

Non fingendum aut excogitandum,
sed inveniendum

Heerstrassen.

In der Geschichte der rheinisch-westfälischen Landstrassen (die freilich noch erst zu schreiben ist) lassen sich vier Hauptperioden deutlich unterscheiden. Die jüngste beginnt mit dem Anfang unseres Jahrhunderts, und begreift den Bau unserer jetzigen Kunststrassen (macadamisirten Chausseen) in sich. Diese sind bekanntlich in der Mehrzahl ganz oder theilweise auf früher schon vorhandene Wege gelegt, sowie auch viele dieser älteren Wege, ohne kunstmässig erneuert zu werden, noch im Gebrauch geblieben und gleich jenen den Namen „alte Cölner, Frankfurter, Leipziger Strasse etc.“ führen. Es sind dies die Strassen der vorletzten oder dritten Periode. Untersucht man nun die Letzteren näher, so finden sich an ihnen so viele Spuren noch älterer Anlagen vor, dass kein Zweifel bleiben kann, diese Strassen seien durch spätere Veränderungen aus noch früher vorhandenen wirklichen Kunststrassen entstanden. Manchmal sind diese noch älteren Anlagen, ohne zur Benutzung künstlich verändert worden zu sein, liegen geblieben, und man nimmt dann noch deutlicher wahr, dass es kunstgemäss angelegte Strassen sind, die sich jedoch in einem, durch Jahrhunderte langen Gebrauch herbeigeführten Zustande einer stark vorgeschrittenen Zerstörung befinden. Sie lassen sich als die Strassen der zweiten Periode bezeichnen. Es gibt aber auch grössere oder kleinere Strecken, wo diese alten Kunststrassen nicht in späteren Gebrauch genommen, und daher fast unverändert geblieben sind, und in solchen Fällen lässt sich die Construction derselben sehr deutlich erkennen. Es sind dies die Strassen der ersten Periode, deren Ueberreste sich durch alle folgenden Perioden hindurchziehen, bald durch den langen Gebrauch, wie in der zweiten Periode, bald durch künstliche Nachhülfe, wie in der dritten und vierten, mehr oder minder verändert und in nicht seltenen Fällen ihrer ursprünglichen Kennzeichen

gänzlich beraubt. Ich habe diese ältesten Kunststrassen in meinen früheren Berichten bereits als die Strassen des römischen Alterthums erörtert, und werde in dem vorliegenden Berichte diesen Erörterungen eine weitere Ausdehnung zu geben versuchen.

Die Fälle, wo die Kunststrassen des Alterthums, d. h. wo der Strassendamm mit seinen beiden Seitenwällen, noch wohl-erhalten ist, sind im Ganzen selten: nur dadurch, dass ich den Spuren Schritt vor Schritt gefolgt bin, ist es mir gelungen, solche Stellen anzutreffen, an denen durch irgend einen glücklichen Zufall eine fast vollständige Erhaltung zu erkennen war. Die 18 Durchschnittsprofile, welche ich von solchen Puncten aufgenom-men, lassen aus der Gestalt und Grösse der drei Dämme auf die ursprüngliche Beschaffenheit der römischen Heerstrassen mit Sicherheit schliessen. Dass die Construction derselben, wie ich sie in früheren Berichten näher erörtert, den Alterthumsforschern vor meinen Untersuchungen völlig entgangen, kann seinen Grund nur in dem Mangel an hinreichend eingehenden Nachforschungen haben, und eben dieser Mangel dürfte auch zur Folge haben, dass es noch eine Zeit lang anstehen wird, bevor diese Construc-tion zur allgemeinen Anerkennung wird gelangen können. Zwar hat man schon früher in verschiedenen Gegenden den einen oder andern Seitenwall neben dem Hauptdamm angetroffen, ohne jedoch über die besagte Construction zur Klarheit gekommen zu sein, und es muss daher wiederholt eine viel eingehendere Untersuchung der Römerstrassen, als sie bis jetzt stattgefunden, empfohlen werden, um die nicht mehr zu läugnende Thatsache des Vor-kommens der beiden Seitenwälle an den römischen Heerstrassen endlich zur allgemeinen Ueberzeugung zu bringen.

Auch über die innere Structur und das Material der Römer-strassen sind unsre Kenntnisse aus dem oben angegebenen Grunde noch immer sehr mangelhaft. General v. Müffling und Oberst-lieutenant Schmidt haben es richtig erkannt, dass die römischen Heerstrassen der rechten Rheinseite in Rheinland und Westfalen aus mit Holzwerk befestigten Erddämmen bestanden haben. Von dem über dem Erdboden befindlichen Holzwerk konnte sich nichts bis auf unsre Tage erhalten; dagegen ist dasselbe in Sumpf- und Moorboden wiederholt angetroffen worden. Schmidt erwähnt

äusserdem einige östlich von Dolberg auf dem rechten Lippeufer gelegenen Strassenfragmente, die aus einer doppelten Kieslage bestanden und den Namen „Heidenstrasse“ und „Steinstrasse“ führten. Ich habe die auf dem rechten Lippeufer vom Rheine aus ziehende Römerstrasse bis jetzt nur bis nach Hamm untersucht, kann daher über die von Schmidt angeführte Strecke von Hamm aufwärts nicht urtheilen, bin aber auch noch nicht von dem römischen Ursprunge jenes Steinpflasters in allen seinen Theilen überzeugt¹⁾. In Neuwied und bei Heddesdorf sind vor längerer Zeit Reste eines römischen Strassenpflasters in der Richtung von Süden nach Norden aufgefunden worden, und ich habe selbst die von einer solchen Strasse bei Heddesdorf ausgegrabenen Steine, die aus Wacken und Tuff bestanden, vor einigen Jahren in langen Haufen im Felde liegen sehen; die Strasse hatte die Richtung von Westen nach Osten. Da in Heddesdorf und Neuwied römische Ansiedlungen bestanden haben, so kann das Vorkommen römischen Steinpflasters daselbst nicht auffallen, ohne jedoch im Mindesten das Vorhandensein einer vom Rheine aus nach Norden führenden, aus Stein gebauten römischen Heerstrasse zu begründen. Eine römische Strasse ist allerdings aus ihren Ueberresten, die aber sämmtlich aus blossen Erddämmen bestehn, deutlich erkennbar, und ich habe sie im verflossenen Jahre auf 32 Meilen nordwärts verfolgt, ohne jedoch in der ganzen Strecke von Heddesdorf an eine Spur von Steinmaterial angetroffen zu haben. Hiernach muss ich die Anwendung dieses Materials beim Bau der Römerstrassen auf der rechten Rheinseite der Provinz Rheinpreussen und in Westfalen als bis jetzt nicht erwiesen ansehen, und wird in etwa vorkommenden Fällen jedesmal der specielle Nachweis des römischen Ursprunges einer in diesen Gegenden aufgefundenen, in Stein gebauten alten Strasse zu führen sein. Dagegen habe ich gefunden, dass da, wo eine Römerstrasse an einer steilen Felswand, gewöhnlich im Zickzack durch die Felsen gebrochen, hinauf führt, dieselbe mit 0,3—0,5 m. grossen polygonischen Steinen deren Zwischenräume durch kleinere Steine ausgefüllt waren gepflastert war. Die Strassen bestanden in solchen Fällen nicht

¹⁾ Ich habe seitdem diese Strasse von Dolberg bis in das Lipper Bruch bei Lipprode untersucht; die Ergebnisse bleiben späterer Mittheilung vorbehalten.

mehr aus Dämmen, die bei dem abschüssigen Terrain durch das Wasser bald weggespült worden wären, und auch an und für sich nicht nöthig waren; die Dämme treten aber sogleich wieder auf, sobald die Strassen auf ein weniger abschüssiges Terrain gelangt sind. Ich habe schon vor mehr als dreissig Jahren solche, aus Steinplatten ausgeführte Strassenpflaster auch bei römischen Strassen in Elsass-Lothringen da, wo sie steile Anhöhen ersteigen, nachgewiesen. Der Oberstl. Schmidt hat damals mit grosser Entschiedenheit behauptet, das Strassenpflaster am Odilienberge bei Strassburg könne darum nicht römisch sein, weil es ausserhalb Italiens keine wirklich gepflasterten Römerstrassen gebe. Gegenwärtig ist die römische Strassenkunde in den verschiedenen Gegenden am Rhein wenigstens so weit vorgeschritten, dass es der Widerlegung einer solchen Behauptung nicht mehr bedarf.

Es scheint mir nicht zweifelhaft, dass die römischen Militärstrassen in allen Provinzen des römischen Reiches diesseits der Alpen im Allgemeinen ein und dieselbe Construction besessen haben, was jedoch in den verschiedenen Ländern nur durch eine ausgedehntere und detaillirtere Untersuchung, als sie bis jetzt stattgefunden, erhärtet werden kann. Es ist mir sogar wahrscheinlich, dass es auch in Italien, namentlich in dem nördlichen Theile, im Alterthume viele Heerstrassen gab, welche, wie bei uns, nicht bloss die dammartige Anlage, sondern auch die beiden Seitenwälle besassen. Mein Aufenthalt in Italien war leider zu kurz, um hierüber Untersuchungen anstellen zu können; ich konnte nur die Strassen in und um Rom, namentlich die Via Appia, die ich bis zum 7. Meilensteine verfolgt habe, näher kennen lernen, und muss mich darauf beschränken, aus meiner geringen Belesenheit in den alten Schriftstellern anzuführen, dass die Seitenwälle im Alterthume den Namen „*limites viae*“ geführt zu haben scheinen, was zu prüfen den Philologen überlassen bleiben muss. Ich füge nur noch hinzu, dass es eine Zeit gab, wo die Archäologen, denen die Appische und ähnliche Strassen in Italien aus eigener Anschauung bekannt waren, in dem Glauben verharren, es müssten alle Römerstrassen dieselbe Bauart gleich jenen besessen haben, bis die Localuntersuchungen in den Provinzen sie eines Andern belehrten; ganz in gleicher Weise gibt es jetzt Alterthumsforscher, die sich von der Meinung nicht

lossagen können, dass es bei uns nur solche Römerstrassen geben könne, welche die in den römischen Provinzen gewöhnliche massive Bauart aus Stein aufzuweisen haben. Auch diesen Irrthum werden die Localforschungen, wenn sie nur hinreichend eifrig betrieben werden, bald zu verscheuchen geeignet sein. —

Als mit dem Aufhören der Römerherrschaft am Rheine die römischen Militärstrassen ihren Zweck verloren, wurden sie von den Germanen, soweit diese ihrer bedurften, in Gebrauch genommen, mussten jedoch, als das Holzwerk zu schwinden begann, immer mehr verfallen, bis Karl d. Gr. mehre von ihnen zu seinen Feldzügen wiederherstellen liess, und es ist eine eben so überraschende als belehrende Wahrnehmung, wie die carolingischen (und auch die vorcarolingischen) Züge in ihren Anfangspuncten und fernerem Verlaufe mit den Richtungen mehrer der römischen Militärstrassen in dem rechtsrheinischen Theile unsrer Provinz und in Westfalen völlig übereinstimmen. Im späteren Mittelalter, als sich grössere und kleinere Ortschaften zu bilden begannen, wurden unsre Strassen, soweit es ihre Richtungen zuliesse, als Verkehrswege, vorzüglich aber auch als Handelsstrassen benutzt, wozu sie ihre, viele Meilen weit durch die verschiedensten Territorien fordlaufenden graden Richtungen besonders geeignet machten. Bei dem sich stets mehrenden Gebrauche musste der Hauptdamm, nachdem das Holzwerk gänzlich geschwunden war, alsbald in Unstand gerathen, und zuletzt, besonders im aufgeweichten Zustande, zum Fahren ganz unbrauchbar werden. Daher ging das Fuhrwerk durch einen der beiden Seitengräben, deren Sohlenbreite der Wagenspur entsprach. Durch allmäliges Ausfahren des Grabens vertiefte sich derselbe zu einem beiderseits von Wällen begrenzten Hohlwege, während der dritte Wall in der Regel eingeebnet wurde, und in dieser Form haben sich diese Strassen an vielen Orten bis in die neuere Zeit erhalten. In cultivirteren Gegenden verschwanden nach und nach durch den Ackerbau auch die beiden begleitenden Wälle, und es blieben nur noch die zahlreichen Hohlwege übrig, welche diese alten Strassen noch jetzt darbieten, und die sich nicht bloss auf abhängigem Boden, wo sie am tiefsten sind, sondern auch auf ganz horizontalem Terrain vorfinden. Verfolgt man dieselben aufmerksam, so finden sich immer noch Stellen, wo die Reste der Wälle erhalten geblieben,

und die Profile der Letzteren lassen unzweifelhaft erkennen, dass sie nicht etwa durch Auswerfen der Erde aus den Hohlwegen entstanden sein können. Sie besitzen genau die Form der Strassenwälle der ersten Periode, und es gibt Stellen, wo an ein und derselben Seite des Hohlweges der mittlere Hauptdamm und der darauffolgende Seitenwall erhalten, während an der anderen Seite des Hohlweges der andere Seitenwall verschwunden ist, woraus sich klar ergibt, dass von einer Entstehung durch späteres Auswerfen nicht die Rede sein kann. Es gibt aber auch viele dieser Strassen, besonders auf trocken gelegenen Höhen, wo man den mittleren Damm beharrlich beihielt und nicht durch die Seitengräben fuhr, wodurch jener nach den verschiedensten Richtungen durchbrochen und manchmal bis zur Unkenntlichkeit entstellt erscheint, während die Seitenwälle viel deutlicher erhalten geblieben; in den meisten derartigen Fällen aber kann man an den beiderseitigen Grabenspuuren das ehemalige Vorhandensein des mittleren Dammes zwischen den beiden Seitenwällen noch wahrnehmen. In dieser Weise zehrte das ganze Mittelalter, theils durch Anwendung für den Verkehr theils durch Erweiterung des Ackerbaues, an den Strassen des Alterthums, ohne etwas Erhebliches zu deren Erhaltung beizutragen, und es kann uns nicht wundern, dass das einstige Dasein dieser ehemals so ausgedehnten und massenhaften Anlagen jetzt nur mehr durch ein genaues und eingehendes Studium ihrer Ueberreste erkannt werden kann. Erst mit dem 16. Jahrhundert finde ich die ersten landesherrlichen Verordnungen, welche sich auf eine Instandhaltung der Landstrassen beziehen, und man kann sich eine Vorstellung von dem damaligen Zustände derselben machen, wenn man z. B. in einer Verordnung des Herzogs Wilhelm von Jülich-Cleve-Berg v. J. 1554 liest, dass die Landstrassen so weit gehöht werden sollten, dass die Wagenräder wenigstens kniehoch über Wasser blieben. Von diesen Strassen der zweiten Periode, die demnach nichts Anders sind, als die der ersten, nur in einem sehr demolirten Zustande, habe ich nur an solchen Stellen Durchschnittsprofile aufgenommen, an denen sich die drei Wälle aus den hinterlassenen Spuren noch mit Sicherheit erkennen lassen. —

Während im Mittelalter, wo das Fuhrwesen noch unbedeutend war, die Personenbeförderung zu Pferde, und der Waaren-

transport fast nur auf Lastthieren geschah, die alten Heerstrassen auch in ihrem zerfahrenen Zustande noch genügen konnten, musste in den späteren Jahrhunderten, wo das Fuhrwesen immer mehr in Aufnahme kam, der mangelhafte Zustand derselben immer fühlbarer werden, und eine lange Reihe von Verordnungen aus dieser Zeit beginnt mit lebhaften Klagen über den jämmerlichen Zustand der Landstrassen. Die Ausbesserungen geschahen noch im 16. Jahrhunderte nur mit Grindt, Steinen, Gehölz, Sand durch die anschliessenden Grundbesitzer, und es dauerte noch ein Jahrhundert, bis umfassende Massregeln Seitens der Landesherrn in Anwendung kamen. Die Kenntniss der Veränderungen, welche die Strassen in dieser dritten Periode erlitten, ist für den Alterthumsforscher in so fern von grösser Wichtigkeit, als trotz der Jahrhunderte lang dauernden Schädigungen und künstlichen Veränderungen sich doch bis den heutigen Tag noch so viele Spuren der ursprünglichen Anlagen erhalten haben, um auf die Beschaffenheit dieser Strassen im Alterthume mit Sicherheit schliessen zu können. Eine solche sehr häufig, besonders in Westfalen, vorkommende Veränderung bestand darin, dass man den mittleren auseinandergetretenen Hauptdamm zum Theil in die Seitengräben warf, und den ganzen Raum zwischen den beiden Seitenwällen ebnete, oder man hat den ganzen mittleren Damm bis auf die Sohle des Grabens ausgehoben und den Boden geebnet, wodurch ein vertiefter breiter Weg zwischen zwei Wällen entstand. In manchen Fällen richtete man auch die Seitenwälle als Fusssteige neben dem mittleren Fahrwege her. Die so hergestellten Wege führen noch immer den Namen „Damm“ oder „Dyk“, obschon sie keineswegs mehr Dämme darstellen. Auch der häufig vorkommende Name „Hochstrasse“ erinnert an die ehemalige Dammanlange. Wo die Strassen Hohlwege bildeten, erweiterte man diese, wodurch der mittlere und der eine Seitenwall von Innen geschmälert wurden. Manchmal begnügte man sich auch damit, den mittleren Fahrdamm, unter Beibehaltung der Seitenwälle, zu ebnen, so dass die Strasse ihr ursprüngliches Ansehen in so ferne behielt, als nur der mittlere Damm breiter und niedriger wurde, als er ursprünglich war. Die Formen, in denen die Strassen gegenwärtig, in Folge der verschiedenen Umänderungen in dieser Periode, vorkommen, sind sehr mannigfaltig; unter den aufgenommenen Profilen befinden sich

32, bei denen die drei Wälle noch sehr deutlich wahrzunehmen sind. Die Fälle, wo sich nur ein oder zwei Wälle erkennen lassen, kommen noch viel häufiger vor, wie bereits in früheren Berichten erörtert ist; gegenwärtig liegen 126 Profile von solchen Strassen vor. Ein Theil der alten Strassendämme wurde auch in den späteren Jahrhunderten als Landwehren angesehen und verwendet, und führt in Folge dessen noch jetzt diesen Namen. Zuweilen hat man die Dämme zu letzterem Zwecke verändert und theilweise geebnet, in andern Fällen sind sie noch gut erhalten geblieben. Manchmal findet man sie auch zur localen Vertheiligung, ganz in derselben Art wie die Landwehrwälle, unter Herichtung einer Brustwehr mit Wallweg, umgewandelt. — Ich komme nun zu einigen Fällen von Strassenverbesserungen dieser Periode, welche für den Forscher der Römerstrassen eine ganz besondere Beachtung verdienen. Da die römischen Strassen sich stets auf den Höhen hielten, und kein höheres Terrain neben sich duldeten, so kommt es öfters vor, dass sie auf einem wellenförmig auf- und absteigenden Boden häufige und mitunter starke Steigungen machen mussten; in solchen Fällen hat man in der späteren Zeit jedesmal die alte Strasse verlassen und an den sanfteren Abhängen eine neue Strasse angelegt; geht man von dieser einige hundert Schritte seitwärts auf die Höhe, so findet man häufig die älteste Strasse in ihrem mittelalterlichen Zustande wieder vor. Manchmal läuft auch die spätere Strasse, wo sich ein Thal in der Nähe befindet, durch die Sohle dieses Thales, während die Römerstrasse auf der Höhe bleibt. Auch in vielen Fällen, wo sich die Strassen der zweiten Periode in einem zu sehr demolirten Zustande befanden, zog man es vor, einige Schritt neben denselben eine neue Strasse zu legen, so dass man auf längere Strecken zwei Strassen neben einander herlaufen sieht. Ebenso ging man da, wo eine Römerstrasse in die Nähe einer Ortschaft führte, von derselben ab und legte eine neue durch die Ortschaft führende Strasse an, die dann später wieder auf die alte Heerstrasse zurückkam, wodurch öfters Umwege bewirkt wurden. Ferner kommen Fälle vor, wo die Römerstrasse, um stets die Höhe innehalten zu können, von der graden Richtung abweichen und grössere Umwege machen musste. Da den späteren Verkehrsstrassen die militärischen Rücksichten, welche der Anlage der römischen Heerstrassen zu Grunde lagen,

fremd waren, so bog man auch in diesen Fällen von den Letzteren ab und legte neue Strassen in graden Richtungen an, die dann später wieder auf die alte Strasse zurückkamen. Auch legte man zuweilen neue Strassen zur Verbindung zweier Römerstrassen an, wo es ihre Richtungen zur Verwendung als Handelsstrassen erforderten. Bei diesen in den letzten Jahrhunderten angelegten Strassen, die auch „alte Strassen“ genannt werden, wird sich der Alterthumsforscher vor einer Verwechselung mit den alten Römerstrassen zu hüten haben, um so mehr, als dieselben öfters da deutlich zu erkennen sind, wo die ältesten Strassen bereits verschwunden, und man sich daher leicht auf einer Römerstrasse zu befinden glaubt, während es die spätere alte Landstrasse ist, deren abweichende Richtungen von der Römerstrasse bald einen Umweg, um sie durch bewohnte Orte zu führen, bald eine Abkürzung bewirken, wo die Römerstrasse des Terrains wegen einen Umweg machen musste. Der badische Alterthumsforscher J. Vetter und der durch seine archäologische Karte rühmlich bekannte württembergische Finanzrath E. v. Paulus führen in ihrer Beschreibung der Römerstrassen in Baden und Württemberg eine Reihe sogenannter „Nebenwege“ an, und der Erstere sagt, dass diese Wege nur einige Schritte von der Hauptstrasse entfernt liegen, sich von dieser durch eine kunstlosere Anlage und eine weit geringere Breite (4—10 F.) unterscheiden; „sie liegen etwas tiefer, was namentlich in Gebirgen der Fall ist, wo, wenn die Heerstrasse auf der Höhe bleibt, diese Wege tiefer und längs des Abhanges oder auch durch ein mit jener parallel laufendes Thal hingehn, und sehr oft (?) in die Felsen eingehauen wurden. Und diese Nebenwege sind es vorzugsweise, welche später als Verkehrs- und Handelsstrassen dienten, nicht aber die, wenn gleich besser gebauten und breiteren Heerstrassen, welche verlassen und verödet neben jenen her liefen. Die Nebenwege, wenn gleich immer in der Nähe der Heerstrassen, hielten doch nicht immer die grade Richtung ein, wichen vielmehr öfters davon ab, um einzelne längs der Strasse gelegenen Orte mit einander zu verbinden; deswegen waren diese Wege durchweg länger, als die Strassen.“¹⁾ Man sieht hier eine ziemlich genaue Beschreibung der Landstrassen

¹⁾ J. Vetter, über das römische Ansiedlungs- und Befestigungswesen in Deutschland. Karlsruhe 1868.

des vorigen Jahrhunderts, wie wir sie oben bereits für unsre Gegenden gegeben haben. Auch der von Vetter angeführte Fall, dass diese Wege manchmal durch Felsen gebrochen sind, kommt bei uns vor, wie z. B. die über Gladbach und Anhausen, nördlich von Neuwied, führende Strasse zeigt: während die Römerstrasse unter dem Namen „Heidenweg“ den steilen Berghang hinter Gladbach grade hinaufzieht, ist die Strasse des vorigen Jahrhunderts an dem östlichen Abang durch Felsen gebrochen, und die jetzige Chaussee zieht sich in vielfachen Krümmungen um den westlichen Abhang herum. Paulus gibt an, dass diese Wege, welche er „Botenwege“ nennt, nur da angelegt seien, wo die Hauptstrassen Umwege zu machen gezwungen waren, um in schnurgerader Richtung von einem Hauptort zum andern zu gelangen. Nach Vetter machen diese Strassen also Umwege, und nach Paulus bewirken sie Abkürzungen; wie ich oben gezeigt, thun sie bei uns bald das Eine, bald das Andere, je nachdem es ihr jedesmaliger Zweck erheischte, und characterisiren sich nicht nur hierdurch, sondern auch durch ihre Bauart und geringen Dimensionen als spätere Anlagen.

Gleichwie sich die Ueberreste der ursprünglichen römischen Strassenanlagen durch die zweite und dritte Periode unverkennbar hindurchziehen, so finden wir sie auch noch in der letzten, nämlich bei unsern jetzigen Chausseen da, wo diese auf ältere Strassen gelegt sind, vor. Hier kommen zuweilen sowohl die beiden Seitenwälle als auch der Hauptdamm, bald allein, bald mit Resten der Seitenwälle vor, je nachdem die Chausseeanlage an einzelnen Stellen von der ursprünglichen Strasse abweicht, und diese mehr oder minder gut erhalten neben derselben liegen geblieben ist. Paulus macht daher mit Recht darauf aufmerksam, dass viele der noch im Gebrauche gebliebenen Strassen auf Römerstrassen gelegt sind, und es nicht genügt, die Reste von längst aufgegebenen Strassen zu erforschen, sondern die Untersuchungen auch auf die gegenwärtigen Landstrassen auszudehnen sind. Da die schon so viele Jahrhunderte andauernden Veränderungen und Zerstörungen der Strassenreste noch täglich immer weiter fortschreiten, so werde ich die noch vorhandenen Ueberreste, von welchen bis jetzt im Ganzen 188 Profilaufnahmen erfolgt sind, auch bei den noch fernerhin zu entdeckenden Strassenzügen zu fixiren suchen, um die

beschriebene Construction derselben in möglichst weiter Ausdehnung zu constatiren ¹⁾).

Da alle Römerstrassen der rechten Rheinseite in Rheinland und Westfalen nur zu militärischen Zwecken dienten, und hier nicht, wie in den römischen Provinzen, auch Verkehrsstrassen angelegt waren; so konnte dies auf ihre Lage, namentlich in Gebirgsgegenden, nicht ohne Einfluss bleiben, und in der That lässt sich, wie schon in früheren Berichten erörtert, allenthalben auf das deutlichste beobachten, wie diese Strassen stets nicht bloss über die Höhen ziehen, sondern auch hier nirgends, ausser wo sie die Thäler überschreiten, von dem angrenzenden Boden irgendwie überhöht werden. Man kann solche Strassen nicht ohne Bewunderung viele Meilen weit, im Ganzen in graden Richtungen, über die Gebirge verfolgen, und gewinnt durch jene Beobachtung zur Erkennung ihres Ursprunges ein sicheres Mittel, das in andern Gegenden, wo die Strassen auch zum Verkehre dienten und keine so strenge Rücksicht auf ihre Lage genommen zu werden brauchte, meistens fehlt.

Was endlich die Richtungen der römischen Militärstrassen betrifft, so habe ich bereits in früheren Berichten darauf hingewiesen, dass sie fast sämmtlich am Rheine ihren Anfang nehmen, und zwar in der Nähe der dort gelegenen römischen Befestigungen und Ansiedlungen, dass hier in der Regel zwei und mehrere Strassen von verschiedenen Puncten des Flusses in geringen Entfernungen von einander beginnen, und nach kürzerem oder längerem Laufe zu einer einzigen Strasse sich vereinigen, die sich dann bei ihrem weiteren Verlaufe nicht mehr in andere Strassen theilt; und ferner, dass sich wahrscheinlich diese Strassenlinien auch auf das linke Rheinufer fortsetzen, um nach dem Innern der ehemals römisch-gallischen Provinz weiter zu führen. Alle diese Puncte haben bei den fortgesetzten Untersuchungen in den neu entdeckten Strassenzügen ihre Bestätigung gefunden, und namentlich ist die letztere Wahrscheinlichkeit durch eine erweiterte Untersuchung der Strassen des linken Rheinufers zur Gewissheit geworden. Bei den römischen Strassen des linken Rheinufers findet sich

¹⁾ Sehr nützlich für die Feststellung der römischen Strassenzüge in Deutschland würde eine Zusammenstellung aller derjenigen Urkundentheile sein, in welchen alte Strassen nachhaft gemacht werden, was am füglichsten durch die Archivvorstände geschehen könnte.

nämlich die sehr beachtenswerthe Eigenthümlichkeit, dass sie, sobald sie in die Nähe des Flusses kommen, sich in zwei oder mehrere Arme theilen; diese Arme überschreiten einzeln in geringen Entfernungen von einander den Strom, und gehen dann auf dem rechten Ufer, in der Regel ebenfalls nach kurzem Laufe, wie oben bemerkt, wieder in eine einzige Strasse zusammen. Diese Eigenthümlichkeit hat offenbar ihren Grund, wie schon früher berührt, darin, dass an den betreffenden Stellen keine Brücken vorhanden waren und daher das Uebersetzen in Schalden geschehen musste; durch die Theilung konnte die Ueberfahrt an mehreren Puncten zu gleicher Zeit geschehen, wodurch eine wesentliche Beschleunigung des Marsches bewirkt wurde. Nur bei Cöln laufen von der linken Rheinseite her sämmtliche Strassen in der Stadt zusammen, und ebenso gehen auf der andern Rheinseite die Strassen von ein und demselben Puncte zu Deutz wieder aus; hier war auch bekanntlich im Alterthume eine stehende Brücke vorhanden.

Die bereits früher gegebene Eintheilung der römischen Militärstrassen in Haupt- Seiten- und Verbindungsstrassen hat sich gleichfalls durch die neu aufgefundenen Strassenlinien bestätigt. Es sind gegenwärtig im Ganzen 320 Meilen Strassenzüge bestimmt worden, und unter diesen befinden sich sechs, von denen (allerdings nur mit Wahrscheinlichkeit, da sie noch nicht bis zu ihrem Ende verfolgt sind) angenommen werden darf, dass sie Hauptstrassen gewesen sind; zwei derselben führen von der Nordsee, vier vom Rheine her.

Die erste Hauptstrasse kömmt von der Nordsee bei Emden und läuft der Ems entlang; sie ist bis jetzt auf der linken Seite des Flusses von Rheine bis nach Rheda hinauf verfolgt worden.

Die zweite Hauptstrasse kömmt von der Nordsee bei Leyden und läuft dem Rhein entlang; sie ist von der holländischen Grenze bei Elten, mit einigen Unterbrechungen, bis oberhalb Neuwied untersucht worden.

Die dritte Hauptstrasse beginnt am alten Rheine bei Hauberg, und läuft über Elten, s'Heernberg. Anholt, der Yssel entlang, an Dingden und Ringenberg vorbei, über Schermbeck, dann zwischen Gahlen und Dorsten über die Lippe, und von hier, wo sie nur streckenweise untersucht ist, wahrscheinlich über Kirchhellen, Buer und Castrop nach Unna, Werl, Soest und Paderborn bis zur Weser.

Die vierte Hauptstrasse beginnt am Rheine bei Xanten und führt über Bocholt, Oeding, Vreden, Ahaus, Nienborg und Ochtrup nach der Ems bei Rheine, wo sie wahrscheinlich den Fluss überschritt, um nach dem Osning zu ziehen.

Die fünfte Hauptstrasse beginnt in geringer Entfernung von der vorigen ebenfalls am Rheine bei Xanten, und läuft an Wesel vorbei über Brünen und Borken nach Coesfeld und Münster dann bis an die Ems bei Telgte, wo sie wahrscheinlich den Fluss überschritt, um gleichfalls nach dem Osning zu ziehen.

Die sechste Hauptstrasse beginnt am Rheine bei Neuwied, und zieht in nördlicher Richtung über Heddesdorf und Niederbiber nach Melsbach und Rengsdorf, von da weiter in grader Richtung westlich an Altenkirchen vorbei über Leuscheid nach der Sieg, die sie in der Nähe von Schladern überschreitet. Dann zieht sie über Waldbrohl und Denkingen, westlich an Neustadt vorbei, nach Meinertzhagen, und an Lüdenscheid vorbei nach der Ruhr, die sie östlich von Altena überschreitet. Hierauf läuft sie, wie bisher immer in grader nördlicher Richtung, über Iserlohn, Unna, Camen, Werne nach Münster, von wo sie über Greven bis Saerbeck verfolgt worden ist.

Die Strasse Nr. I hat, wie es scheint, die Operationslinie von der Nordsee aus, der Ems entlang, nach dem Osninggebirge hin gebildet, während die Strasse Nr. II zur Verbindung des Niederrhein mit dem Oberrhein und auch theilweise zur Sicherung der Rheinschifffahrt diente. Die Strassen Nr. III—VI waren die Operationslinien vom Rheine aus nach dem Innern Deutschlands, und zwar von den drei Hauptpunkten, — der ehemaligen batavischen Insel, dem Hauptquartier bei Xanten, und dem Becken von Neuwied —. Alle die zahlreichen übrigen Strassen, mit Ausnahme einiger Verbindungswege, sind bloss Seitenstrassen, und laufen von den römischen Stationen des linken Rheinufers in die genannten Hauptstrassen ein. Ein besonderes Interesse gewährt die vom Rheine bei Xanten dem rechten Lippenufer entlang führende Militärstrasse, in so fern dieselbe nach dem so viel gesuchten Castelle Alisoging. Ihre Ueberreste laufen vom Rheine bei Bislich über Schloss Dirsfurth nördlich um Wesel nach der Wesel-Schermbecker Chaussee, mit der die Strasse streckenweise zusammengeht bis in die Nähe von Schermbeck, wo sie rechts nach der Lippe ablenkt, und dieser

entlang an Dorsten vorbei bis Haltern führte. Die Fortsetzung von Haltern ist durch den Oberstl. Schmidt über Hullern und Olfen untersucht worden, und ich habe bei meinen Untersuchungen die Schmidt'schen Angaben bis Olfen bestätigt gefunden. Von hier an hat Schmidt die Richtung der Strasse verloren, indem er, wie er selbst richtig vermuthet, sie zu weit südlich, über Cappenberg, gesucht hat. Es ist mir gelungen, die Strassenrichtung von Olfen über Selm bis nach Werne wieder aufzufinden. Dr. Hülsenbeck glaubt das Dasein der von Schmidt von Haltern über Olfen gefundenen Strasse bezweifeln zu müssen, weil er selbst die Strasse von Haltern aus viel südlicher über Vinnum und Lünen gefunden hat.) Ich habe bereits in der Jenaer Literaturzeitung (1874, Nr. 27) die Vermuthung ausgesprochen, dass in dieser Strecke wahrscheinlich zwei Strassen vorhanden gewesen, was sich durch die spätern Untersuchungen vollkommen bestätigt hat. Die von Hülsenbeck der Lippe entlang von Haltern über Westrup und Antrup, Lehmhegge und Vinnum beschriebene Strasse ist eben so deutlich vorhanden, wie die von Schmidt über Hullern und Olfen gefundene Strasse. Dagegen hat H. östlich von Vinnum die Spuren verloren, und ist auf die Landwehr von Bork gerathen, die er für die Strasse hielt, und bis zu dem vermeintlichen Castelle Aliso auf dem Heikenberge ziehen lässt, während die Strasse von Vinnum ihren bisherigen Lauf der Lippe entlang, links am Heikenberge vorbei, nach Lünen fortsetzt. Von Lünen folgte sie der jetzigen Chaussee nach Werne. Der Grund, aus welchem die Strasse zwischen Haltern und Werne doppelt geführt wurde, ist der, dass in dieser Strecke die Lippe einen starken Bogen nach Süden macht. Da nun die Strasse den doppelten Zweck hatte, sowohl die freie Schifffahrt auf der Lippe zu sichern, und sich daher möglichst nahe dem Flusse halten musste, als auch die kürzeste Marschlinie zwischen Castra vetera und Aliso herzustellen; so theilte sich dieselbe bei Haltern in zwei Arme, von denen der eine in einem Umwege dem gebogenen Laufe des Flusses folgte, während der andere in der Sehne des Bogens ging, und dadurch beiden Zwecken genügt wurde. Von Werne habe ich, ebenso wie Schmidt, die Strasse

¹⁾ Das römische Castell Aliso an der Lippe v. Dr. Hülsenbeck. Paderborn 1873.

bis Hamm aufgefunden und in die Karte eingezeichnet. Eine genaue Untersuchung des ferneren Verlaufes die Lippe aufwärts verspricht nach verschiedenen Richtungen wichtige Aufschlüsse zu gewähren.

Wie nothwendig und wichtig die Erforschung der hinterlassenen Spuren der römischen Heerstrassen in dem rechtsrheinischen Theile der Rheinprovinz und in Westfalen für die Aufklärung der wichtigsten Ereignisse in unsrer ältesten vaterländischen Geschichte ist, habe ich seit einer Reihe von Jahren wiederholt darzuthun, und zugleich zu einer allgemeineren Theilnahme an diesen Forschungen, freilich ohne sonderlichen Erfolg, anzuregen gesucht. Es muss daher als ein Fortschritt betrachtet werden, dass nunmehr auch von dem Gesamtvereine der Alterthumsforscher Deutschlands in der Sitzung vom 7. October v. J. zu Detmold ausgesprochen worden ist, dass eine Gewissheit über die Lage des Castells Aliso und den Ort der Varianischen Niederlage zum Theil nur von sicherer Ermittelung der römischen Strassenzüge zwischen Rhein und Weser zu erwarten sei. Wenn aber die Versammlung sich ferner dahin ausgesprochen, dass das Castell Aliso nur an einer Stelle gelegen haben kann, die durch eine „massive Strasse“ mit dem Rheine verbunden war, und unter dieser „massiven Strasse“ ein Steinbau verstanden wird, so kann ich nur anführen, dass zwischen dem Rheine bei Xanten und Hamm von Schmidt, Hülsenbeck und mir durchaus keine Spuren einer solchen Steinstrasse bis jetzt aufgefunden sind.

Düsseldorf, im Januar 1876.

Schanzen.

Wenn es keine anderen Merkmale zur Beurtheilung des Ursprunges der alten Heerstrassen gäbe, als die zahlreichen an ihnen vorkommenden Schanzen; so würden diese allein schon hinreichen, für die Herleitung dieser Wege aus dem Alterthume genügende Anhaltspuncte zu gewähren.

Die Schanzen, von denen die alten Heerwege begleitet sind, zerfallen in zwei Klassen, nämlich Warten und Lager.