

II.

Die Erforschung des römischen und vorrömischen Strassennetzes in Westdeutschland.

Von

Karl Schumacher.

Es liegt nicht in meiner Absicht, die Geschichte der Strassenforschung eingehender zu verfolgen und die Ergebnisse derselben ausführlicher darzustellen, ebensowenig wie ich die technische Seite des Strassenwesens näher erörtern werde; vielmehr möchte ich das Schwergewicht auf die Hervorhebung der noch zu lösenden Aufgaben legen. Über die ersteren Punkte werde ich mich daher verhältnismässig kurz fassen.

I. Römerstrassen.

1. Die wissenschaftliche Beschäftigung mit den alten Strassenzügen, die geradezu das Skelett jeglicher Verkehrs- und Besiedelungsgeschichte eines Landes bilden, hat von jeher als wichtiger Teil der Altertumswissenschaft

30.1424

gegolten und entsprechende Beachtung gefunden. Schon im Jahre 1622 hat N. Bergier in Paris ein Werk über *histoire des grands chemins de l'empire Romain* herausgegeben, das noch heute einen gewissen Wert besitzt, und unzählige Gelehrte sind ihm bis auf unsere Tage gefolgt. Aber auch dieser Forschungszweig teilte das Schicksal der gesamten deutschen Altertumskunde: nach vereinzelt glücklichen Anläufen, namentlich infolge des nationalen Aufschwungs zu Anfang des vorigen Jahrhunderts, verfiel er in unfruchtbaren Doktrinisismus und schuf namentlich unter dem Einfluss der Keltomanen (Mone, Vetter etc.) Phantasiegebilde, die bei der ersten Prüfung durch den Spaten in sich zusammenstürzten. Erst Männern der Praxis wie F. W. Schmidt, von Cohausen, L. Jacobi, E. Paulus, O. Ammon u. a. gelang es, durch gute technische Beobachtungen und systematische Ausgrabungen wieder eine sichere Grundlage und neuerliches Interesse für die Römerstrassen-Untersuchung zu gewinnen.

Zahlreiche Gelehrte, Korporationen, ja einzelne Staatsregierungen nahmen sich jetzt der Sache wieder energischer an. Forscher wie F. Kofler, F. Back, J. Schneider erwarben sich unbestreitbare Verdienste um die vorbereitende Aufklärung des antiken Strassennetzes in Hessen, für den Hunsrück, am Niederrhein, wenn ihre Aufstellungen und Schlussfolgerungen der heutigen Kritik auch vielfach nicht mehr standhalten. Die bayrische Akademie der Wissenschaften liess durch General v. Popp, die württembergische und badische Regierung durch E. Paulus, K. Miller, O. Ammon u. a. umfänglichere Rekognoszierungen, Aufnahmen und auch gelegentliche Schürfungen vornehmen. Aber wie alle früheren Untersuchungen des römischen Grenzwalls Stückwerk geblieben waren, nicht nur weil sie die finanziellen Kräfte der einzelnen Korporationen und Staaten überstiegen, sondern weil jene Aufgaben überhaupt nur in einheitlicher Zusammenarbeit sämtlicher beteiligten Staaten gelöst werden konnten, genau so verhielt es sich auch mit der Strassenforschung: die in den verschiedenen Gebieten gewonnenen Ergebnisse konnten nicht genügend gegenseitig geprüft und in folgedessen auch nicht für grössere Zusammenhänge verwertet werden.

Diese Unzulänglichkeit klar erkannt zu haben, ist das Verdienst der Männer, welche das Reichslimes-Unternehmen zustande brachten, vor allem Th. Mommsens und K. Zangemeisters. Infolge ihrer Bemühungen wurde bei der Organisation des Limesunternehmens die Strassenforschung als gleichwichtige Aufgabe anerkannt und neben den Streckenkommissaren Strassenkommissare ernannt, die nicht nur dem Strassennetz in der Nähe der Kastelle, sondern auch den wichtigeren Verbindungen mit Rhein und Donau nachzuspüren hatten. Günstig traf es sich auch, dass der militärische Dirigent bei der Reichslimes-Kommission, General v. Sarwey, gerade für das Strassenwesen lebhaftes Interesse und besonderen Blick hatte. In seiner vorläufigen Übersicht über die römischen Strassen im Limesgebiet (*Westd. Ztschr.* XVIII [1899] S. 1 f.) betont er mit Recht, dass die Strassen nicht nur einen wesentlichen Bestandteil der militärischen Einrichtungen ausmachen und bisweilen klarer als die Kastelle selbst die Absichten der obersten Heeresleitung verraten, sondern dass sie in ihrer allmählichen Entstehung auch die wichtigsten Anhaltspunkte für



die Geschichte der Besitzergreifung des betreffenden Ländergebietes ergeben. Eine zusammenfassende Darstellung der Resultate dieser Strassenuntersuchungen der Reichslimes-Kommission steht leider noch aus, indessen bietet der erwähnte vorläufige Bericht, sowie die Mitteilungen der einzelnen Strassenkommissare im Limesblatt und in andern gelegentlichen Veröffentlichungen immerhin die Möglichkeit, ein anschauliches Bild des im Limesgebiet für das Strassenwesen Geleisteten zu gewinnen. Für die von den Limesarbeiten nicht berührten Teile Deutschlands ist man dagegen fast überall noch auf ältere, vielfach unzulängliche Publikationen und gelegentliche Notizen angewiesen, denen gegenüber die grösste Vorsicht angebracht ist.

2. Was die Methode und Hilfsmittel der Strassenforschung anlangt, verweise ich auf die ausführlichere Behandlung G. Wolffs, Westd. Ztschr. XVI (1897) S. 13 f. Es genügt mir, hier zu betonen, dass die Strassenforschung zu den schwierigsten Aufgaben der Altertumskunde gehört, indem sie neben grossen theoretischen Kenntnissen auch gewisse praktische Eigenschaften verlangt, die nicht jedermanns Sache sind. Da die antike Tradition, sei es durch Vermittelung der Schriftsteller, Itinerarien, Inschriften, Meilen- und Benefiziariersteine¹⁾ etc., nur in verhältnismässig seltenen Fällen sichere Fingerzeige gibt, so müssen in erster Linie die erhaltenen Überreste der Strassen selbst aufgesucht werden. Dazu bedarf es aber nicht nur gründlicher Kenntnis des gesamten archäologischen Materials (einschliesslich der Flurnamen, alten Sagen etc.), sondern auch einer gewissen Erfahrung in der Terrainkunde, eines geübten Blicks für zweckmässige Tracierung von Strassen auf weite Entfernungen und vor allem einer unbestechlichen Objektivität, die sich nur durch absolut zwingende Beweise überzeugen lässt. Ob ein einzelnes kürzeres Strassenstück, mag es auch Jahrhunderte unter der Ackerkrume oder dem Waldboden gelegen haben, römischen oder späteren Ursprungs ist, lässt sich in den seltensten Fällen ohne weiteres aus der Technik etc. des Strassenkörpers mit Sicherheit entscheiden; es müsste denn sein, dass römische Gegenstände auf oder in dem Strassenkörper sich finden oder dass römische Gebäulichkeiten und Gräber unmittelbar an der Strasse festgestellt werden. Die Bauart und Struktur des Strassenkörpers an und für sich zeugt im allgemeinen ebensowenig für römische Entstehung als wie gewisse Breitenverhältnisse. Es gab in römischer Zeit reine Kiesstrassen ohne jede Steinstückung, Strassen mit Stückung und Auflage von Schotter oder Kies, Strassen mit Stückung oder Kiesaufschüttung und mit Plattenbelag, alle mit oder ohne Erdaufdämmung, mit oder ohne Randsteineinfassung und beiderseitigem oder einseitigem Graben. Ein und derselbe Strassenzug zeigt sogar bisweilen diese verschiedenen Bauweisen, je nach der

1) Sehr wichtige Anhaltspunkte bieten namentlich die Votivsteine der beneficiarii, die eine Art Strassenpolizei ausübten, vgl. v. Domaszewski, Die Benefiziarierposten und die römischen Strassennetze (Westd. Ztschr. XXI [1902] S. 158—211, mit Karte Taf. 3). Die Meilensteine Germaniens sind jetzt von v. Domaszewski zusammengestellt (C. I. L. XIII, II fasc. 2, vgl. auch O. Hirschfeld, Ber. d. Berliner Akademie 1907 S. 165 f.).

geologischen Beschaffenheit des durchschnittenen Gebietes oder nach dem grösseren oder geringeren Verkehr auf der betreffenden Strasse, namentlich in der Nähe grösserer Niederlassungen. Der früher für Römerstrassen geradezu als charakteristisch angesehene Mörtelzusatz ist dagegen nur in Ausnahmefällen sicher beobachtet und findet meist seine Erklärung durch die Verwendung alten Bauschutts. Auch in bezug auf die Breitenverhältnisse der römischen Strassen herrscht dieselbe Mannigfaltigkeit, je nach der Beschaffenheit des Geländes und der Inanspruchnahme der Strassen durch den Verkehr. Alle Bezeichnungen wie Konsularstrassen etc. sind für unsere deutschen Verhältnisse hinfällig.

Wo für die Altersbestimmung die Konstruktion des Strassenkörpers und die Begleiterscheinungen versagen, muss vor allem die Gesamttracierung auf längere Entfernungen in Betracht gezogen werden. Am einfachsten liegt natürlich die Sache, wenn Ausgangs- und Zielpunkt sich genau feststellen lassen, wie etwa ein römisches Kastell, ein römisches Stadttor etc. Wo dies nicht möglich ist, muss die Tracierung im einzelnen auf genaueste beobachtet werden. Besonders bezeichnend für die Tracierung der Römerstrassen ist die Führung in langen, geraden Stücken, wie sie die Napoleonischen Strassen zeigen, oder in ganz leicht gekrümmten Bögen nach Art unserer heutigen Eisenbahnanlagen, und zwar in der Weise, dass, wie bei diesen, das Gefäll möglichst ausgeglichen und die Gesamtlinie eine möglichst gerade wird. Daher ist es auch kein Zufall, dass so vielen Römerstrassen heutige Bahnlinien entsprechen. Wer einmal eine Anzahl gesicherte römische Strassen auf grössere Entfernungen verfolgt hat, findet das Charakteristische ihrer Tracierung bald heraus, besonders auch in der Art, wie Flüsse und steilere Berge überschritten werden, so dass er sich beim Neuaufsuchen von Römerstrassen meist auf die Prüfung einiger weniger Terrainmöglichkeiten beschränken kann. Am raschesten zum Ziel führt gewöhnlich die Untersuchung von Passhöhen, Einsattelungen und deren Umgebung, da dies festgegebene Punkte für jede rationelle Strassenführung sind.

3. Der Wechsel der Bauart der Strassen ist aber ausser durch jene praktischen Rücksichten auch durch die technische Entwicklung des antiken Strassenbaus innerhalb der 4 Jahrhunderte römischer Herrschaft auf deutschem Boden bedingt, wenn auch die Forschung nach dieser Seite hin bis jetzt erst geringe Ergebnisse aufzuweisen hat. Dagegen gibt die historische Betrachtung der allmählichen Entstehung des römischen Strassennetzes auch in dieser Beziehung wichtige Aufschlüsse.

Cäsar, der die römische Herrschaft von Gallien zuerst bis zum Rhein vorgeschoben hat, war ohne Zweifel im wesentlichen auf die primitiven Wege der Einheimischen angewiesen, die er auch mehrfach kurz schildert, so bei seinem Zuge gegen Ariovist von Vesontio bis in die Gegend von Schlettstadt¹⁾. Den Ausbau einiger grösseren Verbindungen hat dann Agrippa in Angriff genommen, der nach Strabo IV C. 208 eine Strasse von Lugdunum an den

1) Vgl. C. Winkler, Der Caesar-Ariovist'sche Kampfplatz, Colmar 1898.

Rhein anlegte, wohl über Andemantunnum (Langres), Divodurum (Metz), Augusta Treverorum (Trier) einerseits nach Köln bzw. nach Neuss—Xanten, andererseits über Bingen nach Mainz¹). Teilweise parallel zu dieser ersten Operationslinie lief die neue Rheintalstrasse, welche von Drusus zwischen den 2 grossen Heerlagern Castra Vetera (Xanten) und Mogontiacum (Mainz) und den zahlreichen zwischenliegenden kleineren Kastellen als neue Operationsbasis gegen die Germanen angelegt und von Claudius ausgebaut wurde, wie die Meilensteine von Capellen aus dem Jahre 44 lehren (Westd. Ztschr. III S. 307 f.²). Abgesehen von der wichtigsten Querverbindung nach Mainz müssen aber auch andere, wie die Strasse Cavillonum (Châlons)—Vesontio—Epamandurum (Mandeure)—Cambete (Kembs), ferner Divodurum—Argentorate (Strassburg) schon in dieser frühen Zeit bestanden haben. Auch dürfte neben der Hauptstrasse von Lugdunum über Augusta Treverorum nach Mogontiacum schon ziemlich früh eine kürzere Verbindung nach Mainz, sei es von Tullum (Toul) oder Divodurum (Metz), angebahnt worden sein. Der weitere Ausbau des Strassennetzes im linksrheinischen Gebiete erfolgte später vielfach Hand in Hand mit der Zivilverwaltung, da diese Gegenden rasch zu grosser Blüte gelangten.

Auf dem rechten Rheinufer führten die Feldzüge des Drusus gegen Sugambren, Cherusker, Chatten, Sueben und Markomannen, die wie diejenigen Cäsars zunächst auf den uralten Völkerwegen namentlich längs der Flusstäler, so der Lippe und Ems bzw. des Mains und durch die Wetterauer Senke nach dem Wesergebiet ins Werk gesetzt wurden, innerhalb des von den Römern für längere Zeit besetzten Gebietes ohne Zweifel alsbald zur Verbesserung der Strassenverbindungen, namentlich von Xanten und Mainz aus, so über Haltern (Aliso?), Oberaden etc., bzw. Wiesbaden, Höchst (castellum in monte Tauno?) nach Friedberg usw. Unter Claudius wurde das rechtsrheinische Gebiet zwar am Niederrhein von den römischen Besatzungstruppen geräumt, dagegen wurde es am Mittel- und Oberrhein festgehalten bzw. neubesetzt, wie die Nachrichten über den Zug des Pomponius und die Ergebnisse der Ausgrabungen des grossen Kastells bei Hofheim sowie neuere Funde vorflavischer Zeit bei Neuenheim, Hochstetten, Baden-Baden, Riegel etc. beweisen. Auch das Erdkastell bei Hüfingen ist durch neuere Funde in dem Kastellgraben als vorflavisch gesichert³). Hierdurch erweist sich die Anlage eines Teils der sogenannten Peutinger Strasse von Vindonissa (Windisch) über Juliomagus (Schleitheim) nach Brigo-

1) Vgl. auch Ritterling, Bonn. Jahrb. H. 114 S. 169 f.

2) Übrigens scheint auch die ältere Operationsbasis Lugdunum-Augusta Treverorum nach dem Meilenstein des Jahres 43 von Sacquenay in der Nähe von Tilena erst durch Claudius in besseren Zustand gesetzt worden zu sein (vgl. Ritterling, Bonn. Jahrb. H. 114 S. 167 und jetzt C. I. L. XIII, II fasc. 2 S. 689 n. 9044).

3) Viele Scherben, Sigillata-Gefässe etc. spätestens claudischer Zeit. Auch die frühromischen Eisenfibeln von scheinbarem Mittel-La-Tène-Typus im Museum zu Donaueschingen, die keltischen Münzen etc. von Hüfingen finden jetzt durch diese frühromische Anlage ihre Erklärung.

banne (Hüfingen) ins Donautal noch als vorflavisch, wodurch sich auch die zahlreichen frühen Funde aus dem untern Wutachtal erklären. Auch die Strasse von Ad Fines an der Operationsbasis Augusta Rauricorum (Augst)—Vindonissa—Brigantium (Bregenz) über Tasgetium (Eschenz-Stein)—Orsingen—Neuhausen stammt jedenfalls noch aus der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts, ebenso wie die Donaustrasse selbst von Hüfingen über Tuttlingen—Neuhausen—Kreenheinstetten—Sigmaringen—Mengen etc., die nahezu eine Parallele zur Operationsbasis Brigantium—Juvavum (Salzburg) bzw. Augusta Vindelicorum bildet.

Das weitere Vordringen der Römer in das die rechtsrheinische Ebene umrahmende Gebirge geschah erst unter Vespasian und Domitian. Zur Herstellung einer kürzeren Verbindung zwischen den Rheinlanden und den Donauprovinzen liess Vespasian im Zusammenhang mit einem ins obere Neckartal unternommenen Vorstoss nach dem Offenburger Meilenstein im Jahre 73/74 eine Strasse ab Argentorate über Rottweil wohl nach Tuttlingen in R(aetiam oder ripam Danubii?) ausführen (W. Ztschr. XXI S. 201, C. J. L. XIII S. 699 n. 9082) und sicherlich auch die Peutinger Strasse von Hüfingen bis mindestens nach Arae Flaviae (Rottweil) fortsetzen und durch Kastelle wie Offenburg, Waldmössingen etc. sichern. Ob die Rheintalstrasse von Strassburg—Kehl über Rastatt—Karlsruhe—Graben—Heidelberg—Ladenburg—Gross-Gerau nach Mainz erst von Vespasian oder Domitian ausgeführt wurde oder ob sie sogar noch als eine vorflavische Operationsbasis zu betrachten ist, lässt sich noch nicht mit Bestimmtheit entscheiden. Dass aber diese Strasse spätestens zwischen 70 und 80 gebaut wurde, beweisen die an einer Brücke bei Hockenheim gefundenen gestempelten Ziegel der 14. Legion, die Stempel der 14., 21. und 22. Legion im Kastell Neuenheim, Stempel der 1. und 14. Legion im Kastell Gernsheim, der 14. und 21. im Kastell Gross-Gerau (vgl. Fabricius, Die Besitznahme Badens durch die Römer [1905] S. 44). Wenn v. Domaszewski (Corrbl. d. Westd. Ztschr. 1902 S. 10 Anm. 3 und Westd. Ztschr. 1902 S. 200 Anm. 311) Recht hat, dass nach dem Grabstein eines Angehörigen der coh. XXIII Voluntariorum in Neuenheim dieses Kastell schon in vorflavischer Zeit errichtet wurde, womit auch die Ziegelfunde der leg. I in Gernsheim und die keramischen Funde bei Hochstetten übereinstimmen, ist diese Strasse sogar spätestens erst von Vespasian erbaut worden. Auch das Kastell bei Baden-Baden-Oos muss nach den dortigen Funden sehr früh sein.

Durch die Chattenkriege Domitians in dem Jahre 83 und 89 wurde das Limesgebiet nördlich des Mains endgültig von den Römern besetzt und mit einem systematischen Strassennetz überzogen, welches in erster Linie die Cohortenkastelle am Main und in der Ebene Höchst, Frankfurt, Kesselstadt bzw. Hofheim, Heddernheim, Okarben etc. unter sich und mit Mainz, dann aber auch mit den vorgeschobenen Posten im Gebirge verbinden sollte. Ob das mittlere Neckargebiet schon unter Domitian oder erst unter Nerva oder in den ersten Jahren Trajans besetzt wurde, ist noch nicht sicher festgestellt. Doch scheint der Bau der neuen Operationslinie (Mainz—)Heidelberg—Wiesloch—Stettfeld—Ettlingen—Offenburg etc. längs des Fusses des Schwarzwaldes, der

nach dem Bühler Meilenstein von Trajan im Jahre 100 ausgeführt wurde, wahrscheinlich durch Truppen der I. und XI. Legion (C. J. L. XIII Nr. 6298 und 9120), eher für eine Entstehung der vorliegenden Limesanlage erst unter Trajan zu sprechen. Von dieser neuen Operationsbasis am Fusse des Gebirges wurden jetzt auch die Verbindungen nach den Vorpostenkastellen am Limes hergestellt, so die Strasse von Gross-Gerau nach den Kastellen am Main und im nördlichen Odenwald, von Neuenheim (Heidelberg) nach Neckarburken, von Wiesloch nach Wimpfen und Böckingen, von Stettfeld und Ettlingen nach Cannstatt und weiter an die Donau, falls diese beiden letzteren, für die Verbindung zwischen Donau- und Rheinarmee ungemein wichtigen Strassen nicht schon in flavischer Zeit angelegt wurden (Fabricius, a. a. O S. 43 f.). Infolge der Neuorganisation der Grenzverteidigung durch Hadrian wurden die meisten Cohortenlager im Binnenland aufgehoben und direkt an die Grenze verlegt, auch da und dort kleinere Verschiebungen der Grenzen selbst vorgenommen. Infolgedessen waren manche Wege in der Nähe der Grenze abzuändern oder neu anzulegen, doch waren diese Arbeiten im ganzen von geringem Umfang. Grössere militärische Strassenbauten wurden erst wieder unter Antoninus Pius nötig, als die Odenwaldgrenze in die Linie Miltenberg—Osterburken—Lorch vorgeschoben wurde. Jetzt wurden die Strassenzüge von Oberscheidental und Neckarburken nach Walldürn und Osterburken, von Wimpfen nach Jagsthausen, von Böckingen nach Öhringen usw. verlängert und die Endpunkte durch Kastelle gesichert.

Etwa 100 Jahre lang währte dieser Zustand ohne nennenswerte Änderungen oder Neubauten im militärischen Strassensystem, während mannigfache neue Verbindungen zur Bewältigung des bürgerlichen Verkehrs bei dem raschen Aufblühen zahlreicher bürgerlicher Niederlassungen entstanden, Wege, die von den Verwaltungen der einzelnen civitates angelegt wurden. Übrigens wurde auch die Verpflichtung der Unterhaltung der Militärstrassen im Verlaufe der Zeiten an die Gaugemeinden übertragen.

Als um das Jahr 260 die Limesperre von den Germanen erobert war, wurde wie in augusteischer Zeit wieder der Rhein zur Grenze und die vorliegende Ebene eine Art Glacis der linksrheinischen Festungen, in dem (abgesehen von den Brückenköpfen) nur wenige wichtige Punkte wie Wiesbaden, Heidelberg—Neuenheim, wohl auch Baden-Baden besetzt waren. Letztere wurden nun jedenfalls mit den neuen Stützpunkten am Rhein, wie Altaripa (Altrip), Saletio (Selz) durch Strassen verbunden. Bei der sich immer mehr steigenden Gefährdung des linken Rheinufer durch die Einfälle der Burgunden, Alamannen und Franken konnte aber die Verstärkung der Verteidigungskraft der am Rhein selbst gelegenen Festungen und Städte allein nicht genügen, sondern auch das Binnenland musste gesichert werden. So wurden neue Kastelle im Binnenland angelegt, wie in Kreuznach, Alzey, Eisenberg etc. wahrscheinlich zum Schutz der Strassen von Mainz und Worms nach Trier und Metz etc. Und in ähnlicher Weise wurden die anderen grossen Strassen nach der neuen Rückenstellung (Trier—Metz—Langres—Châlons—Lyon), wie die Strassen Trier—Köln, Trier—Bingen—Mainz, Strassburg—Metz, Kembs—

Besançon—Châlons durch zahlreiche Kastelle geschützt, die aber meist erst in der Zeit der Constantine oder Valentinians erbaut wurden. Auch im Zusammenhang dieser Massregeln dürfte manche neue Strasse erforderlich gewesen sein, wie die Verbindungen zwischen Kreuznach—Alzey—Eisenberg usw. nahelegen. Die Entwicklung war also zu ihrem Ausgangspunkt beim Beginn der römischen Okkupation zurückgekehrt.

Das Kapitel der Geschichte der Römerstrassen gilt gewöhnlich hiermit als abgeschlossen. Uns interessiert aber auch ihr weiteres Schicksal, zumal es für die spätere Besiedelung des Landes wichtige Aufschlüsse gibt. Es ist ja allbekannt, dass das frühe germanische Mittelalter auf das Strassenwesen wenig Gewicht legte, und dass erst Karl der Grosse und seine Nachfolger infolge ihrer ausgedehnten Kriegszüge und Kolonisation demselben wieder mehr Beachtung schenkten. In der Zwischenzeit waren zahlreiche römische Heerstrassen teils unter der Ackerkrume, teils unter dem Gestrüpp des Waldes verschwunden. Die Gründe, weswegen gewisse Strassenzüge so frühe verödeten und eingingen, sind indessen noch wenig beachtet, liegen aber klar zutage. Betrachten wir z. B. das römische Strassennetz der rechtsseitigen Rheinebene und des Odenwaldes, so lässt sich nachweisen, dass der Kolonnenweg längs des Limes, grosse Strecken der Zufahrtstrassen nach den Kastellen am Limes, fast die ganze Rheintalstrasse von Rastatt—Graben—Heidelberg—Lorch—Gross-Gerau in nachrömischer Zeit so gut wie nicht mehr benützt wurden, während die Bergstrasse Offenburg—Ettlingen—Heidelberg—Frankfurt oder Strassen wie Speyer—Wiesloch—Wimpfen, von kleinen Abweichungen abgesehen, in ständigem Gebrauch bis auf den heutigen Tag geblieben sind. Was sind nun die Gründe dieses verschiedenen Schicksals der einzelnen Strassenzüge? Die Rheintalstrasse und die erwähnten Strassen am Limes führten durch wenig fruchtbares Land, erstere vielfach durch Sanddünen, letztere durch das unfruchtbare Rotsandsteingebiet des Odenwaldes, in welchem in der Völkerwanderungszeit nur ganz wenige Ansiedelungen vorhanden waren, während die andern genannten Strassen durch Land zogen, das zu allen Zeiten dicht bewohnt war, und stets als Ortsverbindungswege benutzt werden konnten. Und in diesem Umstand liegt die Erklärung jener verschiedenartigen Erscheinung: die Römerstrassen blieben erhalten, nur insoweit sie dem neuen Ortsverkehr dienen konnten, da ein Fernverkehr damals so gut wie nicht existierte bzw. nur auf wenigen uralten Völkerstrassen stattfand. Die Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes gibt natürlich tiefe Einblicke in das frühmittelalterliche Besiedelungswesen.

4. Sehen wir jetzt, was in den einzelnen Gegenden West-Deutschlands in diesem historischen Zusammenhang bis jetzt geleistet worden ist, bzw. was noch zu tun bleibt. Am weitesten zurück ist noch die Strassenuntersuchung auf der rechten Seite des Niederrheins, weil die intensivere archäologische Grabarbeit hier erst vor wenigen Jahren eingesetzt hat. Der neugegründeten römisch-germanischen Kommission des archäologischen Instituts ist es zu verdanken, dass auch hier allmählich sichere Grundlagen gewonnen werden. Die Bemerkung des Tacitus, Ann. 2, 7: „euncta

inter castellum Alisonem ac Rhenum novis limitibus aggeribusque permunita“, lehrt uns, dass auch dieses Gebiet von systematisch angelegten Strassen durchzogen war (vgl. Oxe, Bonn. Jahrb. H. 114 S. 99—133 und Kornemann, Klio VII [1907] S. 77 f.). Die Auffindung von Feldlagern der Legionen und von Kastellen der auxilia, von denen bis jetzt bloss an der Lippe bei Haltern und bei Oberaden Anlagen entdeckt, weitere aber bis zum caput Lupiae und bis zur Weser und an der Ems zu erwarten sind (vgl. v. Domaszewski, Westd. Ztschr. XI [1902] S. 187 Anm. 204 und Korrb. d. W. Z. 1903 S. 212 f.), wird, wie im Limesgebiet, auch hier die deutlichsten Fingerzeige geben. Bei Haltern z. B. hat sicherlich eine Abzweigung von der Lippestrasse nach der Ems bestanden. Die Feststellung der Tracierung dieser Strassen im einzelnen ist allerdings schwieriger als im obergermanischen Limesgebiet, weil zu soliderem Ausbau der Strassen den Römern Steinmaterial und Zeit fehlte. Doch stehen auch hier, abgesehen von der Terrainbeschaffenheit, verschiedene Anhaltspunkte zu Gebote: die Lage der Kastelle und Gräber, die pontes longi, vor allem aber das vorrömische Wegenetz, an das sich die Römer wohl noch mehr als anderwärts anlehnten, teilweise auch das karolingische, welches zweifelsohne den alten Bahnen folgte.

Ziemlich weit vorgeschritten ist dagegen die Strassenforschung in dem Limesabschnitt nördlich des Mains, besonders in der Wetterau, weil hier Männer wie F. Kofler, L. Jacobi, besonders aber G. Wolff schon lange vor der Limesuntersuchung auf das römische Strassenwesen besonderes Augenmerk gerichtet hatten. Die Hauptstränge sind hier bis ins einzelste im Terrain festgestellt, wie die Strassen Kastel—Hofheim—Heddernheim—Okarben—Friedberg—Butzbach bzw. Okarben—Echzell, die Mainstrasse über Höchst—Frankfurt—Kesselstadt, ebenso die meisten Verbindungen der Kastelle untereinander (vgl. die Karte Westd. Ztschr. XVIII Taf. 1). In diesem Abschnitt dürfte es sich, abgesehen von einigen noch fehlenden Verbindungen der Kastelle untereinander, hauptsächlich darum handeln, welche Strassenzüge in den einzelnen Stadien der Okkupation angelegt wurden. Ob z. B. Friedberg tatsächlich schon in augusteischer Zeit das Zentrum der römischen Stellung in der Wetterau bildete und der Strassenzug Kastel—Friedberg einheitlichen Charakters ist, wie manche Forscher meinen, bedarf noch eingehender Beobachtungen; ebenso steht noch in Frage, ob nicht ein Teil der gewöhnlich Domitian zugeschriebenen Kastelle (Heddernheim, Heldenbergen etc. und die kleinen Erdkastelle an der Grenze selbst) mit den zugehörigen Strassenzügen schon aus vordomitianischer Zeit herrührt. Es erscheint mir nämlich gar nicht ausgeschlossen, dass wichtigere Punkte der Wetterau seit dem Feldzuge des Pomponius im Jahre 50 ständig besetzt blieben. Schliesslich bestehen noch über den Verlauf der Grenze selbst einige Zweifel, indem G. Wolff eine ältere Linie von Echzell über Ober-Florstadt—Heldenbergen nach Kesselstadt annimmt und die Linie Gross-Krotzenburg—Marköbel—Ober-Florstadt erst hadrianischer Zeit zuweist, eine Ansicht, in der G. Wolff hauptsächlich durch das Kastell Heldenbergen bestärkt wurde, das aber auch zur Deckung der Nidderstrasse bestimmt gewesen sein kann

(Heddernheim—Heldenbergen—Altenstadt). Alle diese und ähnliche Fragen werden durch systematische Grabungen, wie sie von Frankfurt, Friedberg, Homburg und Wiesbaden aus im Gange sind, besonders in Hofheim und Heddernheim, wohl in absehbarer Zeit ihre sichere Beantwortung finden.

Im nordwestlichen Teile dieses Limesabschnittes zwischen Rhein und Aar sind die Strassenverhältnisse allerdings noch weniger aufgeklärt. Das Gebiet ist zwar — abgesehen von der Aus- und Einfallstrasse des Lahntals — militärisch von geringerer Bedeutung, doch liegen, wie im Odenwald, zahlreiche kleinere Posten oben im Gebirge an der Grenzsperre selbst, die mit den Kastellen der Ebene und den Rheinübergängen durch Wege verbunden waren. Auch war das fruchtbare Neuwieder Becken und das Mündungsgebiet des Lahntals mit den Heilquellen von Ems und dem Erzreichtum des Gebirges von jeher stark besiedelt und von zahlreichen Verkehrswegen durchzogen. Da die systematische Untersuchung dieses Strassennetzes erst im späteren Verlauf des Limesunternehmens durch Bodewig begonnen wurde, bleibt hier trotz zahlreicher guter Erfolge noch manches zu tun übrig. In der Ebene sind mehrere Ansätze römischer Steinstrassen festgestellt, so einer Parallelstrasse zum Rhein von Neuwied über Benndorf usw., vom Kastell Heddesdorf nach dem Rhein und Niederbiber, von Benndorf nach Niederberg etc., während für die Wege im Gebirge nach den Grenzkastellen nur selten ein Steinkörper nachgewiesen werden konnte. Wahrscheinlich liegt hier dieselbe Erscheinung vor, der wir auch im Odenwald und auf der schwäbischen Alb begegnen werden, nämlich dass die Römer sich für diese weniger bedeutenden Verbindungen in der Hauptsache auf die vorhandenen vorrömischen Wege beschränkten, die sie wohl ausge bessert, seltener aber zu Kunststrassen ausgebaut haben. Zu den frühzeitlichen Rheinübergängen bei Brohl, Urmitz, Koblenz gesellen sich zum mindesten in spätrömischer Zeit solche bei Boppard (Baudobriga) und Oberwesel (Vosolvia). Ein uralter Übergang dürfte auch bei Lorch gewesen sein, der einerseits nach dem Limes, andererseits durch den Binger Wald nach der Strasse (Simmern)—Kirchberg—Trier führte.

Auch in dem Abschnitte zwischen Main und Neckar ist die Strassenuntersuchung noch im Rückstand, namentlich im nördlichen Teile desselben. Zwar ist die alte Operationsbasis in der Rheinebene von Mainz—Gross-Gerau—Gernsheim—Ladenburg—Heidelberg im Terrain genau festgelegt, auch ein Teil der Zuführungen von den Rheinübergängen so gut wie gesichert, wie Nierstein—Gross Gerau, Mettenheim—Eich—Gernsheim, Worms—Lorsch, Worms—Ladenburg, ebenso ist der Ausbau der Parallelstrasse längs des Gebirgssusses („Bergstrasse“) zur römischen Heerstrasse durch neuerliche Grabungen bei Heppenheim erwiesen. Dagegen sind die Verbindungen vom Rheintal nach den Kastellen am Limes noch wenig erforscht. Noch nicht gefunden ist die zu vermutende links-mainische Strasse von Mainz nach Kesselstadt und Gross-Krotzenburg auf der Strecke Mainz—Offenbach, ebensowenig die Strasse Mainz—Dieburg—Hüchst—Hainhaus, abgesehen von einigen kleineren Ansätzen; ferner ist noch ganz fraglich die Verbindung [Worms—Lorsch—Heppenheim]—Bockenrod—Vielbrunn

bezw. Miltenberg, wenn auch Spuren eines alten Weges in dieser Richtung neuerdings von dem unermüdliehen H. Giess entdeckt worden sind. Dagegen ist die Strasse Gernsheim—Pfungstadt—Dieburg mit Fortsetzung nach Stockstadt und Niedernberg durch die Schürfungen von Anthes und Müller in grösseren Partien gesichert. Auf dem hohen Odenwald ist der die Limeslinie begleitende Kolonnenweg, der hier die eigentliche Operationsbasis bildet, aufs genaueste untersucht, im allgemeinen auch die Verbindungen der Kastelle von der hinteren und vorderen Linie, so zwischen Hainhaus—Miltenberg (allerdings nur teilweise), vor allem aber zwischen Oberscheidenthal—Osterburken (direkte Verbindung Mainz—Dieburg—Hainhaus) und Neckarburken—Osterburken, Wimpfen—Jagsthausen etc. Fraglich sind nur noch einige Querverbindungen der Kastelle unter sich, wie zwischen Neckarburken—Walldürn, Neckarburken—Jagsthausen. Doch scheinen zu diesem Zwecke die vorhandenen einheimischen Wege benützt worden zu sein.

In dem ausgedehnten Gebiete zwischen Neckar und Oberrhein, das von der Limesuntersuchung nur teilweise berührt wurde, ist die ältere Operationslinie zwischen Strassburg—Kehl—Rastatt—Graben—Heidelberg bis auf kleine Strecken zwischen Rastatt—Kehl, ebenso die trajanische Heerstrasse Heidelberg—Bühl—Offenburg—(Riegel—Augst) bis auf wenige Lücken südlich von Freiburg von O. Ammon und mir im Terrain aufs genaueste nachgewiesen. Auch die beiden Querstrassen nach der Donau, Strassburg—Offenburg—Kinzigthal über Waldmössingen nach Rottweil und Tuttlingen, sowie die Strasse Stettfeld—Cannstadt—Plochingen—Faimingen (vgl. auch Westd. Ztschr. XXI S. 202), von welchen erstere vespasianischer, letztere spätestens domitianischer Zeit angehört, sind im wesentlichen wohl gesichert, wenn im einzelnen auch noch manche Lücken auszufüllen sind.

Allerdings sind gerade für die Strasse Stettfeld—Sternenfels—Enzweihingen—Cannstadt, auf die wegen der Wichtigkeit für die Verbindung zwischen mittlerem Rhein- und Donaugebiet von verschiedenen Seiten grosses Gewicht gelegt wird, bis jetzt nur dürftige Anhaltspunkte ermittelt. Dass von Stettfeld eine Strasse in südwestlicher Richtung abzweigte, ist durch die Inschrift C. I. L. XIII 6343 (deabus quadrubis, vgl. auch Westd. Ztschr. XXI S. 200) und ein von mir aufgedecktes und durch die Begleiterscheinungen als römisch gesichertes Strassenstück von ca. 2 km Länge in der Richtung auf Oberöwisheim ausser Zweifel gestellt. Weiterhin aber sind die Spuren dieser Strasse sehr zweifelhaft. Ein altes Strassenstück bei Flehingen kann ebenso gut in einen andern Zusammenhang gebracht werden, auch die auf württembergischem Boden von Richter festgestellten Anhaltspunkte sind nach dessen eigener Ansicht nicht ganz beweiskräftig. Es erscheint deshalb keineswegs ausgeschlossen, dass die bei Stettfeld und Flehingen erhaltenen Strassenstücke nur zur Verbindung mit den Neckarkastellen (Böckingen), Wahlheim und Benningen dienten, während die grosse Heerstrasse vom Rhein zur Donau, wie von Sarwey vermutet, durch die Senke des Saalbachtals wie die Bahnlinie über Bretten, Maulbronn etc. führte. Jedenfalls bedarf gerade dieser Strassenzug

noch eingehenderer Untersuchung. Wie diese Querstrasse hauptsächlich für die Verbindung zwischen Mainz und der Donau in Betracht kommt, so dürfte auch eine kürzere Verbindung zwischen Strassburg und dem mittleren Neckar (Neckarburken, Wimpfen, Böckingen) anzunehmen sein, etwa in der Richtung Darlach—Bretten—Eppingen, ungefähr der jetzigen Eisenbahnlinie entsprechend. Auch für diese Strasse liegen einige Anhaltspunkte vor, doch bedürfen sie noch weiterer Prüfung, da sie ebensogut von bürgerlichen Verkehrswegen herrühren können. Die West-Ost-Verbindungen von den grösseren Waffenplätzen am Rhein nach den Limeskastellen sind grösstenteils gesichert, so die Strassen (Mainz—Worms—)Heidelberg—Neckarelz—Neckar- und Osterburken, Speyer—Wiesloch—Sinsheim—Wimpfen (aber nicht über Bonfeld!)—Jagsthausen bezw. Öhringen und Sinsheim—Böckingen, ferner Lauterburg—Ettlingen—Pforzheim—Cannstatt, während andere Verbindungen, wie Germersheim—Stettfeld—Böckingen—Öhringen, Wahlheim—Mainhardt, Benningen—Murrhardt noch vielfach zweifelhaft sind, stellenweise auch nur vorrömische Wege benutzt zu haben scheinen. Noch näher zu untersuchen ist auch die Verbindung von Strassburg über den Kniebis nach Rottenburg, die durch gewisse Funde auf württembergischer Seite nahe gelegt wird. Diese Passstrasse über den Schwarzwald hat sicherlich von jeher den Zwecken des bürgerlichen Verkehrs gedient, wie auch die offenbar schon vorrömische Wegspur Baden-Baden—Pforzheim ins Enz- und Neckartal und der Saumpfad von Freiburg durch das Höllental nach Hüfingen an die Donau. Zur Kunststrasse ausgebaut war eine Verbindung von Riegel um den nördlichen Kaiserstuhl an den Rhein, die auf der elsässischen Seite sicher eine Fortsetzung nach Argontovaria hatte.

Längs des Oberrheins ist eine Kunststrasse von Wyhlen (gegenüber Kaiser-augst) über Waldshut nach Schaffhausen u. s. w. durch eine Anzahl z. T. noch sehr gut erhaltene Strassenstücke gesichert. Ebenso kann die sog. Peutingerstrasse, die von Vindonissa über Tenedo, Juliomagus, Brigobanne etc. führt und von Windisch bis Hüfingen schon in vorvespasianischer Zeit, von Hüfingen bis Rottweil—Rottenburg—Cannstatt bezw. Köngen (Grinario)—Plochingen—Faimingen in flavischer Zeit gebaut wurde, in allen Hauptpunkten als festgelegt gelten. Desgleichen ist die frühromische Strasse Eschenz (Tasgetium)—Singen—Orsingen—Neuhausen—Tuttlingen bezw. Mengen, die vielleicht die Grenzen von Raetia und Germania superior bildete, in den Hauptzügen von mir im Terrain nachgewiesen. Auch die von der Donaustrasse Hüfingen—Mengen—Ristissen etc. gegen Norden über die schwäbische Alb nach der Neckarstrasse vorgetriebenen Wege, die indessen nur geringen militärischen Wert hatten, sind grösstenteils durch Naegele, Lachenmaier etc. ermittelt (vgl. die Karte bei G. Lachenmaier, die Okkupation des Limesgebietes, Württemb. Vierteljahrsh. XV [1906]). Sie entbehren vielfach wie im Odenwald und Taunus eines Steinkörpers. Wie an vielen Orten durch umfassende Grabungen nachgewiesen ist, war dieses ganze Gebiet mit einem dichten Netz von z. T. sehr sorgfältig ausgebauten Strassen und Wegen bedeckt, welches die blühenden

Ansiedlungen untereinander verknüpfte. Im einzelnen auf diese Wege einzugehen, würde zu weit führen.

Auf linksrheinischem Gebiete sind die beiden frühromischen Operationslinien Lyon — Metz — Trier — Köln bezw. Trier — Zülpich — Neuss — Xanten, sowie die Rheintalstrasse Augst — Strassburg — Mainz — Köln — Xanten — Nymwegen bis auf kleinere Strecken genau erforscht. Die der rechtsrheinischen römischen Bergstrasse entsprechende Strasse Mainz — Neustadt — Zabern (Tabernae) — Weissenburg (Concordia) — Brumath — Egisheim — Larga und weiter in die Schweiz ist wie jene eine verbesserte vorrömische Strasse, die in späterer Zeit namentlich vom bürgerlichen Verkehr in Anspruch genommen wurde; sie ist in der Hauptsache gut bekannt. Einzelne Partien derselben sind sogar eingehender behandelt, wie die südlichste Strecke, auf der einst Cäsar und die Scharen des Ariovist marschierten (vgl. K. Gutmann, Ergebnisse der neueren Untersuchungen über den in Ober-Elsass gelegenen römischen Ort Larga, Mülhausen 1905 S. 46 f. und C. Winkler, Der Cäsar-Ariovist'sche Kampfplatz 1898, vgl. auch dessen archäologische Karte des Elsass, Colmar 1896 und Mehli, Archäologische Karte der Rheinpfalz (Mitt. d. hist. Ver. d. Pfalz XII [1884]). Im Süden, zwischen Strassburg — Burgfelden — Basel, ist allerdings weder der Zug des alten Keltenweges auf dem alten Hochufer, noch die Zeit der Erbauung der in spätrömischer Periode so wichtigen Heerstrasse in der Niederung über Cambete, Stabula — Argentovaria etc. völlig klargestellt. Winkler meint, die ganze Strecke Strassburg — Benfeld — Markolsheim — Kembs — Basel sei erst nach Verlust des Dekumatenslandes erbaut worden; in früherer Zeit habe man auf dem alten Keltenpfad den grossen Umweg Hirzfelden — Egisheim — Schirrweiler — Innenheim etc. gemacht. Wahrscheinlicher will mir dünken, dass schon in frühromischer Zeit eine Kunststrasse Basel — Burgfelden (Ariabnum) — Hirzfelden — Hettenschlag — Urschenheim — Benfeld — Strassburg erbaut wurde.

Mehr Unsicherheit herrscht bezüglich der Querverbindungen von West nach Ost, namentlich südlich der Mosel. Die wichtigsten derselben wie Cavillonum — Vesontio — Epamandurum — Larga — Cambete (Gutmann, a. o. S. 48 f.), Divodurum — Pons Saravi — Argentoratum, Augusta Treverorum — Bingium — Mogontiacum, Augusta Treverorum — Antunacum (Andernach), Tolbiacum (Zülpich) — Colonia Agrippinensis sind im allgemeinen gesichert, andere sind noch recht strittig. Mehrere derselben, wie Breisach — Thann — St. Amarin — Hussern, (Markolsheim — Argentovaria) — Colmar — Münster — Metzeral, Colmar — Kaysersberg — Schnierlach, Markolsheim — Rappoltsweiler — Markkirch bezw. Rheinau — Scherweiler — Markkirch, Erstein — Oberehnheim — Schirmeck, Brumath — Bitsch kommen höchstens als einfachere Verkehrswege, z. T. noch aus vorrömischer Zeit, in Betracht, andere wie Breisach — Pulversheim — Burnhaupt — Belfort, Lauterburg — Weissenburg — Bitsch nach Metz (bezw. Trier), Germersheim (bezw. Speier) — Landau — Annweiler — Homburg (bezw. Zweibrücken) nach Trier (Metz), Speier — Neustadt — Kaiserslautern — Trier sind im wesentlichen bürgerliche Verkehrsstrassen, mögen aber gelegentlich auch, namentlich in

früh- und spätrömischer Zeit, von militärischer Bedeutung gewesen sein. Dagegen hatten die Verbindungen Strassburg — Zabern — Fintingen — Trier, Worms — Kaiserslautern — Metz, Worms — Lauterecken — Birkenfeld — Trier, Mainz — Rockenhausen — Lauterecken — Trier bezw. Mainz — Alzey — Hauptstuhl — Saarbrücken — Metz, vielleicht auch eine Verbindung von Toul (Tullum) über Decem pagi — Hauptstuhl — Mainz zu allen Zeiten einen gewissen militärischen Wert und waren sicherlich zu vorzüglichen Kunststrassen ausgebaut. Leider hat auf diesem ganzen Gebiet niemals eine Untersuchung in grösserem Zusammenhang mit bedeutenderen Mitteln stattgefunden, so dass alle die bisherigen Angaben über die Tracierung der einzelnen Strassen nur mit grösster Vorsicht zu benutzen sind. Wirklich gesichert sind, abgesehen von den schon bezeichneten Strecken, im Elsass nur einige wenige Strassenansätze bei Larga, Egisheim, Colmar — Horburg, Strassburg, Brumath — Hagenau, die den opferwilligen Bemühungen von Gutmann, Winkler und Nessel zu verdanken sind, auch einige Strassenansätze in der Umgebung von Saarbrücken, Metz, Trier, Birkenfeld, ebenso bei Speier, Eisenberg, Kaiserslautern, Worms, Alzey, Kreuznach, Mainz. Indessen ist auf weiten Zwischenstrecken die Führung der einzelnen Strassen schlechterdings nicht bekannt, wenn die verschiedenen archäologischen Karten auch noch so bestimmte Einträge aufweisen. Wie es sich in dieser Beziehung mit Rheinhessen und den angrenzenden Gebieten verhält, habe ich Westd. Ztschr. 1904 S. 277—309 (vgl. auch Mainzer Zeitschrift I. [1906] S. 24) ausführlicher dargelegt.

Um auch hier einwandfreie Grundlagen zu schaffen, müsste eine einheitlich organisierte Forschung vor allem von den gesicherten Rheinübergängen ausgehen, so vom Kaiserstuhl (Strasse Riegel — Endingen — Königsschaffhausen etc., bei Kehl — Strassburg, Lauterburg, (Germersheim), Speier, (Altrip), Worms, Gernsheim, (Nierstein), die ohne Zweifel mit den durch die Itinerarien bekannten römischen Stationen der elsässisch-pfälzischen Rheintal- und Bergstrasse in Verbindung standen. Die Fortsetzung nach Westen ist dann bestimmt durch die Gangbarkeit und alten Besiedlungsspuren der Pässeinsattelungen der Vogesen, der Hart und des Hunsrücks, sowie durch die bekannten Zielpunkte auf der grossen Operationsbasis Lyon — Chalons — Toul — Metz — Trier.

Auch in dem Abschnitt zwischen Mosel und Maas ist die Untersuchung des Strassenwesens noch sehr im Rückstand. Die in der Früh- und wieder in der Spätzeit so bedeutsame Operationslinie Trier — Bitburg — Zülpich — Köln bezw. Zülpich — Tiberiacum — Neuss — Xanten ist zwar, abgesehen von der letztgenannten Strecke (Tiberiacum — Neuss), ziemlich genau im Gelände verfolgt, ebenso die Rheintalstrasse im grossen und ganzen festgelegt, dagegen ist unsere Kenntnis der Querverbindungen noch ziemlich mangelhaft. Mit Recht bemerkt Ritterling, Bonn. Jhrb. H. 114 S. 169, dass von der Trierer Gegend zum Neuwieder Becken (Coblenz, Urmitz) schon in frühromischer Zeit eine Militärstrasse längs des Moseltals geführt haben muss. Sie kann höchstens in ihrem westlichen Teil von Trier bis in die Nähe von Wittlich mit der bekannten Strasse über Mayen nach Andernach zusammenfallen. Auch Icorigium

(Jünkerath) oder Marcomagus (Marmagen?) und Tolbiacum (Zülpih) auf der grossen Strasse Trier—Köln bezw. Neuss war wohl mit Bonn bezw. Remagen durch eine Strasse verbunden, sogut wie Köln—Tiberiacum (Ziverich)—Juliacum (Jülich)—Coriovallum (Heerlen)—Mastricht (nach dem antoninischen Itinerar und den vorhandenen Spuren, vgl. z. B. J. Schneider, die alten Heer- und Handelswege der Germanen, Römer und Franken im deutschen Reiche Heft V [1886], VIII [1890], mit Karten, jetzt auch C. I. L. XIII S. 506 u. 707 f.), vielleicht auch Roermund (Mederiaceum)—Neuss, wie noch andere Orte der grossen Maas- und Rheinstrasse, die sich bei Xanten trafen¹⁾. Die Schneider'schen Einzeichnungen sind selbstverständlich nur mit grösster Vorsicht zu benutzen, wie auch die Nachprüfung von A. Schoop, Die römische Besiedelung des Kreises Düren (Ztschr. d. Aachener Geschichtsvereins XXVII) ergeben hat, während die Aufstellungen F. W. Schmidts wie sonst auch hier weit zuverlässiger sind (vgl. z. B. die Karte Bonn. Jahrb. Heft 31 Taf. 1). Eine zusammenhängende Untersuchung dieses Gebietes dürfte, namentlich in dem ebeneren Gelände nördlich der Eifel, verhältnismässig rasch zu sicheren Ergebnissen führen, da die Itinerarien und Inschriften mannigfache Anhaltspunkte bieten und die günstigen Terrainverhältnisse die Beibehaltung der geraden Linien fast allenthalben gestatteten. Indessen vermögen auch hier nur Spaten und Schaufel wirklich gesicherte Resultate zu erzielen. Nachdem die Direktion des Bonner Provinzial-Museums durch die Ausgrabung der Kastelle Andernach, Remagen, Bonn, Neuss und jetzt auch des von Xanten die hauptsächlichsten Ausgangs- bezw. Zielpunkte dieses Strassennetzes mit grosser Energie klar ans Licht gestellt hat, so wie es das Trierer Museum s. Z. für einen Teil der Stationen an der Strasse Trier—Bitburg—Jünkerath etc. getan hat, könnten die beiden Museen bei einheitlichem Vorgehen zweifelsohne auf grosse Erfolge rechnen.

II. Das vorrömische Wegenetz.

1. Auch den Wegen der vorrömischen Periode hat die archäologische Forschung schon lange ihre Aufmerksamkeit zugewandt, wenn auch meist nur in ziemlich theoretischer Weise. Vor allem waren es die in der antiken Literatur erwähnten Handels- und Völkerstrassen, deren Verlauf man zu ermitteln suchte: so die Strassen des Bernstein- und Zinnhandels, die alten Salzstrassen, die Wege des „etruskischen“ Tauschverkehrs, über deren Richtung und Art Diodor, Strabo, Plinius, Ptolemaeus u. a. manche brauchbaren Andeutungen bieten, ebenso die uralten Völkerstrassen, welche die Cimbern, die Scharen des Ariovist, die Helvetier, die Legionen Cäsars nach den Nachrichten der Alten gezogen sind. Aber die Versuche, diese Wege auch im Terrain näher festzulegen, haben nur selten zu annehmbaren Ergebnissen geführt. Von zusammen-

1) Vgl. namentlich die durch die Benefiziariersteine gegebenen Anhaltspunkte, v. Domaszewski, Westd. Ztschr. XXI (1902) S. 194/195.

fassenden Arbeiten seien kurz erwähnt die zahlreichen Untersuchungen von J. Schneider, über die alten Heer- und Handelswege der Germanen, Römer und Franken im Deutschen Reich, besonders das 9. Heft (Düsseldorf 1890, mit Uebersichtskarte der ältesten Wege im nordwestlichen Deutschland zwischen Rhein und Elbe) und v. Sadowski, Handelsstrassen der Griechen und Römer durch das Flussgebiet der Oder, Weichsel etc. an die Gestade des baltischen Meeres, Jena 1880 (vgl. auch Corbl. f. Anthrop. 1880 S. 51—56 u. Corbl. d. Ges. Ver. 1907 S. 55 f.). Diese Angaben und Einzeichnungen sind aber nur mit grösster Vorsicht zu benützen. Der Hauptfehler aller älteren Arbeiten dieser Art besteht darin, dass sie die bis dahin bekannten, verhältnismässig geringen archäologischen Bodenfunde in willkürlicher Weise zur Rekonstruktion einiger Hauptstrassenzüge verwandten. Dank der unermüdlichen Kleinarbeit deutscher Lokalforschung wissen wir heute, dass alle einigermaßen fruchtbaren Teile Deutschlands während sämtlicher Perioden der vorrömischen Zeit ziemlich dicht bewohnt und neben den Einzelsiedlungen allenthalben grössere oder kleinere geschlossene Dorfanlagen und die mannigfachsten Ortsverbindungen aufwiesen. Es war daher grundfalsch, die bis dahin bekannten Fundstellen und alten Strassenstücke in der vermuteten Richtung zu einem zusammenhängenden Strassenzug zu verbinden. Aber allmählich hat auch dieser Forschungszweig, namentlich auch durch die Arbeiten der Reichslimeskommission, etwas festeren Boden unter sich gewonnen.

An welchen Merkmalen sind nun die vorrömischen Wege zu erkennen? Und welche Hilfsmittel stehen zu Gebote, sie aufzusuchen? Natürlich kann es sich, wie bei den Römerstrassen, für uns zunächst nur um die grossen Strassenzüge von allgemeinerer Bedeutung handeln. Da die vorrömischen Wege fast ausnahmslos einer künstlichen Steinstückung entbehren¹⁾, fallen alle Rückschlüsse aus der Bauart des Strassenkörpers natürlich weg. Die Tracierung hat hinsichtlich der Energie möglichst gerader Linienführung oft über Berg und Tal hinweg, namentlich im Vergleich zu den schon etwas bequemeren mittelalterlichen Wegen, manche Ähnlichkeit mit derjenigen der Römerstrassen, wenn auch die vorrömischen Wege sich meistens noch etwas mehr dem Terrain anschmiegen und in geschickter Weise die einzelnen Wasserscheiden zu gewinnen wissen. Wie die römischen Strassen lieben sie die Führung auf beherrschenden, langhinziehenden Höhenrücken, die auf dem Grate der Bergnasen erklimmen werden. Von neueren Arbeiten, welche das Verhältnis der alten Strassen zum Terrain behandeln, sei besonders hingewiesen auf den Aufsatz von W. Deecke, die alten vorpommerschen Verkehrswege in ihrer Abhängigkeit vom Terrain (mit 2 Tafeln), Pomm. Jahrbücher VII (1906).

1) Ausnahmen sind natürlich da und dort festgestellt. Dass an sumpfigen Stellen die Wege durch Einlagen von Reisig und Hölzern oder von Steinen gefestigt wurden, ist leicht begreiflich. Aber auch auf gangbarem Terrain sind vorrömische Wege mit Steinstückungen nachgewiesen, wie am Limes zwischen Walldürn und Miltenberg und sonst, vgl. F. Hertlein, Fundb. a. Schwaben 1903 S. 15, K. Weller, Fundb. a. Schwaben 1904 S. 25 f.

Die zahlreichsten und sichersten Fingerzeige zur Erkenntnis vorrömischer Wegeverbindungen hat die Limesuntersuchung ergeben, da die römische Grenzsperrung auf das vorhandene Wegenetz ganz besondere Rücksicht nehmen musste. So haben die Limesgrabungen gezeigt, dass die meisten Kastelle, Zwischenkastelle und sehr viele Wachtürme an Punkten liegen, wo Wege aus dem Auslande die Grenze überschritten. Ferner sind zahlreiche Durchgänge am Grenzwall festgestellt, die mit stückungslosen vorrömischen Wegen in Verbindung stehen. Auch das römische Strassennetz selbst ist, wie wir schon im vorhergehenden Kapitel gesehen haben, durch das vorrömische ausserordentlich beeinflusst. Wo die Verkehrswege der Einheimischen in die römische Richtungslinie passten, wurden sie von den Römern beibehalten und je nach Bedürfnis zu Kunststrassen ausgebaut. Auch die villae rusticae, jene kleineren oder grösseren Meierhöfe von Veteranen und sonstigen Kolonisten, finden sich nicht selten entlang der vorrömischen stückungslosen Wege, die mit unseren heutigen „Feldwegen“ zu vergleichen sind.¹⁾

Weitere Anhaltspunkte haben die Untersuchungen vorrömischer Ringwälle und befestigter oder offener Dorfniederlassungen geliefert. Stellen auch die Ringwälle, die grösstenteils aus vorrömischer Zeit stammen, seltener ständige Ansiedelungen, sondern meist nur Refugien der in den Ebenen, an den Berghängen und in den Talweiten wohnenden Bevölkerung dar, so liegen sie doch fast ausnahmslos in der Nähe wichtiger Verkehrswege und nehmen auf diese Rücksicht, namentlich um sie in Kriegszeiten zu sperren. Die Unterbrechungen der Stein- und Erdwälle sowie der vorliegenden Gräben, zurückspringende Mauerwangen etc. zeigen nicht selten noch die Stellen, wo die von den Hauptstrassen abzweigenden Zugangswege in die Ringwälle einmündeten (vgl. z. B. Thomas, Der Ringwall über der Heidetränk-Talenge Nass. Annalen XXXVI [1907] Tafel VI). Auch bei den grossen, durch Palissadenzäune und zum Teil auch durch Gräben befestigten Dorfniederlassungen der Hallstatt-Zeit, die Soldan bei Neubäusel, am Schrenzer bei Butzbach, bei Traisa und auf der Lee bei Heppenheim erforscht hat, sind durch die Abstände der Hütten und die Unterbrechungen von Zaun und Graben eine Anzahl von Wegespuren zu erkennen. Und dasselbe Bild konnte ich bei einer ganzen Reihe vorrömischer Ansiedelungen im Vogelsberg, namentlich in der Gegend von Laubach und Schotten, beobachten. Von den durch die sog. Podien bezeichneten Hüttenstellen liessen sich meist mehrere Wegrinnen verfolgen, die teils nach Quellen und Wiesengründen, teils nach den „Hochäckern“ bzw. Ackerterrassen, teils nach benachbarten Höhenstrassen führten, die, aus Thüringen kommend, den hohen Vogelsberg überschreiten und den Limes bei den Kastellen Echzell und Florstadt schneiden. Jene Wege sind teils durch die Anordnung und Abstände der Hütten bzw. die Unterbrechung der Umzäunung etc. zu erschliessen, teils haben sie hohlwegartige Spuren hinterlassen, oft mehrere Rinnen nebeneinander, indem der ältere, allzu ausgefahrene Weg verlassen und daneben ein neuer Weg angebahnt wurde.

1) Vgl. auch Globus LXXVI (1899) S. 249 f. (K. Schumacher).

Diese prähistorischen Wege sind natürlich leicht mit späteren Holzabfuhrinnen zu verwechseln. Doch wird die Berücksichtigung der angegebenen Erscheinungen sowie der Richtung und Zielpunkte der Hohlwege in den meisten Fällen eine sichere Unterscheidung ermöglichen.

Auch die alten Grabhügel sind, wie auch die römischen Grabstätten nicht selten längs jener uralten Verkehrswege errichtet, bald unmittelbar an denselben liegend, bald etwas seitlich entfernt, oft zu kleineren oder grösseren Gruppen zusammengeschart. Sehr lehrreiche Beispiele dieser Art bilden die tumuli der Wedau bei Duisburg und in der Umgebung von Hagenau, welche auf mehrere Kilometer Erstreckung die alten Wege begleiten. Da die einzelnen Grabhügel nicht selten Bestattungen aus fast allen vorrömischen Perioden enthalten, lässt sich das hohe Alter jener Wege daraus ermessen.

Ein sehr wichtiges Hilfsmittel zur Feststellung der vorrömischen Handelswege bilden schliesslich die bekannten Handelsdepots wandernder Händler, die seit der neolithischen Zeit aus sämtlichen Perioden, am zahlreichsten aber aus der Bronzezeit, vorliegen. Mögen einzelne dieser Funde auch als Weihgaben oder als heimliche Verstecke anderer Art aufzufassen sein, die meisten derselben sind ohne Zweifel Niederlagen herumziehender Händler. Aehnliche Verstecke waren in dem Handelsverkehr mit unzivilisierten Völkerschaften noch bis auf unsere Tage üblich. Da von manchen dieser Funde der ungefähre Entstehungsbezirk bekannt ist, lässt sich vielfach auch die Gegend vermuten, aus welcher der betreffende Händler kam. Ein Blick auf die Karte Corrb. d. anthropol. Ges. 1903 S. 99 und Alt. heidn. Vorz. V S. 143, wo ich die bronzezeitlichen Depotfunde Südwestdeutschlands zusammengestellt habe, zeigt, wie diese von der Schweiz aus die längs des Fusses der rechts- und linksrheinischen Gebirge führenden Strassen bis Mainz begleiten, von hier aus aber sich längs der alten „Weinstrasse“ am Fusse des Taunus durch die Wetterauer Senke in das Gebiet der Weser und Elbe ziehen, während sie rheinabwärts fast völlig fehlen.

Unter Berücksichtigung dieser und anderer Anhaltspunkte dürfte es einer vorsichtigen Forschung mehr und mehr gelingen, wenigstens die hauptsächlichsten Völker- und Handelsstrassen auch im Gelände genauer, als es bisher geschehen ist, zu ermitteln.

2. Was ist nun in den einzelnen Gegenden Westdeutschlands durch neuere Arbeiten in dieser Beziehung erreicht und was ist noch zu tun?

Ueber die Wegforschung in Westfalen und in den angrenzenden Gebieten hat Philippi auf dem nordwestdeutschen Verbandstag der Altertums-Vereine in Münster 1904 einen Überblick gegeben (vgl. Corrb. d. Ges.-Ver. 1904 S. 357 f.). Mit Recht mahnt er zur grössten Vorsicht gegenüber den Aufstellungen J. Schneiders, Soekelands, Dünzelmanns, wenn sie auch für ihre Zeit nicht ganz ohne Verdienst waren, und verweist mehr auf die neueren Arbeiten RüBELs, Schuchhardts u. a., die namentlich von den Anlagen fränkisch-karolingischer Zeit aus nach rückwärts festen Boden zu gewinnen suchen. Auch die Erbauungszeit der in Niederdeutschland so

vielfach vorhandenen Bohlenwege ist noch nicht einwandfrei festgestellt. Da die im Gang befindliche Untersuchung der römischen Kastelle an Lippe, Weser und Ems zweifellos auch für das vorrömische Wegenetz dieser Gegend überraschende Aufschlüsse bringen wird, stehe ich für heute von einer näheren Erörterung dieser Fragen ab.

Auch in dem Abschnitt von hier bis zum obergermanischen Limesgebiet hat jetzt eifrigere Terrainforschung eingesetzt. Einen gesicherten Ausgangspunkt bietet die von der römisch-germanischen Kommission ausgegrabene, der Spät-La Tène-Zeit angehörige Erdbefestigung von Kneblinghausen bei Rüthen. Wie Hartmann (Mitt. d. Altertums-Kommission für Westfalen III S. 103 f. und IV S. 157) auseinandersetzt, steht sie ohne Zweifel mit der wohl von Drusus etc. benutzten Strasse aus dem oberen Lippetal über Bredelar—Marburg—Giessen etc. in Verbindung, genau so, wie die völlig gleichartige und im wesentlichen der gleichen Zeit angehörige Schanze von Gerichtstetten im Odenwald mit der prähistorischen Höhenstrasse aus dem Main- und Taubertal an den Neckar und Rhein zusammenhängt. Weiter im Süden handelt es sich hauptsächlich um genaue Festlegung der Lahntalstrasse, welche aus Thüringen über Hersfeld—Alsfeld—Giessen—Hadamar—Montabaur nach Ehrenbreitstein ins Rheintal führt. Diese Strasse ist neben den alten Völkerwegen durch die Wetterau mehr als einmal von den aus dem Innern Germaniens nach dem Rhein vordringenden Germanen eingeschlagen worden, so offenbar auch von den Suebi, welche im Jahre 58 dem Treverer-Gebiet gegenüber am Rhein ankamen (Caesar de bell. Gall. I. 36: Treveri autem pagos centum Sueborum ad ripam Rheni consedissee etc.). Durch das Zusammenwirken von Bodewig, Behlen und dem Giessener Altertumsverein wird auch dieser uralte Völkerweg wohl bald seine nähere Aufklärung finden.

Von den anderen aus Thüringen an den Rhein führenden vorrömischen Wegen sind die zwei bedeutendsten eine Abzweigung von der ersteren Strasse in der Gegend von Grünberg und Giessen: die alte Weïn- oder Elisabethenstrasse etc. über Butzbach—Hofheim an die Mainmündung und die Strasse Vacha—Fulda—Gelnhausen—Hanau, die also den Vogelsberg nördlich und südlich umgehen. Sie waren so gut wie die zwei heutigen, diese Richtung nehmenden Eisenbahnlinien die wichtigsten Verbindungen aus dem Elb- und Wesergebiet nach dem Rhein. Aber auch über den Vogelsberg selbst führten zwei Wege: über Lauterbach—Ulrichstein—Einartshausen bei Schotten—Kastell Echzell etc. und über Grebenhain—Gedern (bezw. Glashütten)—Kastell Nieder-Florstadt usw. Innerhalb des Limesgebietes sind sie von G. Wolff ziemlich genau festgestellt, ausserhalb desselben bedürfen sie noch eingehenderer Untersuchung. Die drei nördlichen Strassen habe ich selbst, namentlich ausserhalb des Limes, auf grosse Entfernungen verfolgt. Ueberall wo sie die römische Grenzsperre queren, waren grössere oder kleinere Truppenabteilungen aufgestellt. Auch für vorrömische Querverbindungen über den Taunus zwischen Lahnthal und der Wetterau, wie über Usingen, Idstein etc., liegen mannigfache Anzeichen vor, die näher zu besprechen hier zu weit führen würde.

Zwischen Main und Neckar handelt es sich hauptsächlich um die vom oberen Maintal nach der Rheinebene ziehenden Verbindungen. Der nördliche Weg längs des Maintals wurde wohl von den Scharen des Ariovist begangen, die, von Böhmen kommend, wahrscheinlich bei Mainz den Rhein überschritten und sich in Rheinhessen und in der bayrischen Pfalz niederliessen. Auf demselben Weg sind später in Caracallas Zeit die Alamannen vorgedrungen. Wieweit derselbe dem Flusstale selbst folgte, bezw. dessen grosse Schleifen abkürzte, ist im einzelnen noch wenig aufgeklärt. In der Gegend von Ochsenfurt zweigte von dieser Strasse eine direkte Verbindung nach dem Rhein ab, die über Lauda, das oben erwähnte Gerichtstetten—Rinschheim bezw. durch das Kirnachtal bei Kastell Osterburken in der Richtung auf die Jagstmündung zog und von da durch das Neckarhügelland die Rheinebene in mehreren Gabelungen bei Rohrbach, Wiesloch, Stettfeld gewann. Gelegentlich der Limesuntersuchung und bei sonstigen Grabungen konnte ich diese Strasse fast auf ihrer ganzen Erstreckung rekognoszieren. Auch durch den Odenwald zweigten sich sowohl von der Maintalstrasse als von der Strasse über Gerichtstetten mehrere Aeste ab, die indessen von keiner allgemeinen Bedeutung sind, wenn sie auch am Grenzwall durch Zwischenkastelle gesperrt waren.

Weiter südlich in Württemberg und Baden gilt die Forschung hauptsächlich den vom oberen Donautal nach der Rheinebene strebenden Wegen. Es sind vor allem die uralten Völkerwege und Salzstrassen, die in der Richtung Aalen—Hall—Oehringen—Heilbronn, bezw. Kocher- und Jagstmündung und Crailsheim—Niedernhall—Kocher- und Jagstmündung ziehen, über die A. Schliz, Fundb. a. Schwaben XII (1904) S. 2 f. und K. Weller, ebenda S. 15 f. eingehender berichtet haben. Innerhalb des Limesgebietes, z. B. bei Jagsthausen—Wimpfen, sind sie mehrfach von den Römern benutzt bezw. ausgebaut worden.

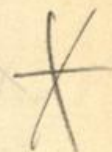
Die Annahme, dass von der Donau ein bedeutenderer vorrömischer Weg durch das Filstal in der Richtung Cannstatt—Stettfeld nach der Rheinebene bestanden habe, ist bis jetzt ebensowenig gesichert, wie der in dieser Richtung vermutete römische Strassenzug. An und für sich ist es allerdings nicht unwahrscheinlich, dass die Römer auch hier wenigstens teilweise den Spuren einer älteren Verbindung folgen konnten. Einige vorrömische Strassenstücke sind tatsächlich auch in dieser Richtung vorhanden.

Ueber die rauhe Alb sind namentlich durch die Forschungen von Naegle und Lachenmaier zahlreiche Wege von der Donau an den oberen Neckar durch Depotfunde, vorrömische Ansiedlungen und Grabhügelgruppen usw. erwiesen, die ihre Fortsetzungen durch das Kinzig-, Rench- und Murgtal in die Rheinebene hatten. Auch durch das Höllental führte von Häfingen schon in vorrömischer Zeit eine Verbindung nach Freiburg, wenn diese den Schwarzwald überschreitenden Wege auch mehr Saumpfadengleichen haben mögen und nur in besserer Jahreszeit gangbar waren. Ueber die von Norden nach Süden längs des Hochgestades des Rheines sowie am Fusse von Schwarzwald und Odenwald ziehenden uralten Völkerwege, die durch ganz Baden und Hessen

eingehender von mir verfolgt sind, wurden schon oben einige Andeutungen gemacht.

Auf dem ganzen linken Rheinufer ist wie die römische, so auch die vorrömische Wegeforschung trotz mehrerer verdienstlicher Einzelarbeiten überall noch im Rückstand, weil hier niemals Organisationen mit genügenden Geldmitteln für grössere zusammenhängende Untersuchungen geschaffen wurden. In erster Linie wären hier die grossen Handelsstrassen zu verfolgen, welche den lebhaften Verkehr mit der Westschweiz, Italien und Frankreich vermittelten. Die südlichen, von Mandeur und Belfort kommenden uralten Völker- und Handelswege, auch einige Uebergänge über die Vogesen sind durch die Bemühungen Gutmanns und Winklers (vgl. dessen archäologische Karte des Elsasses) zwar einigermaßen bekannt, zumal die Römer auch hier möglichst an das Bestehende anknüpften, aber über die vom oberen Mosel- und Maastal nach der Rheinebene führenden grösseren Wegeverbindungen herrscht noch sehr viel Unklarheit, trotz der Arbeiten von Mehlis (vgl. dessen archäologische Karte der bairischen Pfalz 1884), F. Back, J. Schneider u. a. Auf das Einzelne kann ich hier nicht eingehen, sondern ich möchte nur darauf hinweisen, dass es auch für diese Gegenden keineswegs an Anhaltspunkten fehlt, um bei methodischem Vorgehen allmählich sicherere Grundlagen zu gewinnen. Aufschlüsse über Wege der Einheimischen, wie sie im rechtsrheinischen Gebiet die Limessperre gibt, fehlen zwar, doch bieten die Nachrichten über die frühromische Okkupation, die Lage der ältesten römischen Kastelle, die vorrömischen Ansiedlungen, die Depotfunde und manches andere deutliche Fingerzeige. Wenn z. B. Tutor im Jahre 70 aus dem Gebiet der Nemeter und Vangionen „*vitato Mogontiaco Bingium concessit*“ (Tacitus hist. IV 70), so kann er nur den alten vorrömischen Weg von Worms über Alzey nach Bingen („die Hochstrasse“) marschiert sein, welchen schon die Händler der Bronzezeit nicht selten benutzt hatten, um den weiten Bogen des Rheins über Mainz abzuschneiden (vgl. auch meine Bemerkungen Westd. Ztschr. XXIII [1904] S. 292 und 305). Ferner lässt sich z. B. an dem vorrömischen Ringwall auf dem Donnersberg dartun, dass die beiden Hauptausgänge auf zwei uralte Wege führen, die den Donnersberg im Norden und Süden in der Richtung nach Kaiserslautern bezw. nach der Glan und Nahe umgehen; diese werden schon dadurch als vorrömische erwiesen. Auch die Ringwälle im Hunsrück stehen mit dortigen alten Völkerwegen in engster Verbindung. Die Höhenstrasse Dürkheim—Monsheim—Mommenheim—Mainz lässt sich fast auf ihrer ganzen Erstreckung durch anliegende Siedelungen und Depotfunde als vorrömisch erkennen. So liesse sich noch eine ganze Reihe weiterer Anhaltspunkte vorbringen, die eine sichere Entscheidung in dieser Richtung ermöglichen.

Doch zum Schlusse! Um die Ergebnisse dieser Darlegungen sozusagen auch in die Praxis überzuleiten, möchte ich die Anregung geben, dass die römisch-germanische Kommission des archäologischen Instituts der Erforschung



der römischen und vorrömischen Strassen besondere Beachtung schenkt und eine Kommission bildet (wie die bereits bestehende Ringwallkommission), welche die Aufgabe einer systematischen Strassenuntersuchung in einheitlicher Weise in Angriff nimmt. Da aber auf rechtsrheinischem Gebiete durch das Limesunternehmen und durch die Grabungen der römisch-germanischen Kommission in Niederdeutschland eine grosse Förderung dieser Sache teils bereits erfolgt ist, teils für die nächste Zeit in sicherer Aussicht steht, so könnte sich die Tätigkeit dieser Strassen-Kommission zunächst auf das linke Rheinufer beschränken. Das Aufspüren und die Untersuchung der Strassen im einzelnen müsste selbstverständlich durch bewährte Lokalkräfte erfolgen. Denn wenn irgendwo, so muss für diesen Zweig der Forschung der Grundsatz betätigt werden: viribus unitis!

