

beständigen Besorger der Strassen- und Wasserbauten des Reichs ernannt worden war. Zu den grossen Strassenanlagen, die unter diesem thätigen und einsichtsvollen Manne in Gallien ausgeführt wurden, gehört unter anderm für die Rheingegenden die lange Strassenlinie, welche von Mailand aus durch das Thal von Aosta über den grossen Bernhard über Martinach, Avenches, Solothurn, Augst und auf dem linken Rheinufer hinab bis zur Nordsee führte.

Unter den Kaisern nach Augustus haben sich besonders Vespasianus, Trajanus, Hadrianus, Antoninus Pius, M. Aurelius, Sept. Severus, Constantinus der Grosse und andere durch Anlegung neuer und Ausbesserung schon vorhandener Strassen ausgezeichnet.

Ogleich die Ueberreste von römischen Militairstrassen, welche sich in den Rheingegenden befinden, in ihrer Anlage und Ausführung nicht den hohen Grad von Pracht und Luxus zeigen, wie z. B. die Appische und Flaminische Strasse in Italien; so sind sie doch geeignet, theils durch ihre grosse Anzahl und Ausdehnung, theils durch ihre geschickten Richtungen und durch die Festigkeit ihrer Bauart, uns mehr als alle andern Ueberreste des römischen Alterthums ein Bild von der Grösse und dem Character dieses Volks zu verschaffen.

II. Speciellere Angaben.

1) Zwei Arten von Römerstrassen.

Die Römer theilten ihre Strassen: a) in Consular- oder Militairstrassen, und b) in Vicinalstrassen.

Zu den ersteren — den eigentlichen Staatsstrassen — gehörten die grossen Strassenlinien, welche ursprünglich von Rom — von der goldenen Meilensäule — ausgehend, am Meere, an grossen Flüssen, in grossen Orten, oder in andern Hauptstrassen endeten, deren Erbauung und Unterhaltung auf kaiserlichen Befehl durch angestellte Beamte geschah, und welche sich gewöhnlich durch ihre Richtung, durch ihre

grössern Dimensionen und festere Bauart von den letztern unterschieden. Diese — die Vicinalstrassen — waren Verbindungswege, welche die Landeseinwohner zu ihrem Gebrauch anlegten, und wurden nur in den Fällen zu den öffentlichen Strassen gerechnet, wenn sie Militairstrassen mit einander verbanden. Dass die kaiserlichen Strassenaufseher den Provinzialen nur solche Wege anzulegen erlaubten, welche die militairischen Rücksichten nicht compromittirten, liegt in der Natur der Sache.

2) Mit welchen Mitteln die Militairstrassen erbaut und unterhalten wurden.

Diejenigen, welche den Bau leiteten und den technischen Theil desselben besorgten, wurden aus dem Staatsschatze bezahlt. Dahin gehören: Die Ingenieure, welche die Richtung der Strasse bestimmten, Architekten, welche den Bau derselben leiteten, ferner Steinmetzen, Maurer, Zimmerleute und andere Arbeiter, welche den Bau von Brücken und die andern nöthigen Kunstarbeiten ausführten.

Die Hand- und Gespann-Arbeiten geschahen durch die unterjochten Landeseinwohner und durch die Legions-Soldaten³⁾, und verursachten dem Staate, ebenso wie das nöthige Land und Material, keine Kosten.

3) Es ist aus der römischen Geschichte genugsam bekannt, dass die Legionen in Friedenszeiten zum Bau von Militairstrassen, von Festungen, von Kanälen, Wasserleitungen, zum Austrocknen von Sümpfen, zum Anlegen von Weinbergen etc. etc. vielfach gebraucht wurden. Diese Maassregel war weniger durch Oekonomie als durch die Noth herbeigeführt worden, indem eine oft wiederkehrende Erfahrung gezeigt hatte, dass der römische lange Zeit dienende und gut bezahlte Soldat fortwährend beschäftigt werden musste, wenn er nicht Meutereien und Unordnungen anfangen sollte. Auch glaubte der Römer, dass Ruhe den Soldaten verweichliche, während eine ununterbrochene und harte körperliche Arbeit die physischen Kräfte desselben stähle und für den Krieg geschickt mache, daher die häufigen Klagen

Die Unterhaltung geschah vorschriftsmässig durch die Provinzialen unter Aufsicht der kaiserlichen Strassen-Kommissaire. Wenn eine Strasse, oder einzelne Strecken derselben, durch langen Gebrauch oder durch Naturereignisse verdorben worden waren, so wurde das Schadhafte auf kaiserlichen Befehl von neuem gebaut, wie viele noch vorhandene Inschriften auf Milliensteinen diess anzeigen. Letzterem Umstande ist es wohl hauptsächlich zuzuschreiben, dass man auf einer und derselben Strasse Stellen findet, die noch vollkommen gut erhalten, während daran stossende ganz zerstört sind, und zwar an Orten, wo man eine durch die neuere Agricultur herbeigeführte absichtliche Zerstörung der Strassen nicht voraussetzen kann.

3) Ueber die Richtungen, in welchen die römischen Militairstrassen geführt sind.

Die Römer hatten bei ihren Strassenbauten weder mit Entschädigungskosten noch mit dem sogenannten merkantilen Interesse der Civilbehörden und der Landeseinwohner zu kämpfen. Sie wählten zwischen den Orten, die sie miteinander verbinden wollten, die kürzesten Richtungen, führten ihre Strassen auf den Höhen, und hielten so lange es die Hauptrichtung erlaubte, die Wasserscheiden. Thäler wurden möglichst vermieden, und wo sie die Strassen über

der Legions-Soldaten über die fortwährenden harten Arbeiten, die sie ausführen mussten. Oft schrienen sie unter Drohungen: dass sie gelernt hätten das Schwert und nicht die Schaufel zu führen, dass sie mit dem Feinde und nicht mit der Natur kämpfen wollten etc. etc. Oft gingen diese Klagen in Wuth über. So wurde selbst der grosse und von den Soldaten sonst sehr geliebte Kaiser Probus ein Opfer ihrer Wuth, als er ihre Kräfte bei Anlegung von Weinbergen zu sehr in Anspruch genommen hatte. (Flav. Vopisei Probus Imp. Cap. XX. F.)

solche führen mussten, da geschah das Ab- und Aufsteigen nicht in Seitenthälern, sondern auf den zwischen letztern befindlichen Bergabhängen. Sie hatten, indem sie ihren Strassen solche Richtungen gaben, theils militairische, theils ökonomische Zwecke. Die militairischen Vorthelle solcher Strassen, bei deren Richtung die Defiléen möglichst vermieden und die Behauptung der Höhen und der Wasserscheiden gesichert wurden, leuchten ein. In ökonomischer Rücksicht gewannen sie durch solche Richtungen fast immer die kürzesten und bequemsten Linien, ersparten eine Menge kostspieliger Brückenbauten und setzten ihre Strassen weniger der Zerstörung durch die Gewässer und durch die von den Höhen herabgeschwemmte Erde aus. Auch sind die Römerstrassen auf den Höhen, wo sie nicht absichtlich zerstört sind, fast noch durchgängig erhalten, während sich an den Bergabhängen und in den Thälern nur noch selten Ueberreste von ihnen vorfinden.

Wenn man die Richtungen der römischen Militairstrassen näher verfolgt, so findet man, dass sie fast durchgängig mit grosser Umsicht und Kenntniss des Terrains gewählt waren.

4. Ueber den Bau, die Dimensionen, und das Gefälle der römischen Militairstrassen auf dem linken Rheinufer.

a. Bauart.

Alle von dem Verfasser auf dem linken Rheinufer gesehnen römischen Militairstrassen haben eine dammartige Anlage, gewöhnlich aus Lehmerde mit Sand vermischt bestehend, die sich mit Einschluss der Besteinung zuweilen selbst auf ebenem Boden bis 12 Fuss erhebt, und wo dieser Damm zur Ausfüllung der Senkungen des Terrains dient, noch höher ist. An den Stellen, wo diese Strassen in der

jetzigen Terrainoberfläche eingelassen, oder mit ihr gleichhoch zu liegen scheinen, da kann man immer mit Bestimmtheit annehmen, dass sie von aufgeschwemmter Erde bedeckt, oder zerstört worden sind. Diese Erddämme sind gegenwärtig, sei es durch die Länge der Zeit oder durch das ursprüngliche Zusammenrammen der Erde, so fest, dass es Mühe macht, mit der Spitzhau in sie einzudringen.

Wegen dieser Erhöhung werden diese Strassen von den römischen Schriftstellern oft bloss Dämme (aggeres) genannt, und es ist ausdrücklich bemerkt, dass man ihnen diese Gestalt gab, theils um sie bei jedem Witterungswechsel trocken zu erhalten (welchen Zweck sie auch vollkommen erfüllten), theils um eine freiere Aussicht von ihnen zu haben, besonders aber um von einem höhern Standpunkte den andringenden Feind besser bekämpfen zu können und den Soldaten als Wall und Schutzwehr zu dienen.

In diese Erddämme ist die Besteinung eingesetzt, und die einzelnen Lagen derselben mit Kalk und Mörtel in sich und mit einander verbunden. Zu den Besteinungen ist gewöhnlich die Steinart genommen, welche sich in der Nähe vorfindet, und nur in den Fällen, wo die in der Nähe vorkommende Steinart, wie z. B. der Sandstein, für die obern Schichten zu weich war, wurden für letztere härtere Steingattungen, als Basalt, Quarz, Grauwacke, harter Kalkstein und besonders Kies aus grösserer Ferne herbeigeschafft. In Gegenden, wo es keine Bruchsteine giebt, wie am Niederrhein, bestehen diese Strassen bloss aus einem hohen Erddamme, der eine Lage von 2 bis $2\frac{1}{2}$ Fuss hohem und mit Mörtel verbundenem Rheinkiese zur Decke hat.

Die verschiedene Art der Besteinung der römischen Militärstrassen, so weit der Verf. dieselben hat kennen lernen, ist hier nach den Profil-Aufnahmen bemerkt, die er mit der möglichsten Sorgfalt von wohl erhaltenen Stellen solcher Strassen genommen hat.

Das Profil auf Taf. III. Nro. 1 ist bei dem Helenenkreuz auf der Höhe von Bilzingen von der Strasse genommen, welche von Trier auf der rechten Seite der Mosel nach Metz führte. Die Gebirgsformation in der Nähe besteht aus einem harten Kalksteine, der häufig tafelförmig bricht. Die unterste Lage steht horizontal auf festgeschlagener Erde und besteht aus abwechselnd schräg stehenden Kalksteinplatten von 10 bis 12 Zoll Höhe und 3 bis 5 Zoll Dicke, welche in Mörtel gesetzt und mit diesem Material verbunden sind. Auf dieser Lage liegt als zweite eine Schicht von dicht geschlagener Lehmerde ohne Kalkverbindung von 5 bis 6 Zoll Dicke. Beide Lagen sind an den Seiten durch grosse Kalksteinplatten begrenzt. Als dritte Schicht folgt eine 18 Zoll hohe Lage von zerschlagenen Kalksteinen, die mit Mörtel verbunden sind. Auf dieser liegt als vierte und letzte Lage eine Schicht von kleinen Kieseln, ebenfalls mit Mörtel verbunden. Diese Schicht nimmt die ganze obere Breite der Strasse ein, ist an den Seiten gegen 8 und in der Mitte gegen 12 Zoll und mehr dick. — Dasselbe Profil, oder ihm ganz ähnlich, hat der Verf. wiederholt gefunden, wo dieselbe Steinart vorherrschend ist.

Der Durchschnitt auf Taf. III. Nro. 2 ist in dem Kyllthale bei Jünkerath von der Römerstrasse, welche von Trier nach Cöln führte, genommen. Herabgeschwemmte Erde hat die Strasse an dieser Stelle zum Theil bedeckt, so dass nur noch die beiden obern Schichten über die jetzige Erdoberfläche hervorstehen. Das Fundament von 10 Zoll Höhe besteht aus Kalksteinplatten, die auf die breite Seite gelegt und mit Mörtel verbunden sind. Auf diesen liegt eine Schicht Grauwackensteine von 10 bis 11 Zoll Dicke, zwischen denen sich bloss Lehmerde befindet. Hierauf kommt eine Lage von festgeschlagenem Lehm mit Sand vermischte von 6 bis 8 Zoll Dicke. Auf diese folgt eine Lage Kies mit Mörtel verbunden von 9 Zoll Höhe, und zuletzt als Decke klein zer-

geschlagene Grauwackensteine mit Kies untermischt und mit Kalk verbunden. Diese letztere Lage nimmt ebenfalls die ganze Breite der Strasse ein, ist an den Seiten gegen 6 Zoll und in der Mitte 10 bis 11 Zoll hoch.

Das Profil Tafel III. Nro. 3 ist bei dem Dorfe Wispelt (auf der Höhe zwischen dem Alf- und Oesthale) von einer Römerstrasse genommen, die von Trier in die Gegend von Kaisersesch etc. führte. Die Besteinung ruht hier auf einem beinahe 5 Fuss hohen Erddamme. Die unterste horizontalstehende Lage besteht aus behauenen und in Mörtel gesetzten Grauwackensteinen von 10 Zoll Höhe. Die zweite Lage wird durch klein geschlagene und mit Mörtel verbundene Grauwackensteine gebildet und ist 8 Zoll dick. Beide Lagen werden an den Seiten durch Steinplatten begrenzt. Die dritte Lage besteht aus einer Schicht von dicht geschlagener Lehmerde, 6 Zoll dick, und die oberste Lage, die ebenfalls die ganze Breite der Strasse einnimmt, aus Kies mit Kalk verbunden. Diese letzte Schicht hat an den Seiten eine Höhe von 14 und gegen die Mitte von 18 bis 19 Zoll.

Ohgleich diese Profile im Einzelnen von einander abweichen, so sind sie doch im Ganzen einander sehr ähnlich.

b. Dimensionen.

α. Höhe.

Es ist oben gesagt worden, dass diese Strassen (der Erddamm mit der Besteinung) in ebenen Gegenden gewöhnlich 4 bis 6 Fuss, an einzelnen Stellen selbst bis 12 Fuss, und wo sie durch Senkungen des Terrains führen, noch mehr über die Oberfläche des Bodens erhöht sind. Die Besteinung beträgt nach obigen Angaben, mit Einschluss der dazwischen liegenden Erdschicht, $3\frac{1}{2}$ bis höchstens 4 Fuss.

Die oberste Steinschicht ist gegen die Mitte bei allen

Strassen, um den Abfluss des Wassers zu bewirken, um einige Zoll erhöht.

β. Breite.

Die untersten Steinlagen hat der Verf. durchgängig gegen 20 Fuss, und die oberste, oder die eigentliche Strasse an allen Stellen, die noch wohlerhalten sind, gegen 18 Fuss breit gefunden, so dass man 18 Fuss als Normalbreite der römischen Militairstrassen annehmen kann.

Die Dossirungen des Erddamms betragen da, wo sie nicht durch die Zeit gelitten haben, gegen 45°.

c. Gefälle.

An Bergabhängen sind diese Strassen, wie die jetzigen, in gebrochenen und schlangenförmigen Linien geführt. An sehr steilen Partien sind ihre Spuren fast durchgängig verschwunden, und ihre Richtung ist nur noch da zu erkennen, wo sie durch Felsen gebrochen waren. Nivellements ergeben, dass sie an solchen Stellen 12 bis 14 Zoll Gefälle auf die rheinische Ruthe hatten, also $\frac{1}{2}$ mehr, als das Normalgefälle der heutigen Kunststrassen beträgt.

d. Sommerwege.

An vielen Stellen findet man, dass das neben den Strassen liegende Terrain auf einer oder auf beiden Seiten derselben, in der Breite von 20 bis 30 Schritten kunstmässig geebnet ist, so dass es scheint, als hätten die Römer zur Schonung derselben und zur Bequemlichkeit, vielleicht auch um in breitem Fronten marschiren zu können, noch besondere Sommerwege neben den Strassen angelegt.

5. Maasse, womit die Römer die Länge ihrer Strassen und die Entfernung der Orte von einander bestimmten.

a) Der römische (geometrische) Schritt (passus) zu 5 römischen Fuss, war das Normalmaass. Tausend solcher Schritte machten eine römische Meile oder Millie.

Um die Länge der römischen Millie nach neuern Maassen kennen zu lernen, hat man die Entfernungen verschiedener Milliensteine von einander gemessen, jedoch nicht ganz gleiche Resultate erhalten. Am richtigsten scheint das Verhältniss zu sein, wenn man 4694 rheinische Fusse = 5000 römischen Fussen oder 1 Millie annimmt, so dass 1 geographische Meile = 5 römischen Millien und 191 rheinischen Fussen, oder 1 Millie = $\frac{1}{5}$ geographischen Meile und $38\frac{1}{5}$ rheinischen Fussen (beinahe 756 Toisen)⁴⁾.

b) Die Leuca, Leuga oder Lega (wovon das jetzige französische lieue und das englische league) war in Gallien gewöhnlich und enthielt 1500 römische Schritte oder $1\frac{1}{2}$ Millie. Das Itinerarium Antonini und die Peutingersche Tafel berechnen die Entfernungen in Gallien und am Rhein gewöhnlich nach Leuken⁵⁾.

c) Das Stadium — griechischen Ursprungs — wurde von den Römern an den Küstengegenden des Mittelländischen Meeres gebraucht. Das (olympische) Stadium enthielt 125 römische Schritte oder 625 römische Fusse, und 8 Stadien machten 1 Millie.

d) Milliensteine. Jedes Tausend geometrischer Schritte, eine römische Meile oder Millie, wurde durch einen Millienstein (lapis oder milliarium) bezeichnet. Auf diesen Steinen war der Abstand von den Hauptorten, welche durch die Strasse verbunden wurden, angegeben, und gewöhnlich enthielten sie auch noch die Angabe, von welchem Kaiser die Strasse gebaut, oder wieder hergestellt worden war⁶⁾.

4) Vgl. d. B. d. V. v. A. F. im Rhl. H. IX. S. 173 und die Annalen für Nassauische Alterthumskunde VI p. 291, wo in den erstern die römische Millie zu 760 Toisen, und in den letztern zu 4720 rhein. Fussen angegeben ist.

5) S. Rein's Gelduba. Crefeld 1851. S. 6. Anm. 10. Roth Geschichte der Leuga im XXX. Heft dieser Jahrbücher.

6) Im Jahre 1823 fand man nördlich von Bittburg bei dem Natten-

Sowohl in dem Itinerar des Antonin als auf der Peutingerischen Tafel sind die Entfernungen zwischen den Orten immer in ganzen Zahlen (in ganzen Millien, Leuken oder Stadien) angegeben, und die Bruchtheile auf die nächst vorgehenden oder folgenden Entfernungen übertragen.

6. Ueber die kaiserlichen Etappen und Haltpuncte.

Zur schnellern Besorgung der kaiserlichen Befehle und Beförderung der in kaiserlichen Aufträgen reisenden Beamten, so wie zur Unterbringung, Verpflegung und Fortschaffung der marschirenden Truppen, waren seit Augustus längs den Heerstrassen die nöthigen Vorkehrungen getroffen. Dahin gehören:

a) Die Mutationes (Orte, wo die Pferde gewechselt wurden), einzelne an den Strassen in gewissen Abständen von einander liegende Gebäude, in welchen wenigstens 20 Pferde, eine Anzahl von Ochsen, Maulthieren und Eseln, so wie von Reise- und Transportwagen, für den Staatsdienst unterhalten wurden.

b) Die Mansiones (Herbergen, Etappen), wo die marschirenden Truppen und die reisenden Staatsbeamten übernachteten. Sie befanden sich in grössern und kleinern Orten und lagen gewöhnlich einen Tagemarsch⁷⁾ auseinander. An solchen

heimer Wäldchen, als zur Anlage der gegenwärtigen Chaussée nach Prüm die Römerstrasse benutzt wurde, neben letzterer zwei Milliensteine, wovon der eine unter Hadrian im Jahre Christi 121 und der zweite unter Antonin dem Frommen 139 gesetzt worden war. Beide geben die Entfernung von Trier zu 22,000 Schritt (22 Millien) an. Diese Steine sind rund und haben, bei 3 Fuss im Umfange, 8 Fuss Höhe mit Einschluss des unbehauenen 2 Fuss hohen Postaments. [Vergl. L. Lersch, Centralmus. rheinl. Inschr. III, n. 1 u. 2, so wie in Betreff der bei Salzig aus dem Rheine gehobenen beiden Milliensteine die Annalen für Nassauische Alterthumskunde. VI. p. 287. ff.]

7) Nach Vegetius über das römische Kriegswesen (I. 9.), betrug

Orten wurden wenigstens 40 Reit- und Wagenpferde, so wie eine angemessene Zahl von Saum- und Zugthieren, von Reise- und Packwagen, unterhalten. Hier befanden sich Magazine, woraus die im Marsch begriffenen Truppen ihre Rationen und Portionen, ja selbst die nöthigen Bekleidungs- und Bewaffnungs- Gegenstände erhielten. Bei ausserordentlichen Truppenmärschen mussten die Provinzen die nöthigen Verpflegungs- und Transportmittel stellen. Ueberhaupt fielen die Unkosten, welche die Posten und Etappen verursachten, den Provinzen zur Last, bis Sept. Severus diese Ausgabe aus dem Fiskus zahlen liess.

Nur die in kaiserlichen Aufträgen reisenden Staatsbeamten durften sich, wie schon gesagt, der öffentlichen Posten bedienen, und hatten hierzu eine besondere Legitimation nöthig, welche von dem Kaiser selbst, oder von den höchsten Staatsbehörden ertheilt war. Auf diesen Legitimationen war die Zahl der Reit- Zug- und Saumthiere, die Rationen und Portionen, so wie das Gewicht des Gepäcks, welches der Reisende mit sich führen durfte, genau bestimmt.

Reisen, die keine besondere Eile erforderten, machten die Römer gewöhnlich zu Pferde, und an den Heerstrassen waren zum bequemen Aufsteigen (sie hatten bekanntlich keine Steigbügel) besondere Vorrichtungen angebracht. Bei Reisen, die schnell ausgeführt werden mussten, bedienten sie sich leichter zweirädriger Fuhrwerke und reisten damit ebenso

der gewöhnliche Tagemarsch der römischen Soldaten im gewöhnlichen Marschschritte 20,000 römische Schritte oder 20 Millien, und in einer schnellern Marschcadence 24,000 solcher Schritte, die in beiden Gangarten in 5 römischen Sommerstunden zurückgelegt wurden. Rechnet man 12 römische Sommerstunden zu 16 der unsrigen, so betragen 5 römische Sommerstunden $6\frac{2}{3}$ der unsrigen. Der römische Soldat legte folglich in der gewöhnlichen Gangart 50 doppelte oder 100 einfache, und in der schnellern Gangart 60 doppelte oder 120 einfache Schritte in einer Minute zurück.

schnell, als es heut zu Tage geschieht. Nach kaiserlichen Bestimmungen durften solche Postkaleschen nur mit 200 römischen Pfunden belastet werden. Für den Transport der Effecten hatten sie, ausser den Saumthieren, theils schwere zweirädrige Fuhrwerke, die mit 600 Pfund beladen wurden, theils vierrädrige, die höchstens 1000 Pfund tragen durften. 1000 römische Pfunde waren folglich das grösste Gewicht, womit die Militairstrassen belastet wurden, und dieses, verbunden mit den breiten Felgen der römischen Fuhrwerke, musste vorzüglich zur Conservation jener Strassen beitragen.

7. Ueber das Itinerarium des Antoninus und die Peutingersche Tafel.

Da von beiden bei Beschreibung der römischen Militairstrassen öfterer die Rede sein wird, so verdienen sie hier einer kurzen Erwähnung.

Vegetius sagt in seinem Buche (III. 6.), welches von dem römischen Kriegswesen handelt, dass den Generälen und andern höhern Beamten, wenn sie in die Provinzen geschickt wurden, zur bessern Orientirung und Kenntniss der Gegend, sowohl geschriebene als gezeichnete itineraria (Wegverzeichnisse, Wegweiser) mitgegeben worden seien. Die geschriebenen enthielten die Angabe der Strassen, der an ihnen liegenden Städte, Lagerplätze und Nachtlager, nebst den Entfernungen von einander. Die gezeichneten, oder Landcharten, gaben ebenfalls die Entfernungen der an den Strassen gelegenen Orte von einander an, und bemerkten zugleich durch ein Bildchen des Orts, ob es eine Hauptstadt, eine Festung, Kolonie, Bad oder ein gewöhnlicher Ort war. Auch waren auf letzteren Berge, Flüsse und Völkernamen, selbst der nicht zum römischen Reiche gehörenden Völker, angegeben.

Das Itinerarium des Antoninus und die Peutingersche Tafel sind solche Wegweiser, das erste ein geschriebenes, das zweite ein gezeichnetes, welche von den Römern auf uns

gekommen sind, obgleich durch die Kopisten des Mittelalters in den Angaben der Ortsnamen und der Zahlen sehr verdorben.

a) Das Itinerarium Antonini besteht eigentlich aus zwei Itinerarien, wovon das eine die Marschroute von Rom nach Gallien auf sechs verschiedenen Strassen enthält, und das zweite sich auf alle Provinzen des römischen Reichs erstreckt. In der Gestalt, wie diese Itinerarien auf uns gekommen sind, kann keiner der Kaiser, die den Namen Antoninus führten, Urheber davon sein, indem Oerter in ihnen vorkommen, welche erst nach der Periode der Antonine entstanden sind. Wahrscheinlich hat Antoninus Pius, nach einer genauern Vermessung der Strassen, den ersten Wegweiser entwerfen lassen, in welchen später das Neuentstandene nachgetragen wurde.

An die Itinerarien des Antoninus schliesst sich das Itinerarium Hierosolymitanum, oder der Wegweiser von Bordeaux nach Jerusalem, welcher in einer spätern Zeit entstanden und vollständiger als jene ist, indem in ihm selbst die Mutationen angegeben sind.

b) Die Peutingersche Tafel⁸⁾ besteht aus 11 kaum einen Fuss breiten Pergamentblättern, die zusammen eine Länge von 20 Fuss geben. Das zwölfte Blatt, welches das westliche Africa, Portugal, Spanien und einen Theil von Britannien enthielt, ist verloren gegangen. Das auf uns gekommene Exemplar ist die sehr fehlerhafte Kopie eines Mönches aus dem 13. Jahrhundert. Es wurde von dem Dichter Celtes aufgefunden und dem Augsburger Conrad Peutinger geschenkt, von dem es den jetzigen Namen führt. Später brachte es der Prinz Eugen von Savoyen mit grossen Kosten an sich, und mit dessen Sammlungen von Charten und Büchern ist es in die kaiserliche Bibliothek zu Wien gekommen.

8) Vgl. Freudenbergs Beurtheilungen der neuesten Schriften über die Tabula Peutingeriana in d. Jahrb. d. V. Heft IX. 168 u. XIV. 167. F.

Diese römische Landcharte (wenn man anders eine Zeichnung mit dem Namen einer Landcharte belegen darf, auf welcher die geographische Länge und Breite und die Gestalt des Landes gänzlich unberücksichtigt geblieben und bloss die Richtungen und das Zusammentreffen der Strassen nebst den Entfernungen angegeben sind) enthält die Mehrzahl der Militairstrassen des ungeheuern römischen Reichs und führt östlich bis tief in Asien und bis zur Insel Ceylon. Aus den zum Theil erst später entstandenen Oertern, die auf ihr angegeben sind, lässt sich schliessen dass ihre Entstehung nicht über die Zeit von Theodosius dem Grossen hinaufzuführen sei. — So weit die Peutingersche Tafel die Rheingegenden berührt, ist auf Taf. II eine Copie beigelegt.

Die Peutingersche Tafel ist in den Angaben der Ortsnamen und der Entfernungen (wahrscheinlich durch die Schuld des Kopisten) viel fehlerhafter als die Itinerarien des Antonin. Zur Erklärung und Ergänzung der letzteren ist sie jedoch unentbehrlich, und enthält viele Strassen und Etappenorte, die auf jenen fehlen.

Noch muss bemerkt werden, dass in den Itinerarien des Antonin und auf der Peutingerschen Tafel viele Strassenlinien fehlen, von welchen sich noch Ueberreste vorfinden. So gingen z. B. von Trier acht römische Militairstrassen aus, von denen in dem Itinerar nur 4 und auf der Tafel nur 3 angegeben sind.

Zum Schluss noch eine Bemerkung über die römischen Militairstrassen in den Rheingegenden.

Wer die Ueberreste dieser Strassen nicht kennt, könnte fragen: sind dieselben noch gegenwärtig für militairische Zwecke zu benutzen?

Hierauf muss geantwortet werden:

a) als Kommunikationslinien sind sie nicht mehr zu gebrauchen. Denn ob sich gleich lange Strecken von diesen Strassen vorfinden, die noch wohl erhalten sind, und welche

selbst gegenwärtig noch als Verbindungswege benutzt werden; so sind dieselben doch fast durchgängig an denjenigen Stellen, wo man besonders der Strassen bedarf, an Bergabhängen und bei Uebergängen über Gewässer — zerstört.

b) Was hingegen die Richtungen dieser Strassen betrifft, so verdienen sie bei neuen Strassenanlagen alle Aufmerksamkeit, und es ist vielfach zu bedauern, dass man bei neuern Strassenbauten — oft bloss um einige Baracken in die Strassenlinie zu ziehen — die Richtungen der Römer verlassen hat.

III. Nachweis der einzelnen Römerstraßen.

Dem scharfen Blicke der Römer war die Vortrefflichkeit der militairischen Lage von Trier in Bezug auf den Rhein und auf Germania magna nicht entgangen, und obgleich in dieser Hinsicht seine grosse Wichtigkeit besonders erst im 3. Jahrhunderte beginnt, so kann doch aus vielen römischen Schriftstellern bewiesen werden, dass es bereits unter den ersten Kaisern ein Ort von grosser Bedeutung war, und schon Pomp. Mela (III, 2.) unter dem Kaiser Claudius nennt unter den reichsten und angesehensten Städten von Belgien Trier zuerst.

Wir gehen daher und um so mehr von Trier (Treviris, Augusta Trevirorum, Colonia Augusta Trevirorum) aus, weil sich hier die aus Gallien kommenden und nach dem Rhein führenden Strassen grösstentheils konzentrirten.

Den römischen Namen Colonia Augusta oder auch nur Augusta erhielt Trier⁹⁾ von einer römischen unter Augustus dahin geschickten Kolonie, und derselben verdankt Trier,

9) Vgl. Jahrb. d. V. v. A. F. im Rhld. H. XXVII. S. 20 bis 23 und S. 26. (Die Stelle in Mela heist: Belgarum clarissimi sunt Treveri, urbesque opulentissimae in Treviris Augusta etc. F.)