

## 6. Kapitel

### Die römischen Straßen und die einheimischen Wege

(Taf. 19)<sup>58</sup>

Die Bedeutung des römischen Straßennetzes sowohl für die militärische Besitzergreifung wie für die bürgerliche Kolonisation ist erst durch die Limesuntersuchung zum allgemeineren Bewußtsein gelangt. Militärstraßen verraten häufig die Absichten der obersten Heeresleitung deutlicher als die Kastelle, und für die private Besiedelung des Landes, das von ihnen aus vermessen wurde, sind sie geradezu das Rückgrat geworden. Deshalb sind sie vor allem in ihrer allmählichen Entstehung zu betrachten, wodurch mancher Wechsel in Bauart und Trassierung verständlich wird.

Cäsar war noch ausschließlich auf die einheimischen Wege der Spät-La-Tène-Zeit angewiesen, die er bei seinem Zug gegen Ariovist von Vesontio in das obere Elsaß schildert, wenn er auch manche Verbesserung vorgenommen haben wird. Agrippa (39/38 v. Chr. Statthalter von Gallien) erbaute nach Strabo eine Militärstraße von der gallischen Zentrale Lugdunum an den Rhein, wohl über Andemantunnum (Langres), Divodurum (Metz), Augusta Treverorum (Trier) einerseits nach Köln bzw. Neuß-Xanten, andererseits über Bingen nach Mainz. Drusus schuf eine neue Operationsbasis gegen die Germanen zwischen den Zweilegionskastellen Xanten und Mainz und weiterhin längs des ganzen linken Rheinufer von der Schweiz bis zur Nordsee. Claudius baute die alte gallische wie die neue germanische Operationslinie sorgfältig aus, wie Meilensteine von Sacquenay bei Tilena (vom Jahre 43) und von Capellen bei Coblenz (vom Jahre 44) sowie manche Inschriften lehren, desgleichen verbesserte er die Querverbindungen zwischen beiden Linien, so nach Kembs, Straßburg, Mainz usw.

Mit der Besitzergreifung des rechtsrheinischen Vorgeländes durch Caligula, Claudius, Vespasian und Domitian war eine weitere Parallelbasis nötig, die zunächst noch näher dem Rhein die Kastelle Mainz—Groß-Gerau—Gernsheim—Ladenburg—Heidelberg—Hockenheim?—Hochstetten?—[Ettlingen]—Baden-Oos—Straßburg—Offenburg—Dinglingen?—Riegel? verband, während rheinabwärts bei der Enge des Tales die linksrheinische Heerstraße genügte. Trajan schob sie dann nach dem Meilenstein von Bühl im Jahre 100 bis an den Gebirgsfuß vor, wo sie im ganzen der jetzigen Bergstraße entspricht (allerdings mit vielen geradlinigeren Strecken). Die Entfernung von Mainz ist auf dem Bühler Mei-

lenstein mit 120 Meilen angegeben (a Mog[ontiac]o m[ilia] p[assuum] CXX), was ziemlich stimmt und eine genaue Vermessung voraussetzt. Die hintere und vordere Limesanlage mit den parallelen Kolonnenwegen waren die letzten Linien dieses Systems.

Mit dem Vorrücken der Grenze wurden auch die Querstraßen von den linksrheinischen Waffenplätzen und von den Kastellen der Rheinebene nach den Vorpostenkastellen an dem inneren und äußeren Limes vorgetrieben. Schon Vespasian hatte nach dem Offenburger Meilenstein im Jahre 73/74 eine Straße ab Argentorate in R(aetiam) angelegt, die ich selbst von Kehl über Höfen, Offenburg längs des rechten und linken Kinzigufers bis Schiltach und zum Abnoba-Tempel bei Röttenbach verfolgen konnte, von wo sie nach Rottweil und Tuttlingen an die Donau zieht. Ebenso wurden die Straßen (Selz—)Ettlingen—Pforzheim—Leonberg—Cannstatt, (Speyer—)Hockenheim—Stettfeld—Flehen—Jllingen—Cannstatt, (Speyer—)Wiesloch—Wimpfen (Böckingen)—Jagsthausen (Öhringen, Mainhardt), Neuenheim—Neckarburken—Osterburken, Gernsheim und Groß-Gerau—Dieburg an die Main- und Odenwaldkastele als solide Heerstraßen durchgeführt. Auch von der Nordschweiz, wo in Vindonissa bei Brugg seit Tiberius eine Legion stand, wurde die schon vorhandene Straße Zurzach—Schleitheim—Hüfingen bis Rottweil und Rottenburg an den Neckar fortgesetzt.

Nördlich des Mains in der Wetterau hat G. Wolff deutlich zwei Straßensysteme nachgewiesen, das domitianische, welches Mainz, die Kastele in der Ebene und die vorgeschobenen Posten am Limes untereinander verband, und das trajanisch-hadrianische, welches dem neuen Kastell- und Grenzsystem Rechnung trug und auch eine gute Verbindung mit den Mainbrücken herstellte (Arch. f. hess. Gesch. XIII, S. 39). So zahlreich die Parallel-, Quer- und Diagonalstraßen erscheinen mögen, sie sind durch zuverlässige, langjährige Beobachtungen G. Wolffs gesichert und geben auch für andere, weniger erforschte Limesgegenden ein erstrebenswertes Vorbild.

Um 200 n. Chr. unter Septimius Severus erfolgte eine planmäßige Reorganisation des Straßenwesens, hauptsächlich von Gallien aus nach dem Rhein, aber auch nach dem Limes. Zahlreiche Inschriften und die systematische Aufstellung von Leugensteinen lassen dies erkennen. So spricht eine Inschrift von Metz-Sablou von Erneuerung der Straßen und Brücken (vias et pontes vetustate collapsos restituit), und ein neugefundener Leugenstein von Niederemmel bei Neumagen an der Mosel aus dem Jahre 213 wiederholt fast die gleichen Worte, vielleicht eine Vorbereitung Caracallas für seinen germanischen Feldzug (Bonn. Jahrb. 127, S. 354). Die Berechnung nach gallischen Leugen (1 Leuga = 2220 m = 1,5 römische Meilen zu 1480 m), die in Gallien schon früher angewendet wurde, verdrängte jetzt auch in Germanien völlig die Angaben nach milia passuum. Da die Ladenburger und Heidelberger Mei-

lensteine, die mit Gallienus kurz vor dem Limesdurchbruch enden, in römischen Kellern unter einer absichtlich aufgeworfenen Erddecke gelagert waren, also von den Römern selbst zum Schutz gegen die Germanen eingesammelt wurden, folgt daraus, welch großes Gewicht die Römer auf diese Straßenmarkierungen legten, es folgt aber auch daraus, daß sie auf baldige Rückkehr vergebens hofften. Auf dem linken Rheinufer war die Unterhaltung der Straßen zuletzt fast ganz an die anliegenden bürgerlichen Gemeinden übergegangen (A. Dopsch I, S. 330).

Als nach Verlust des Limes der Rhein wie in augusteischer Zeit wieder zur Grenze wurde und nur einige Brückenköpfe (Wiesbaden, Kastel, zeitweilig auch Heidelberg, Hochstetten und Baden-Baden) besetzt blieben, geriet das ganze rechtsrheinische Straßennetz in Verfall, soweit es nicht in der Rheinebene durch die in römischem Solde stehenden Mattiaci und Suebi Nicretes in Stand gehalten wurde. Im Innern des Landes blieben nur diejenigen Straßen im Gebrauch, die für die neuen germanischen Siedelungen Bedeutung hatten, im allgemeinen nur vereinzelt Straßenstrecken. Die rein militärischen Verbindungen von Kastell zu Kastell und die meisten Fernstraßen hatten für die einfachen Verkehrsverhältnisse der Germanen keinen Wert und wurden allmählich von Heide und Wald oder später vom Feldbau überdeckt, so daß sie unter dem Spaten des Ausgräbers manchmal auffallend gut erhalten dem Erdboden entsteigen.

Um so lebhafter wurde nach 260 der Straßenbau auf dem linken Rheinufer gepflegt. Angesichts der Germanengefahr umgaben sich die Städte am Rhein und weiter zurück mit wehrhaften Mauern und Türmen, neue Kastelle wurden in der Rheinebene gebaut, wie in Kreuznach, Alzey, Altrip, Selz, Horburg, Basel; die rückwärtige Linie mit Trier als Residenzstadt kam wieder zur Geltung. Jetzt wurden die Straßen von Trier nach Köln, Coblenz, Mainz, Straßburg neu ausgebaut als breite, mächtige Dämme mit starker Bestückung und tiefen Gräben, wie sie uns namentlich die „Ausoniusstraße“ so deutlich vor Augen führt, so daß sich der Gedanke auch des militärischen Schutzes kaum abweisen läßt.

War bisher im wesentlichen nur von Militärstraßen die Rede, die aber selbstverständlich ebenso der Zivilbevölkerung zur Benutzung standen, so ist noch kurz der eigentlichen bürgerlichen Verkehrswege zu gedenken, auf denen sich ein gut Stück des Handels und Wandels, der Felderbestellung usw. bewegte. Die Schriften der Agrimensoren unterscheiden die *viae publicae* und *viae vicinales*, welche letztere auf die Äcker führten (Dopsch I, S. 334), und die Ausgrabungen haben manche wohlgefestigte Straße ans Tageslicht gefördert, die von einer Staatsstraße an eine *villa rustica* leitet (z. B. bei Durlach, Rohrbach, Hoheneck, Stromberg usw.). Es wäre wünschenswert, daß gerade auf diese Privatstraßen mehr Gewicht gelegt würde, da ihre Richtung auch Anhaltspunkte für die Feldereinteilung liefert.

**Meilensteine** (*columnae miliariae*), deren in Germanien (mit Helvetien) über 100 gefunden sind, waren an allen wichtigeren Heerstraßen aufgestellt, die ältesten (Capellen, Offenburg) nach Claudius und Vespasian, die jüngsten nach Valentinian und Valens datiert (Boppard). Im rechtsrheinischen Gebiet sind sie nicht nur an der Rheintalstraße (Ladenburg, Heidelberg, Sinzheim, Bühl), sondern auch an der Querstraße Straßburg—Rottweil (Offenburg), an der Neckarstraße (Köngen), Au—Ettlingen—Pforzheim (Au, Elmendingen-Nöttingen bzw. Dietenhausen), an der Mainstraße (Kleestadt), an der Hauptwetterauerstraße Kastel—Heddernheim—Friedberg (Kastel, Heddernheim, Friedberg) und bei Wiesbaden aufgestellt gewesen. Linksrheinisch erscheinen sie sehr häufig an der Rheintalstraße (Ehl—Straßburg, Brumath, Kauffenheim, Selz, Altrip, Worms, Alsheim, Boppard, Capellen, Coblenz, Andernach, Brohl, Remagen, Köln, Neuß, Nymwegen), seltener an den Straßen Mainz—Trier (Niederemmel, Pöhlig, vgl. Trierer Heimatbl. I, 1922, S. 96, B. Keune), Trier—Metz (RG. Korr.-Bl. VII, 1914, S. 56 f., H. Finke), Trier—Köln (Nattenheimer Wald, Nettersheim, Zülpich), Köln—Tongern (Jülich-Tetz, Bäsweiler, Tongern). Die älteren zählen von den beiden Hauptstädten der Germania Superior (Mainz) und Inferior (Köln) aus (Bühl, Capellen, Coblenz a Mogontiaco) und zwar nach römischen Meilen (*milia passuum* = 1,48 km, 5 = 1 geogr. Meile), die jüngeren (namentlich seit etwa 200) nach gallischen *leugae* (= 1 1/2 römische Meilen) von den Vororten der *civitates* aus, die auch für die Unterhaltung der Straßen zu sorgen hatten. Wenn sie an einzelnen Stellen in größerer Anzahl beisammen vorkommen, so erklärt sich dies teils durch frühe Zusammenschleppung, teils durch die Sitte, neuen Kaisern durch Aufstellung eines Meilensteins die Verehrung der *civitas* auszusprechen. *Platiodanni* (Straßenmeister) *vici novi* werden auf einer Mainzer Inschrift erwähnt, vielleicht auch *plataedanni* auf einer Kögerner (oder *platae dextrae*?).

Bekannt ist, daß manche römische Neugründung nach dem betreffenden Meilenstein benannt wurde, wie *ad quintum* (*lapidem*) Quint an der Straße Trier—Wittlich, *ad decimum* Detzem an der Straße Trier—Neumagen, *ad duodecimum* Delme an der Straße Metz—Straßburg. Der *vicus Bibiensis* (= *Biviensis*), der den *diis Quadrubis* bei Sandweier einen Altar errichtete, erhielt seine Bezeichnung nach der Wegkreuzung (*bivium*) bei Oos-Sandweier (zwischen der Bergstraße und der Straße von Selz nach Baden-Baden).

In allen größeren Städten des Römerreichs befand sich in Nachahmung des *milliarium aureum* auf dem Forum in Rom außerdem auf öffentlichen Plätzen ein *Itinerarium*, in Stein oder auf einer Bronzetafel eingeschrieben, welches über die vom Aufstellungsort ausgehenden wichtigeren Straßen Auskunft gab. Eine solche Steinsäule ist, wenn auch nur in Bruchstücken erhalten, die von *Tongern* in Belgien, dem Vorort der *Tungri*, welche drei Reisewege, über Köln—Mainz, über Reims—Bou-

logne-sur-Mer und nach St. Quentin verzeichnet. Auch bei Junglinster in Luxemburg ist eine Tontafel gefunden, die mehrere Reisewege nach Mainz angibt und nach B. Keune an der Wand einer dortigen Villa (Postgebäude?) eingelassen war (Trier. Heimatbl. I, 1922, S. 117).

Zum Schutze der Straßen und zur Erleichterung des Verkehrs waren mancherlei Vorkehrungen getroffen. In einsamen Gegenden, namentlich in den großen Waldgebieten, wurden auf dem linken wie rechten Rheinufer da und dort Straßentürme errichtet, von denen linksrheinisch und im Taunus mehrere aufgedeckt und die auch im Oden- und Schwarzwald zu vermuten sind. An den Straßen von Trier nach Köln und Mainz sind zahlreiche durch Inschriften und Bodenüberreste gesichert, namentlich im Hunsrück und Soonwald (Germania IV, 1920, S. 15 f., Gust. Behrens). Auch der größere burgus bei Eisenberg in der Rheinpfalz diente wohl gleichem Zwecke (Pfälz. Mus. 1919, S. 23 f., F. Sprater). In der Wetterau hat ferner längs der Römerstraßen bei Ostheim, Bönstadt usw. G. Wolff mauer- oder grabenumgebene Blockhäuser nachgewiesen (Südliche Wetterau, S. 81 f.), die wohl als solche Straßensicherungen aufzufassen sind. Die *beneficiarii consulares*, eine Art Straßengendarmerie, hatten zwar bei den größeren Kastellen, an Straßenknotenpunkten, Flußübergängen besondere Stationen, die wir durch zahlreiche Inschriften und sonstige Überreste nach einer vorzüglichen Bearbeitung A. v. Domaszewskis kennen, dennoch aber waren solche Zwischenpostierungen längs der Straßen notwendig. Die niederrheinischen Benefiziariestationen längs der Rheinstraße in Quaalburg, Xanten, Asberg, Köln, Bonn, Oberwinter und Remagen, ebenso wie die der zweiten Linie bei Zülpich, Billig (Belgica), Nettersheim liegen alle an Straßenknotenpunkten (W. Z. XXI, S. 194), die bei Remagen (vgl. den Votivstein I. O. M. et genio loci et Rheno vom Jahre 190!), Mainz, Nierstein, Speyer, Germersheim usw. werden, wie bei Stockstadt, Obernburg usw. am Main, bei Ladenburg (Inchrift *concordiae variarum stationum!*), Heidelberg, Gundelsheim, Böckingen, Cannstatt, Köngen usw. am Neckar, auch die Überfahrt und den Flußverkehr geregelt haben (O. R. L. 33, S. 66, F. Drexel). An der Reichsgrenze hatten die genannten am Main und am Neckar von Gundelsheim ab, an der vorderen Linie bei (Miltenberg), Osterburken, Jagsthausen und andere außerdem noch den Verkehr mit dem Ausland an den vorgeschriebenen Übergangsstellen und bei den Grenzmärkten zu überwachen. Auch an wichtigen Etappenpunkten finden sie sich, wie in Kastel, Heddernheim, Friedberg, Bischofsheim?, Lorsch, Stettfeld usw.

Auch für den Post- und Kurierverkehr, der zwar im allgemeinen nur dem amtlichen Dienste gelten sollte, waren längs der Straßen in gewissen Entfernungen Gebäulichkeiten (*mutationes* für den Pferdewechsel, *mansiones* als Rasthäuser) vorhanden, deren Grundrisse G. Wolff da und dort in der Wetterau glaubt gefunden zu haben (IX. Ber.,

S. 76; XI, S. 90). Aber auch private Herbergen fehlten nicht (*tabernae*), aus denen sogar nicht selten *vici* entstanden, wie die beiden Zäbern, öfters an Flußübergängen und landschaftlich schönen Punkten mit Quellen, wie die *tabernae* an der Ausoniusstraße westlich von Kirchberg. Die Dedikationen an *Epona*, die Göttin der Fuhrleute, verraten uns mehrfach solche Stellen.

Dem verschiedenzeitlichen Ausbau des Straßennetzes entspricht auch eine verschiedenartige Technik. Die ältesten Straßenkörper der linksrheinischen Südoststraße sowie der ältesten Westoststraßen sind meist ziemlich schwach und im wesentlichen nur aus Kies aufgeschüttet, dasselbe gilt für die rechtsrheinische Talstraße, abgesehen von sumpfigen Stellen und in der Nähe von Kastellen oder größeren Ortschaften, wo auch Steinstückungen vorkommen. Die Kiesschüttung liegt auf einem künstlichen Erddamm, der in ebenem Gelände von keinem oder einem beiderseitigen kleineren Graben, auf abfallendem Terrain von einem stärkeren, einseitigen Graben begleitet wird. Dieser älteste Straßenkörper ist dann bei den linksrheinischen Straßen allmählich verbreitert und verstärkt worden, manchmal durch mehrere Stein- und Schotterlagen übereinander, so daß nicht selten ein bis 2 m hoher Straßendamm mit tiefen, beiderseitigen Gräben entstand, gegen den sich die beiderseits liegenden Äcker allmählich immer mehr aufwölbten.

Über die erstaunliche Geradlinigkeit und das unentwegte Festhalten eines bestimmten Zieles ist schon viel geschrieben worden. Wir begnügen uns mit einem Hinweis auf die treffenden Ausführungen G. Wolffs (Korr.-Bl. d. Ges. Ver. 1921, S. 160 f.), der auch den gelegentlichen Übertreibungen mancher Forscher entgegentritt und mit Recht schreibt: „Bei aller Neigung zum Systematisieren und Schematisieren sind die römischen Offiziere und Feldmesser praktische Leute gewesen, die nicht aus theoretischer Vorliebe die Kastelle meist rechteckig und die Straßen geradlinig anlegten, sondern weil dies den speziellen Bedürfnissen des römischen Heerwesens entsprach.“

Der Unterschied zwischen *viae* und *semitae*. Ein von einem *beneficiarius consularis* geweihter Stein in England lautet: *deo qui vias et semitas commentus est*. A. v. Domaszewski folgert daraus (W. Z. 21, S. 193, 207), daß dies eine technische Scheidung zwischen Reichsstraßen und Vizinalwegen war und daß an ersteren Benefiziarierposten und Meilensteine errichtet wurden. „Die Stellen, wo die *semitae* in die *viae* einmünden, werden die *Biviae* sein, die Straßengabelungen die *Triviae*, die Straßenkreuzungen die *Quadriviae*.“ Da auf späteren Inschriften von Mainz-Kastel, Heddernheim, Köngen *plateae* und *plateadanni* (Straßenmeister) erwähnt sind, scheint jener technische Ausdruck späterhin nicht mehr so bestimmt eingehalten und *via* durch *platea* verdrängt worden zu sein, eine Bezeichnung, die auch in den karolingischen Urkunden vielfach begegnet, z. B. als *platea Montana*, die bekannte Berg-

straße am Fuße des Odenwalds. Der Name semita wurde auch in Rom angewandt (vgl. die alta semita nach der via Nomentana).

Wir gehen nun zu kurzer Schilderung einiger berühmteren Straßenzüge über.

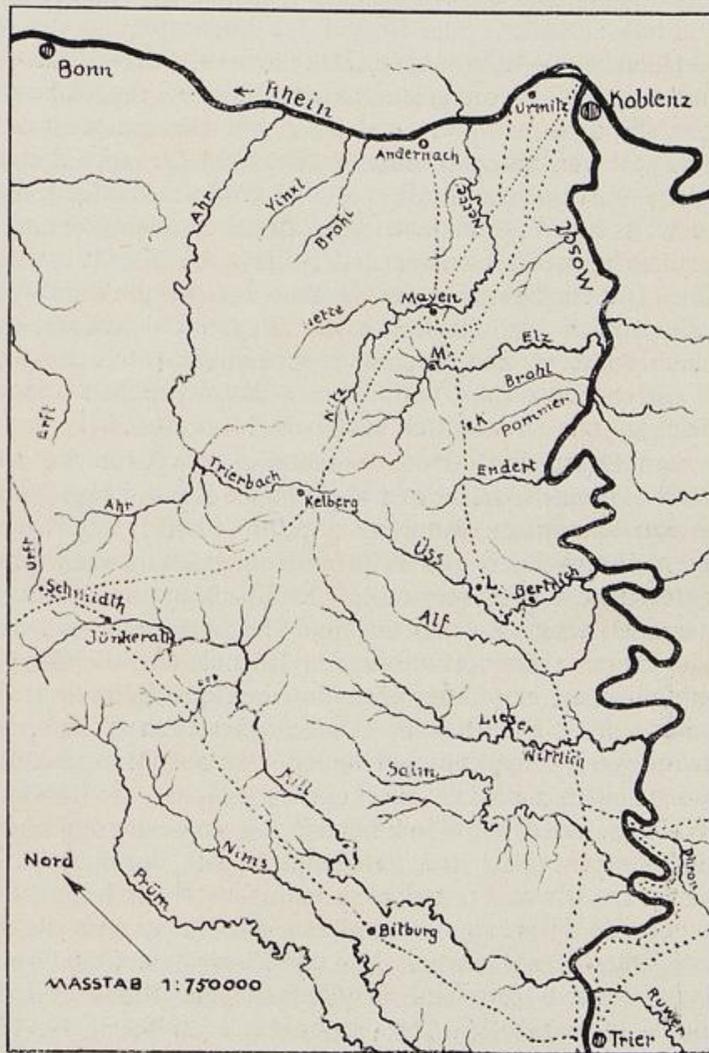


Abb. 54. Die Römerstraßen der Vordereifel.

1. Die Cäsarstraße von der Maas an den Rhein. Seitdem die Örtlichkeit von Cäsars Rheinbrücke und der Usipeterschlacht im Neuwieder Becken als ziemlich gesichert betrachtet werden kann, dürfen wir, wie ich Mainz. Ztschr. VIII/IX (1913/14), S. 105 f. auseinandergesetzt habe, die Anmarschstraße Cäsars durch die Eifel näher ins Auge

fassen, die durch die Endpunkte Aduatuca—Neuwieder Becken festgelegt ist. Über die Strecke Aduatuca (Tongern)—Lüttich—Verviers—Elsenborn—Neuhof—Heidenkopf bei Schmidheim—Jünkerath herrscht kein Zweifel, von da ab kommt aber sowohl eine nördliche Umgehung des Gebirges über Bonn und ein Marsch im Rheintal (bzw. durch die Vorberge der Eifel) als auch eine direkte Durchquerung in der Richtung Jünkerath—Hillesheim—Boxberg—Hünerbach—Boos—Lind—Mayen—Rhein in Betracht. Wer diesen von der Natur vorgezeichneten Weg auf der Schwelle zwischen Vor- und Hocheifel abgegangen und die unendlichen Wegerinnen und begleitenden Grabhügelgruppen gesehen hat, wird über das vorrömische Alter und die große Bedeutung dieses uralten Völkerwegs kaum im unklaren sein, zumal er auch von den Römern späterhin weiter ausgebaut wurde und heute noch bei Mayen Lütticher Straße heißt. Die die Schleifen der neueren Landstraße durchschneidenden oder sie seitlich begleitenden alten Wegspuren gehören natürlich teilweise auch späterer Zeit an; bei manchen läßt sich der vormittelalterliche Ursprung durch ihr Verhalten zu den römischen und vorrömischen Siedelungs- und Grabstätten erweisen. Vgl. **Abb. 54.**

2. Die von Drusus auf Grund vorrömischer Wegstücke angelegte, von Claudius, Trajan-Hadrian und den folgenden Kaisern sorgfältiger ausgebaute linksufrige Rheinstraße von Basel bis zum Meere ist in ihrem Zuge und in ihrer Konstruktion noch keineswegs so genau untersucht, wie es sein sollte. Im Elsaß und in Rheinbayern bestehen sogar noch einige Zweifel über die Gesamttrassierung, weiter abwärts auf der immer schmaler werdenden Talsohle sind die Möglichkeiten der Führung geringer, erst unterhalb von Bonn und Köln entstehen neue Unsicherheiten. Mag auch der drusianische Straßenzug sich mehr dem prähistorischen Weg angeschlossen haben, der aus Mangel eines Dammes feuchten Stellen auswich, aber auch möglichst der Hochuferkante oder dem Gebirgsrande folgte, so behielt der spätere römische Ausbau die Geradlinigkeit energisch bei, gelegentlich auch durch feuchte Niederungen und über Altwasser, tunlichst nahe am Hochufer, soweit nicht eine kurze, gerade Führung mitten durch die Ebene Vorteile bot oder wegen Kastellanlagen nötig war. Für das Elsaß geben die Winklersche archäologische Karte (1896) und die Gutmannsche Karte (VII. Ber. der Röm.-Germ. Komm. 1915, S. 16; Germania II, 1918, S. 19, Plänchen) einige Hinweise, für die Rheinpfalz die Mehlißsche (1883). Bezüglich der elsässischen Strecke bemerkt J. Näher, „Die Militärstraßen und Handelswege in Süddeutschland, in Elsaß-Lothringen und der Schweiz“ 1887, S. 37: „Ein Gang im Winter auf der alten Heerstraße Augst—Mainz zwischen Benfeld (Hellelum) und Markolsheim, wo dieselbe noch am besten in ihrem ursprünglichen Zustande erhalten ist, gehört zum Interessantesten, das einem Forscher in diesem Zweig der Altertumforschung geboten werden kann“ (vgl. S. 38). Das „Heidensträßel“ besteht aus

einem stattlichen Damm von mindestens 0,6 m Höhe mit etwa 3 m breiter Fahrbahn und beiderseitigen, 1,5 m breiten Gräben. In der Pfalz ist sie namentlich im Bienwald von Berg bis Rheinzabern ausgezeichnet erhalten und verrät im wesentlichen dieselbe Erscheinung. Der aus Erde und Kies aufgeschüttete Damm, der viele kleine Krümmungen macht, ist an der Sohle etwa 6, oben 3—3,5 m breit (vgl. VII. Ber., S. 210). In Rheinzabern durchquert die Straße den römischen vicus, der aus den tabernae am Übergang über den Erlenbach durch die Ansiedlung einer großen Töpferkolonie entstanden ist, und erreicht, immer nahe hinter dem alten Hochufer als Sehne die große Ausbiegung des Rheines abschneidend, den Fluß wieder bei Lingenfeld und bald darauf die Stadt Speyer, während Pfortz und Germersheim (Portus bzw. vicus Julius) östlich liegen bleiben, ähnlich wie bei der Abschneidung des nächsten Rheinbogens über Oggersheim bis Worms Altrip und Rheingönheim nicht berührt wurden. Von Lingenfeld ab bis Worms fällt sie meist mit den heutigen Straßen und Feldwegen zusammen, deren geradliniger Zug durch sie erklärt wird. Nördlich von Worms zieht sie quer über die Ebene an den Gebirgsfuß bei Alsheim, den sie durch Buconica (Nierstein) bis Nackenheim festhält, um von hier wieder mitten durch die etwas sumpfige Ebene den großen Bogen über Bodenheim abzukürzen. Bei Laubenheim—Weisenau erklimmt sie die Hochfläche, auf der das Legionskastell Mainz liegt.

Von Mainz nach Bingen führten 2 Römerstraßen, die eine hinter dem Hochufer über Budenheim—Heidesheim (Georgskapelle)—Sporkenheimer Hof—Kempton, die andere über Finthen—Wackernheim—Ingelheim—Kempton, beide vielleicht schon aus frühromischer Zeit, die erstere aber wohl mehr als Kolonnenweg, die letztere als Hauptverkehrsweg benützt. Von Bingen bis Bonn verläßt sie nicht die enge Talrinne zwischen Fluß und steiler Bergwand und liegt meist unter der jetzigen Landstraße, doch auch seitlich derselben. Von Bonn bis an das Meer in der Ebene schiebt sie sich wieder möglichst nahe an den Strom heran, die Bögen desselben in geraden Zügen abschneidend und oft von den heutigen Landstraßen überdeckt.

3. Die *vespasianische rechtsufrige Rheintalstraße* von Mainz bis Basel. Die Operationsbasis, die zur definitiven Besetzung der rechtsrheinischen Ebene geschaffen wurde, verlief möglichst nahe hinter dem Rheinhochufer, von Mainz-Kostheim über Groß-Gerau—Gernsheim—Ladenburg—Hockenheim—Graben—Mühlburg—Rastatt usw. Nur an den wichtigen Talmündungen des Neckars, der Murg-Oos, Kinzig, Elz drang sie bis zu dem betreffenden Sperrkastell vor, wobei aber auch direkte Verbindungen Ladenburg—Hockenheim und Rastatt—Hügelsheim nicht ausgeschlossen erscheinen. Die erste Anlage war eine Kiesstraße mit beiderseitigen Gräbchen; wohl erst später wurde sie auf gewissen Strecken und namentlich in der Nähe der Kastelle zu einer soliden Steinstraße ausgebaut (bei Heidelberg 8,7 m breit). Sie zieht

dicht an den gleichzeitigen Kastellen Groß-Gerau, Gernsheim (Lampertheim?), Ladenburg, Neuenheim vorüber, überall als ein bis über 8 m breiter Steinkörper, in ganz Starkenburg noch heute die „steinerne Straße“ genannt, kurz vor Ladenburg als hoher Weg am Straßenheimer Hof, der schon im X. Jahrh. diesen Namen führt. Nördlich wie südlich des Neckars besteht sie aus möglichst langen, geradlinigen Zügen, die nur von kleineren, unregelmäßigeren Zwischenstücken infolge von Terrainschwierigkeiten, Flußübergängen usw. unterbrochen sind. Main und Neckar überschritt sie auf nachgewiesenen Pfahlbrücken, die kleineren Bäche wohl auf Steinbrücken, wie bei Hockenheim nahe dem Kraichbachübergang Ziegel der XIV. Legion gefunden sind, die mit solchen der I. und XXI. Legion aus den Jahren 70—80 auch in den obengenannten Kastellen zum Vorschein kamen und von Barthel (VI. Ber., S. 129) auf ein Kastellbad bezogen werden. Am besten ist sie in den Wäldern nördlich und südlich von Karlsruhe erhalten, überall als etwa 8—9 m breite und bis 0,75 m hohe Kieswölbung mit ursprünglicher Kronenbreite der Fahrbahn von etwa 4,8 m, mit beiderseitigen Gräbchen, begleitet von zahlreichen Kiesgruben, aus denen das Material für den Straßendamm gewonnen wurde; zweimal kamen darin auch Amphorenscherben zu Tage. In den Wäldern oft noch bis fast 0,75 m Höhe über den Boden aufragend, zieht sie unentwegt gerade über Sanddünen weg, in die sie nur gelegentlich etwas eingeschnitten ist, über feuchte Wiesenstreifen, die sie wohl mit einem Damm überquerte, selbst auf den Ackerfluren häufig noch durch den wenn auch breit verschleiften Kiesstreifen erkennbar. An einigen Stellen im Wald ist der Damm verschwunden, aber die Materialgruben geben deutlich die Richtung an. In der Nähe des Saalbach-, Pfinzbach- und Albübergangs werden Kastelle anzunehmen sein, für die auch bei Hochstetten und Knielingen Anhaltspunkte vorliegen; für den Murgabschnitt genügten die Kastelle bei Oos und Baden-Baden, an welche die Straße heranführte, doch sind auch frühe Funde bei Muggensturm zu beachten.

Über die Fortsetzung nach Süden bestehen noch Zweifel. Zwar ist eine Verbindung Hügelshaus—Schwarzach—Kehl und Kehl—Höfen—Niederschopfheim (bzw. auch direkt nach Dinglingen?) größtenteils von mir selbst festgestellt, dennoch erscheint es natürlicher, daß diese nur zur Verbindung mit Straßburg dienten, während die große Heerstraße von Oos am Fuße des Gebirges über Achern und Offenburg, Dinglingen, Riegel, Lehen, Müllheim nach Basel weiterlief, da bei dem schmalen Ebenenstreifen und der geringen Gefahr aus dem Schwarzwald eine Parallelstraße wie im nördlichen Teil unnötig war. Bei Offenburg ist ein Kastell gesichert, bei Dinglingen, Riegel, Breisach wahrscheinlich, während weiter südlich die linksrheinischen Kastellplätze nahe genug lagen. Im breiteren Teil der Ebene sind neuerdings die Straßen Breisach—Tunsel und Breisach—Jechtingen (mit nördlicher Fortsetzung?) von K. Gutmann nach-

gewiesen worden, die der Verbindung nach der Bergstraße wie der Gliederung der Ebene dienten. Barthel denkt auch bei Haltingen an einen militärischen Posten (VI. Ber., S. 131).

Auch die rechtsrheinische Uferstraße Basel—Waldshut—Schaffhausen—Singen wird vom vespasianischen Heer, das gleichzeitig von Vindonissa nach der oberen Donau vordrang, wenn nicht neugebaut, so doch verbessert worden sein; ebenso wurde die allerdings schon vorher befestigte Offensivstraße Zurzach—Bechtersbohl—Schleitheim—Hüfingen(—Rottweil) durch Kastelle neu verstärkt, und zwar von Vindonissa aus. Die erstere Straße folgte im allgemeinen der heutigen längs des Rheinhochufers (bei Jestetten ist noch die Brücke erhalten!), doch war der große Rheinbogen zwischen Waldshut und Schaffhausen durch eine zweite, direkte Straße über Erzingen abgekürzt. Von Schaffhausen ging ein Ast über Stein-Eschenz nach Konstanz, der andere über Singen an das Nordwestende des Überlinger Sees bzw. an die obere Donau.

4. Die vespasianische Straße von Straßburg durch den Schwarzwald an die Donau führt von Kehl in gerader Linie durch die Ebene nahe dem Hochufer an Marlen vorbei zwischen Müllen und Altenheim hindurch und biegt dann Dundenheim gegenüber nach Osten ab. Kurz vor der Schutter mündet sie in die jetzige Straße Dundenheim—Höfen an der Biegung beim Feldbrunnen. In der ganzen letzten Strecke von Müllen ab ist sie in den Feldern vorzüglich erhalten, oft auch äußerlich durch eine leichte Aufdämmung oder Kiesspur wahrnehmbar. Jenseits der Schutter tritt sie wieder im Wald zutage, wo sie sich gabelt, in einen Ast am Südwestrand von Höfen vorbei nach Hofweier an die Bergstraße, während der Hauptast mitten durch Schutterwald nach Offenburg ins Kinzigtal zieht. Bis Gengenbach bleibt sie auf dem rechten Kinzigufer, von zahlreichen Villen umsäumt, von da ab tritt sie auf das linke, ob bis Schiltach oder nochmals bei Biberach, Wolfach wechselnd, ist bis jetzt nicht festgestellt. Bei Haslach liegt sie jedenfalls wieder auf dem linken Ufer, wie römische Funde am Südrand der Altstadt und die Abnoba-Inschrift im benachbarten Mühlenbach beweisen, wo eine villa rustica anzunehmen ist. In welcher Weise die Römer die großen Schwierigkeiten der Flußenge, Überschwemmungs-, Berg- und Schneedruckgefahr überwand, wäre eines besonderen Studiums wert, wenn jene auch lange hinter denjenigen im eisernen Torpaß an der Donau oder in der Elkantaraschlucht in Südalgie zurückblieben. Von gleichem Interesse ist der rasche Aufstieg von der Talsohle oberhalb Schiltachs (etwa 330 m über dem Meere) auf die Hochfläche beim Schänzle (690 m, Abnobaheiligtum), der über 300 m beträgt. An den „Steigeräckern“ überschritt sie den Kaibenbach, um wohl über den Winterhalde-Rücken die Einsattelung beim Steinbruch (463 m) zu gewinnen. Der weitere Verlauf durch den Hohlweg am Katzenloch über den Triangel nördlich von Waldenbrunn

(603 m) zur Ziegelhütte an der Brandsteige (690 m) ist ziemlich sicher. An den flachen Absätzen am Steinbruch und am Triangel dürften einfache Rasthäuser gestanden haben, wie z. B. an der Römerstraße beiderseits des Großen-Bernhard-Passes. Eine solche energische, im ganzen geradlinige Trassierung, die mit wenigen Hakenschlägen bzw. leichten Krümmungen die Hauptschwierigkeiten überwindet, entspricht den Beobachtungen an anderen Bergübergängen. Wildschön ist der Überblick von der Hochfläche des Heiligtums über all die Berge und Talschluchten, die noch manche andere, sehr alte Aufstiege bergen. Ob dies auch der Centurio Q. Antonius Silo, der in 6 Legionen ohne Avancement als Hauptmann diente und gegen Ende der Regierung Domitians der (Diana) Abnoba eine Widmung machte, empfunden hat? Er befehligte vielleicht eine Pionier- und Arbeitertruppe für die Wegebauten, die nach harten Winter- bzw. Schnee- und Regenjahren nur zu oft nötig gewesen sein werden. Vielleicht hat zu gewissen Zeiten auch ein ständiger Militärposten dort gelegen. Unsere **Abb. 45** zeigt den Blick vom Schänzchen durch das Egenbachtal nach dem Kinzigtal. Die Römerstraße zieht über den Rücken des rechts abschneidenden Höhenzugs, des einzigen, der in dieser Gegend einen gleichmäßigen An- und Abstieg ermöglicht.

Die Fortsetzung der Straße vom Schänzle nach dem Kastell Waldmössingen im ganzen in geradlinigen Hakenschlägen bis zum Röttenbach („alte Brücke“) bzw. bis zum Götzen(s)trütle und jetzigen Weg nach Waldmössingen ist in Feld und Wald gut nachweisbar, ebenso die Weiterführung östlich an Seedorf und Dunningen vorbei, wo in dem fruchtbaren Lande sich wieder viele Meierhöfe erhoben, und weiter nordöstlich von der heutigen Landstraße herab nach Rottweil. Die Donau erreichte sie längs der jetzigen Straße und Bahnlinie über Spaichingen bei Tuttlingen, wo sie einerseits Anschluß an die Donaustraße, andererseits (schon von Rottweil ab) Verbindung über Hüfingen und Orsingen—Singen (bzw. Stockach) mit Helvetien hatte. Am Bau der Straße war sowohl die Straßburger VIII. Legion wie die in Windisch stehende XI. Legion beteiligt (von Osten her), da Stempel beider in Rottweil gefunden sind, mit Heranziehung der Kohorten in Offenburg (coh. I Thracum), in Waldmössingen und Rottweil. Deshalb hat R. Forrers Ergänzung des Offenburgers Meilensteins *iter de[rect(um)] ab Argen[torate] in R[ætiam] et Hel[vetios] ab A[rgentorate]* bei aller äußeren Unsicherheit manche innere Wahrscheinlichkeit. Dagegen entbehrt seine Vermutung, daß sie von Kehl bzw. Hundsfelden in gerader Linie über Marlen, Langhurst nach Offenburg zog, in dem genannten Überschwemmungsgelände jeglichen Anhalts, da sie nordwestlich von Müllen bis Höfen durch zahlreiche Einschnitte von mir im Felde als stellenweise sehr gut gebaute und erhaltene Römerstraße nachgewiesen wurde und von einer bloß prähistorischen Verkehrslinie keine Rede sein kann.

5. Die „Bergstraße“ („platea montana“) längs des Fußes des Odenwalds und Schwarzwalds, meist dicht am alten Hochgestade des Ebenenrandes, kann als uralter vorrömischer Verkehrs-, ja Völkerweg betrachtet werden, den die Römer nach dem Meilenstein von Bühl unter Trajan im Jahre 100 mit Legionstruppen als Heerstraße ausbauten, offenbar nachdem durch den domitianischen Odenwald-Neckar-Limes eine nähere Standlinie wünschenswert wurde, welche nunmehr auch die Kastellorte Frankfurt—Neuenheim—Baden—Offenburg—Basel direkt verband. Während die vespasianische Rheintalstraße zum weitaus größten Teil einen völligen Neubau darstellt, benützt die trajanische auf großen Strecken alte Trassen, sie allerdings in besseren Zustand versetzend. Nur da, wo der vorrömische Weg im Bogen sich dem Gebirgshange anschmiegt, um tiefer gelegenen Stellen aus dem Wege zu gehen, behält die römische Straße ihre gerade Richtung auch über flacheres oder feuchteres Gelände meist bei. Größere Neubaustrecken dieser Art sind bei Heppenheim, Dossenheim - Neuenheim, Heidelberg - Rohrbach, Nußloch-Wiesloch, Oos-Bühl, bei Offenburg, Dinglingen, Riegel, zum Teil von mir selbst durch Grabung festgestellt. Überall ist ein Steinkörper vorhanden, oft in mehreren, durch sog. „Blätterschicht“ getrennten Lagen und an feuchten Stellen mit Knüttel- oder Bohlenunterlage. In sehr charakteristischer Weise überschreitet sie die Flüsse, indem sie eine kleine Strecke bis zu günstigerer Stelle talaufwärts zieht. Für Steinbrücken ist nur bei Jestetten in der Nähe von Schaffhausen ein vorzügliches Beispiel erhalten. Ob die ganze Bergstraße schon vom Main ab oder erst im Anschluß an die Straße Mainz—Groß-Gerau—Eberstadt(?) von Trajan zur Heerstraße ausgebaut wurde, ebenso ob sich dieser Ausbau auch auf den südlichen Teil derselben über Offenburg hinaus erstreckte, steht noch dahin, wenn auch an der tatsächlichen Chaussierung der ganzen Strecke in späterer Zeit und zum Teil für zivile Zwecke kein Zweifel obwaltet.

6. Die *Ausoniusstraße* von Mainz nach Trier hat ihren Namen nach dem Hofdichter und Prinzenzieher des Kaisers Valentinian I. Ausonius erhalten, der in seinem Gedicht *Mosella* jene Straße kurz beschreibt. Von der Nahebrücke aus sieht er im Morgennebel die Mauern von Bingen vor sich liegen und durchquert dann *nemerosa per avia* den einsamen Soonwald, *nulla humani spectans vestigia cultus*, vorbei an dem wasserlosen *Dumnissus* (Kirchberg-Denzen) und an Tabernen bei immer sprudelndem Quell (*riguasque perenni fonte tabernas*, wohl im Tal der Kyr bei der Eichenmühle), dann durch das neue Kolonialland der Sarmaten, bis er schließlich nach Überschreitung der Grenze der *Belgica Noviomagus* (Neumagen) tief unten im Moseltal erblickt. Während über den ersten Teil des Weges von Mainz bis Simmern insofern eine Unsicherheit besteht, als von Bingen zwei Römerstraßen über Rheinböllen und Dörrebach nach Simmern führten, ist der zweite Teil über Kirchberg und stumpfen Turm (*Belginium*) nach Neumagen außer jedem Zweifel;

es ist eine meist noch gut erhaltene, mit der Böschung etwa 8 m breite Steinstraße auf 1,5 m hohem Damm mit starken, beiderseitigen Gräben. Prachtvoll tritt sie inmitten der großen Heideflächen und der herrlichen Wälder in die Erscheinung und müßte als eines unserer bedeutsamsten Natur- und Kunstdenkmale unbedingt unter Denkmalschutz gestellt werden. Neuerdings glaubt G. Behrens zwischen Simmern und Bingen eine Reihe burgi an derselben gefunden zu haben, die wohl auf der ganzen Erstreckung vorhanden waren, wie auch an der gleichartigen Heerstraße von Trier nach Köln durch die Eifel, an der sie ja auch inschriftlich bezeugt sind. Vgl. **Abb. 55.**



Abb. 55. Die Römerstraße Stromberg—Simmern beim Forsthaus Tiergarten.

### Im freien Germanien <sup>58a)</sup>.

1. Die Germanicusstraße durch die Wetterau nach Mattium. Tacitus schildert den Feldzug des Germanicus gegen die Chatten im Jahre 15 n. Chr. mit wenigen, aber anschaulichen Worten, so daß ich Mainz. Ztschr. VII, 1912, S. 71 f. den Versuch der Rekonstruktion seiner Anmarschstraße von Mainz durch die Wetterau nach Mattium gemacht habe, mir wohl bewußt, daß dieser ersten Anregung noch viele weiteren Erforschungen im Gelände bis zur sicheren Erkenntnis der wirklichen Route folgen müssen. Inzwischen haben sie auch durch G. Wolff und W. Bremer begonnen. Bis Butzbach (Friedberg) kommt nur der uralte, am Fuß des Gebirges entlang ziehende Völkerweg in Betracht, von hier ab möchte Wolff, wie Band I, S. 213 bereits angedeutet ist, sie über Reiskirchen und über die unwirtlichen Höhen des Oberwalds und der Seift in Richtung Höingen—Mardorf—Brücker Mühle ziehen lassen. Bei einer gemeinsamen Besichtigung eines großen Teils dieser Strecke mit G. Wolff habe ich mich zwar von ihrem hohen Alter, nicht aber von ihrer

Bedeutung als großem Völkerweg überzeugen können, zumal auch beim Durchqueren des Limes bei Grüningen-Garbenteich keine größere Sperranlage vorhanden ist, wie bei Butzbach in der Richtung gegen Gießen. Deshalb und wegen der großen Bedeutung des von der germanischen Dünsbergfestung überragten Gießener Beckens nehme ich auch jetzt noch ihre gerade Fortsetzung von Butzbach—Pohlgöns nach Norden an, sei es in Richtung der jetzigen Landstraße über Groß-Linden, sei es weiter westlich, wo W. Bremer einen alten Straßenzug („alte Straße“) über Kirch-Göns—Hochelheim—Hoppenstein—Heuchelheim im Anschluß an die „Weinstraße“ auf den Höhen westlich von Marburg ermittelt hat (Hess. Quartalbl. 1913, S. 190 f.). Auch über den weiteren Verlauf gegen die Eder gehen die Meinungen auseinander, doch sind durch die neueren, zahlreichen Spät-La-Tène-Funde auf der Ostseite der Lahnberge (Frauenberg) durch G. Wolff und A. Küch sowie durch die Feststellungen W. Bremers nördl. der Ohm bei der Hartmühle und bei Emsdorf neue Unterlagen für einen Straßenzug in dieser Richtung mit Ohmübergang zwischen Anzefahr und Bürgeln gegeben. Vor allem erscheint mir wichtig, das wenn auch noch so einfache Feldlager des L. Apronius aufzufinden, da Germanicus nach Tacitus ann. 1, 56 ad munitiones viarum et fluminum noch vor Erreichung der Eder (Adrana) den L. Apronius mit einer geeigneten Truppenzahl zurückließ, die jedenfalls die Lahn- und Ohmübergänge zu schützen hatte. Die Umgebung dieser letzteren bei Anzefahr und Amöneburg sind deshalb in erster Linie daraufhin genauer zu untersuchen.

2. Die „Antsanvia“ (Bonifaziusstraße) und der Ortsweg über den Vogelsberg. Daß die meisten Limeskastelle vorrömische Auslandstraßen sperren, ist bekannt, selten aber so schlagend beweisbar wie bei dem Wetterauer Kastell Altstadt nahe der Nidder. Schon durch die Funde hatte G. Wolff eine vorrömische (und römische) Straße aus der Frankfurter Gegend festgestellt (vgl. archäolog. Karte der Wetterau) und weiter in den Vogelsberg verfolgt, zugleich sie als Straße erkennend, auf der der Leichnam des Bonifazius nach Fulda gebracht wurde. Neuerdings hat J. Vonderau nach langjährigen Erkundigungen dieselbe von Cedern über Fulda (etwas nördlich) bis Vacha an der Werra eingehend und gewissenhaft dargestellt (auch mit Karten). In Eigils Leben des Heiligen Sturmii, des Schülers des Bonifazius, ist sie die Straße genannt (für das Jahr 743), „auf welcher die Kaufleute von Thüringen nach Mainz ziehen“, und in der Schenkungsurkunde des Klosters Fulda „Antsanvia“, d. h. Weg der Antsen (= der Götter), wie in Anzefahr bei Amöneburg. Sie ist von vielen hallstatt- und la-Tènezeitlichen Grabhügeln und Ringwällen begleitet und bezeichnet die kürzeste Verbindung von Thüringen über Eisenach an die Mainmündung. Namentlich im Vogelsberg sind die alten, längst verlassenenen Wegrinnen oft vorzüglich erhalten. Sowohl in jener vita Sturmii wie in der genannten Schenkungsurkunde geschieht einer zweiten Fernstraße Erwähnung,

die die erstere westlich von Fulda am Himmelsberg kreuzt, des Orteswegs, der von der Fränkischen Saale (bei Neustadt) mitten durch die Rhön über die Milseburg und nördlich am Taufstein vorbei nach der oberen Wetterau führt und bei den Kastellen bei Echzell den Limes überschreitet. Sturm traf an demselben westlich von Fulda einen Mann, der von der Wetterau nach dem Grabfeldgau reiste.

3. Der Hellweg und die Lippetalstraßen in Westfalen. Wie im Süden die Feldzüge des Drusus und Germanicus gegen die Chatten sich auf der vorrömischen Völkerstraße von der Mainmündung (Mainz) durch die Wetterau an die obere Weser bewegten, so marschierten die von der Lippemündung (Xanten) aus operierenden Legionen zunächst auf den uralten Völkerwegen durch das Lippetal nach den Einsattelungen des Teutoburger Waldes einerseits bei Bielefeld, andererseits bei Driburg an die mittlere Weser in das Gebiet der Cherusker. Wie aber im Süden in Ober- und Kurhessen bereits damals verschiedene Wegemöglichkeiten vorlagen, so waren auch im Lippetal schon mehrere Wegetrassen nördlich und südlich des Flusses vorhanden, die nach den genannten Zielen führten, so daß auch hier eine gewisse Schwierigkeit der Auswahl besteht. Die Karten bei J. Schneider, Die alten Heer- und Handelswege, H. 5, 1886 und 9, 1890, zeigen beiderseits der Lippe von der Mündung bis nahe der Quelle je einen „römischen Heerweg“, öfters mit Abkürzung der großen Flußschleifen, und außerdem noch südlich der Lippe den großen „römischen“ Heerweg auf vorgeschichtlicher Grundlage über Dortmund—Soest—Paderborn mit Abzweigung nach Driburg bzw. nach Brilon, den sog. Hellweg bzw. Haarweg und eine gleiche Straße nördlich des Flusses über Dülmen—Beckum nach Bielefeld usw. Wenn die schematischen Schneiderschen Rekonstruktionen auch im einzelnen mit aller Vorsicht zu betrachten sind, so werden sie in diesem Falle im großen und ganzen doch das Richtige treffen; die Nachweise im Gelände sind aber erst zu erbringen. Die Lage der römischen Kastelle bei Haltern rechts, bei Oberaden links des Flusses machen einen Uferwechsel der römischen Straße wahrscheinlich, was auch durch die Funde bei Heppen (Soest) und Neuhaus bzw. den Driburger Paß zu vermuten ist. Nach Tacitus ann. 2, 7: cuncta inter castellum Alisonem ac Rhenum novis limitibus aggeribusque permunita und nach dem sonst üblichen systematischen Vorgehen der Römer kann kein Zweifel bestehen, daß sie die Lippestraße mit Benutzung alteinheimischer Wegestücke systematisch ausbauten. A. Schulten behauptet mit Recht, daß die genaue Festlegung dieser Straßen, die allerdings vielleicht nur in feuchtem Gelände mit Bohlen oder Steinen belegt wurden, die sicherste Grundlage zur Ermittlung der noch fehlenden Kastelle gewähren würde. Vielleicht gabelte sich die von den Römern längs des rechten Lippeufers über Haltern erbaute Straße beim Kastell Oberaden in einen nördlichen Ast über Beckum und Wiedenbrück nach dem Bielefelder Paß, wo ich vor vielen Jahren schon

auf ein dort gefundenes Randstück eines frührömischen „Mehlfasses“ aufmerksam gemacht habe, und in einen südlichen, der einerseits die Verbindung mit dem Haarweg bei Unna herstellte, andererseits in der Richtung Soest—Geseke—Paderborn nach dem Driburger Paß führte.

### Römische Brückenbauten.

Die Zahl und Art der Brücken gestattet manchen Einblick in die Siedlungsdichtigkeit und die Stärke des Verkehrs. Allein die Tatsache, daß das ganze Mittelalter und die Neuzeit nach Karl dem Großen bis zum XIX. Jahrh. am Mittel- und Unterrhein keine feststehende Rheinbrücke kannte, während sie in römischer Zeit zum mindesten bei Köln und Mainz den Strom überspannten und den beiderseitigen Verkehr vermittelten, gibt nicht nur eine Vorstellung von der hohen Brückenbaukunst, sondern auch von der Verkehrsstärke der betreffenden Orte zur Römerzeit. Ohne zwingende Notwendigkeit hätten sie sich schwerlich eine solche Mühe gemacht, sondern sich mit Schiffbrücken und Fähren beholfen wie das Mittelalter, wenn auch die militärische Bedeutung der Anlage nicht vergessen werden darf. Wir zählen einige derselben an Rhein, Neckar, Main und Mosel mit der notwendigsten Literaturangabe auf.

#### a) Über den Rhein:

**Köln.** Da die älteren Aufnahmen und Messungen ungenau und unvollständig sind, ist eine Rekonstruktion nicht leicht möglich. Im allgemeinen scheinen die Pfeiler ähnlich denen der Mainzer Brücke gewesen zu sein. Westd. Ztschr. V, 1886, S. 238 f., E. Hübner; 244 f., F. Hettner; Bonn. Jahrb. 98, 1895, S. 139 f., Schultze-Steuernagel. Über Bonn S. 25.

**Urmitz.** Cäsars Rheinbrücke: Germ. VI, 1922, S. 19 f., E. Schramm.

**Coblenz?** Z. f. Heimatk. von Coblenz u. Umg. I, 1920, S. 13.

**Mainz.** Die Brücke erhob sich wenig oberhalb der heutigen Straßenbrücke auf etwa 20 Pfeilern, von denen 14 in ihren Pfahlrösten im Strome festgestellt sind. Der Oberbau ist durch ein bei Lyon gefundenes Bleimedaillon aus der Zeit Valentinians einigermaßen veranschaulicht. Die z. T. große Entfernung der einzelnen Pfahlröste voneinander (15—30 m) und das Fehlen von Gewölbesteinen legt nahe, daß der Oberbau wie bei der trajanischen Donaubrücke aus hölzernen Jochen bestand, die auf steinernen Widerlagern ruhten. Sie ist unter Vespasian oder spätestens Domitian erbaut, als die dauernde Besetzung des rechtsrheinischen Vorlandes beschlossen wurde. Vorher war an derselben Stelle eine Schiffbrücke oder Fähre, wie auch bei Weisenau und am Dimeser Ort (Hafen). Z. d. Ver. z. Erf. rh. Gesch. u. Alt. III, 1887, S. 553 f., Heim-Velke; Mainz. Ztschr. I, 1906, S. 24 f.

**Straßburg?** Anz. f. els. Altk. VIII, 1917, S. 855 f., K. Göhner, über den „krummen Rhein“; R. Forrer, Jahrb. d. Vogesenklubs 1917, S. 28 (Fähre?).

Augst: RG. Korr.-Bl. IV, 1911, S. 47, K. Stehlin.

Zurzach: Wagner, Fundstätten I, S. 140.

Stein-Eschenz: Anz. f. schweiz. Altk. 2, 1900, S. 166 f.; 4, 1904, S. 121 f.

b) Über den Neckar:

Heidelberg-Neuenheim. Oberhalb des Kastells, vielleicht auf eine damals noch etwas längere Insel als heute gestützt, überspannte den Fluß beim akademischen Krankenhaus eine Holzbrücke auf etwa 6 Pfahlrösten, von denen 5 in Abständen von je 34,5 m im Flußbett nachgewiesen sind (Pfähle in Heidelberg und Wiesbaden). Auf der Brücke stand ein Kapellchen mit einer Neptunstatue, deren Postament mit Widmung eines Architekten im Flußbett gefunden wurde (Neptuno aedem cum signo Valerius Paternus architectus?). E. Wagner, Fundst. II, S. 286 f.

Diedesheim-Obrigheim (?) am Übergang der wichtigen Heerstraße Heidelberg — Neckarburken — Osterburken. Nur vermutet. Auch für die größeren Neckarkastelle: Wimpfen, Böckingen (VII. Ber., S. 93), Horkheim (vgl. Fundb. a. Schwaben 1922, S. 81), Wahlheim, Benningen (Korr.-Bl. d. W. Z. V, 1886, S. 198) sind sie jedenfalls anzunehmen, abgesehen vielleicht von Wahlheim.

Cannstatt hatte wohl 2 Brücken, die eine unterhalb der heutigen Brücke (Gittersteg) an der Krahenstraße (O. R. L. 59, Taf. 1; Fundb. a. Schwaben 1922, S. 76), eine zweite weiter oberhalb.

c) Über den Main:

Kostheim: Mainz. Ztschr. III, S. 28; O. R. L. Nr. 30, S. 15.

Schwanheim: Wolff, Die südliche Wetterau, S. 152 (Pfahlreste).

Höchst (Pfähle, in Wiesbaden), Bürgel, Frankfurt: ebenda S. 152; IX. Ber., S. 67 f.; Volk und Scholle I, 1922, S. 12; Germania VI, 1922, S. 68 f., F. Gündel.

Hanau und Kesselstadt: Wolff, Die südliche Wetterau, S. 57, 59 (Pfahlreste); IX. Ber., S. 66 f., nach Wolff aus dem Ende des I. Jahrh.

Groß-Krotzenburg: Wolff a. o., S. 51; O. R. L. 23, S. 10 (Pfahlreste). 6 Stropfeiler. (Bei Marköbel über die Kinzig, O. R. L. 22, S. 22).

Seligenstadt? O. R. L. 32, S. 3 f., Taf. I (karolingisch oder mittelalterlich?). Oberhalb Groß-Krotzenburg bis Miltenberg, wo der Main die „nasse Grenze“ bildete, scheinen Brücken zu fehlen.

Die zahlreichen Brücken zwischen Mainz und Groß-Krotzenburg verdanken ihre Entstehung in erster Linie natürlich militärischen Zwecken aus der Zeit der Okkupation, um die Kastellorte und das Straßennetz von Starkenburg und der Wetterau zu verknüpfen. Die bürgerliche Besiedlung an der Südseite des Mains war recht dünn, wie die Wolffsche Karte der Wetterau zeigt, infolge der ausgedehnten dortigen Wälder und Sümpfe (vgl. auch G. Wolff, Arch. f. hess. Gesch. XIII, S. 38 f.). F. Gündel

del hält es für wahrscheinlich, daß sämtliche Mainbrücken unter Trajan auf eine allgemeine Anordnung des Oberkommandos erbaut wurden (Germania VI, 1922, S. 77).

d) Über die Mosel:

Coblenz-Lützel (10 Pfeiler, Pfähle in Coblenz und Wiesbaden): Bonn. Jahrb. 42, S. 1 f.; W. Z. XVII, S. 236 f., 251 f., 269 f., R. Bodewig; Z. f. Heimatkunde von Coblenz I, 1920, S. 13; Deutschlands Städtebau, Coblenz 1922, S. 7, A. Günther. Nach Bodewig unter Aurelian angelegt, jedenfalls aber im III. Jahrh.

Trier. a) Die jetzige Steinbrücke, aus späterer römischer Zeit: Röm.-Germ. Korr.-Bl. VII, 1914, S. 14 f., L. Ganter; E. Krüger, Die Trierer Römerbauten 1909, S. 12. Steinpfeiler mit Holzoberbau. Von

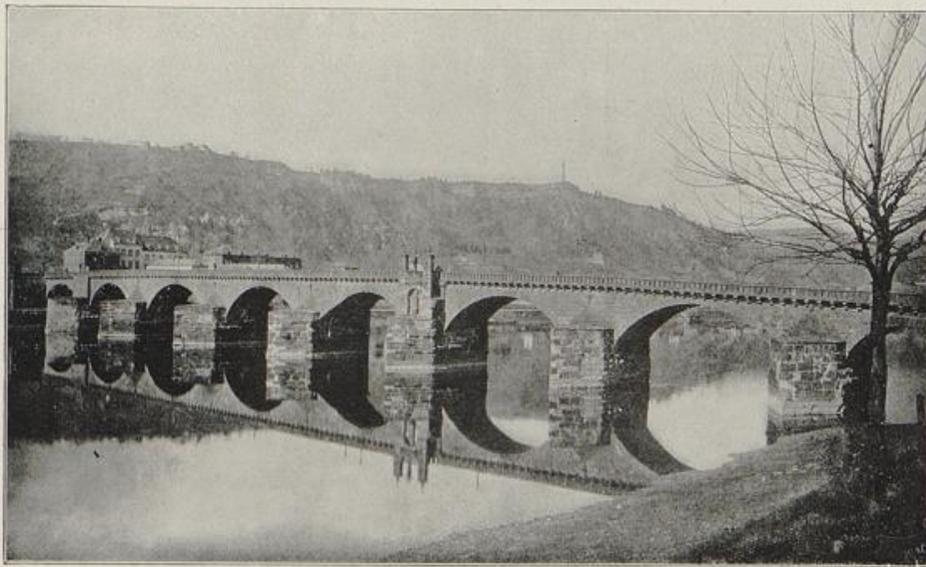


Abb. 56. Brücke bei Trier.

der heutigen Brücke nur 5 Pfeiler römisch, die Bögen später. b) Die ältere Holzbrücke, unmittelbar unterhalb der Steinbrücke mit etwas anderer Richtung: S. Löscheke, Trierer Volksfreund 1921, Nr. 201, Bonn. Jahrb. 127, S. 330 f. **Abb. 56.**

Ich kann dieses Kapitel über Römerstraßen nicht schließen, ohne — wie schon so oft — noch einmal einen Appell an die Wissenschaft und Öffentlichkeit zu richten, der Straßenforschung mehr Interesse als bisher zuzuwenden. Wie wir gesehen haben, bildet sie nicht nur die wichtigste Grundlage für die gesamte Besiedelungsgeschichte eines Landes, sondern sie läßt auch die allmählichen Etappen militärischer Okkupation und friedlicher Kolonisation sicherer erkennen, als es die