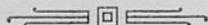


Die Welt des Paulus  
im Zeichen des Verkehrs.

Von  
Professor Dr. Alphons Steinmann.



17. 11. 1911  
17. 11. 1911

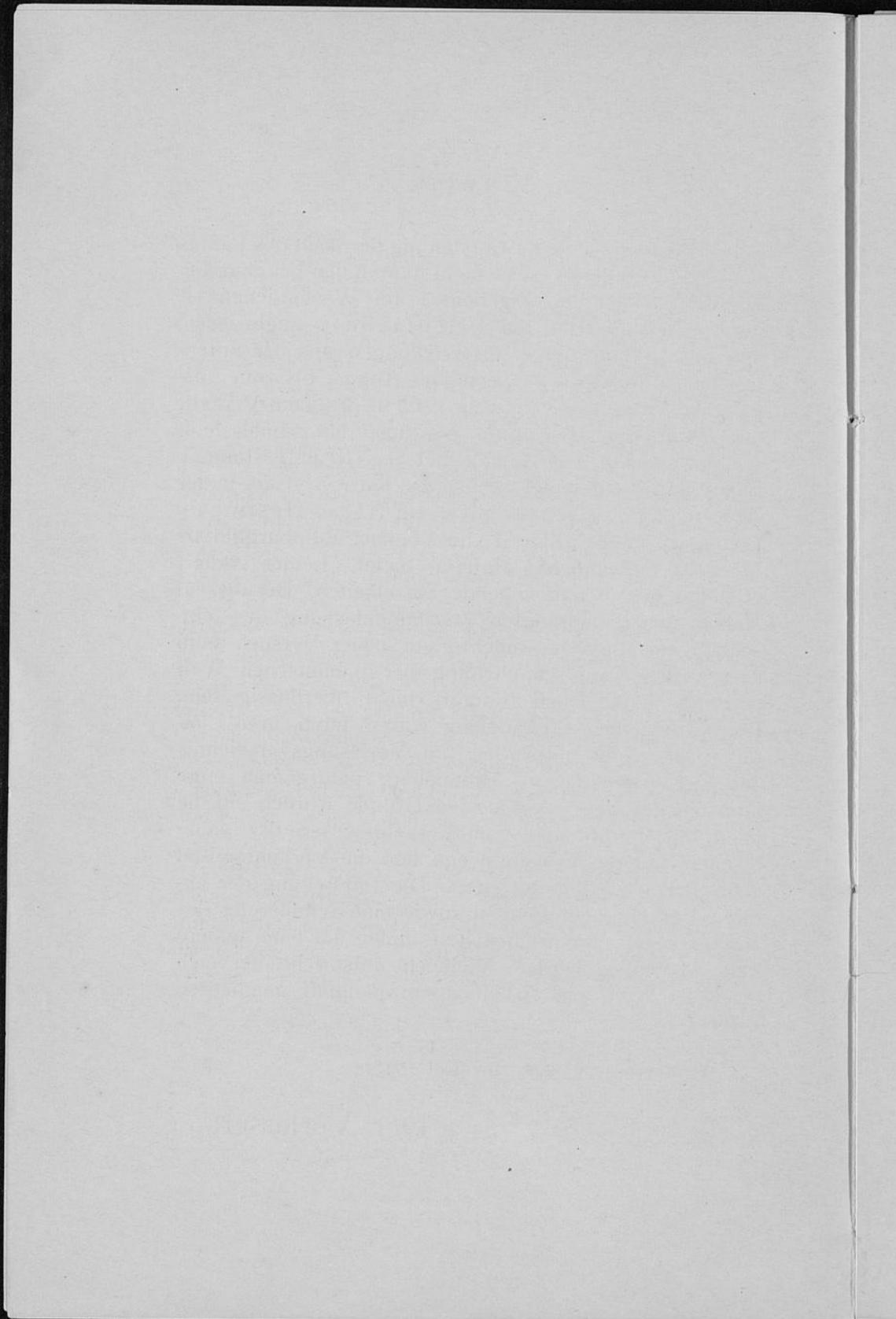
17  
17

## Vorwort.

Eine übersichtliche Darstellung der Welt des Paulus und ihres Verkehrswesens sucht man in den gangbarsten ntl Zeitgeschichten vergebens. Im Wesentlichen ist der Neutestamentler auf Friedlaender angewiesen, der im 2. Bande seiner „Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms in der Zeit von August bis zum Ausgang der Antonine“.<sup>8</sup> Leipzig 1910. 1—292 dem Verkehr ein umfangreiches Kapitel gewidmet hat. Indes fehlt die erwünschte Anwendung auf das Neue Testament. Einzig und allein findet man sie bei Ramsay, der in der Abhandlung Roads and travel (in NT) in Hastings's Dictionary of the Bible. Extra Volume. Edinburgh 1909 375—402 erstaunliches Material bietet. Leider verliert er sich in gar zu fern liegende Einzelheiten. Bei diesem Mangel einer gedrängten Zusammenfassung des einschlägigen Materials möchte ein neuer Versuch zum Zweck der Veranschaulichung der paulinischen Welt und des paulinischen Itinerars nicht überflüssig sein. Der vorliegenden Abhandlung waren durch ihren Charakter als einer Indexarbeit im Vorlesungsverzeichnis der Kgl. Akademie zu Braunsberg naturgemäß enge Grenzen gezogen. Aus diesem Grunde wurden nur die Welt des Paulus und vom Verkehrswesen der paulinischen Zeit die Verkehrswege und die Verkehrsmittel einer Betrachtung unterzogen. Die Darstellung der antiken Verkehrsbedingungen sowie eine Schilderung des Verkehrs der paulinischen Zeit mußte auf eine spätere Zeit verschoben werden. Vielleicht entspricht aber auch in dieser Form die Arbeit ihrem namhaft gemachten Zweck.

— Braunsberg Ostpr., im Juli 1915.

Der Verfasser.



Die Menschen des 20. Jahrhunderts, die im Zeichen des modernen Verkehrs leben, denen Dampfschiff und Eisenbahn, Auto und Luftschrift zur Verfügung stehen, sind nur zu leicht geneigt, über die Menschen vor ihnen und zumal über den antiken Reisenden mitleidig die Achsel zu zucken. Und doch sollte ein Blick auf das paulinische Itinerar davor bewahren, das heutige Können zu überschätzen und das der Alten gering zu werten. Paulus aus Tarsus hat Reisen zurückgelegt, welche sogar dem modernen Sportsmenschen rückhaltlose Bewunderung abnötigen.

Von seiner Vaterstadt Tarsus in Cilicien<sup>1)</sup> finden wir ihn im fernen Jerusalem.<sup>2)</sup> Wir begleiten ihn nach Damaskus<sup>3)</sup> und von da nach Arabien.<sup>4)</sup> Wir sehen ihn wiederum in Jerusalem<sup>5)</sup> und Tarsus.<sup>6)</sup> Von hier führt ihn Freundeshand nach dem syrischen Antiochien.<sup>7)</sup> Abermals pilgert er hinauf nach der heiligen Stadt Davids,<sup>8)</sup> und nach seiner Rückkehr nach Antiochien<sup>9)</sup> zieht er nach der Insel Cypern,<sup>10)</sup> setzt über nach Pamphylien<sup>11)</sup> und besucht im Süden der Provinz Galatien die Städte Antiochien,<sup>12)</sup> Ikonium,<sup>13)</sup> Lystra<sup>14)</sup> und Derbe.<sup>15)</sup> Er kehrt nach dem Ausgangspunkt seiner Reise, nach dem syrischen Antiochien,<sup>16)</sup> zurück und unternimmt nach längerer Zeit<sup>17)</sup> eine neue Wanderung nach Jerusalem.<sup>18)</sup> Aber auch nach seiner Heimkehr ist der

<sup>1)</sup> Apg 22, 3.    <sup>2)</sup> Apg 7, 58; 8, 1, 3; 9, 1; 22, 3.    <sup>3)</sup> Apg 9, 2 ff.    <sup>4)</sup> Gal 1, 17.    <sup>5)</sup> Gal 1, 18; Apg 9, 26.    <sup>6)</sup> Apg 9, 30 vgl. Gal 1, 21.    <sup>7)</sup> Apg 11, 25 f.    <sup>8)</sup> Apg 11, 29 f.    <sup>9)</sup> Apg 12, 25.    <sup>10)</sup> Apg 13, 4.    <sup>11)</sup> Apg 13, 13.    <sup>12)</sup> Apg 13, 14–52. vgl. 2 Tim 3, 11.    <sup>13)</sup> Apg 14, 1–6 a; vgl. 2 Tim 3, 11.    <sup>14)</sup> Apg 14, 6 b–20 a; vgl. 2 Tim 3, 11; 2 Kor 11, 25.    <sup>15)</sup> Apg 14, 20 b–21 a.    <sup>16)</sup> Apg 14, 21 b–26.    <sup>17)</sup> Apg 14, 28.    <sup>18)</sup> Apg 15, 2; Gal 2, 1.

Wandertrieb in Paulus nicht erloschen. Er besucht aufs Neue die genannten südgalatischen Städte, und ein Zufall führt ihn ins alte Keltenland Galatien. Hier sucht und findet er Genesung von einer Krankheit, die ihn unterwegs befallen hat.<sup>1)</sup> Dann verläßt er seine keltischen Gastfreunde, zieht nach Troas, und ein Traumgesicht wird für ihn zur Veranlassung, seinen Fuß auf europäischen Boden zu setzen.<sup>2)</sup> Er besucht die Städte Philippi,<sup>3)</sup> Thessalonich,<sup>4)</sup> Beröa,<sup>5)</sup> Athen<sup>6)</sup> und Korinth,<sup>7)</sup> kommt dann nach Ephesus,<sup>8)</sup> um weiter über Caesarea nach Jerusalem zu reisen. Er wandert zurück nach Antiochien<sup>9)</sup> in Syrien, seiner zweiten Heimat, und tritt von hier aus bald darauf nochmals eine gewaltige Tour an. Der Weg führt ihn durch die cilicischen Tore, den welthistorischen Paß über den Taurus, nach Tyana, Archelais und Anzyra, der durch das sog. monumentum Ancyranum d. h. „durch den hier erhaltenen lateinischen und griechischen Text des vom Kaiser Augustus selbst verfaßten Ueberblicks über seine Regierungstaten“<sup>10)</sup> hochberühmten Hauptstadt der römischen Provinz Galatien, von hier weiter nach Pessinus und dann durch das nördliche Phrygien nach Ephesus.<sup>11)</sup>

Der Aufstand des Silberschmieds Demetrius macht seinem Verbleiben ein Ende.<sup>12)</sup> Kleinlicher Eigennutz sieht sich um die Früchte schnöder Gewinnsucht gebracht. So greift Paulus wiederum zum Wanderstabe. Er reist von Ephesus nach Korinth<sup>13)</sup> und von da auf dem Landwege zurück nach Philippi und dann weiter mit dem Schiff nach Troas.<sup>14)</sup> Über Milet und Tyrus hinaus geht die Reise weiter nach Jerusalem.<sup>15)</sup> Reli-

<sup>1)</sup> Apg 16, 6 = Gal 4, 12-15, bes. Gal 4, 13. <sup>2)</sup> Apg 16, 8 f.

<sup>3)</sup> Apg 16, 11—40; 1 Thess 2, 2. <sup>4)</sup> Apg 17, 1—9; 1 Thess 2, 9 ff; 2 Thess 3, 8; Phil 4, 16. <sup>5)</sup> Apg 17, 10—14. <sup>6)</sup> Apg 17, 16—34; 1 Thess 3, 1. <sup>7)</sup> Apg 18, 1—17. <sup>8)</sup> Apg 18, 19.

<sup>9)</sup> Apg 18, 22. <sup>10)</sup> Deissmann, Paulus. Eine kultur- und religionsgeschichtliche Skizze. Tübingen 1911. 29. <sup>11)</sup> Apg 18, 23; 19, 1. <sup>12)</sup> Apg 19, 21—40. <sup>13)</sup> Apg 20, 2 f. <sup>14)</sup> Apg 20, 3—6.

<sup>15)</sup> Apg 20, 13—21, 17.

giöser Fanatismus überliefert den Apostel den Römern, und diese bringen ihn gefangen nach Caesarea.<sup>1)</sup> Und als römischer Gefangener muß Paulus seine Romreise antreten.<sup>2)</sup> Zwei lange Jahre verbleibt er dort in gelinder Haft.<sup>3)</sup> Doch auch diese vermag die schier wunderbare Wanderlust des tarsischen Zeltmachers<sup>4)</sup> nicht zu ertöten. Wir hören, daß er sich gar nach Spanien gewandt habe,<sup>5)</sup> und wir finden ihn auf einer Orientreise wieder, auf welcher er den Timotheus als Bischof in Ephesus,<sup>6)</sup> Titus aber in gleicher Eigenschaft auf Kreta zurückläßt.<sup>7)</sup> Das ist in kurzen Umrissen das Itinerar des heiligen Paulus. Schälen wir die wichtigsten Daten heraus!

Der Apostel ist nicht weniger als sechsmal in Jerusalem gewesen, an drei Jahre brachte er in Damascus-Arabien zu, fünfmal hielt er sich, und zwar teils länger teils kürzer, im syrischen Antiochien auf, einmal bereiste er Cypern, zweimal durchzog er den Süden der römischen Provinz Galatien, zweimal besuchte er das Land der alten Galater, einmal war er in Athen, wenigstens<sup>8)</sup> zweimal in Korinth, davon das eine Mal anderthalb Jahre, dreimal in Ephesus und zwar das eine Mal annähernd drei Jahre, zweimal in Rom, davon einmal zwei Jahre, einmal in Spanien und einmal auf Kreta. Vergleichen wir nun noch mit diesen Daten die Grußliste im 16. Kapitel des Römerbriefes, so will es uns scheinen, als habe es schon damals ein Zeitalter des

<sup>1)</sup> Apg 21, 27—23, 33.    <sup>2)</sup> Apg 27,1—28,15.    <sup>3)</sup> Apg 28, 30.    <sup>4)</sup> Apg 18, 3.    <sup>5)</sup> Muratorisches Fragment, Zeile 38 f. (Siehe die Einleitung in das N T von Schäfer-Meinertz.<sup>2</sup> Paderborn 1913. 499 oder Zahn, Grundriss der Geschichte des ntl Kanons.<sup>2</sup> Leipzig 1904. 78). Vgl. Klemensbrief (Die apost. Väter ed. Funk. Tübingen und Leipzig 1901) 5, 6 f. und hierzu Dubowy, Klemens von Rom über die Reise Pauli nach Spanien (Bibl. Studien XIX, 3) Freiburg i. B. 1914. 73 90 103.    <sup>6)</sup> 1 Tim 1, 3.    <sup>7)</sup> Tit 1, 5.    <sup>8)</sup> Ich sage „wenigstens“, weil ich überzeugt bin, daß Paulus öfters in Korinth gewesen ist. Die Gründe für diese Ueberzeugung in der Theol. Revue IX (1910) 542—545 und XII (1913) 566 570.

Verkehrs gegeben. Setzt doch die Anzahl der begrüßten Personen eine kleine Völkerwanderung voraus. Alle diese Tatsachen nötigen uns zu der doppelten Frage:

1. Wie sah die Welt des Paulus aus? und
2. Wie sah das Verkehrswesen in dieser Welt aus?

## I. Die Welt des Paulus.

Klein im Vergleich zur unsrigen war die Welt der Alten. Nicht bloß deswegen, weil sie nur aus drei Erdteilen bestand<sup>1)</sup>, sondern vor allem darum, weil von diesen drei Erdteilen auch nur einige Teile bekannt und zugänglich waren. Im Westen bildete die Grenze der Stille Ozean, im Osten waren es die Euphratländer, im Norden Germanien und Britannien, im Süden der Küstensaum von Afrika. Anders ausgedrückt: Die damalige Welt bestand wesentlich aus den afrikanischen Küstenländern nebst den Gegenden am Nil, aus Kleinasien und dem Westen Asiens bis zum Euphrat, aus den europäischen Gebieten südlich der Donau und westlich des Rheins, Spanien eingeschlossen. Gewiß reist nach Horaz (Ep. I, 1, 45) der rastlose Kaufmann bis nach Indien, aber der Dichter ist auch der Meinung, es liege am Ende der Welt (*extremos . . . ad Indos*<sup>2)</sup>). Gewiß standen die Römer mit Norddeutschland, Dänemark, Süd-Schweden und dem südlichsten Norwegen in einem Handelsverkehr, aber von den zahlreichen Fabrikaten römischer Herkunft, wie sie auf dem Gebiete von Hannover bis zur Weichsel gefunden sind, finden sich in Ostpreußen nur eine römische Kasserolle und ein paar Bruchstücke von zwei verzinnten Silber-schalen.<sup>3)</sup> Gewiß mögen sich schon damals unter-

<sup>1)</sup> Vgl. Plin., Nat. hist. (ed. Detlefsen Berlin 1866) 3, 1, 3: *Terrarum orbis universus in tres dividitur partes, Europam Asiam Africam.* <sup>2)</sup> Ueber den römischen Handelsverkehr mit Indien vgl. Götz, *Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels.* Stuttgart 1888. 484 ff. <sup>3)</sup> Vgl. dazu Tischler, *Ueber römische Fundstücke im Norden bei Friedlaender II 275—281.* Er behauptet, „daß alle in Ost-

nehmungslustige Kaufleute bis nach China gewagt haben: <sup>1)</sup> es bleibt doch dabei, daß für den antiken Menschen die Welt in dem engen Rahmen der angegebenen Grenzen hing. Und das kam einfach daher, daß für ihn der Begriff „Welt“ mit dem Begriff „Römisches Reich“ zusammenfiel. „Wo nicht das freie Meer die Grenze bildete, war durch die Feindschaft barbarischer Nachbarn, durch römische Grenzfestigungen und lästige Zölle eine chinesische Mauer gezogen, welche die eigentliche Welt vom Rest der wirklichen schied.“ <sup>2)</sup>

Und auch diese Welt wäre als Wirkungskreis für einen einzelnen noch viel zu groß gewesen. Und wenn daher auch „die roten Linien der Pauluspfade Tausende von Kilometern weit durch das ‚Oberland‘ der innerkleinasiatischen Gebirge führen, so schmiegen sie sich doch häufiger in zwei- oder dreifachen Parallelsträngen den Wegen der Küstengebiete und den Seglerstraßen an: in der Hauptsache ist die Welt des Apostels da zu suchen, wo der Seewind weht. Die Küstenwelt von Cilicien, Syrien, Palästina, Cypren, Westkleinasien, Mazedonien, Achaja und weiterhin auch des fernen Westens ist die Welt des Paulus.“ <sup>3)</sup> Und wenn wir fragen, wo der Herzschlag paulinischen Wirkens am meisten fühl- und hörbar war, so weist uns die Apostelgeschichte, ja ein guter Teil der paulinischen Literatur auf Großstädte hin wie Antiochien in Syrien, Ephesus, Korinth und Rom. <sup>4)</sup> Alle vier, Welt-

---

preußen gefundenen römischen Münzen erst nach 200 oder höchstens kurz vorher dorthin gelangt sind“ (279). Ihm zufolge hat erst zwischen dem oströmischen Reiche und dem nordöstlichen Deutschland eine lebhaftere Verbindung bestanden. In diese Zeit gehöre auch der Schatzfund zu Kl. Tromp bei Braunsberg, welcher unberechtigtweise mit einer Gesandtschaft der Ästyer an König Theodorich zusammengebracht sei. <sup>1)</sup> Friedlaender II 73 f.

<sup>2)</sup> Zahn, Skizzen aus dem Leben der alten Kirche. <sup>3)</sup> Leipzig 1908. 4 f. <sup>3)</sup> Deissmann, Paulus 25, vgl. überhaupt 19—38. <sup>4)</sup> Vgl. hierzu die einschlägigen Partien aus Steinmann, Erklärung der Apostelgeschichte, Berlin 1913. 84 93 162 ff. 155 227.

städte in ihrer Art, waren Zentren großer Kreise, in denen Paulus nach Lust und Bedürfnis seines Amtes waltete. Die Mittelmeerwelt, das ist mit einem Worte das weite Feld des Paulus.

Und wie sah es nun in dieser Welt aus? Es ist doch nicht ohne Weiteres verständlich, daß sich der Rabbi aus dem cilicischen Tarsus ebenso wohl unter den Syrern wie unter den Römern fühlte, daß er gerade so leicht mit den der Artemis ergebenen Ephesern wie mit den der Weltfreude und dem Sinnengenuß zugetanen Korinthern verkehrte. Sind denn die durch die Stichworte ihrer Hauptstädte gekennzeichneten Nationen zu einer einzigen großen Völkerfamilie zusammengeschmolzen, hat ein neues Wunder die Sprachenverwirrung von Babel beseitigt und eine einzige Weltsprache geschaffen und damit den Traum moderner Phantasten im Voraus erfüllt?

Beide Fragen sind zu bejahen. Als der Apostel in die Heidenwelt hinaustrat, da lag sie nicht unübersehbar als der große Völkerozean mit seinen entgegengesetzten Strömungen vor ihm, sondern sie war zusammengeschlossen in die Grenzen des römischen Reiches und repräsentierte so die eine heidnische Welt. Und das Band des Friedens hielt alle Teile dieser Welt eng umschlungen.

Es war zwar nicht immer „Friede auf Erden“ gewesen, seitdem die Engel den Gottesfrieden den Menschen angesagt hatten. „Aber die meisten und gefährlichsten Kriege wurden an den Grenzen des Reiches geführt und störten den Verkehr im Innern nicht wesentlich. Das Seeräuberwesen, welches vordem den Handel in der östlichen Hälfte des Mittelmeers immer wieder gedrückt hatte, war ausgerottet. Auf den Landstraßen herrschte, soweit der Schritt römischer Soldaten zu hören war, von England bis zum Euphrat durchweg eine viel größere Sicherheit als heute in Sizilien und in den meisten vom Sultan beherrschten asiatischen Ländern. Griechen und Juden, Christen und

Heiden waren einig im Lob dieses Weltfriedens, den sie Rom und seinen Kaisern verdankten.“<sup>1)</sup>

Eine kleine Blütenlese aus der Literatur mag diese Worte bestätigen. Der alexandrinische Grieche Appian meint: In den beiden Jahrhunderten seit dem Tode des ersten Caesar „befand sich der Staat im glücklichsten Wohlstand, die Einkünfte stiegen ungemein, und in einem langen und fest begründeten Frieden gelangte alles zu sicherem Wohlstand.“<sup>2)</sup> Der jüdische Religionsphilosoph Philo äußert sich in dieser Weise: Das Haus der Caesaren habe alles Unheil aus dem Reiche verbannt, alles Heil aber von den Grenzen der Erde und des Meeres in das Weltreich zusammengeführt.<sup>3)</sup> Was gibt es für ein höheres Gut als den Frieden! ruft Philo aus. Der Friede sei die Frucht einer rechten Regierung. Jene Regierung aber sei die einzig rechte, durch welche Streit und Hader zu Boden gehalten werde und das ganze Staatswesen in wohlgeordnetem Zustande dastehe.<sup>4)</sup> Der Heide Epiktet aber läßt sich also vernehmen: „Nirgends gab es Kriege und Schlachten, große Räuberhorden und Piratenflotten, sondern zu jeder Jahreszeit konnte man zu Wasser und zu Lande reisen vom Aufgang bis zum Niedergang.“<sup>5)</sup> Der christliche Bischof Irenaeus möge den Reigen schließen: „Durch sie (die Römer) hat auch die Welt Friede, und furchtlos wandeln wir auf ihren Straßen und segeln, wohin wir wollen.“<sup>6)</sup>

Wegen dieses kostbaren Gutes des Friedens, welches die römischen Kaiser der Welt geschenkt hatten, hat ihnen die Menschheit in überfließendem Dankesgefühl einen Ehrentitel verliehen, der uns auf den ersten Blick seltsam und fremd berühren möchte: den Ehrentitel

<sup>1)</sup> Zahn, Skizzen 7 f. <sup>2)</sup> Appiani Historia Romana. Praef. 7 ed. Mendelssohn, Leipzig 1879. <sup>3)</sup> Vgl. Philo, De virtutibus et legatione ad Caium ed. Mangey II 553. <sup>4)</sup> Ebenda 555. <sup>5)</sup> Epicteti Dissertationes ab Arriano digestae ed. Schenkl, Leipzig 1904. III, 13, 9. Vgl. Friedlaender II 4. <sup>6)</sup> Irenaeus Advers. haeres. 4, 30, 3. — Die Uebersetzung ist gegeben nach Klebba, Des hl. Irenaeus fünf Bücher gegen die Häresien (Bibliothek der Kirchenväter) II. Kempten und München 1912. 99.

Weltheiland.<sup>1)</sup> Diese Benennung wird uns aber verständlicher, wenn wir das letzte vorchristliche Jahrhundert einmal an unseren Augen vorbeiziehen lassen.

Schon seit Jahrzehnten hallte die Welt rings um das Mittelmeer wider vom Schall der Waffen, und der Bürgerkrieg mit seinen Schrecken hatte von Italien aus immer aufs Neue seine Runde durch die Lande gemacht. Der große Caesar, dessen Genius dem Unheil Halt zu gebieten versprach, war unter den Dolchen seiner politischen Feinde und phantastischer Freiheitshelden gefallen, und wieder erweckte der Kampf der Epigonen neues Grauen. Ein heißes Sehnen nach Frieden ging durch die Völker, nirgends heißer und tiefer als in Italien selbst, wo noch zu allem Leid, das die Greuel des Krieges erzeugten, der sittliche Ekel vor diesem Kampf von Römern gegen Römer hinzukam. Und nun endlich schien Ruhe zu kommen: das Jahr 41 brachte nach monatelangem qualvollen Hangen und Bangen in schwebender Pein fast unverhofft Frieden zwischen Oktavian und Antonius, und in freundlicher Verständigung teilten sich die Machthaber in die Herrschaft der Welt.<sup>2)</sup> Doch nochmals entbrannte die Fackel des Krieges, bis endlich Augustus alleiniger Herr der Welt wurde, der ihr den so lang ersehnten Frieden schenkte.

Die mitgeteilten Zeugnisse der alten Schriftsteller sind nur ein Widerhall der Jubelhymnen der Zeitgenossen, die den Anbruch des Friedensreiches selbst erlebt hatten. In einem Ehrendekret der kleinasiatischen Städte vom Jahre 9 v. Chr. heißt es, daß „der Geburtstag des göttlichsten Caesar mit Recht dem Anfang der Weltgeschichte gleich zu achten sei“. Denn er habe der ganzen Welt ein anderes Aussehen gegeben, als Heiland dem Kriege ein Ende gemacht und das All geordnet. In überströmender Dankbarkeit beschließen die Klein-

---

<sup>1)</sup> Vgl. hierzu Steinmann, Die antike Heilandserwartung und die christliche Erlösungsidee (Hist.-pol. Blätter CLIII [1914] 721—736 813—826). <sup>2)</sup> Die Darstellung nach Lietzmann, Der Weltheiland. Eine

asiaten, fortan das neue Jahr mit dem 23. Sept. als dem Geburtstag des Kaisers beginnen zu lassen. Man ersieht hieraus, daß das Friedensreich des Augustus geradezu als ein neues Zeitalter betrachtet wurde.<sup>1)</sup>

Und das Glück dieser neuen Zeit malt uns eine wenige Jahre jüngere Inschrift aus Halikarnaß noch deutlicher: „Da die ewige und unsterbliche Natur des Alls den Menschen das höchste Gut zu ihren überschwinglichen Wohltaten schenkte, hat sie den Caesar Augustus zu unserem Heil uns gebracht, den Vater seines Vaterlandes, Zeus Patroos und Heiland des allgesamten Menschengeschlechts, dessen Vorsehung die Gebete aller nicht nur erfüllt, sondern sogar übertroffen hat. Denn in Frieden ruhen Land und Meer, die Städte blühen durch gute Gesetze, Eintracht und Segen, jedes Gute entfaltet sich und trägt Früchte, und die Menschen sind voll guter Hoffnung auf die Zukunft und voll guten Mutes für die Gegenwart.“<sup>2)</sup>

Man sieht aus alledem, was es um den Frieden im römischen Weltreiche war. Dieser Friede war die erste Bedingung für die weltumspannende Tätigkeit des Paulus,<sup>3)</sup> aber nicht die einzigste. Was hätte die friedliche Welt dem Apostel genutzt, wenn er sich nicht mit ihr hätte verständigen können? Zu dem einen Weltreiche des Friedens kommt hinzu die eine Weltsprache. Und das war das Griechische, die Koine. Es waren aber nicht lokale griechische Dialekte, die von den Menschen jener Zeit gesprochen wurden, weder das Jonische noch das Attische, auch nicht das Dorische oder Äolische, sondern eine griechische Sprache beherrschte die Welt. Und weil sie von der ganzen

---

Jenaer Rosenvorlesung mit Anmerkungen. Bonn 1909. 2. <sup>1)</sup> Vgl. Lietzmann ebenda 14, Steinmann, Heilandserwartung 733.

<sup>2)</sup> Siehe Lietzmann ebenda 15 und Steinmann ebenda 734.

<sup>3)</sup> Orig. c. Cels. II, 30: „Gott bereitete die Völker auf seine Lehre vor und machte, daß der römische Kaiser die ganze Welt beherrschte; es sollte nicht mehrere Reiche geben, sonst wären ja die Völker einander fremd geblieben, und der Vollzug des Auf-

Menschheit gesprochen wurde, nannte man sie die gemeinsame Sprache. Das besagt das Wort Koine.<sup>1)</sup>

Die Existenz dieser Sprache ist durch eine ganze Reihe von Tatsachen gesichert. Es unterliegt keinem Zweifel, daß in Rom die höheren und höchsten Stände griechisch sprachen<sup>2)</sup>, und daß in den unteren Schichten schon durch den gewaltigen Sklavenimport aus dem Orient dieser Sprache Schutz und Obdach gewährt war. Noch Kaiser Mark Aurel schrieb griechisch, und erst im vierten Jahrhundert wird Rom wieder, was es früher gewesen, eine rein lateinische Stadt.<sup>3)</sup> Ja, man hat die wunderliche Tatsache festgenagelt: „Nicht Italien, sondern Afrika verlangte zuerst nach einer lateinischen Bibel“.<sup>4)</sup> Daraus darf aber nicht der Schluß gezogen werden, als

trages Jesu: „Gehet und lehret alle Völker“, den er den Aposteln gab, schwieriger gewesen. Es ist bekannt, daß die Geburt Jesu unter der Regierung des Augustus erfolgte, welcher in gewisser Hinsicht die meisten Völker zu einem einzigen Reiche zusammengebracht und vereinigt hatte. Das Vorhandensein mehrerer Reiche wäre für die Verbreitung der Lehre Jesu über die ganze Erde hinderlich gewesen, nicht bloß wegen der bereits genannten Ursachen, sondern auch deshalb, weil die Völker dann gezwungen gewesen wären, Krieg zu führen und das Vaterland zu verteidigen, wie das vor den Tagen des Augustus und noch früher der Fall war, wo ein Volk gegen das andere Krieg führen mußte, ähnlich wie es die Peloponnesier und Athener taten. Wie hätte da diese friedliche Lehre, welche nicht einmal gestattet, an seinen Feinden Vergeltung zu üben, durchdringen und Annahme finden können, wenn nicht bei der Ankunft Jesu die weltlichen Verhältnisse allorts eine ruhigere Gestaltung erhalten hätten?“ (Die Uebersetzung ist gegeben, nach Sdralek, Ueber die Ursachen, welche den Sieg des Christentums im römischen Reiche erklären. Rektoratsrede, Breslau 1907. 5 f.) <sup>1)</sup> Vgl. Deissmann, Licht vom Osten. <sup>2)</sup> u. <sup>3)</sup> Tübingen 1909, 40. <sup>4)</sup> Vgl. Sdralek 10 unter Berufung auf Caspari. Siehe Radermacher, Ntl Grammatik (Lietzmann's Handbuch zum NTI, 1) Tübingen 1911, 11: „Die römische Kultur ist eine Tochter der griechischen. Quintilian empfiehlt, den jungen Römer zunächst Griechisch sprechen zu lehren und erst später mit dem Lateinischen zu beginnen; so selbstverständlich war es auch in der Hauptstadt, beide Sprachen zu beherrschen.“ <sup>5)</sup> Vgl. Harnack, Die Mission und Ausbreitung des Christentums in den ersten drei Jahrhunderten<sup>2</sup>, I Leipzig 1906. 17 Anm. 2. <sup>6)</sup> Siehe

sei in Afrika in der uns interessierenden Periode die Kenntnis des Griechischen weniger verbreitet gewesen. Die Philosophie wurde hier griechisch vorgetragen, und gebildete Damen gefielen sich darin, zierliche griechische Briefe zu schreiben.<sup>1)</sup> Und was Aegypten angeht, so besitzt ja gerade dieses Land wie kein anderes den „Kehrichthaufen des Altertums“, von dem uns Fetzen und Scherben mit griechischen Worten in übergroßer Zahl zugeflogen sind.

Und die Bedeutung dieser Funde? „Wo vorher eine große graue Fläche war, da sehen wir jetzt Farben in buntestem Wechsel und reichster Abtönung; wo vorher das unkontrollierbare Geschiebe und Gewimmel der antiken Massen uns vor unlösbare historische Rätsel stellte, da treten jetzt Einzelmenschen als Typen der Massenexistenz im Zeitalter der Religionswende plastisch greifbar hervor, handarbeitende Menschen auf dem Acker und auf dem Deich, in der Schreibstube und in der Nilbarke. Ihren Taglohn und ihre Steuer, ihre Miete und Pacht, können wir ihnen nachrechnen; was Weizen und Oel, Fische und Sperlinge kosteten, wieviel für ein Lastkamel und wieviel für einen Sklaven bezahlt wurde, was eine junge Frau mitbekam in die Ehe, und wie sie der Gatte zu behandeln hatte, das alles können wir aus den vor uns liegenden originalen Dokumenten dieser Menschen bis auf den letzten Obolos nachrechnen und bis auf Jahr und Tag feststellen.“<sup>2)</sup> Die Bedeutung dieser Funde für die soziale Frage springt unmittelbar in die Augen, aber damit ist ihre Bedeutung noch keineswegs erschöpft.

Die Zeit liegt noch nicht gar so weit zurück, wo man das Neue Testament in sprachlicher Hinsicht verächtlich beiseite schob. Es enthielt eben „neutestamentliches“ Griechisch, ein Griechisch, das von dem auf

oulton, Einleitung in die Sprache des Neuen Testaments. (Auf Grund der vom Verfasser neu bearbeiteten 3. englischen Auflage übersetzte deutsche Ausgabe.) Heidelberg 1911. 7. <sup>1)</sup> Vgl. Sdralek 10. <sup>2)</sup> So Deissmann, Das Urchristentum und die

dem Gymnasium erlernten klassischen Attisch himmelweit entfernt ist. Heute haben die Papyri die Fiktion eines neutestamentlichen Griechisch endgiltig zerstört.<sup>1)</sup> Heute behauptet die Erkenntnis das Feld, daß das Neue Testament im Wesentlichen die Umgangssprache des Volkes spricht.<sup>2)</sup> „Hunderte von sprachlichen Einzelheiten, die man früher als Besonderheiten des neutestamentlichen Griechisch isolierte, lassen sich jetzt durch gleichzeitige Belege aus kleinasiatischen Inschriften oder ägyptischen Papyri und Scherben als volkstümliches Sprachgut erweisen.“<sup>3)</sup> So sind denn jene alten Fetzen und Scherben Aegyptens ebenso wie unser Neues Testament ein zwingender Tatsachenkomplex für die Existenz einer allgemeinen, allen gemeinsamen Weltsprache, für die Koine. Ein paar weitere Tatsachen mögen den Schluß bilden.

Als Paulus in Jerusalem gefangen genommen war, erbat und erhielt er die Erlaubnis, zum Volke zu reden. Er bedient sich aber nicht der griechischen Weltsprache, sondern der aramäischen Umgangssprache.<sup>4)</sup> Man hat daraus den Schluß gezogen, in Palästina sei die griechische Sprache unbekannt oder wenigstens ungebrauchlich gewesen. Der Schluß ist unrichtig. Wie überall, so hatte auch in Palästina der griechische Genius seine Schwingen entfaltet. Schon Handel und Wandel, vor allem der Verkehr mit den römischen Beamten erforderte die Kenntnis der Weltsprache. Nach Apg 6, 9 gab es in Jerusalem eine Synagogengemeinschaft der Libertiner, Cyrenäer und Alexandriner. Auch cilicische und asiatische Juden werden erwähnt. Alle diese Leute waren Hellenisten d. h. griechisch redende Menschen. Und wenn Stephanus mit ihnen stritt, so hat er selbstverständlich griechisch gesprochen. Gewiss hat das Volk seine aramäische Muttersprache festgehalten, aber es ist eben zum großen Teile doppel-

unteren Schichten.<sup>2</sup> Göttingen 1908. 16. <sup>1)</sup> Vgl. Moulton 26.

<sup>2)</sup> Vgl. Radermacher 14 f. <sup>3)</sup> So Deissmann, Urchristentum 21.

<sup>4)</sup> Apg 21, 39—22, 2.

sprachig gewesen.<sup>1)</sup> Und wenn nun Paulus vor dieses Volk hintritt und aramäisch spricht, so tut er es nicht, weil seine Zuhörer des Griechischen nicht mächtig waren, sondern deswegen, weil er sie für sich gewinnen will. Er gibt durch Anwendung des Aramäischen zu erkennen, daß er kein Verräter an der Sache des Judentums ist, als welchen man ihn hingestellt hatte. Ein modernes Beispiel wird das verdeutlichen. Jeder deutsche Volksredner, der einen Ort in der Provinz Schleswig besucht, kann sicher sein, daß man seine deutsche Rede versteht. Würde er aber die Leute unerwartet dänisch anreden, so könnte er ebenso sicher sein, um so andächtigere Zuhörer zu finden.<sup>2)</sup> An der Verbreitung der griechischen Sprache in Palästina läßt sich somit nicht zweifeln.<sup>3)</sup>

Und wie hier, so herrschte auch in Gallien das Griechische. „Die Christengemeinden von Lyon und Vienne, wahrscheinlich die ältesten in Frankreich, lebten in zwei Städten, die nicht wie Marseille und andere zu den griechischen, sondern zu den römischen Kolonien im nördlichen Gallien gehörten. Aber der beide Gemeinden leitende Bischof von Lyon, Photinus, welcher ein Opfer der Verfolgung im Jahre 177 wurde, trägt einen griechischen Namen. Sein Nachfolger Irenaeus stammte aus Kleinasien und hatte wahrscheinlich in oder bei Smyrna, dem Bischofsitz des hl. Polykarp, seine Kindheit und wenigstens einen großen Teil seiner Jünglingsjahre verlebt.“<sup>4)</sup> Diese Beispiele müssen genügen, um die Behauptung zu erhärten, daß die Welt von damals wie einheitlich in ihrer Regierung und dem Frieden, so auch einheitlich in der Sprache war.

Wie es nun dazu gekommen ist, daß im gewaltigen Römerreiche eine gemeinsame Sprache, die Koine, die

<sup>1)</sup> Siehe hierzu Gietmann, In welcher Sprache hat Christus seine Apostel unterwiesen? (Zeitschrift für kath. Theologie XXXIII [1909] 777—788. <sup>2)</sup> Vgl. Moulton 10. <sup>3)</sup> Vgl. auch Deissmann, Die Urgeschichte des Christentums im Lichte der Sprachforschung. Tübingen 1910. 15 ff. <sup>4)</sup> So Sdralek 7.

Bewohner trotz sonstiger sprachlicher Verschiedenheiten einte, das können wir mehr erraten als in allen Einzelheiten genau nachweisen. Der Impuls zur Schöpfung der Koine ist sicherlich von Alexander d. Gr. ausgegangen. Die Einigung Griechenlands war ein notwendiger erster Schritt zu der Verwirklichung seines Traumes, die Welt, die er sich für die Eroberung ausersehen hatte, zu hellenisieren. Das kleine Land, welches die diplomatischen und militärischen Triumphe seines Vaters für ihn erobert hatten, nun auch sprachlich zu einigen, war eine zu schwierige Aufgabe, als daß sie Alexander selbst klar und bestimmt ins Auge hätte fassen können. Aber unbewußt erzielte er eine Vereinheitlichung als einen Nebengewinn seines gewaltigen Vordringens.

Sein Heer war schon an sich ein mächtiger Faktor in dem Nivellierungsprozeß, der schließlich fast alle griechischen Dialekte zerstörte. Die Anabasis der zehntausend Griechen hatte zweifellos Ergebnisse derselben Art in kleinem Maßstabe gezeitigt. Dem Spartaner Klearch, dem Thessalier Menon, dem Arkadier Sokrates, dem Bötier Proxenos mußte es schwer fallen, während ihres Marsches ihren heimischen Dialekt sehr lange von den zersetzenden Einflüssen der anderen Dialekte frei zu halten, die sie Tag für Tag hörten, und als Cheirisophus von Sparta und Xenophon von Athen den Rest des Heeres sicher heimgebracht hatten, war es nicht sonderbar, daß der Historiker selbst manches an der Reinheit seines Attisch eingebüßt hatte, da es einige Eigentümlichkeiten zeigt, die deutlich ihren Schatten in die Koine vorauswerfen. Der Assimilierungsprozeß mochte noch viel weiter gehen in Alexanders Feldlager, wo während der sich lange hinziehenden Feldzüge Männer aus allen Teilen Griechenlands Zelt- und Tischgenossen waren. Ihnen blieb ja nichts anderes übrig, als ihre Sprechweise dem Durchschnittsgriechisch anzupassen, welches sich allmählich unter ihren Kameraden herausbildete. In diesem Prozeß hatten naturgemäß die charakteristischen Züge einzelner Dialekte die geringste Aussicht auf ein

Fortleben, während die durch Verbindung und Verschmelzung vieler anderer entstandenen Worte der Aufnahme in die werdende Koine am sichersten waren. Die Armee selbst lieferte nur einen Kern zu dem neuen Wachstum. Als der Hellenismus siegreich in Asien einzog und sich an allen Küsten des östlichen Mittelmeerbeckens niederließ, erforderte die Mischung von Nationalitäten in den neu entstehenden Gemeinwesen eine gemeinsame Sprache als Verkehrsmittel, und das Griechisch der siegreichen Armeen Alexanders lag für diesen Zweck bereit. In den ländlichen Distrikten des Mutterlandes lebten die alten Dialekte noch auf Generationen hin fort; aber um diese Zeit war Griechenland nur ein Glied in der großen Hellenisierungsbewegung, der die Welt so viel verdanken sollte.<sup>1)</sup> So oder ähnlich mag es zur Entstehung der Koine gekommen sein. Jedenfalls erkennt man die Richtigkeit des Satzes, daß die griechische Welt nicht mit Alexander d. Gr. aufhörte, sondern anfang.<sup>2)</sup>

Die Welt des Paulus war aber nicht bloß geeint durch das Band des Friedens und der Sprache, im Osten und im Westen, im Norden und im Süden rollte ein überall gültiges Münzstück. Das war der Denar. Hierüber äussert sich Mommsen in etwa folgender Weise.<sup>3)</sup> Der römische Denar ist höchstwahrscheinlich schon in der republikanischen Zeit die einzige allgemein gültige Reichswährung gewesen. Mit diesem Gelde konnte man überall, in Italien sogut wie in Spanien und Syrien, Zahlung leisten. Wenn also Augustus römische Münze, römisches Maß und Gewicht im ganzen Reiche einführte, so kann damit nur gemeint sein, daß er alle öffentlichen Berechnungen und Ansetzungen lediglich auf den Denar zu stellen vorschrieb. Dafür zeugt der Sprachgebrauch der kleinasiatischen Inschriften aus der Kaiser-

<sup>1)</sup> Die obige Darstellung nach Moulton 44—46. Vgl. die Literaturangaben bei Radermacher 1 9. <sup>2)</sup> Vgl. Deissmann, Licht vom Osten. 41. <sup>3)</sup> Sieh dazu Mommsen, Geschichte des römischen Münzwesens, Berlin 1860. 729 f.

zeit, unter denen keine einzige Silbergeld anders ansetzt als in Denaren. Dafür zeugt ferner die kibyrische Inschrift, welche die in rhodischen Drachmen gegebene Summe in römische Denare umrechnet.<sup>1)</sup> Daß auch das römische Reichskupfergeld überall im Reiche gangbar war, ist nicht zu bezweifeln. Doch scheint das Reichskupfer im Orient wenig gefunden zu werden, vermutlich weil dort die Lokalscheidemünze ihm keinen rechten Raum ließ. Tatsächlich ist das Reichskupfer die Scheidemünze für Italien bzw. für die Westhälfte des Reiches geblieben. Die Rechnung nach Assen kommt zwar auch im Orient vor, kann aber nicht wie die nach Denaren obligatorisch gewesen sein. Im Golde stand die Reichswährung allein.

Mit der Münzeinheit im Reiche verhält es sich mithin nicht so, als ob der römische Denar alleinige Geltung gehabt hätte. Zumal in Aegypten ist das nicht der Fall gewesen.<sup>2)</sup> Vielmehr war neben ihm noch sehr viel anderes Geld im Umlauf. Der römische Denar bestimmte aber den Wert des übrigen Geldes, und weil er überall galt, also einheitliche Reichsmünze war, hatte das übrige Geld lediglich provinzialen Charakter.<sup>3)</sup> Wenn nun andere Münzarten im Orient wesentlich häufiger vorkommen als im Okzident, so ist die Erklärung dafür in folgendem zu suchen: Die administrative Energie, welche die römische Regierung in der Einrichtung ihrer

---

<sup>1)</sup> Vgl. Mommsen, Münzwesen 28.      <sup>2)</sup> Vgl. dazu Mitteis und Wilcken, Grundzüge und Chrestomathie der Papyruskunde I, 1: Grundzüge von Wilcken, Leipzig-Berlin 1912. LXIV f.      <sup>3)</sup> Auch in Aegypten. Vgl. Wilcken a. a. O. LXV f., Marquardt, Römische Staatsverwaltung [Handbuch der römischen Altertümer V] II<sup>2</sup> von Dessau und Domaszewski, Leipzig 1884, 34: „Die von dem römischen Staate ausgegebenen Münzsorten (*pecunia signata forma publica populi Romani*) . . . . sind nach römischem Rechte allein als Geld anzusehen; die strenge Schuldklage kann nur auf römisches Geld angestellt werden; in allen gesetzlichen Bestimmungen ist nur von römischem Gelde die Rede; auch in den Provinzen werden Geldstrafen in römischem Gelde angesetzt und Abgaben in römischem Gelde gezahlt.“

älteren Provinzen bewiesen hatte, war im Erschlaffen, als die östlichen Landschaften zum Reiche kamen. Auch war die vorhandene Masse alten Geldes im Orient weit beträchtlicher als im Okzident. Man begnügte sich darum hier damit, den Denar neben und über die ältere Silberwährung zu stellen und die letztere aus einer Reichs- zu einer Provinzialmünze herabzudrücken.<sup>1)</sup>

Ein Beispiel mag das Gesagte erläutern. Im NT kommen drei römische Münzen vor: der Denar,<sup>2)</sup> das As,<sup>3)</sup> und der Quadrans.<sup>4)</sup> Daneben werden aber auch einige tyrische oder diesen verwandte, genannt: das Talent<sup>5)</sup>, die Mine<sup>6)</sup>, der Stater<sup>7)</sup>, die Doppeldrachme<sup>8)</sup>, die Drachme<sup>9)</sup> und das Lepton.<sup>10)</sup> Im einzelnen stellt sich die beiderseitige Münztabelle, wie folgt<sup>11)</sup>:

a) Die römische:

1 Aureus = 25 Denare

1 Denar = 16 As

1 As = 4 Quadrantes

[1 Quadrans = 2 Lepta

1 Lepton =  $\frac{1}{8}$  As.]

b) Die griechische:

1 Talent = 60 Minen

1 Mine = 100 Drachmen

1 Drachme = 1 Denar.

Zu erwähnen ist noch, daß der Stater oder Silberling = 2 Doppeldrachmen = 4 römischen Denaren war<sup>12)</sup>.

Wie man ersieht, ist der Denar Münzeinheit. Berechnet man ihn mit 87 Pfennig<sup>13)</sup>, so ergibt sich folgende Tabelle in unseren Werten:

<sup>1)</sup> Siehe Mommsen, Münzwesen 731; Marquardt II 36.  
<sup>2)</sup> Vgl. Mt 18, 28; 20, 2, 9; 22, 19; Mk 6, 37; 14, 5. Lk 7, 41; 10, 35; 20, 24; Jo 6, 7; 12, 5; Apc 6, 6. <sup>3)</sup> Vgl. Mt 10, 29; Lk 12, 6.  
<sup>4)</sup> Vgl. Mt 5, 26; Mk 12, 42. <sup>5)</sup> Vgl. Mt 18, 24; 25, 15, 16, 20, 22, 24, 25, 28. <sup>6)</sup> Vgl. Lk 19, 13, 16, 18, 20, 24, 25. <sup>7)</sup> Vgl. Mt 17, 27.  
<sup>8)</sup> Vgl. Mt 27, 24. <sup>9)</sup> Vgl. Lk 15, 8 f. Apg 19, 19. <sup>10)</sup> Vgl. Mk 12, 42; Lk 12, 59; 21, 2. <sup>11)</sup> Vgl. O. Holtzmann, Neutestamentliche Zeitgeschichte<sup>2</sup>. Tübingen 1906, 112—115. <sup>12)</sup> Mt 26, 15. Vgl. Hultsch, Griechische und römische Metrologie<sup>2</sup>. Berlin 1882, 604. <sup>13)</sup> Vgl. Marquardt II 70: „Der Denar des Augustus

- 1 Aureus = 25 Denare = 21,75 M  
1 Denar = 16 As = 87 Pf.  
1 As = 4 Quadrantes = 5 Pf. (in runder Rechnung)  
1 Quadrans = 2 Lepta = 1 Pf.   "   "   "  
1 Lepton =  $\frac{1}{8}$  As =  $\frac{1}{2}$  Pf.   "   "   "  
1 Talent = 60 Minen = 5220 M  
1 Mine — 100 Drachmen = 87,00 M  
1 Drachme = 1 Denar = 0,87 M<sup>1)</sup>

Wenn nun 1 Stater oder Silberling = 2 Doppeldrachmen oder = 4 römischen Denaren war, so würde das einem heutigen Werte von 3,48 M. entsprechen.<sup>2)</sup>

Man darf sich nur die ungeheuren Vorteile vorstellen, welche die Münzeinheit dem römischen Reiche brachte, um das Urteil des Indienfahrers Kosmas zu verstehen: „Ein anderes Wahrzeichen der Macht der Römer, welches Gott ihnen verliehen, ist, daß sie mit ihrem Gelde zu allen Völkern Handelsreisen machen, und aller Orten von einem Ende der Welt zum andern hat es Kurs, da es von allen Menschen und jedem Reiche voll anerkannt wird. Kein anderes Königreich hat dieses Vorrecht.“<sup>3)</sup>

---

hat einen Silberwert von 70 Pf.; der Aureus des Augustus, auf welchen 25 Denare gehen, würde demnach 17,50 M. gelten; der Goldwert des Augusteischen Aureus dagegen beträgt nach heutiger Schätzung 21,75 M., und danach berechnet ist der Denar als  $\frac{1}{25}$  des Aureus 87 Pf. Da indessen seit Augustus das Gold Courant, das Silber Scheidemünze wird, so darf man seit der Kaiserzeit ohne Bedenken bei allen Berechnungen den Goldansatz zu Grunde legen.“<sup>1)</sup> Zu der Gleichsetzung des römischen Denars mit der attischen Drachme vgl. Hultsch, *Metrologie*. 255 ff. Die Apg 19, 19 erwähnten 50 000 Drachmen = Denaren ergeben also einen Wert von 43 500 M.<sup>2)</sup> „Dreißig Silberlinge sind also etwa 104 Mk.“ (O. Holtzmann 114)<sup>3)</sup> Siehe Gelzer, *Byzantinische Kulturgeschichte*. Tübingen 1909, 112f.; Götz, *Verkehrswege* 512. — Zum Titel „Der Indienfahrer“ vgl. Gelzer, *Kosmas der Indienfahrer* (Jahrbücher für protestantische Theologie IX [1883] 125f. Auf S. 124 das Urteil: „Nach Indien selbst ist Kosmas nicht gekommen, und den Beinamen ‚Der Indienfahrer‘, welchen er nach dem bekanntesten und berühmtesten Teil seines Werkes, dem XI. Buche ‚der Schilderung der indischen Tiere und der Insel Ceylon‘ erhalten hat, führt er

So verlockend es nun auch wäre, noch ein Wort über die Einheit von Maß und Gewicht<sup>1)</sup> oder der Rechtspflege<sup>2)</sup> anzufügen, das Mitgeteilte genügt bereits, um die eingangs gestellte Frage, wie die Welt des Paulus aussah, zu beantworten. Und die Antwort lautet: Die Welt des Paulus war die Mittelmeerwelt des römischen Reiches. Das römische Reich aber war eine einheitliche Größe, deren einzelne Teile durch das Band des Friedens um-

somit, genau genommen, mit Unrecht. Allein unter Indien versteht er im weiteren Sinne das ganze Südland, seine Reisen nach Zanguebar und nach Yemen nennt er Indienfahrten, und somit wäre es unsägliche Pedanterie, den alten, nun einmal eingebürgerten Ehrentitel des Indicopleustes ihm streitig zu machen.“ <sup>1)</sup> Vgl. Hultsch, Metrologie 96: „Gemäß seiner Ableitung aus dem gemeinsamen Urmaße der ägyptischen Elle stand der römische Fuß zu den übrigen Längenmaßen des Altertums in durchsichtigen, einfachen Verhältnissen.“ 82: „Wie für die Längenmaße so bildet der Fuß auch für die Flächenmaße die Einheit.“ 115: „Die gesetzliche Bestimmung des Hohlmaßes (Amphora) blieb unverändert bis in die späte byzantinische Zeit.“ 121: „Das Hauptmaß des Trockenens war der Modius . . .“ 149: „In der Kaiserzeit brachte man das griechische Gewichtssystem mit dem römischen in Verbindung. Das Gewicht, dessen sich die griechischen Aerzte bedienten, war die Drachme. Ursprünglich war es die attische Drachme gewesen; in Rom aber wurde anstatt derselben der Denar gebraucht und der Name Drachme auf diesen übertragen. Danach bestimmte sich auch die Einreihung in das römische Gewichtssystem. Der Denar betrug bis Nero  $\frac{1}{34}$ , nach diesem  $\frac{1}{96}$  des Pfundes.“ <sup>2)</sup> Vgl. Hahn, Rom und Romanismus im griechisch-römischen Osten, Leipzig 1906. 92: „Das römische Recht war für jeden civis Romanus auch in den Provinzen maßgebend, ja es ward gewissermaßen ein über dem Kaiser stehender integrierender Teil der Reichsverfassung . . . Die lokalen Gewohnheits- und Landrechte hatten gegenüber demselben oder gegenüber Senatsbeschlüssen und kaiserl. Verordnungen keine Geltung, doch blieben sie im Gebrauch.“ Gregorius Thaumaturgus (3. Jahrh.) preist in seiner Lobrede auf Origenes c. 1 (übersetzt von Bourrier in der Bibl. der Kirchenväter, herausg. von Bardenhewer u. a. Kempten und München 1911) die „bewunderungswürdigen Gesetze, nach welchen jetzt die Angelegenheiten aller Untertanen des römischen Reiches geregelt werden.“ Vgl. aber Mitteis, Reichsrecht und Volksrecht in den östlichen Provinzen des römischen Kaiserreichs. Leipzig 1891.

schlungen, durch das Band einer allen gemeinsamen Sprache, der Koine, verbunden waren, und deren Wohlfahrt durch die Münzeinheit des Denars Förderung und Begünstigung erfuhr.

## II. Das Verkehrswesen.

Der ehemalige Staatssekretär im Reichspostamt, Heinrich Stephan, hat einmal das Urteil gefällt: „Es ist eine ganz irrige Meinung, den Reiseverkehr im Altertume gering anzuschlagen . . . Ganz abgesehen von dem Handelsverkehr waren die Landstraßen und Schiffe von Reisenden sehr frequentiert. Die tief eingeschnittenen Wagengleise selbst auf den harten Basaltplustern der Römerstraßen auch in den von Rom weit entfernten Gegenden legen noch heute Zeugnis von dieser Regsamkeit des Verkehrs ab. Der Privatmann mußte reisen, um seine Rechtsgeschäfte am fremden Orte persönlich zu besorgen, solange die Wahrnehmung durch einen Anwalt noch nicht existierte. Selbst römische Senatoren begaben sich auf die Reise, um Schuldforderungen persönlich einzukassieren. Sophisten und Improvisatoren, Lehrer der Beredsamkeit, Schauspieler und — was bei jenen unterhaltungsbedürftigen und durchweg abergläubischen Völkern des Altertums sehr in Betracht kam — Gaukler, Zauberer und Wahrsager durchstreiften Land und Meer nach allen Richtungen.“<sup>1)</sup> Ja Stephan glaubt noch 1868 die Worte vertreten zu können, „daß weitaus die meisten Gebiete des alten Römerreiches einen solchen Verkehr, eine solche Kultur und ein solches Ansehen, wie sie in jener Zeit besaßen, in einer langen Reihe von Jahrhunderten nicht wieder erlangt haben und noch jetzt sehr fern davon

<sup>1)</sup> Stephan, Das Verkehrsleben im Altertum (Historisches Taschenbuch herausgegeben von Raumer. 4. Folge. IX. Jahrgang. Leipzig 1868) 52 f.

sind“.<sup>1)</sup> Um nicht mißverstanden zu werden: mit dem Zeitalter der Dampfkraft und der Elektrizität hält natürlich das Zeitalter des antiken Verkehrs keinen Vergleich aus. Dazu sind die Bedingungen von früher und heute zu verschieden. Die mitgeteilten Urteile werden somit auf die Zeit vor der Entwicklung des modernen Riesenverkehrs einzuschränken sein, sagen wir, in runder Rechnung, auf die Zeit um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Aber auch so mögen die Worte jenes vorzüglichen Kenners des modernen Weltverkehrs noch sehr zu denken geben. Jedenfalls sind sie geeignet, uns ein neues Verständnis für den Weltapostel Paulus aufzuschließen. Untersuchen wir daher einmal die antiken Verkehrswege sowie die antiken Verkehrsmittel,<sup>2)</sup> die dem Reisenden jener Tage, also auch Paulus, zu Gebote standen.

### 1. Die antiken Verkehrswege.<sup>3)</sup>

Naturgemäß war Rom als der Mittelpunkt der Erde auch Ausgangs- und Endpunkt der Straßen. Hier stand

---

<sup>1)</sup> Ebenda 120. <sup>2)</sup> Vgl. zum Ganzen Friedlaender II 3—292 bzw. 216, Ramsay, Roads and travel 375—402. Diese Abhandlung enthält viele und einleuchtende Korrekturen zu Friedlaender und sollte von den Herausgebern neuer Auflagen nicht mehr ignoriert werden. Skeel, Travel in the first century after Christ with special reference to Asia Minor. Cambridge 1901. Stephan, Verkehrsleben 3—136. Balmer, Die Romfahrt des Apostels Paulus und die Seefahrtskunde im römischen Kaiserzeitalter. Bern-Münchenbuchsee 1905, Götz, Verkehrswege 312—514. Hudemann Gesch. des römischen Postwesens während der Kaiserzeit<sup>2</sup>. Berlin 1878. <sup>3)</sup> Die erste grundlegende Arbeit über diesen Gegenstand hat Bergier geschrieben. Auf den 909 Quartseiten seines zweiteiligen Werkes *Histoire des grands chemins de l'empire Romain*. Bruxelles 1728 handelt er unter sorgfältigen Quellenbelegen über jede Einzelheit, die sich nur irgendwie mit dem Thema in Verbindung bringen läßt. Wir werden ebenso über die Wegebeamten, über die Zeit der Entstehung der Straßen, über den Kostenaufwand und die Erbauer orientiert wie über Bauart, Material und Technik der Straße. Die Gräber an den Straßen mit ihren Inschriften werden nicht minder erwähnt wie die Grenzen und Provinzen des Römerreiches.

auf dem Forum der goldene Meilenstein, auf dem die Hauptorte eingraviert waren, die an den von Rom ausgehenden Straßen lagen.<sup>1)</sup> Man fühlt sich an das bekannte Wort, daß alle Wege nach Rom führen, erinnert, wenn man einen Blick auf die Karte mit dem römischen Straßennetz wirft. Die beste Orientierung gewährt die sog. Peutinger'sche Tafel.<sup>2)</sup>

Es ist dies die Kopie einer alten einzigartigen Karte, welche eine graphische Darstellung des römischen Reiches mit Angabe der Hauptorte, Wege und Entfernungen gibt. Das Original dieser Karte stammte vermutlich aus dem 4. christlichen Jahrhundert, während ihr Inhalt zweifellos altrömisch ist. Im 13. Jahrhundert fertigte ein Kolmarer Mönch eine Abschrift einer abgenutzten Kopie der Karolingerzeit an. Diese Abschrift machte die verschiedensten Schicksale durch. Endlich erstand sie im Jahre 1507 Konrad Celtes, Professor der schönen Wissenschaften an der Universität Wien, und vermachte sie testamentarisch seinem Freunde, dem einflußreichen Stadtschreiber Konrad Peutinger von Augsburg. Nach dessen Tode geriet sie nach mancherlei Irrfahrten in den Besitz des Prinzen Eugen von Savoyen und dann an die Kaiserliche Hofbibliothek in Wien, wo sie sich noch jetzt befindet. Leider ist die Karte nicht ganz vollständig.

Das Itin. Antonini und die Peutingersche Tafel werden ausgiebig besprochen, ebenso der goldene Meilenstein. Wie die Post ausführlich geschildert wird, so auch das Straßennetz der Stadt Rom mit seinen Monumentalbauten. Auch die Höhe der Häuser und noch tausenderlei andere Dinge erfahren eine Berücksichtigung. Diese Arbeit ist ins Lateinische übersetzt und aufgenommen in den *Thesaurus Antiquitatum Romanarum, congestus a Joanne Georgio Graevio X. Venetiis 1735*. Ihr Titel lautet: *Nicolai Bergierii de publicis et militaribus imperii Romani viis libri V. Ex Gallica in Latinam linguam translati ab Henr. Chr. Henninio. 16—622*. — Ich zitiere nach der französischen Ausgabe. <sup>1)</sup> Vgl. Bergier 379—387. <sup>2)</sup> Vgl. Miller, *Weltkarte des Castorius* genannt die Peutinger'sche Tafel. In den Farben des Originals herausgegeben und eingeleitet. Ravensburg 1888. Ueber die Bedeutung der Peutingerschen Tafel vgl. Elter, *Itinerarstudien I u. II*. Bonner Universitätsprogramme zum 27. Januar und 3. August 1908. I. 5 und 10f; Bergier 341—359.

Sie umfaßt die alte Welt von der Ostküste Britanniens bis zu den Ostgrenzen von Alexanders Weltmacht. Es fehlen auf ihr Spanien, das nördliche Germanien, Skythien, Sarmatien und der Norden Asiens jenseits des Pontus Euxinus. Wo die Kenntnis der Erde bei den Römern aufhörte, da hört auch diese Karte auf. Der Verlauf der Straßen ist auf ihr genau angegeben und die Entfernung der einzelnen Stationen in Meilen vermerkt.<sup>1)</sup> Von großem Wert ist weiter das Reisebuch des Pilgers von Bordeaux, *Itinerarium Burdigalense* genannt. In ihm ist anlässlich einer Pilgerreise in das Heilige Land im Jahre 333 der Weg hin und zurück genau zusammengestellt. Er führt von Bordeaux über Mailand nach Aquileja, dann von hier weiter über Sirmium nach Konstantinopel, darauf über Nikomedia, Anzyra und Tarsus nach Antiochia und endlich über Tyrus und Caesarea nach Jerusalem. Der Rückweg führt über Heraklea, Aulona, Rom und Mailand.<sup>2)</sup>

Weitere Hilfsmittel zur Veranschaulichung des antiken Verkehrs besitzen wir in den sonstigen Pilgerbüchern.<sup>3)</sup> Besonders zu nennen ist das sog. Antoninische Itinerar.<sup>4)</sup> „Es ist mit einem Worte ein Pilgeritinerar des 4. Jahrhunderts und zwar kein spezielles für eine bestimmte Oertlichkeit berechnetes Itinerarium Hierosolymitanum, sondern ein allgemeines Pilgeritinerar für alle Länder der Christenheit, übersichtlich zusammengestellt in der Form eines vollständigen Reichsitinerars.“<sup>5)</sup> Dieses Itinerarium Antonini ist „ein ziemlich vollständiges Verzeichnis aller Straßen des römischen Reiches mit Angabe der Entfernungen von Ort zu Ort.“<sup>6)</sup>

Das wichtigste und instruktivste Anschauungsmittel vom antiken Verkehr ist und bleibt aber die Peutinger'sche Tafel. Wir sehen auf ihr, daß ein weit-

<sup>1)</sup> Vgl. Skeel 24f.    <sup>2)</sup> Vgl. Elter II 12 — Siehe Geyer, *Itinera Hierosolymitana saeculi IV—VIII* (Corpus Scriptorum eccles. lat. XXXIX) Vindobonae 1898, 3—35.    <sup>3)</sup> Bei Geyer a. a. O.

<sup>4)</sup> Geyer 157—218.    <sup>5)</sup> Vgl. Elter I 41.    <sup>6)</sup> Siehe Elter I 5. Vgl. Bergier 334—340.

verzweigtes Netz von Römerstraßen die alte Welt durchschnitt. In neuester Zeit hat besonders der Engländer Ramsay diesem Gegenstande seine Aufmerksamkeit zugewandt und insbesondere für die historische Geographie Kleinasiens Staunenswertes geleistet.<sup>1)</sup>

Nach bewährtem Muster können wir die Hauptlinien des alten Verkehrs auf vier zurückführen. Nach Süden (Afrika) reiste man zunächst auf der Via Appia. 312 v. Chr. war sie von dem Censor Appius Claudius Caecus erbaut, und ihre herrliche Anlage, die Kostbarkeit ihres Pflasters und ihre Breite erwarben ihr bald den Ruf als Königin der Straßen. Dafür hat aber auch ihre Anlage gerade so viel gekostet, wie die einer modernen Chaussee von derselben Länge etwa in Westfalen.<sup>2)</sup> Das Beispiel ist gewählt, weil in Westfalen die Chausseen wegen des vorhandenen Steinmaterials relativ billig sind.<sup>3)</sup> Ein Freund der Appischen Straße schildert sie mit folgenden Worten: „Meilenlange Strecken können wir zwischen den erhabenen Ruinen ihrer Gräber, Tempel, Villen, Denksäulen, deren Inschriften uns noch heute die vom Erz der Geschichte tönenden Namen der Valerier, Junier, Claudier und anderer zurufen, einherwandeln — oft auf dem durch die neueren Ausgrabungen ganz bloßgelegten alten Pflaster der mächtigen, fünfeckigen, blauschwarzen Basaltquadern, so fest von Ge-

---

<sup>1)</sup> Außer der schon genannten Abhandlung *Roads and travel* mit ihren übersichtlichen Karten zwischen S. 384 und 385, 400 und 401 kommen für unsern Zweck besonders folgende Werke in Betracht: *The historical geography of Asia Minor*. London 1890, *A historical commentary on St. Paul's epistle to the Galatians*. London 1899. *The cities and bishoprics of Phrygia I*. Oxford 1895. II. 1897. *The cities of St. Paul*. London 1907. *St. Paul the traveller and the Roman citizen*<sup>8</sup>. London 1905. Deutsch von Groschke, *Paulus in der Apostelgeschichte*, Gütersloh 1898. *The church in the Roman empire*. London<sup>8</sup> 1904. <sup>2)</sup> Eine römische Meile = 1,5 km Chaussee kostete 21750 Mk. Siehe Friedlaender II 7. <sup>3)</sup> So Delbrück in den Preussischen Jahrbüchern LV [1885] 358 bei einer Besprechung von Philippson's Geschichte des Preußischen Staatswesens

füge und frisch von Aussehen, als sei es erst etwa acht Tage her, daß Cäsar und Cicero hier fuhren, und daß Horaz jene Reise nach Brundisium zurücklegte, von welcher er der Nachwelt in der 5. Satire des 1. Buches eine so ansprechende Beschreibung zum Geschenk gemacht hat<sup>.1)</sup>

Gewiß ist die Appische Straße eine Musterleistung gewesen, und es wäre verfehlt, bei allen übrigen Straßen etwas Ähnliches finden zu wollen. Und doch dürfen wir auch von ihnen nicht gering denken. Das ergibt sich schon aus ihrem Zweck. „Die römische Militärstraße soll die Fortbewegung des Heeres erleichtern“.<sup>2)</sup> Daher mußte für einen soliden festen Untergrund Sorge getragen werden. Wo der römische Legionär seinen Fuß hinsetzte, sei es zum Angriff, sei es zur Verteidigung da mußte für festen Boden unter seinen Füßen gesorgt sein.<sup>3)</sup> In folgender Weise beschreibt Götze die Anlage dieser römischen Kunstwege. „In einer ausgehobenen Vertiefung wurden sie fundiert, und eine beträchtliche Zahl, d. h. meist 4, verschiedener Schichten erhob sich in derselben. Zement von Kalk und Sand, dann flachere Steine mit Mörtel verbunden, dann eine Lage rundlicher Steine mit Schutt und Scherben zusammengebacken, oben noch eine zementierte Lage mit festem Makadam auf der meist durch ein höheres Mittelstück in 3 Teile zerlegten Oberfläche; so und ähnlich setzte sich der Straßenkörper zusammen, woraus sich die bis heute so ausgedehnt erwiesene Unverwüstlichkeit der römischen Straßen erklären mag“.<sup>4)</sup>

Mit welcher Sorgfalt die Römer selbst die schwierigen Alpenwege anlegten, wie sie auf Abzug der Wässer,

---

<sup>1)</sup> Stephan 103f.    <sup>2)</sup> Siehe Berger, Ueber die Heerstraßen des römischen Reiches (Wissenschaftliche Beilage zum Programm der Luisenstädtischen Gewerbeschule. Ostern 1882. Berlin 1882) 7 vgl. 19. Zu unterscheiden ist unsere via militaris von der via publica, über deren Bauart vielfach die Magistrate zu entscheiden hatten. Vgl. Berger 4f.    <sup>3)</sup> Berger ebenda 10. Bergier 123ff.    <sup>4)</sup> Verkehrswege 323.

günstige Lage an der Sonnenseite, solide Fundamentierung bedacht waren, hat Meyer in seiner Abhandlung über die römischen Alpenstraßen in der Schweiz<sup>1)</sup> nach Gebühr hervorgehoben. „Es scheint, daß die römischen Ingenieure in der Anlage der Straßen mit großer Umsicht zu Werke gingen, daß sie den Berg, über welchen sie dieselbe zu führen hatten, genau studierten, namentlich auch die Gewässer, die Stürme und die besonderen Launen der Berge erforschten, die jedem eigentümlich sind, und eine Richtung aufsuchten, wo die Schwierigkeiten geringer, die Gefahren leichter überwunden werden konnten. Sie wählten für den Bau der Straße immer, wo es nur irgend möglich war, die Sonnenseite des Berges, weil dieselbe wärmer und trockener ist, damit im Winter eine geringere Schneemasse sich aufhäufe und die Straße im Frühling schneller vom Eise befreit werde. Nicht minder bemüht waren sie, jene Bergstellen zu umgehen, wo große Schneehaufen zusammengeweht werden und oft zu 20—30 Fuß Höhe sich auftürmen, oder wo Lawinen oder Ueberschwemmungen den Weg öfter bedrohen. Nach dem Urteile der Sachverständigen sind überhaupt diese Straßen mit solcher Vorsicht ausgeführt, daß sie auch jetzt noch in der schlimmen Jahreszeit, im Winter vorzugsweise, benutzt werden, und viele bedauern, daß die neuen Straßen so oft die frühere Richtung verlassen haben. Die alten Römer haben sich daher in diesen Alpentälern ein schönes Denkmal gestiftet, das immer noch fortlebt und ihren Ruhm nicht untergehen läßt.“<sup>2)</sup> So kann Meyer von der Römerstraße über den großen St. Bernhard rühmen: „Die Straße ist 5—6 Fuß breit, mit groben Steinen sorgfältig besetzt und hat ohne Zweifel eine

<sup>1)</sup> Enthalten in den Mitteilungen der antiquarischen Gesellschaft in Zürich XIII, 2. Heft 4. Zürich 1861, 119—139. Dasselbe hat v. Ankershofen, Handbuch der Geschichte des Herzogtumes Kärnten vor und unter der Römerherrschaft. Klagenfurt 1850, 525—536, 550—579 bezüglich der Römerstraßen in Kärnten erwiesen. <sup>2)</sup> A. a. O. 129.

gute Unterlage, da sie wegen ihrer vorzüglichen Trockenheit gerühmt wird. Für Reiter und Saumtiere ist sie auch jetzt noch, wo sie erhalten ist, eine gute Straße<sup>1)</sup> Ein ähnliches Lob erhält die Straße über den Julier und Settimer.<sup>2)</sup>

In welcher Weise die Straßenzüge durch Meilensteine eingerahmt waren, ist kontrovers. Jedenfalls dienten diese Steine nicht lediglich der Angabe der Entfernung, sondern trugen oft auch den Charakter von Denksteinen.<sup>3)</sup> So sind uns beispielsweise aus der römischen Provinz Galatien Meilensteine erhalten, welche von den Verdiensten des Legaten A. Caesennius Gallus um den Straßenbau in Galatien beredtes Zeugnis ablegen.<sup>4)</sup>

Die Via Appia führte zunächst bis Capua. Auf ihr ist auch Paulus gereist, als er unter militärischer Bedeckung die rund 190 km von Capua bis Rom zurücklegte.<sup>5)</sup> Von Capua führte der Weg weiter über Forum Popili nach der Ueberfahrt ad Columnam (Rhegium), von wo das Schiff den Reisenden in einer reichlichen Stunde nach dem gegenüberliegenden Messana auf Sizilien brachte. Messana hatte gute Wegeverbindung mit Lilybäum an der Westküste Siziliens, von wo die Seereise nach Afrika angetreten werden mußte. Sie dauerte etwa einen Tag. Dann ging der Passagier in Karthago ans Land und mußte sich entscheiden, ob er nach Westen oder nach Osten seine Schritte lenken wollte. Nach Westen war Karthago mit Tingis, dem heutigen Tanger verbunden. Und von Tingis konnte man in gut 4 Stunden nach Spanien und zwar nach Gades, dem heutigen Cadiz,<sup>6)</sup> übersetzen. Nach Osten

<sup>1)</sup> A. a. O. 122.    <sup>2)</sup> A. a. O. 130.    <sup>3)</sup> Vgl. Berger, Ueber die Heerstraßen des römischen Reiches II. Die Meilensteine (Wissenschaftliche Beilage zum Programm der Luisenstädtischen Gewerbeschule Ostern 1883, Berlin 1883) 15 ff.    <sup>4)</sup> Vgl. Steinmann, Der Leserkreis des Galaterbriefes (Neutest. Abhandlungen I 3 u. 4) Münster 1908, 61 f.    <sup>5)</sup> Apg 28, 14—16.    <sup>6)</sup> Vgl. Götz, Verkehrswege 350: „Unzweifelhaft aber war die Stadt [scil. Gades] als Umschlagplatz für

führte von Karthago die Straße nach Alexandria, das den Verkehr weiter über die Landenge von Suez nach Asien, d. h. über Gaza, Askalon, Joppe, Tyrus, Sidon nach dem syrischen Antiochien leitete. Die Straße über Tyrus und Sidon hat Paulus öfters benutzt.<sup>1)</sup> Von Alexandrien führten weiterhin der Wasserweg auf dem Nil wie die Straßen auf beiden Seiten des Stromes nach Äthiopien.

Wollte man von Rom den Osten (Asien) besuchen, so schlug man zunächst wieder die Via Appia bis Capua ein. Von hier wandte man sich nach Südosten und erreichte so Brundisium, das heutige Brindisi. Diese Stadt war Anlegeplatz für die Schiffe nach Dyrhachium (Durazzo) oder nach Aulona (Valona). Die Ueberfahrt dauerte ungefähr zwei Tage. In Dyrhachium mündete oder begann die Via Egnatia, so genannt nach dem Endpunkt der Appischen Straße, als deren Fortsetzung sie galt, nach dem kleinen Hafen Gnatia (so Horaz, Sat. I, 5, 97) oder Egnatia in Apulien. Sie führte quer durch Epirus, Mazedonien und Thrazien nach Byzanz. Es war eine sehr belebte Straße, „welche durch blühende Gegenden führte und eine Fülle landschaftlicher Schönheiten darbot. Hier berührten sich Römertum und Hellenismus, Orient und Okzident, hier tummelten sich die epirotischen Scharen und drangen die römischen Legionen nach Mazedonien und Hellas vor. Auf dieser Straße ging Cicero wie vor ihm so mancher andere berühmte Römer ins Exil, und hier bereiteten sich die Entscheidungen zwischen Cäsar und Pompejus, sowie zwischen Brutus und Antonius vor.“<sup>2)</sup>

Südwestspaniens Waren, für die von den Küstenländern am West- und Nordende des Golfs von Biscaya, ganz besonders aber für die jahrhundertlang wenig gestörte Zufuhr aus Afrika zu einer kommerziellen Blüte gelangt, wie sie durch die Lage an dem öden und aussichtslosen Ozean jener Zeit nicht völlig zu begründen ist.  
<sup>1)</sup> Vgl. nur Gal 2, 1; Apg 15, 3, 30. — Ueber die Verkehrsstraßen in Palästina siehe Legendre, Routes (Dictionnaire de la Bible, herausgeg. von Vigouroux V [1912] 1229—1237.     <sup>2)</sup> Siehe Stephan 107.

Auf dieser Straße hat auch Paulus mehr als 200 km zurückgelegt, als er auf seiner ersten Europareise von Troas kommend die Städte Neapolis, Philippi, Amphipolis, Apollonia und Thessalonich besuchte<sup>1)</sup> und dann bei anderer Gelegenheit Illyrien bereiste.<sup>2)</sup> Eine farbenprächtige Schilderung dieser paulinischen Wanderung auf der Via Egnatia bietet Renan: „Aus der Ebene von Philippi führt der Weg in ein lachendes, von den hohen Massen des Pangäus beherrschtes Tal, in dem man Flachs und die Gewächse der gemäßigsten Länder baut. In jeder Biegung des Gebirges zeigen sich große Dörfer. Die römische Straße ist von Marmorplatten gebildet, auf jedem Schritte, fast unter jeder Platane sieht der Reisende tiefe Gruben, voll von Wasser, das direkt von den nahen Schneehaufen kommt und durch dicke Schichten durchdringlicher Erde durchsickert. Felsen von weissem Marmor bieten Oeffnungen für kleine, unvergleichlich klare Flüsse; da lernt man, reines Wasser als eins der vorzüglichsten Geschenke der Natur zu betrachten.“<sup>3)</sup> Und die Gegend hinter Amphipolis beschreibt unser Gewährsmann wie folgt: „Die Schönheit der Bäume, die Frische der Luft, der rasche Lauf der Wasser, die Ueppigkeit der Farrnkräuter und aller Arten Sträucher erinnern an eine Landschaft der Grande Chartreuse.“<sup>4)</sup>

Von dieser Via Egnatia zweigten zwei Linien ab, welche im Westen und Osten Griechenland durchschnitten und in Athen zusammenliefen. Die westliche Linie ging südlich von Apollonia die Küste von Epirus entlang bis zum korinthischen Meerbusen, dann über Delphi und Theben nach Athen, die östliche von Pella aus südlich über Pydna am Olymp vorbei nach Larissa und weiter über Pharsalus nach Böotien und Attika.

<sup>1)</sup> Vgl. Apg 16, 11—17, 1. — Die Entfernung von Philippi bis Amphipolis betrug rund 50 km, ebensoviel die von Amphipolis bis Appollonia, von Appollonia bis Thessalonich 60 km. <sup>2)</sup> Vgl. Apg 20, 1 f; Röm 15, 19. <sup>3)</sup> So Renan, Paulus. Leipzig u. Paris 1869. 170. <sup>4)</sup> Ebenda.

Auch diese Route hat Paulus einmal eingeschlagen, damals nämlich, als es ihm religiöser Fanatismus unmöglich machte, von Korinth den Seeweg nach dem Orient zu benutzen.<sup>1)</sup>

Von der Via Egnatia zweigte sich in Thrazien die vielbesuchte Straße nach dem thrazischen Chersones und zwar nach Kallipolis (Gallipoli) ab, von wo die Ueberfahrt nach Kleinasien (Lampsacus) erfolgte. Von Lampsacus führte die Hauptstraße, „das eigentliche Handels- und Industriegebiet Asiens durchschneidend, seine uralten Kulturstätten berührend“,<sup>2)</sup> über Pergamum, Sardes, Philadelphia, die cilicischen Tore, Tarsus nach dem syrischen Antiochien und mündete hier in die früher erwähnte Straße Karthago—Alexandrien—Antiochien ein. Ein zweiter Weg, der nach dem Zeugnis des Plinius noch gebräuchlicher war,<sup>3)</sup> wandte sich von Byzanz nach Chalcedon und von da über Nikomedia, Nizaea und Anzyra nach Tarsus und dem syrischen Antiochien.<sup>4)</sup> Damit war der Kreisbogen Rom—Messana—Karthago—Alexandrien—Antiochien—Byzanz bzw. Lampsacus—Philippi—Thessalonich—Dyrrhachium (Aulona)—Brundisium—Rom geschlossen. Paulus hat auf seiner ersten Europareise die Ueberfahrt von Troas an Samothraze vorbei nach Neapolis genommen. Von Neapolis wandte er sich nach Philippi und erreichte hier die Via Egnatia.<sup>5)</sup>

Als im Zweiströmeland zwischen Euphrat und Tigris die Reiche von Assur und Babylon erstanden, da „war das Zentrum der Macht Kleinasien zu nahe gerückt, als das es sich demselben wenigstens in seinem östlichen Teile hätte entziehen können. Vielleicht schon damals leitete eine Kunststraße den Tigris aufwärts über die sich türmenden Berge hinüber bis zum Schwarzen Meere. Doch die erste sichere Bahnung von Kunststraßen durch Kleinasien knüpft sich an den Namen der

1) Apg 20, 3.    2) Stephan 108.    3) Ep. ad Trai. 77 (81), 3 in der Ausgabe der Episteln von Keil Leipzig 1870.    4) Skeel 35.    5) Apg 16, 11 f.

Perser, welche um die Mitte des achten Jahrhunderts ihre Herrschaft bis ganz nahe der Westküste, bis zur alten lydischen Hauptstadt Sardes, des Krösus Residenz, ausdehnten. Dieser Königsweg, wie ihn der alte Herodot nennt, ging von Sardes bis zur persischen Königsstadt Susa, oberhalb des persischen Meerbusens, in einer Länge von ungefähr 270 deutschen Meilen (etwa wie von Lissabon bis Berlin) . . . . Diese ganze Straße nun leitete im Herzen der Halbinsel schon durch bewohnte und sichere Länder, ihre Ausdehnung in Kleinasien allein betrug fast 120 deutsche Meilen; da waren alle vier Stunden ausgezeichnete Herbergen und königliche Poststationen; auf diesen wechselten die Kouriere der persischen Fürsten ihre Rosse, wenn sie auf- und abflogen zu den Statthaltern der Provinzen, die auf eben dieser Straße in glänzenden Kavalkaden ihr Gebiet durcheilten.“<sup>1)</sup>

Neben dieser hochberühmten alten Königsstraße verband eine große Handelsstraße Ephesus mit den Euphratländern. Sie führte über Laodicea, Apamea, Julia, Laodicea Katakekaumene und Caesarea. Seitenlinien stellten die Verbindung zwischen dieser Straße und der erwähnten her. So z. B. verknüpfte ein Seitenstrang von Doryläum über Nakoleia, Prymnessos, Julia oder Synnada und Metropolis laufend die Straße Anzyra—Byzanz mit jener von Ephesus nach dem Euphrat. Auch von Germa über Amorium hat es eine solche Verbindung gegeben, und eine von diesen wird Paulus bei seiner ersten Wanderung nach dem alten Keltenlande benutzt haben,<sup>2)</sup> während er bei seiner zweiten sich der direkten Verbindung Tarsus—Anzyra bediente.<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Siehe Hirschfeld, Wandelungen und Wanderungen in Kleinasien (Deutsche Rundschau XXV [1880]) 408. Vgl. Stephan 74 f und 130 Anm. 12. — Die Schilderung der Königsstraße bei Herodot, Hist. (ed. Stein Berlin 1874 III 52–56) 5, 52–54. Der Ausdruck ἡ ὁδὸς ἡ βασιλική 53, 1. <sup>2)</sup> Apg 16, 6. Vgl. Steinmann, Der Leserkreis des Gal 197 199. <sup>3)</sup> Apg 18, 23. Vgl. Steinmann, Leserkreis 205 f. Ueber die Wegeverbindung Anzyras ebenda 51 f.

Freilich neigt Ramsay der Annahme zu, der Weg Byzanz—Nikomedia—Anzyra—Tarsus—Antiochien sei erst in nachpaulinischer Zeit gebaut, nämlich um 74.<sup>1)</sup> Indes, wenn man bedenkt, daß die großen Verkehrswege in alter wie in neuer Zeit möglichst den schon vorhandenen Routen folgen und sie benutzen, wird man an der Folgerung nicht vorbeikommen, daß auch in paulinischer Zeit und schon vorher eine ähnliche Straße bestanden hat. Zudem sind überall die Standlager der Legionen durch Straßen miteinander verbunden gewesen.<sup>2)</sup> Folglich dürfte schon aus militärischen Gründen eine Verbindung zwischen Anzyra und Tarsus anzunehmen sein.<sup>3)</sup> Ueberhaupt kann man sich das Straßennetz Kleinasiens nicht weitverzweigt genug vorstellen.<sup>4)</sup> Fast alle Orte von irgend welcher Bedeutung hatten eine geregelte Straßenverbindung.

Von der Stadt Laodicea Katakekaumene an der Handelsstraße Ephesus—Euphrat führte ein Weg über Savatra, Hyde, Kybistra nach Syrien, eine Seitenlinie aber verband Laodicea Katak. mit Ikonium, Derbe und Laranda, um sich in Kybistra wieder mit dem Hauptwege zu vereinigen.

<sup>1)</sup> Roads and travel 384 f. vgl. 392. Ramsay stellt aber für Petrus im Anschluß an 1 Petr folgende Route fest: Landung in Amastris, Besuch von Pontus, Durchmarsch durch Nordgalatien nach Caesarea und möglicherweise nach Tyana, Durchwanderung Südgalatien und Asiens, Ankunft in Bithynien (383). Ferner gibt er eine Straßenverbindung zwischen Derbe und Tarsus zu, obwohl diese über nichtrömisches Gebiet, das des Antiochus IV. von Lykaonien geführt habe (392). — Daß Galatien in 1 Petr 1, 1 tatsächlich die keltische Landschaft bezeichnet, hat auch Brandis in Paulys Real-Encyclopädie der klass. Altertumswissenschaft. Neue Bearbeitung. Herausgegeben von Wissowa und Kroll XIII. Stuttgart 1910 s. v. Galatia 558, anerkannt. Dasselbst auch der neueste Nachweis, daß das Galatien des Paulus und Lukas nur die Landschaft gleichen Namens sein kann. <sup>2)</sup> Vgl. Berger, Heeresstraßen 18; Rittershain, Die Reichspost der römischen Kaiser (Sammlung gemeinverständlicher wissenschaftlicher Vorträge von Virchow und Holtzendorff XV, 339). Berlin 1880. 4. <sup>3)</sup> Vgl. Götz, Verkehrswege 408 410. <sup>4)</sup> Vgl. Ramsay, Roads and travel 389—391.

Von Apamea an derselben Handelsstraße Ephesus —Euphrat gab es eine Verbindung über Apollonia, das pisidische Antiochien, Neapolis mit Ikonium und hier hinüber hinaus auf dem eben genannten Wege mit Syrien. Nachdem Augustus das pisidische Antiochien zu einer Koloniestadt erhob und einen Kranz anderer Koloniestädte angelegt hatte, trug er auch für eine geordnete Wegeverbindung Sorge. Er legte die Via Sebaste an. Sie begann bei Olbasa, beschrieb einen Halbkreis über Antiochien und bog von dieser Stadt aus ungefähr 36 km vor Ikonium nach Süden d. h. nach Lystra ab. Diese Via Sebaste (Königstraße) spielt in den apokryphen Akten des Paulus und der Thekla eine Rolle. Onesiphorus erwartet den von Antiochien kommenden Paulus an dieser Straße.<sup>1)</sup> Antiochien, Ikonium, Lystra und Derbe sind ausgezeichnete Wirkungsstätten des Apostels gewesen.<sup>2)</sup>

Eine wichtige Straße lief ferner parallel der Küste des Schwarzen Meeres durch Bithynien und Paphlagonien. Sie verband die Häfen der Propontis und des Bosporus' ferner Nikomedia und Nizaea mit dem nordöstlichen Hinterland.

Von noch größerer Bedeutung war die Verbindung der eben genannten Häfen und Orte mit Doryläum an der Straße Byzanz—Anzyra—Tarsus. Doryläum war Knotenpunkt. Hier liefen folgende Straßen zusammen. Von Südwesten kam die Straße von Smyrna und Philadelphia herauf, von Südosten die Straße von Ikonium und damit von Lykaonien, weiter von Cilicien, von Osten endlich die von Anzyra. Die Straße nach Doryläum soll nach Ramsay Paulus Apg 16,6 eingeschlagen haben.<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Vgl. Hennecke, Neutest. Apokryphen. Tübingen u. Leipzig 1904 369. <sup>2)</sup> Vgl. Apg 13, 14—14, 23; 16, 1—5. <sup>3)</sup> Bedenken stehen dem nicht entgegen. Siehe Steinmann, Leserkreis 197 vgl. 199. Nur muß mit einem Abstecher ins Galaterland wegen Apg 16, 6; 18, 23; Gal 4, 13 ff unbedingt gerechnet werden. Siehe Steinmann a. a. O. 175—226.

Eine nicht minder wichtige Straße verband Perge, die Hauptstadt Pamphyliens mit Ephesus und den übrigen Hauptorten der Provinz Asien. Von Perge gab es aber auch eine Handelsverbindung mit dem pisidischen Antiochien. Diese hat Paulus nach Apg 13, 14 benutzt. Der Weg, den der Apostel hier einschlug, war nicht bloß beschwerlich wegen der Ueberwindung des Taurus, sondern auch gefährlich wegen der zahlreichen Räuber, die hier im Gebirge ihre Schlupfwinkel hatten.<sup>1)</sup>

Ein Vergleich der alten Pauluspfade mit den modernen Verkehrswegen in Kleinasien ist lehrreich. Tarsus liegt an der Eisenbahn Adana—Mersina, 26 km von Mersina entfernt. In Adana aber liegen die Gleise der Bagdadbahn, welche Konia, das alte Ikonium, mit Eregli, dem antiken Kybistra, verbinden und darüber hinaus über Adana nach dem persischen Meerbusen führen sollen. Den berühmten Engpaß, die cilicischen Tore, vermeidet die Bahn. So bleibt die alte Straße von Tarsus nach dem Paß (50 km) und von da bis Eregli (100 km) unbenutzt. Von Eregli bis Konia ist der Schienenstrang 190 km lang. Konia hat durch den südlichen Arm der anatolischen Bahn direkte Verbindung mit Eskischehr in der Nähe des alten Doryläum. Die Entfernung beträgt 435 km. An dieser Bahn liegen Akschehr, das Philomelium der Alten, und weiter Afiun Karahissar, Akroenos im Altertum, und in seiner Nähe Dokimäum (25 km nordöstlich) und Synnada (25 km südlich). Von Alajund (67 km vor Eskischehr) führt eine Zweigbahn in 11 km nach Kutahia, dem alten Kotiäum. Eskischehr ist, was Doryläum im Altertum war, Knotenpunkt. Von hier geht der andere Arm der anatolischen Bahn in einer Länge von 263 km nach Angora, unserm bekannten alten Anzyra. 61 km von Eskischehr liegt die Station Bejlik Achur, an der Grenze des alten Galaterlandes. Von dieser Station wird Pessinus (Balahissar), 35—40 km südöstlich gelegen, besucht.

<sup>1)</sup> Vgl. Steinmann Apg 98.

Von Eskischehr bringt die Bahn in 315 km den Reisenden über Ismid (Nikomedia) nach Haidar und Konstantinopel. Von Afium Karahissar führt die französische Eisenbahn nach Smyrna (420 km). Smyrna aber ist mit Ephesus (Ajasoluk) durch einen 77 km langen Schienenstrang verbunden.<sup>1)</sup>

Diese Zusammenstellung ist nach mehreren Seiten hin von Wert. Sie zeigt uns zunächst, welche gewaltige physische Leistung Paulus auf seinen Wanderungen durch Kleinasien vollbracht hat. Rechnen wir allein die Kilometerzahl der Eisenbahn von Eregli bis Konia, also von Kybistra bis Ikonium, mit jener der Straße von Tarsus—Kybistra zusammen, so erhalten wir die Summe von 340 km. Dazu kommt die Strecke Konia—Eskischehr mit 435 km, ferner die Strecke Eskischehr—Angora mit 263 km, sodann die Linie Afium Karahissar—Smyrna—Ephesus mit 497 km. All das ergibt bereits eine Gesamtsumme von mehr als 1500 km. Rechnet man nun die verschiedenen Wanderungen des Apostels hinzu — er ist ja nicht bloß einmal in Kleinasien und nicht immer an denselben Orten gewesen, noch hat er nur den Weg der heutigen Eisenbahn benutzt — so kommt man sicher auf mehr als die doppelte Kilometerzahl hinaus.

Und diese gewaltige Kilometerzahl hat er in verhältnismäßig kurzer Zeit überwunden. Ein kleines Rechenexempel wird das erläutern. Die hauptsächliche Missionstätigkeit des Apostels in Kleinasien fällt in die Zeit vom Apostelkonzil bis zu seiner Inhaftierung in Jerusalem d. h. in die Jahre 50—58. In dieser Zeit hat Paulus aber auch eine reiche europäische Wirksamkeit entfaltet. Auf sie entfallen die Hunderte von Kilometern, die er von Philippi bis Korinth zu Lande und zu Wasser zurücklegte. Auf sie entfällt weiter der

---

<sup>1)</sup> Die einzelnen Angaben entnehme ich Baedeker, Konstantinopel und das Westliche Kleinasien. Leipzig 1905. 156 ff. 236 ff. 204 ff. Auch in der Schreibweise der modernen Namen bin ich ihm gefolgt.

Aufenthalt in Philippi (Apg 16, 12, 18), in Thessalonich (Apg 17, 2), Beröa (Apg 17, 11), Athen (Apg 17, 16) und Korinth (Apg 18, 11). Dieser letzte allein wird mit  $1\frac{1}{2}$  Jahren in Anrechnung gebracht. Das ergibt für die bis hierhin — d. h. Korinth eingeschlossen — entfaltete europäische Wirksamkeit mindestens 2 Jahre. Es folgt eine Wallfahrt nach Jerusalem (Apg 18, 18—22) und ein Aufenthalt im syrischen Antiochien. Daran schließt sich die Reise durch Nordgalatien und der 3 Jahre währende Aufenthalt in Ephesus (Apg 19, 8, 10; 20, 31). Von Ephesus wendet sich der Apostel nach Europa: Mazedonien (Apg 20, 1), Illyrien (Röm 15, 19) und Hellas (Apg 20, 2). In Korinth verweilt er drei Monate. Es folgt die Rückreise zu Land nach Philippi, und es folgt die viel unterbrochene Fahrt an der Küste Kleinasien vorbei nach Ptolemais (Apg 21, 7) mit der Landreise über Caesarea nach Jerusalem, wo den Apostel das Geschick ereilte. Da Paulus nach den Osterfeiertagen von Philippi abfuhr (Apg 20, 6), Pfingsten aber in Jerusalem sein wollte (Apg 20, 16) so hatte er im ganzen 42 Tage zur Reise zur Verfügung, was sich nach Apg 21, 10 als reichlich herausstellte. Zählen wir nun diese einzelnen Daten zusammen, so ergeben sich für die Wallfahrt nach Jerusalem mit anschließendem Aufenthalt in Antiochien etwa  $\frac{1}{4}$  Jahr, für Ephesus 3 Jahre, für die Mission in Mazedonien, Illyrien und Korinth  $\frac{1}{2}$  Jahr, für die Rückreise nach Philippi und dann für die Weiterreise nach Jerusalem mehr als  $\frac{1}{4}$  Jahr, zusammen: 4 Jahre. Diese 4 Jahre mitsamt den für die erste europäische Wirksamkeit berechneten 2 Jahren sind von der großen Mission der Jahre 50—58 abzuziehen. Es bleiben also für das aufreibende Wanderleben in Kleinasien und für die Bewältigung der mehr als 3000 km ganze 2 Jahre übrig. Und das ist wenig, wenn man bedenkt, daß Paulus nicht wie ein moderner Sportfex seine Wege zog, sondern in ernster Missionsarbeit, um Gottes Saatfeld zu bestellen. So versteht man die Worte Deissmanns: „Ich hatte das große Glück, 1906 und 1909

auf meinen zwei anatonischen Reisen fast allen Pauluswegen nachgehen zu dürfen; einer der nachhaltigsten Eindrücke dieser zumeist mit modernen Verkehrsmitteln gemachten Fahrten ist die unsägliche Bewunderung vor der rein physischen Leistung des Wanderers Paulus, der wahrhaftig nicht grundlos sagen konnte, daß er seinen Körper mit Fäusten schlage und als Sklaven bändige. Kraft ist es, die sich auswirkt in der Schwachheit“.<sup>1)</sup>

Aber weiter! Die obige Zusammenstellung lehrt, daß eine ganze Anzahl von Paulusorten an der Eisenbahn liegt, mithin dem Weltverkehr angeschlossen ist. Das erlaubt den Rückschluß, daß diese Orte auch damals eine Rolle im Weltverkehr gespielt haben. Mit Recht bemerkt wiederum Deissmann: „Natürlich haben die europäischen Gesellschaften, die ihr Kapital in diesen modernen Verkehrswegen investierten, nicht auf die paar Gelehrten spekuliert, die etwa den Pauluspfaden nachgehen würden, sondern Dampferlinie und Schienenstrang folgen den im wesentlichen unveränderten verkehrsgeographischen Notwendigkeiten, denen bereits die antiken Straßen zu Wasser und zu Land sich angepaßt hatten“.<sup>2)</sup> Und wenn Doryläum -- Anzyra heutigen Tags eine solch wichtige Rolle im Verkehrsleben spielen, wenn von Ikonium nach Anzyra eine Verbindung besteht, so sollte das Märchen, als habe Paulus von Südgalatien nicht nach Nordgalatien kommen können, endlich einmal definitiv der Vergangenheit angehören. Doch zurück zu den Verkehrswegen des Altertums!

Wer von Rom aus den Norden (Germanien, Britannien) besuchen wollte, hatte die Wahl zwischen folgenden Wegen. Die vom Konsul Flaminius 220 v. Chr. erbaute Via Flaminia mündete in Ariminum (Rimini) in die Via Aemilia, welche ihre Anlage dem Konsul M. Aemilius verdankte (187 v. Chr.) Diese setzte sich fort bis Mailand. Vorher, nämlich in Modena (Mutina), zweigte sich die Straße nach Verona ab, die weiter

<sup>1)</sup> Paulus 46 unter Berufung auf 1 Kor 9, 27. <sup>2)</sup> Paulus 134 f.

nach Veldidena (Wilten bei Innsbruck), Partenkirchen und Augsburg führte. Das ist die heutige Brennerstraße, deren Namen allerdings erst 195 n. Chr. in schriftlich erwähnt wird. Sie hieß ursprünglich die Via Augusta und war 15 v. Chr. von Drusus nach der Eroberung Rhätiens angelegt. Später wurde sie von Claudius ausgebaut und erhielt den Namen Via Claudia Augusta.

Ariminum hatte aber auch direkte Verbindung über Ravenna, die sieben Meere und Altinum mit Aquileja und dieses durch die Karnischen Alpen mit Vipitenum, dem heutigen Sterzing. In Sterzing vereinigte sich dieser Weg mit der Straße Verona-Augsburg. Von Aquileja führte ferner noch eine Straße nach der Donaustadt Carnuntum und von hier weiter nach Wien, Lorch und Regensburg.<sup>1)</sup> Regensburg und Augsburg waren ebenfalls durch Straßen miteinander verbunden. Von Aquileja führten andere Wege nach Mösien, Dazien, Thrazien und Konstantinopel.

Der Reisende, welcher von Rom aus den Westen (Spanien) bereisen wollte, benutzte zunächst die von C. Aurelius Cotta erbaute Via Aurelia. Im Gegensatz zur Via Flaminia, welche sich nach der Ostküste der Halbinsel hinzog, folgte sie der Westküste. Ueber Centumcellä (Civita Vecchia), Pisa, Genua, Nizza führte sie weiter über Marseille nach Arles. Von hier kam man über Narbonne weiter über die Pyrenäen, Barcelona bzw. Ilanda nach Tarragona und endlich nach Gades (Cadiz). Gades haben wir kennen gelernt als den Endpunkt der Straße Rom — Messana — Karthago — Tingis. Somit ist auch hier der Kreisbogen geschlossen.

Von den beiden zuletzt genannten Hauptlinien kommt für Paulus höchstens die westliche in Betracht. Und hier besteht die größere Wahrscheinlichkeit, daß er bei der Ausführung seines Vorhabens, Spanien zu besuchen,<sup>2)</sup> den Seeweg benutzt hat.<sup>3)</sup> Aus diesem

<sup>1)</sup> Näheres bei v. Ankershofen, Kärnten 554.    <sup>2)</sup> Rm 15, 24.

<sup>3)</sup> Vgl. Plin. Nat. hist. 19, 1, 4: herbam esse quae Gadis ab Herculis

Grunde beschränken wir uns auf Andeutungen<sup>1)</sup> und müssen auch der Versuchung widerstehen, ein Wort über die Alpenpässe<sup>2)</sup> anzufügen. Die Alpenwelt und was dahinter lag, hat nicht zur Welt des Paulus gehört.

Balmer hebt die Bedeutung der Wasserstraßen für das römische Reich mit folgenden Worten hervor: „Die Seewege waren ja für den Osten wie für den Süden die ausschließlichen Verbindungsstraßen für Truppentransporte nach entlegenen Provinzen, Ablösung der Mannschaften und Verproviantierung der Hauptstadt. Durch das Mittelmeer führten alle Fäden, welche das große Reich verbanden, seine genaue Kenntnis lag im bestverstandenen Staatsinteresse.“<sup>3)</sup> Dieses Urteil möchte auf den ersten Blick befremdlich erscheinen, denn die Seefahrt der Alten war zum großen Teil Küstenschiffahrt. Von ihr gibt uns die Reise Pauli von Troas nach Milet, als er zum letzten Mal Jerusalem besuchen wollte, einen ungefähren Begriff.<sup>4)</sup> Am ersten Tage fährt der Apostel von Assos nach Mitylene, der Hauptstadt der Insel Lesbos, am zweiten bis Kap Argennum, am dritten nach Samos gegenüber von Ephesus, am vierten endlich nach Milet. Zum Verständnis dieser Route weist Ramsay auf folgende Beobachtung hin: „Augenscheinlich hat das Schiff alle Abend still gelegen. Ursache dazu bietet der Wind, der im Aegäischen Meere den Sommer über gewöhnlich aus Nord weht und in sehr früher Morgenstunde anhebt; am späten Nachmittag läßt er nach; bei Sonnenuntergang ist absolute Windstille; und danach macht sich ein leichter Südwind auf und weht die Nacht über. Die Abfahrt fand vor Sonnenaufgang statt, und alle Passagiere mußten

---

columnis septimo die Ostiam adferat et citeriorem Hispaniam quarto, provinciam Narbonensem tertio, Africam altero, quod etiam mollissimo flatu contingit C. Flavio legato Vibi Crispi procos.? Vgl. aber Ramsay, Roads and travel 392.   <sup>1)</sup> Vgl. etwa Stephan 114ff; Götz 362 ff.   <sup>2)</sup> Vgl. Meyer, Götz a. a. O.   <sup>3)</sup> A. a. O. 242.   <sup>4)</sup> Apg 20, 13—38.

bald nach Mitternacht an Bord gehen, damit man bereit sei, mit dem ersten Nordwind zu segeln“.<sup>1)</sup>

Allein das bei den alten übliche System der Anlegung von Pflanzstädten mußte auch der Ausgestaltung der Schifffahrt zu gute kommen.<sup>2)</sup> Wenn wir hören, daß allein Milet an 80 Kolonien an den Ufern des Schwarzen Meeres, der Propontis und des Asowschen (Mäotischen) Meeres besaß,<sup>3)</sup> daß Tyrus und Karthago ebenfalls eine großzügige Kolonialpolitik betrieben, um von den griechischen Kolonien in Sizilien, Unteritalien und Südgallien ganz zu schweigen, daß naturgemäß zwischen Mutter- und Tochterstädten ein reger Verkehr stattfand, so gewinnt das Bild von der antiken Seefahrt bereits an Deutlichkeit.

Die wichtigsten Häfen für den überseeischen Verkehr waren Puteoli und Alexandrien einerseits, Korinth und Ephesus andererseits. Puteoli war für die Seewege, was Rom für die Landwege war, wenn auch in kleinerem Maße. Es war der Haupthafen für den Verkehr mit Aegypten und dem Orient. Die „Dioskuren“ aus Alexandria mit dem gefangenen Paulus an Bord laufen hier ein.<sup>4)</sup> Infolge der günstigen Windrichtung vermochten die Schiffe, welche Puteoli verließen, direkten Kurs von der Südspitze Italiens an auf Alexandrien zu nehmen.<sup>5)</sup> Was ihnen so auf der Hinreise zu statten kam, erschwerte aber die Rückfahrt. Sie konnten gegen den Westwind nicht aufkommen und waren deshalb zu einer Kreuzfahrt gezwungen. Sie ging unter Benutzung des Seitenwindes nach Nordosten und dann nach Myra in Lyzien. „Der Hafen von Myra scheint der große Landungsplatz für den direkten überseeischen Handelsver-

---

<sup>1)</sup> So Ramsay bei Groschke, Paulus 239. — Ein Küstenschiff wird Paulus benutzt haben, als er vor den Nachstellungen der Juden aus Beröa ans Meer d. h. nach Methone, Pydna oder Dion floh (Apg 17, 13 f) und weiter nach Athen reiste. Siehe Steinmann, Apg 147.

<sup>2)</sup> Vgl. Breusing, Die Nautik der Alten.

Bremen 1886. 2 ff. <sup>3)</sup> Vgl. Stephan 37 ff. <sup>4)</sup> Apg 28, 11–13.

<sup>5)</sup> Vgl. Götz, 455.

kehr der Küste von Syrien und Aegypten gewesen zu sein.<sup>1)</sup> In der Tat fand hier der gefangene Paulus auf seiner Romfahrt ein alexandrinisches Getreideschiff, welches ihn an Knidos vorbei nach Kreta und zwar nach Schönhafen brachte.<sup>2)</sup> Die Fahrt hätte über Cythera, Zakynthos nach Hydruntum oder auch nach Rhegium-Puteoli gehen sollen,<sup>3)</sup> indes war das wegen der ungünstigen Windverhältnisse nicht möglich.<sup>4)</sup> Jedenfalls dauerte die Rückfahrt von Alexandrien nach Puteoli doppelt so lange wie die Hinfahrt.

Die Wichtigkeit der direkten Verbindung von Puteoli mit Alexandrien leuchtet ein, wenn man bedenkt, daß Aegypten die Kornkammer Italiens war. So versteht man es auch, daß „ganz Puteoli auf die Molen hinausströmte, wenn die Ankunft der alexandrinischen Kornflotte gemeldet wurde.“<sup>5)</sup> Doch nicht bloß Afrikas Korn lagerte hier, Asiens und Syriens Kaufleute hielten ihre Waren feil. In einer Gegenüberstellung der Häfen Ostia und Puteoli kommt Balmer zu dem Resultat: „Der Hafen von Ostia diente hauptsächlich dem Verkehr mit Sardinien, den westlichen und südlichen Küstenstädten, einschließlich Karthago, Puteoli aber war Stapelplatz für die Waren des Ostens, in erster Linie der Getreideschiffe Alexandriens. Viele größere Seestädte hatten hier ihre Faktoreien, und der Anblick des Mastenwaldes war demjenigen in den Hafenbassins der Gegenwart nicht unähnlich, sowohl an Menge der Güter als an Vielartigkeit derselben, Sprachverschiedenheit der Seeleute und Völkertypen.“<sup>6)</sup>

Mit Puteoli darf Korinth verglichen werden. Die Stadt war zur Zeit des Paulus die Hauptstadt der rö-

<sup>1)</sup> Ramsay bei Groschke 242.    <sup>2)</sup> Apg 27, 5—8. Vgl. dazu Breusing, Nautik 158.    <sup>3)</sup> Vgl. Ramsay, Roads and travel 379—381.    <sup>4)</sup> Apg 27, 13 ff.    <sup>5)</sup> Friedländer II 142. Vgl. L. Annaei Senecae ad Lucilium epistularum moralium quae supersunt ed. Hense (Bibliotheca script. Graec. et Rom. Teubneriana) Lipsiae 1898. Ep. 77, 1: omnis in pilis Puteolorum turba consistit et ex ipso genere velorum Alexandrinas quamvis in magna turba navium intellegit.    <sup>6)</sup> Balmer, 480 f.

mischen Provinz Achaja, ein Handels- und Verkehrszentrum ersten Ranges. Das verdankte sie ihrer unübertrefflich günstigen Lage am Isthmus mit dem Blick auf zwei Meere und im Besitze von zwei Häfen. Lechäum im Westen verband Korinth mit Brundisium, Kenchreä im Osten mit Ephesus.<sup>1)</sup> So war Korinth die Tür des Morgenlandes zum Abendland. Von Korinth fand ein geregelter Schiffsverkehr mit Ephesus statt. Paulus hat diesen Seeweg mehrere Male benutzt,<sup>2)</sup> wie er überhaupt im N T keine geringe Rolle spielt.<sup>3)</sup>

Ephesus, dessen Bedeutung für den Weltverkehr bereits durch die große Handelsstraße nach dem Euphrat gekennzeichnet ist, war End- und Ausgangspunkt für die Seelinien nach dem Norden des Agäischen Meeres, nach dem Pontus Euxinus, nach Aegypten und nach Syrien. Nicht ohne Grund hat Paulus an diesem Knotenpunkt des Verkehrs drei Jahre geweiht.<sup>4)</sup> Mit dem flutenden Verkehr sollte und konnte auch das Wort Gottes hinausfluten. „So kam es, daß alle Bewohner Asiens, Juden und Griechen, das Wort des Herrn vernahmen.“<sup>5a)</sup> So mag Epaphras, der Gründer der kolossischen Christengemeinde, hier in Ephesus von Paulus für das Christentum gewonnen sein, um in der Heimat Apostel seiner Landsleute zu werden.<sup>6)</sup> So mag auch der reiche Handelsherr Philemon aus Kolossä hier seine Damaskusstunde erlebt haben.<sup>7)</sup> Wenn wir in der Apostelgeschichte lesen, auf seiner letzten Reise nach Jerusalem sei Paulus an Ephesus vorbei nach Milet gefahren,<sup>8)</sup> so liegt die Erklärung dafür in der Eile des Apostels.

<sup>1)</sup> Nach Götz 456 wurde der Isthmus durch die mechanische Ueberführung von Schiffen auf einer Bretterbahn überschritten. Nach demselben Gewährsmann hat bereits Nero die Durchstechung der Landenge projektiert. <sup>2)</sup> Apg 18, 18f. Man denke an den Abstecher des Apostels von Ephesus nach Korinth. Dieser ist zu erschließen aus 2 Kor 1, 15; 12, 14; 13, 1. <sup>3)</sup> Vgl. Apg 18, 27 (19, 1); 20, 3; 1 Kor 16, 12; 1, 11; 16, 17f. <sup>4)</sup> Apg 19, 8, 10; 20, 31. <sup>5)</sup> Apg 19, 10. <sup>6)</sup> Vgl. Cornely, Introd.<sup>2</sup> III Parisii 1897 511. <sup>7)</sup> Phm 19; vgl Zahn, Einl. in d. NT I.<sup>3</sup> Leipzig 1906. 318 322. <sup>8)</sup> Apg 20, 13—38.

Er wollte möglichst schnell nach Jerusalem, um hier das Pfingstfest zu feiern und deswegen Verzögerungen der Reise, wie sie durch einen Besuch der ephesinischen Christengemeinde entstanden wären, vermeiden. Aber auch so ist die Reise lehrreich. Die Fahrt ging von Milet südlich über Kos und Rhodus nach Patara in Lyzien und dann nach Myra, von hier weiter durch das offene Meer nach Tyrus und dann nach Ptolemais und Caesarea,<sup>1)</sup> wo die Seereise ein Ende hatte.

Daß für eine regelmäßige Schiffsverbindung zwischen den End- und Anfangspunkten der Landstraßen gesorgt war, braucht nicht eigens hervorgehoben zu werden. Wenn Ramsay einer täglichen Schiffsverbindung zwischen Neapolis und Troas das Wort redet,<sup>2)</sup> so dürfte das in ebenso hohem Grade für jene End- und Anfangspunkte der Landstraßen zutreffen. So lagen sicherlich im Hafen von Rhegium Schiffe zur Ueberfahrt nach Messana, in Lilybäum nach Karthago, in Tingis nach Gades, in Brundisium nach Dyrrhachium--Aulona, von Gallipoli nach Lampsacus bereit.<sup>3)</sup> Daher konnte Caesar mit der Armee im November 49 von Brundisium nach Epirus übersetzen, wie es Pompejus schon im Januar 49 getan hatte.<sup>4)</sup>

Diese beiden Daten sind um so wichtiger, als sie zeigen, daß die Vorstellung von einer absoluten Einstellung der Schifffahrt während des Winters<sup>5)</sup> falsch ist.<sup>6)</sup> Gewiß war es ungewöhnlich, zur Winterszeit Seefahrten zu unternehmen, aber es war nicht unmöglich. Mit Recht meint Friedlaender: „Doch selbst abgesehen von den kaufmännischen Reisen, kann die Zahl der Schiffe, die Depeschen und Beamte beförderten oder Gefangene und Verbannte transportierten, auch in den

<sup>1)</sup> Apg 21, 1—6.    <sup>2)</sup> Roads and travel 409. Siehe oben S. 30.

<sup>3)</sup> Vgl. Stephan 42; Hudemann 163.    <sup>4)</sup> Vgl. Ramsay, Roads and travel 376.    <sup>5)</sup> Nach Ramsay, Roads and travel 376 war die See vom 10. November bis 10. März geschlossen. Als ungefährlich für die Schifffahrt galt jedoch nur die Zeit vom 26. Mai bis 14. Sept. Vgl. Bräusing, Nautik 12 159.    <sup>6)</sup> Vgl. die Verordnung des

Wintermonaten nicht klein gewesen sein. Ovid mußte sich z. B. Anfang Dezember nach Tomi einschiffen und hatte mit Sturm zu kämpfen. Der Präfekt von Aegypten, Avilius Flaccus, wurde zu Anfang des Winters 37 als Gefangener von Alexandrien nach Rom gebracht und hatte eine überaus schwierige Fahrt. Aber auch Cicero reiste im Jahre 704 in der Zeit vom 9.—25. November von Actium nach Brundisium; er blieb wegen der Stürme bis zum 23. auf Corcyra; viele, die früher ausgefahren waren, litten Schiffbruch<sup>1)</sup> Dem Apostel Paulus ist dasselbe widerfahren auf seiner Reise von Schönhafen auf Kreta nach Malta.<sup>2)</sup>

## 2. Die antiken Verkehrsmittel.

Unter den antiken Verkehrsmitteln ist an erster Stelle die Staatspost<sup>3)</sup> (*cursus publicus*) zu erwähnen, welche durch Augustus ins Leben gerufen wurde.<sup>4)</sup>

Freilich meint Seeck: „Ueber die Organisation des Postwesens besitzen wir genauere Nachrichten erst seit dem 4. Jahrhundert und wissen nicht, wieviel und was sich davon auch auf die frühere Kaiserzeit beziehen läßt“.<sup>5)</sup> Wenn indes der persische Nachrichtendienst

---

Klaudius bei Sueton, *Vitae XII Caesarum* (ed. Baumgarten-Crusius Lipsiae 1816) 18, wonach er den Besitzern von Getreideschiffen gegen die Nachteile der Winterstürme (in tempore hiberno) eine Entschädigung zusicherte. <sup>1)</sup> Siehe Friedlaender II 27. Vgl. dazu die packende Schilderung des Seesturmes durch Ovid, *Tristia* 1, 2, 1f, 19 ff. <sup>2)</sup> Vgl. *Apq* 27, 13—44. <sup>3)</sup> Vgl. zum folgenden Bergier 616—678, Stephan 88 ff, Friedlaender II 19 f, Seeck, *Cursus publicus* bei Pauly-Wissowa IV. Stuttgart 1901. 1846—1863, v. Rittershain 9 ff, Götz 334 ff, Hudemann a. a. O., Hirschfeld, *Die kaiserlichen Verwaltungsbeamten bis auf Diokletian*.<sup>2</sup> Berlin 1905. 190—204. <sup>4)</sup> Vgl. Sueton, *Octavius* 49: *Et quo celerius ac sub manum annunciari cognoscique posset quid in provincia quaque gereretur, iuvenes primo modicis intervallis per militares vias, dehinc vehicula disposuit. Commodius id visum est, ut, qui a loco perferunt literas, idem interrogari quoque, si quid res exigant, possint.* <sup>5)</sup> A. a. O. 1850.

vorbildlich für den römischen gewesen ist,<sup>1)</sup> wenn die hellenistischen Reiche den erst genannten übernommen und ausgebildet haben,<sup>2)</sup> wenn der Zweck der Post immer derselbe geblieben ist, so lassen sich doch auch für die frühere Zeit einige Richtlinien angeben. Die Staatspost benutzte naturgemäß die erwähnten großen Verkehrslinien. An jeder dieser Straßen gab es in regelmäßigem Abstände Poststationen (*positae stationes*). Sie zerfielen in *mansiones* und *mutationes* d. h. Plätze, an denen für Nachtquartier und Verpflegung gesorgt war, und Haltestellen, an denen die Umspannungen vorgenommen wurden.<sup>3)</sup> Die recht erheblichen Kosten für den kaiserlichen Postdienst hatte nicht etwa der Fiskus, sondern das Volk zu tragen.<sup>4)</sup> Als einziger Trost verblieb den Provinzialen, was die Pferde in den Ställen zurückließen.<sup>5)</sup> Selbstverständlich mußte eine solche Einrichtung Mißstimmung und Unzufriedenheit erregen. Denn die breite Oeffentlichkeit hatte nichts von ihr.<sup>6)</sup> Sie kam im Wesentlichen bloß dem Kaiser und seinem Hofe, den hohen Militärs und Beamten, den Gesandten und den mit besonderen Erlaubnis-

<sup>1)</sup> Vgl. v. Rittershain 11 unter Berufung auf Est 3, 12, 13, 15; 8, 9, 10; Dn 6, 25; Hudemann 14. <sup>2)</sup> Vgl. Wilcken a. a. O. (oben S. 16 Anm. 2) 372 ff. <sup>3)</sup> Die *mutationes* und *mansiones* sind genau angegeben im It. Burdigalense (siehe oben S. 23). Vgl. dazu Hirschfeld, Wandelungen 412: „... noch gab es alle  $2\frac{1}{3}$  Meilen kaiserliche Poststationen für den Pferdewechsel und alle  $3\frac{1}{2}$  Meilen Herbergen, noch standen die antiken Städte aufrecht...“ Vgl. v. Rittershain 15. — Schon zur Zeit der ersten Kaiser scheint es Postmeister (*praefecti vehiculorum*) gegeben zu haben, wie v. Rittershain 20 vgl. 31 aus der Grabinschrift eines Procurator a veredis Augusti schließt. Veredi sind die Postpferde im Unterschied zu den *angariae* oder Postochsen. Vgl. noch Hudemann 114 ff. <sup>4)</sup> Vgl. v. Rittershain 12 f, Hudemann 13 71 ff 95 f 110 133 135 usw. <sup>5)</sup> *Stercus animalium pro suo solatio habere concedimus* heißt es im Codex Iustinianus rec. Krüger. Berlin 1877. XII 50 (51) § 7: *De cursu publico, angariis et parangariis*. Vgl. dazu Hudemann 45. <sup>6)</sup> Vgl. Hirschfeld, Verwaltungsbeamte 190 f: „Die römische Reichspost bietet in jeder Hinsicht ein Gegenbild zu dem Postwesen unserer Zeit; von Augustus, vielleicht nach persischem Vorbild,

karten (diplomata, evectiones)<sup>1)</sup> des Kaisers bzw. Statthalters versehenen Privatpersonen zu Gute. Die Staatspost diente ferner zur Beförderung von amtlichen Schriftstücken und Staatsgeldern, zum Transport von Proviant und Waffen, Baumaterialien und Kunstwerken.<sup>2)</sup> „Die Beförderung der Personen geschah auf Eilwagen (redae), welche mit Pferden oder Mauleseln, der Transport von Kriegsmaterial und Gütern auf Packwagen, die mit Ochsen bespannt waren.“<sup>3)</sup> Ueberhaupt dürfen wir mit dem Gedanken an die römische Staatspost nicht den weiteren an einen regelmäßigen Postdienst mit genau fixierten Abgangs- und Ankunftszeiten verbinden. Die Pünktlichkeit der modernen Post war der alten völlig fremd. Das erklärt sich aber auch unschwer aus dem Charakter der alten Post. Als ausschließlich amtliches Verkehrsmittel funktionierte sie auch nur dann, wenn amtliche Bedürfnisse es erheischten.<sup>4)</sup>

Nachdem so Staatshilfe für den privaten Verkehr versagte, war zugleich damit der Anstoß gegeben, daß aus den Kreisen der breiten Oeffentlichkeit für Abhilfe gesorgt wurde. Und so bildete sich ganz von selbst das Privatfuhrwesen heraus.<sup>5)</sup> Das älteste Verkehrsmittel waren die zweirädrigen Wagen (cisium), bei denen die speichenlosen Räder fest mit der Achse verbunden waren. Caesar benutzte die meritoria reda.<sup>6)</sup> Im

ausschließlich zu politischen Zwecken eingesetzt, hat sie trotz aller Reformen im einzelnen diesen einseitigen Charakter stets bewahrt und ist für die Untertanen nicht, wie die moderne Post eine Wohltat, sondern stets eine drückende Last gewesen.“ Vgl. Seeck 1861; Hudemann 52 105. <sup>1)</sup> Vgl. über die Erteilung von Diplomata den Briefwechsel zwischen Plinius und Trajan. Ep. 45 (54) und 46 (55). Nach Hudemann 100 kommt der Name evectio für Staatspostreiseschein erst seit Konstantin auf. <sup>2)</sup> Vgl. v. Rittershain 18 f. Man unterschied die Schnellpost (cursus velox) und die Lastpost (cursus clabularis). Vgl. Hudemann 79 ff 106 113 vgl. 42.

<sup>3)</sup> Siehe Friedlaender II 20. <sup>4)</sup> Vgl. Stephan 93 f. <sup>5)</sup> Vgl. Friedlaender II 21 f., Stephan 55 f., Eisold, Die römischen Wagen und deren Bespannung (Archiv für Post und Telegraphie V [1877]) 496—500. <sup>6)</sup> Vgl. Sueton, Iulius 57. — Eine bewegliche Klage über ein Bauernfuhrwerk bei Seneca, Ep. 87,4 f.

Allgemeinen galten vierrädrige Wagen (*reda*) als Zeichen von Reichtum und für nicht ungefährlich. Da in den antiken Städten schon wegen der Enge der Straßen ein Wagenverkehr so gut wie ausgeschlossen war,<sup>1)</sup> diente der Wagen in erster Linie dem Ueberlandverkehr. Die Fuhrbesitzer schlossen sich in manchen Plätzen zu Innungen (*Catabolenses*) zusammen,<sup>2)</sup> und Friedlaender vermutet, daß solche Innungen an den Hauptorten der Provinzen bestanden hätten. Daß das Institut des Privatfuhrwesens weit verbreitet gewesen ist, läßt eine Notiz Suetons erkennen. Hiernach ließ einmal Caligula in Gallien alle Mietswagen mit Beschlag belegen, um den kaiserlichen Hausrat von Rom herbeizuschaffen. Und die Folge war, daß viele, die einen Prozeß zu führen hatten, ihre Termine nicht wahrnehmen konnten und so ihre Prozesse verloren.<sup>3)</sup>

Von dem Verkehrsmittel des Mietswagens sind natürlich die eigenen Reisefuhrwerke reicher Leute zu unterscheiden.<sup>4)</sup> Es gab Reisewagen, die zum Lesen und Schreiben, zum Schlafen und Würfelspiel eingerichtet waren.<sup>5)</sup> Es wurde auf der Straße vielfach ein derartiger Luxus getrieben, daß sich manche der so prächtig Einherziehenden die Frage vorlegten, ob sie sich nicht, wenn infolge ihres Luxus der Bankerott un-

---

<sup>1)</sup> Vgl. Hudemann 141 f. <sup>2)</sup> Vgl. Hudemann 47 81. <sup>3)</sup> Vgl. Sueton, Caligula 39: In Gallia quoque, quum damnatorum sociorum ornamenta, et supellectilem, et servos, atque etiam libertos, immensis pretiis vendidisset; invitatus lucro, quicquid instrumenti veteris aulae erat, ab urbe repetiit; comprehensis ad deportandum meritoriis quoque vehiculis, et pistrinensibus iumentis: adeo, ut et panis Romae saepe deficeret, et litigatorum plerique quod occurrere absentes ad vadimodium non possent, causa caderent. <sup>4)</sup> Vgl. Friedlaender II 36—38; Hudemann 142. <sup>5)</sup> Siehe Eisold a. a. O. 499: „Auch in Bezug auf ruhiges Fahren war man, obgleich der Gebrauch von Wagenfedern noch nicht bekannt war, durch die Anwendung von Hängeriemen für die Sitze und elastischen Polstern dahin gekommen, daß man nicht allein . . . im Wagen schlafen und schreiben konnte, sondern daß Kaiser Claudius . . . sich einen Wagen so einrichten lassen konnte, daß

abwendbar geworden wäre, als Tierfechter oder Gladiatoren vermieten sollten.<sup>1)</sup>

Doch ehe der Wagen als Verkehrsmittel weiter in Anwendung kam, wurden die Reisen entweder reitend oder in der Sänfte<sup>2)</sup> zurückgelegt. Die Sänfte hatte verschließbare Fenster und war zum Schlummern, Lesen und Schreiben bequem eingerichtet. Sie diente als Beförderungsmittel vor allem den Frauen sowie kranken oder kränklichen Personen. „Augustus, welcher wegen seines schwächlichen Körpers nach Sueton meist in der Sänfte reiste, bediente sich in der Stadt und deren Umgebung häufig einer offenen, damit jeder sich ihm nahen und Anliegen vorbringen konnte.“<sup>3)</sup>

Als Reittiere kamen besonders das Pferd<sup>4)</sup> und Maultier, der Esel und das Kamel in Betracht. Da Sattel und Steigbügel erst im 4. Jahrhundert n. Chr. in Gebrauch kamen,<sup>5)</sup> so gestaltete sich das Reiten keineswegs angenehm.<sup>6)</sup> Man ritt entweder auf bloßem Pferde oder bediente sich einer Reitdecke, eines Kissens oder des untergelegten Mantels. Das Besteigen des Pferdes war ein Aufschwingen, und um dabei festen Halt zu gewinnen, wurde die Mähne besonders gepflegt; daher waren auch die thrasischen Pferde mit starken Mähnen beliebt. Die Perser stiegen in der Weise auf, daß der Fuß in die hohle Hand eines Sklaven gestellt wurde. An den Seiten der wohlangelegten Heerstraßen der Römer waren in kurzen Entfernungen viereckige Steine

während des Fahrens auf dem darin befindlichen Spieltisch sich nichts verrücken konnte.“ <sup>1)</sup> Seneca Ep. 87, 9. <sup>2)</sup> Vgl. Friedlaender II 38f.

<sup>3)</sup> Siehe Stephan 54. <sup>4)</sup> Vgl. Hudemann 129f.

<sup>5)</sup> Der Sattel wird erwähnt in der *Peregrinatio Silviae* (ed. Geyer a. a. O.) 3, 2, 18, wenn anders *sella* mit Sattel zu übersetzen ist. Siehe dazu Wölfflin, *Zur Peregrinatio ad loca sancta* (Archiv für lat. Lexikographie und Grammatik, herausgeg. von Wölfflin VI [1889]) 568 unter Berufung auf *Cod. Theodos.* 8, 5, 47, 1 (*de cursu publico.*) — Die *Peregrinatio Silviae* gehört ins 4. Jahrhundert. Ihre Verfasserin ist vielleicht die Spanierin *Etheria*, *Egeria*, *Eucheria*. Vgl. Bludau, *Die Verfasserin der Peregrinatio „Silviae“*, *Katholik* 1904, 6, 7, 8 (61—74 81—98 167—179). Vgl. *Elter* II 21. <sup>6)</sup> Sueton, *Iulius* 57 be-

zur Erleichterung des Auf- und Absteigens aufgestellt. Man sieht sie noch heute an vielen alten Römerstraßen.<sup>1)</sup>

Für Paulus kommen nur zwei Routen in Betracht, auf denen er möglicherweise ein Reittier, Maultier oder Esel — das Pferd wurde von den strenggläubigen Juden wegen Dt 17, 16<sup>2)</sup> verschmäht — benutzt hat. Die eine ist der Weg von Jerusalem nach Damaskus,<sup>3)</sup> als das Tier im Pharisäer Blut geleckert hatte und nun in die Christengemeinde von Damaskus einbrechen wollte, die andere der Weg von Caesarea nach Jerusalem,<sup>4)</sup> als der Apostel zum Pfingstfest, kurz vor seiner Gefangennahme, dort sein wollte. Die Entfernung der Stadt Jerusalem von Damaskus beträgt 70 Stunden, und heute gilt es als ausgemacht, daß man nur zu Pferd dorthin gelangen kann, falls man nicht von Jerusalem über Jäfa nach Beirüt und von hier mit der Eisenbahn nach Damaskus fahren will.<sup>5)</sup> Die Entfernung der Stadt Caesarea von Jerusalem beträgt 102 km. Und es ist ausgeschlossen, daß ein Fußgänger diese weite Strecke in zwei Tagen — so eine alte Lesart zu Apg 21, 16 — geschweige denn in einem Tage zurückgelegt hätte. Mit Ausnahme dieser beiden Wege — als römischer Gefangener mußte Paulus auch von Jerusalem nach Caesarea reiten (Apg 23, 24, 32), ohne sich das ihm zusagende Reittier wählen zu können — ist der Apostel zu Fuß gereist, und das bringt uns von selbst zu dem

---

richtet von Caesar: In agmine nonnumquam equo, saepius pedibus anteibat, capite detecto, seu sol, seu imber esset. <sup>1)</sup> Siehe Stephan 59; vgl. Hudemann 139; Skeel 46. <sup>2)</sup> An dieser Stelle wird dem israelitischen König verboten, viele Rosse zu halten oder auf seine Reiterei stolz zu sein. Das Kriegsroß gilt als Streit- und Eroberungsmittel und daher als unpassend für den König, dessen Schutz und Schirm der Herr ist. <sup>3)</sup> Vgl. Apg 9, 1–8 und dazu Felten, Die Apostelgeschichte. Freiburg i. B. 1892. 186 Anm. 1; Clemen, Paulus. Sein Leben und Wirken. II. Gießen 1904 84; Deissmann, Paulus 139 Anm. 6. <sup>4)</sup> Vgl. Apg 21, 16f und dazu Steinmann Apg 183, besonders aber Ramsay, Roads and travel 398. <sup>5)</sup> Vgl. Meyer, Palästina und Syrien. Leipzig und Wien 1907 179.

letzten Verkehrsmittel zu Lande, das waren Schusters Rappen.

Die Ausrüstung des Fußreisenden war die denkbar einfachste. Nach Plautus, auf den sich Stephan beruft,<sup>1)</sup> bestanden die Haupterfordernisse in einem Schwert, einem Mantel und einer Flasche mit Oel zum Salben. Einen näheren Einblick in die Ausrüstung des gewöhnlichen Reisenden gewähren vielleicht die Worte des Herrn, die er an seine Apostel vor ihrer Aussendung richtet. Er schärft ihnen ein, weder Geld noch Brot, keine Reisetasche und doppelte Unterkleidung mit auf den Weg zu nehmen.<sup>2)</sup> Daraus schließen wir, daß der Wanderstab, die Brottasche, vielleicht bei bestimmten Personen der Bettelsack, Kleingeld, ein Unterkleid und gegürteter Rock sowie Sandalen die ganze Reiseausrüstung bildeten. Hiernach stellen wir uns Paulus vor, wie er mit schlichtem Rock und bestaubten Sandalen des Weges zieht. „Sein Gepäck wird den kleinsten Umfang gehabt haben; einmal hat er sogar den doch auch für anatolische Sommernächte oft recht nötigen Mantel bei einem Freund, Karpus in (Alexandria) Troas, zurückgelassen, zusammen mit seinen Bibelrollen und Papieren.“<sup>3)</sup>

Den Verkehrsmitteln zu Lande entsprachen jene zur See. Im kaiserlichen Postdienst standen besondere Staatsschiffe,<sup>4)</sup> welche wegen ihrer Bauart und Aus-

---

<sup>1)</sup> Stephan 54. Vgl. Plauti Mercator V, 2, 910, 921, 927 ed. Ritschl, Plauti comoediae<sup>2</sup> II, 2 Leipzig 1883. <sup>2)</sup> Vgl. Mt 10, 8ff; Mk 6, 8f; Lk 9, 3; 10, 4; 22, 35f und dazu unten den Anhang: Jesus und die Ausrüstung seiner Sendboten. S. 54ff. <sup>3)</sup> So Deissmann, Paulus 140 unter richtiger Benutzung von 2 Tim 4, 13. <sup>4)</sup> Vgl. Hudemann 163ff. 220ff. Andererseits betont Hirschfeld, Verwaltungsbeamte 202: „Ueber den Postverkehr zur See besitzen wir nur dürftige Nachrichten.“ Wir können aber doch vermutungsweise aus den späteren Nachrichten auf den früheren Tatbestand schließen. Immerhin möchte ich mit Götz, Verkehrswege 468 in der Stelle bei Seneca, Ep. 77, 1: *Subito nobis hodie Alexandrinae naves apparuerunt, quae praemitti solent et nuntiare secuturæ classis adventum: tabellarias vocant, eine Art Depeschbote sehen.* Vgl. noch Marquardt I 560,

rüstung zu schnelleren Fahrten besser geeignet waren, als die Triremen oder Frachtschiffe. Jagd- und Späherschiffe werden in den Beschreibungen der Seekriege der Griechen, Karthager und Römer vielfach erwähnt. Auch sie dienten der Depeschenbeförderung, und namentlich waren die auf der Insel Rhodus erfundenen Jachten für diesen Zweck in Anwendung.<sup>1)</sup> Naturgemäß kamen diese Schiffe ebenso wenig wie die Kriegsschiffe für den Personenverkehr in Betracht.

Eigentliche Passagierschiffe im modernen Sinne hat es überhaupt, wenn man von den Pilgerschiffen absieht, kaum gegeben.<sup>2)</sup> Pilgerschiffe beförderten z. B. all die Tausende von Juden, welche die Hochfeste, vor allem Ostern, in Jerusalem feiern wollten. Ein solches jüdisches Pilgerschiff ist Apg 20, 3 anzunehmen. Paulus will es benutzen, um zum Pfingstfest in Jerusalem zu sein.<sup>3)</sup> Indes die Gefahr, welche ihm vom Fanatismus der Pilger drohte, veranlaßte ihn, von seinem Vorhaben abzustehen. Pilgerschiffe brachten zweifellos Tausende von Wallfahrern zu den griechischen Heiligtümern und zum Artemisium, dem weltberühmten Tempel der Artemis, nach Ephesus. Doch sonst war der antike Reisende wesentlich auf Schiffsgelegenheiten angewiesen. Und diese boten in erster Linie die Handelsschiffe.<sup>4)</sup>

Ein Handelsschiff war es, welches den gefangenen Paulus mit seinen Begleitern von Caesarea nach Myra in Lyzien brachte,<sup>5)</sup> und wieder war es ein Handelsschiff und zwar ein alexandrinisches Getreideschiff, mit dem er von Myra nach Rom fuhr, aber bei Malta Schiffbruch erlitt.<sup>6)</sup> Und abermals nahm die Schiffbrüchigen ein Alexandriner, die „Dioskuren“, auf und brachte sie wohlbehalten nach

---

<sup>1)</sup> Nach Stephan 41 f.    <sup>2)</sup> Vgl. Stephan 52: Ramsay, *Roads and travel* 399 f.    <sup>3)</sup> Apg 20, 16.    <sup>4)</sup> Vgl. Götz, *Verkehrswege* 464: „Die Fahrzeuge, welche für den Güterverkehr bestimmt waren, dienten regelmässig auch als Personenschiffe.“    <sup>5)</sup> Apg 27, 2–5; vgl. Steinmann Apg 216.    <sup>6)</sup> Apg 27, 6–44. Nach Ramsay, *Roads and travel* 379 hat es sich um ein kaiserliches Kornschiff gehandelt, und Wilcken 379 vermutet, es habe in

Puteoli.<sup>1)</sup> Ueber die Größe dieser Schiffe gibt uns eine gelegentliche Notiz der Apostelgeschichte wünschenswerten Aufschluß. Danach befanden sich an Bord des untergegangenen alexandrinischen Kauffahrers 276 Personen.<sup>2)</sup> Ein Frachtschiff mit 276 Passagieren und Seeleuten stellt schon nach modernen Begriffen ein ansehnliches Fahrzeug vor. Balmer meint daher: „Das Schiff des Paulus gehört noch zu den größeren Getreideschiffen Alexandriens, die einem und demselben Typus angehören, obgleich ihre Ladefähigkeit in den weiten Grenzen von 500 bis über 2000 Tonnen sich bewegt,“<sup>3)</sup> und Breusing sagt geradezu: „Die Alexandrinischen Kauffahrer werden den unsrigen an Größe nicht nachgestanden haben.“<sup>4)</sup>

Es verlohnt nicht, die märchenhaften Angaben der alten Schriftsteller<sup>5)</sup> über gewaltige Größenverhältnisse der damaligen Schiffe — man denke an den „Acatus“, den Imperator der Alten, der 1200 Passagiere, den großen Obelisken, eine Ladung von Papier, Nitrum, Pfeffer, Leinwand und 64000 Scheffel Weizen an Bord gehabt haben soll —<sup>6)</sup> einer Nachprüfung zu unterziehen.<sup>7)</sup> Der

---

Alexandrien einen eigenen kaiserlichen Beamten mit dem Titel *procurator classicus* für die Verwaltung der alexandrinischen Korntransportflotte gegeben. <sup>1)</sup> Apg 28, 11—13. <sup>2)</sup> Apg 27, 37. <sup>3)</sup> Balmer 207. <sup>4)</sup> Nautik 157. <sup>5)</sup> Vgl. dazu Friedlaender II 144—146; Skeel 83 ff. <sup>6)</sup> Ein noch riesigeres Schiff beschreibt Plin. Nat. hist. 16. 201 f. *Abies admirationis praecipuae visa est in nave, quae ex Aegypto Gai principis iussu obeliscum in Vaticano circo statutum quattuor-que truncos lapidis eiusdem ad sustinendum eum adduxit. Qua nave nihil admirabilius visum in mari certum est. Cxx modium lentis pro saburra ei fuere. Longitudo spatium obtinuit magna ex parte Ostiensis portus latere laevo. Ibi namque demersa est Claudio principe cum tribus molibus turrium altitudine in ea exaedificatis ob id ex Puteolano pulvere advectisque. Arboris eius crassitudo quattuor hominum ulnas complectentium implebat, vulgoque auditur LXXX nummum et pluris malos venundari ad eos usus, rates vero conecti XL sestertium plerasque.* Ueber das riesige Luxussschiff des Ptolemaeus IV Philopator mit seinen 4000 Ruderern und 3000 Schiffsleuten vgl. Götz, Verkehrswege 444 f. <sup>7)</sup> Vgl. Götz, Verkehrswege 466.

artige Schiffsgrößen stellen eben nicht den Durchschnitt dar, sondern zeigen einen Rekord an, der für Schiffsbauer von großer Wichtigkeit, für unseren Zweck aber völlig nebensächlich ist. Erwähnt sei nur noch, daß das Schiff, mit welchem der jüdische Geschichtsschreiber Flavius Josephus nach Rom fuhr, 600 Personen an Bord hatte.<sup>1)</sup>

Den Durchschnitt der Leistungsfähigkeit wollen wir feststellen, wenn wir die Frage nach der Schnelligkeit der angegebenen Verkehrsmittel aufwerfen. Dabei folgen wir den Fixierungen Ramsays,<sup>2)</sup> weil sich die Angaben Friedlaenders mehr auf die außergewöhnlichen als auf die durchschnittlichen Leistungen beziehen.<sup>3)</sup> Da die durchschnittliche Entfernung der einzelnen Postnachtquartiere (mansiones) 25 römische Meilen betrug, so ist damit auch die Durchschnittsschnelligkeit der römischen Post gegeben. Die römische Meile<sup>4)</sup> betrug 1000 Schritt = 1478,5 m = 1,5 km in runder Rechnung. Die römische Meile hinwieder hatte 8 Stadien, ein Stadium mithin 184,8 m, in runder Rechnung 185 m.<sup>5)</sup> Hiernach legte die kaiserliche Post täglich rund 37 km zurück. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß stündlich 6 km abgefahren wurden. Nicht viel schneller kamen die Reiter vorwärts. Eine Ausnahme machten lediglich die kaiserlichen Kouriere, welche 50 römische Meilen oder 75 km am Tage zurücklegten.<sup>6)</sup> Die Durchschnitts-

<sup>1)</sup> Flav. Jos. Vita 3, 15 ed. Niese IV Berolini 1890. 323.

<sup>2)</sup> Roads and travel 385—388.

<sup>3)</sup> Ramsay ebenda 388.

<sup>4)</sup> Ueber die römische Meile vgl. Hultsch a. a. O. 81: „Größere Entfernungen drückten die Römer aus in Tausenden von Passus (milia passuum oder bloß milia). In diesen Abständen setzten sie auch auf ihren Militärstraßen die Steine, welche die Entfernungen angaben und die eben daher miliaria hießen. So wurden die tausend Passus zu einem eigenen Wegemaße, der römischen Meile, wengleich ein besonderer Name dafür nicht gebildet wurde. Ein solcher erscheint zuerst bei Strabo in der griechischen Nachbildung *μῖλιον*, viel später erst in dem lateinischen miliarium.“

<sup>5)</sup> Vgl. O. Holtzmann 116 f.

<sup>6)</sup> Sueton, Iulius 57 weiß allerdings von Caesar zu berichten: Longissimas vias incredibili celerit-

leistung eines rüstigen Fußgängers berechnet unser Gewährsmann auf etwa 17 römische Meilen oder  $25\frac{1}{2}$  km pro Tag. Die Schnelligkeit der Schiffe läßt sich überhaupt nicht mit Sicherheit feststellen, da sie zu sehr von den Einflüssen der Witterung abhängig waren.<sup>1)</sup> So werden für eine Fahrt von Puteoli nach Alexandrien 20–25 Tage angesetzt, für die Rückfahrt aber 50 Tage.<sup>2)</sup> Für die Reise von Philippi nach Jerusalem hatte Paulus 42 Tage in Ansatz gebracht,<sup>3)</sup> was sich trotz häufiger Unterbrechungen der Reise und oftmaligen Aufenthalts an den verschiedenen Orten wie Troas, Milet, Tyrus, Ptolemais, Caesarea, als sehr reichlich erwies.<sup>4)</sup> Ziehen wir von diesen 42 Tagen rund die Hälfte für Unterbrechungen ab, so werden wir die Dauer der eigentlichen Reise ziemlich richtig erhalten. Nach dem  $\beta$ -Text von Apg 27,5 hat das Schiff des Paulus auf der Romfahrt von Caesarea bis Myra in Lyzien 15 Tage gebraucht

## Anhang.

### Jesus und die Ausrüstung seiner Sendboten.

Mt 10, 9f: Erwerbt euch weder Gold noch Silber oder Kupfer in eure Gürtel, keinen Bettelsack auf den Weg, keine zwei Unterkleider, keine Sandalen, auch keinen Stab. Denn der Arbeiter ist seines Unterhalts wert.<sup>5)</sup>

tate confecit, expeditus, meritoria reda, centena passuum millia in singulos dies. Das wären an jedem Tage rund 150 km gewesen. Die Unwahrscheinlichkeit dieses Rekords hat Götz a. a. O. 339 erwiesen. <sup>1)</sup> Vgl. Götz, Verkehrswege 470 und 514, der für die Fahrtgeschwindigkeit eines Kauffahrers des Mittelmeeres bei günstigem Winde im Durchschnitt 21–22 Meilen pro Tag ansetzt. <sup>2)</sup> Vgl. Ramsay, Roads and travel 378–381. <sup>3)</sup> Apg 20, 6–21, 17 <sup>4)</sup> Vgl. Steinmann Apg 181. <sup>5)</sup> Siehe hierzu Dalman, Die Worte Jesu. I. Leipzig 1898. 37: „Bei Matthäus ist der ‚Unterhalt‘ für den ‚Lohn‘ eingesetzt, weil dem Zusammenhang nach nicht von ‚Lohn‘ die Rede