

I. Geschichte und Denkmäler.

I. Die Römerstrassen Cöln-Reims und Reims-Trier.

B. Römerstrasse Reims-Trier.

(Siehe Tafel I, Heft LXXV.)

Aus dem Mittelpunkt des alten Reims geht die Römerstrasse nach Trier durch das Ceres-Thor, früher porte de Trèves genannt, nach dem Itinerar des Antonin 366:

a Durocortoro — Vungo vicus	XXII	leugen
Epoisso vicus	XXII	„
Orolauno vicus	XX	„
Andethannale vicus	XX	„
Treveros civitas	XV	„

i. S. XCVIII leugen = 148 millien
= 220 km. = 29 deutsche Meilen.

Diese Strasse fällt von Reims bis Epoissus mit der im 75. Heft dieser Jahrbücher betrachteten Reims-Cölner Strasse zusammen, ergänzt sich nach der Peutinger'schen Tafel und durch einige Zwischenstationen:

a Durocortoro — Noviomagus	XII	} XXII leugen
Vungo vicus	X	
Mose (Mouzon)	XV	} XXII „
Epoisso vicus	VII	
Bellefontaine	IX	} XX „
Orolauno vicus	XI	
Luxemburg	XII	} XX „
Andethannale vicus VIII(VI)		
Wasserbillig	X (IX)	} XV „
Treveros civitas	V	

i. S. XCVIII leugen.

Statt jener grossen Stationen von c. XX leugen, die als doppelte Tagemärsche und als doppelte Postkurse anzusehen sind, erhalten wir hierdurch einfache Etappen und mutationen von 8 bis 12 leugen, wie diese sachgemäss den Etappen der römischen Rheinstrasse und wenigstens annähernd der Strasse von Bordeaux nach Jerusalem im Itinerar des Antonin S. 261 entsprechen.

I. Reims — Voncq, XXII leugen.

Wir haben bei der Cöln-Reimser Strasse die Strecke Epoisso-Reims als einen Theil unsrer Reims-Trierer Römerstrasse bereits verfolgt, wie dieselbe Reims verlässt, das breite Suippe-Thal auf einem 6 m hohen Damm überschreitet, am verschollenen Noviomagus und an dem fränkischen Attigny vorüber, den römischen Vungo vicus erreicht. Der jetzige Flecken Voncq erhebt sich mit seinen Weinbergen 90 m über das Aisne-Thal, liegt $\frac{1}{2}$ km südlich von der Römerstrasse, mit dieser durch eine Zweigstrasse verbunden, deutet durch seine Lage und Umfang auf eine ehemalige Befestigung hin, ein Viereck von 300—400 m Seitenlänge mit etwa 10 ha Lagerfläche für eine Besatzung von einigen Cohorten. Der römische Vicus bietet auch aus der Neuzeit Interesse, insofern er durch preussische Husaren, die in den Weinbergen zum Fussgefecht absassen, am 29. August 1870 erstürmt wurde, wobei den brennenden Ort Turco's und Zuaven vertheidigten.

II. Voncq — Epoissus, XXII leugen.

Von Voncq erreicht die Römerstrasse über le Chesne und Mouzon das verschollene Epoissus, von Voncq XXII leugen und von Arlon XX leugen entfernt, danach in der Gegend des heutigen Les deux villes, östlich von Carignan zu suchen, wo die in der französischen Generalstabskarte genau gezeichnete Römerstrasse jeden grösseren Irrthum in der Ortslage ausschliessen müsste. In der notitia dignitatum Seite 120 und 1104 wird Epuso oder Epoisso mit einem praefectus laetorum in Belgica prima genannt, nach Gregor von Tours Eposium castrum, nach Bergier die Stadt Ivois, deutsch Ipsch, das heutige Carignan.

Oestlich davon überschreitet die Reims-Trierer Strasse bei Williers den tiefen Thalgrund des ruisseau de la Palle an der französisch-

belgischen Grenze. Aehnlich wie der früher erwähnte Thalgrund der Semois ist dieser Einschnitt 80 m tief bei 600 m oberer Breite, und auch hier deckte eine ehemalige Befestigung auf einer Felskuppe des rechten Thalrandes, den schwierigen Uebergang grosser Heeresmassen.

III. Epoisso — Orolaunum, XX leugen.

In höchst zweckmässig gewählter Linie führt dann die Römerstrasse 800 m südlich von Pin und Valensart vorbei, am Nordrande des bewaldeten Abhangs, gleichmässig auf der Wasserscheide zwischen Chiers und Semois fortziehend, nach Bellefontaine, 9 millien von Williers, 17 millien von Arlon. Römische Mauerfundamente, römische Inschriftsteine, Gräber und Münzen (Publ. soc. d'Arlon V, 46; VI, 83) lassen hier eine wichtige römische Niederlassung, wahrscheinlich mit Signalstation und *mutatio* erkennen, mit Nebenstationen von drei zu drei millien nach Westen hin in der Gegend von Prouvy, Pin und Williers, nach Osten hin bei St. Marie, Etalle-Enclos, Sampont, Stockem, Arlon.

Bei Etalle (Stabulum) ist ein römischer Altar mit zahlreichen römischen Münzen gefunden. Hier und bei Sampont überschreitet die Römerstrasse als einfacher kaum 6 m breiter Feldweg die 3 m breite Semois, in einem übersichtlichen gangbaren Terrain, von zahlreichen Parallelwegen in der Richtung auf Arlon begleitet.

Die Stadt Arlon (Arel), das römische Orolaunum (Aralunae) liegt im ehemaligen Gebiet der Treverer, auf dem flachen Gipfel eines Kegels von gelbem Sandstein, mit 750 m oberem Durchmesser, und bildet den weithin sichtbaren Richtungs- und Signalpunkt für zahlreiche Strassen aus allen Himmelsgegenden. Die jetzige Citadelle liegt 418 m über dem Meeresspiegel, erhebt sich 20 m über die hochgelegene Stadt, und ist ein unregelmässiges Viereck von 90 m Seitenlänge, mit kleinen Bastionen in den Ecken, von 15 m Face, 5 m Flanke, ohne Gräben, steil mit Bruchsteinen bekleidet. Auf der Plattform dieser Citadelle liegt eine Kirche mit Klostergebäuden und Gärten, von der belgischen Garnison als Hospital benutzt. Die Befestigung hat c. 3ha Flächenraum, für etwa 500 Mann zur Vertheidigung. Die Bauart weist auf das Mittelalter und auf neuere Restaurationen hin.

Der bekannte belgische Archäologe M. Schürmanns sagt in seiner Vorrede zu „van Dessel topographie des voies Romaines en Belgique“, dass nach neueren Untersuchungen die Fundamente der Ci-

tadelle auf römischen Bauresten des 3. Jahrhunderts n. Chr. ruhen. Nach „Prat histoire d'Arlon 1872“, sind innerhalb der jetzt eingeebneten Stadtbefestigung, die wohl aus dem Mittelalter stammt, die Spuren einer zweiten römischen Enceinte nachgewiesen, welche kreisförmig die Citadelle umgab. Zahlreiche Funde aus der Römerzeit, Altäre, Inschriften, Skulpturen, Gräber, Münzen etc. erweisen dort eine sehr bedeutende römische Ansiedlung, und trug die Bergkuppe vielleicht schon vor der Römerzeit eine Befestigung durch Erdwälle. Wie eine mächtige Centralveste an den Quellen der Semois, in der Mitte der ältesten Wegeverbindungen zwischen Maas und Mosel, sieht Arlon beherrschend weit in das Land. Cäsar nennt keine Ortsnamen für die Feldzüge des Labienus in den Jahren 54 und 53 v. Chr. zur Eroberung von Trier, aber die Römerlager bei Izel und Arlon, die Entscheidungskämpfe bei Luxemburg sind auch ohne jene Namen ganz unzweifelhaft im Terrain zu lesen, da keine andre Oertlichkeiten auf Cäsars Beschreibungen passen würden. Gerade hierdurch bieten diese Punkte, von der etwa drei Jahrhundert später erbauten Römerstrasse durchzogen, ein ganz besonderes Interesse (S. Picks Monatsschrift V, S. 152).

Zehn millien südlich von Arlon, 5 millien östlich von Longwy liegt der Titelberg, ein Kegelberg von ähnlicher Formation wie Arlon. Auch hier sind die Spuren eines Römerlagers und zahlreiche römische Alterthümer gefunden. Eine alte Strasse, Römerstrasse genannt, verbindet den Titelberg mit Arlon, geht schon von Tiercelet her in nördlicher Richtung über Ober- und Niederkorn am Titelberg vorbei, über Linger, Künzig, Ober-Elter nach Arlon, setzt sich dann über Thiaumont, Nobressart, bei Bastogne vorbei, auf Namur fort.

IV. Orolauno — Andethannale, XX leugen.

Die Entfernung von Arlon bis Nieder-Anwen beträgt auf den besten Karten gemessen zwischen XVIII und XIX, statt der authentischen XX leugen. Der codex Scolariensis des Itinerar giebt freilich nur XV leugen, doch entspricht diese Entfernung höchstens einer Messung in der Luftlinie, während die Windungen und Schwierigkeiten im Alzette-Thal bei Luxemburg, diese Entfernung vergrössern, selbst wenn ein Abkürzungsweg die heutige Stadt nördlich umging. Die Römer verstanden es, ihre Strassen mit dem von Vitruv im 9. Buch beschriebenen sinnreich konstruirten Wagen durch die Zahl der Rad-Umdrehungen sehr richtig zu messen, brachten vielleicht grosse Schwierigkeiten

der Wege in Anrechnung, und gaben statt aller Bruchtheile abgerundete Zahlen für die Entfernungen. Wir müssen jene kleinen Differenzen auf sich beruhen lassen.

Die Römerstrasse folgt von Arlon nicht der heutigen Chaussee, sondern geht über Ober-Elter (Autel-haut), Hagen, Kapellen nach Mamer (von Wiltheim Mambra genannt), 8 leugen von Arlon, und über Strassen, 10 leugen von Arlon. An einem dieser beiden Punkte, wenn nicht bei Luxemburg, wird die mutatio gewesen sein, da auch jene Punkte wichtige Strassenknoten waren, und die doppelte Etappe besser halbiren. Von Mamer geht eine alte Strasse westlich über Künzig nach Virton, die sich nördlich von Mamer über Kehlen und Keispelt nach Mersch fortsetzt. Von Strassen führt östlich eine alte Strasse über Merl, Gasperich, Hesperingen, Hassel nach Dalheim und über die Mosel nach Trier. Endlich begleitet eine nördliche Parallelstrasse die Römerstrasse von Arlon über Eischen, Körich, Nospelt, Kehlen, Kopstal nach Walferdingen in das Alzette-Thal. Alle diese Strassen waren 3—4 m breite Wege, im Volksmunde kem oder kim genannt, im Anklang an chemin, jetzt meistens in gute Chausseen verwandelt, und kommen wir bei Alt-Trier, dem Knotenpunkt solcher Wege, darauf zurück.

1. Luxemburg.

3 millien von Strassen, XIII leugen von Arlon erreicht die Römerstrasse Luxemburg, dessen ältester Name Rama gewesen sein soll, von der Felsenzunge des heutigen Ram auf dem rechten Alzette-Ufer bewahrt, während das kleinere Schloss Lützelburg auf dem Bock, einer schmaleren Felsenzunge des linken Alzette-Ufers, lag. Die Umgebung von Luxemburg ist ein tief durchschnittenes Hügelland, welches auf seinem Felsboden nur eine dünne Ackerkrume für die Bodenkultur bietet.

Die Alzette, 10—12 m breit, im Allgemeinen 1 m tief, ist in ihrem steinigen Bett fast überall durchwatbar, und liegt das Hinderniss für ihre Ueberschreitung nur in dem scharf gewundenen 60—80 m tiefen, oben 200—300 m breiten Felsenthalspalt, in welchen zwischen Ram und Heiligengeist das ähnlich gestaltete Petrusthal mündet. Die älteste Landesstrasse zwischen Arlon und Trier überschreitet die Alzette von Strassen her quer durch die heutige Stadt Luxemburg, verbindet die natürlichen rampenartigen Felszungen des Ram und des Bock, und führte die Römerstrasse aus dem Alzettethal bei der heutigen Vauban-Kaserne in einer Schlucht zwischen Ober- und Nieder-Grunwald auf

die Höhe zwischen Kirchberg und Weimershof. Ein Nebenweg umging die Stadt nördlich und führte durch den Siechengrund auf Kirchberg, während die heutige Chaussee die Höhe über den Ram erreicht. Die Treverer sollen auf den Felszungen des Ram und des Bock Kastele gehabt haben, die aber bedeutungslos gewesen sein müssen, als an der Stelle der heutigen Stadt Luxemburg, Cäsars Feldherr Labienus im Jahre 53 v. Chr. sein Lager aufschlug. Auf dem rechten Thalarande der Alzette stand damals das an Zahl weit überlegene Heer der Treverer, und liess sich verleiten, den tiefen Felsgrund unterhalb der jetzigen Stadt zu überschreiten, wurde aber auf der Höhe so vollständig von den Römern geschlagen, dass die Treverer dadurch die civitas Trier mit ihrer Freiheit verloren (Picks Monatsschrift V S. 155). In den acht Jahrhunderten der Römer- und Frankenherrschaft wird der Name des alten Luxemburg nicht genannt, und eine Urkunde sagt erst von Carl Martell, dass er Luciliburgum an die Abtei St. Maximin in Trier schenkte, welche Luciliburgum im Jahr 936 an Siegfried, den ersten Grafen von Luxemburg, vertauschte. Siegfried erweiterte das alte Schloss Lützelburg auf dem Bock, und legte die durch Mauern und Thürme befestigte Stadt an, welche durch Jahrhunderte ein Zankapfel aller Nationen Westeuropa's wurde, die an diesen Felsenmauern bauten und kämpften. Trotz der vertragsmässigen Schleifung der Festungswerke seit 1867, kann Luxemburg durch seine Lage und Umgebung die militärische Bedeutung nicht verleugnen, die es durch seine natürlichen Felsenmauern und Felsengraben schon in Cäsars Zeiten zur Geltung brachte.

Die römischen Alterthümer der Umgebungen von Luxemburg bis über Trier hinaus wurden im 16. Jahrhundert vom spanischen Statthalter Grafen Mansfeld in den sogenannten Mansfelder Gärten des Alzettelthals gesammelt, vom Alterthumsforscher Wiltheim im 17. Jahrhundert beschrieben, unter dem Titel Luciliburgensia von Neyen 1842 publicirt. Vom Mansfelder Garten wird nur noch die Stätte gezeigt, die Alterthümer sind theilweise in verschiedenen Sammlungen zerstreut, so dass Luxemburg selbst nur einen Theil dieser Denkmäler aus der Römerzeit bewahrt hat.

2. Dalheim.

Von Luxemburg geht eine alte Strasse, von Mersch her durch das Alzettelthal kommend, über Gasperich, Hesperingen, Altzingen, Hassel, hier Römerstrasse genannt, nach dem selbst im Namen verschollenen Römerlager von Dalheim, 10 millien südöstlich von Luxem-

burg. Dalheim ist der Kreuzpunkt wichtiger Strassen auf Trier, Metz, Arlon, Palzem an der Mosel, einst ein Kultur-Mittelpunkt für die ganze Umgebung, ähnlich wie Arlon, Luxemburg, Alt-Trier. Man hat in den Feldern von Dalheim 2 m starke Fundamente römischer Mauern, werthvolle Alterthümer, Waffen, viele Tausende römischer Münzen gefunden, und glaubt, dass dort im 2. Jahrhundert n. Chr. ein Lager angelegt wurde, welches vielleicht schon im 4. Jahrhundert von den Franken zerstört, gründlicher im Jahr 407 von den Vandalen, Alanen, Sueven, dann 451 von den Hunnen verwüstet wurde. Als Andenken an die ferne kurze Blüthe der Umgebungen von Dalheim liess die Landesregierung dort vor einigen Jahren ein Denkmal setzen. Der namenlose Ort, im Itinerar des Antonin unter 240 durch einige Punkte bezeichnet, liegt an der Römerstrasse zwischen Trier und Metz auf dem linken Mosel-Ufer, 16 leugen von Trier, irrtümlich mit XII statt mit XXII leugen Entfernung von Metz angegeben. Die Bedeutung dieser Strasse kennzeichnet sich dadurch, dass sie südlich von Dalheim eine obere Dammbreite von 10 m zeigt, mit 8 m breiter, 1 m hoher Besteinung, 1 m Dammhöhe, mit 3 m breiten, 1 m tiefen Seitengräben. Sie zweigt sich westlich von Grevenmacher von der Arlon-Trierer Römerstrasse ab, geht zwischen Flachweiler und Spittelhaus westlich Beyern, östlich bei Mutfort vorbei über die Dalheimer Höhe, Filsdorf, Boust, westlich von Diedenhofen, über Bussingen, durch Metz, über Scarponna (bei Dieulouard), auf Toul, Langres, Lyon, also eine der wichtigsten Verbindungen zwischen Lyon, Trier und Cöln. Diese Dalheimer Römerstrasse hat auf dem rechten Mosel-Ufer zwischen Trier und Metz eine ebenso lange Parallelstrasse von 38 leugen über Conz, Merzkirchen und Ritzingen.

3. Andethannale.

Wir sahen bereits, dass die Römerstrasse Arlon-Trier aus dem Alzette-Thal bei Luxemburg auf die Höhe von Kirchberg führt. Hier ist der Römerdamm auf 4 km Länge wie ein Andenken aus alter Zeit vollständig erhalten, $1\frac{1}{2}$ hoch, oben 5—6 m breit, ein unbenutzter, mit Gras bewachsener Weg. Bei Hostert erreicht diese Römerstrasse eine steil nach drei Seiten hin abfallende Höhe zwischen den Quell- und Wiesenbächen der Sier, die durch Nieder-Anweiler, unser ehemaliges Andethannale, fließt. Jene Höhe von 600 m Breite bietet schon von Natur eine sehr vertheidigungsfähige Position, die vielleicht einst durch Erdwälle verstärkt, ein Lager und eine geeignete Signalstation bildete, bei 6 millien Entfernung die zweite Station von Luxemburg, auf Trier hin mit den Stationen Roodt, Berg, Munschecker und der

Höhe bei Wasserbillig. Der Name Hostert findet sich sehr häufig an Römerstrassen, beispielsweise auch hier in Bonn an der hervorragenden Stelle des Oberbergamts. Eine millie von der Höhe bei Nieder-Anweiler überschreitet die Römerstrasse in diesem Dorf die Sier, und sind hier einige Römermünzen gefunden. Ein römischer Chronist des 4. Jahrhunderts, Sulpicius Severus, erwähnt in seinen Dialogen (III, 13, 3) dies alte Andethanna des Itinerar im Belgischen Gallien, und hebt die damalige Waldeinsamkeit seiner Umgebung hervor.

4. Alt-Trier.

Von jener Höhe am Hostert geht eine alte Strasse, östlich an Ernster vorüber, durch Beidweiler, Rippingen nach Alt-Trier, 8 millien von Hostert. Alt-Trier liegt auf der Wasserscheide zwischen Alzette und Sauer, bietet einen weiten Ueberblick über seine Umgebung, und hat als Knotenpunkt zahlreicher Strassen, sowie als Fundort vieler Alterthümer Bedeutung für die Zeit der Römerherrschaft seit Cäsars Feldzügen. Der Name von Alt-Trier „auf der Schanz“ bezieht sich auf Wallreste von Befestigungen, die hier, wie mehrfach in dieser Gegend, im vorigen Jahrhundert gegen die Franzosen angelegt wurden, während Fundamentreste unter der Erdoberfläche auf eine römische Befestigung und Ansiedlung schon in den ersten Jahrhunderten der christlichen Zeitrechnung hinweisen, mit Tempelresten, Götterbildern, Altären, Waffen, Geräthen, Münzen und Urnen, welche die Publications de la société de Luxembourg beschreiben. Alt-Trier wurde mit den Nachbarorten im 5. Jahrhundert verwüstet, und erst im vorigen Jahrhundert erstand auf den Trümmern ein Weiler, der jetzt c. 200 Einwohner zählt. Gut gebaute, auffallend schmale Strassen gingen strahlenförmig von Alt-Trier über Mersch nach Arlon, nach Ettelbrück, Bollendorf, Echternach, nach Mertert zur Mosel, nach Hostert bei Andethanna. Im Sinne der früher bei Schleiden erwähnten „viae“ sind diese Strassen 3—4 m breit, dammartig $\frac{1}{2}$ m hoch, meistens mit starken Grundlagesteinen, darüber zerschlagene Steine mit Kalkmörtel befestigt, und dann Kies oder Wacken. Das hübsche Sauerthal war über Echternach und Berdorf mit Alt-Trier in Verbindung, und alte römische Ansiedlungen und Befestigungen bei Wintersdorf, Echternach, Weilerbach (Diana-Denkmal), Bollendorf, Wallendorf etc. erinnern an eine der ältesten Kulturepochen in dieser Gegend, welche wie Dalheim den Vandalen und Hunnen erlag, und wo jetzt seit 50 Jahren das reichste Strassennetz die uralten Verkehrswege überdeckt. Die Luxemburger Publications vom Jahr 1868 datiren auf Grund von Münzfunden die

Anlage dieses Wegenetzes und der zahlreichen Befestigungen in die zweite Hälfte des 3. und in das 4. Jahrhundert, so dass die Hauptbenutzung desselben erst dem 4. Jahrhundert angehören soll, bei dessen Ablauf die Franken erobernd in diese Gegend vorbrachen. Alt-Trier würde danach 3—4 Jahrhunderte bestanden haben, wird im Mittelalter gar nicht mehr genannt, und bezieht man das Wort „alt“ bald auf altera bald auf ala. Nach jenen Publications wäre auch die Hauptstrasse Arlon-Trier erst im 4. Jahrhundert vollendet.

Es ist aber doch wahrscheinlicher, dass die römischen Kaiser, welche schon im 3. Jahrhundert in Trier residirten, diese wichtige Strasse anlegten, da nach dem Itinerar, welches von Diocletian auf alten Grundlagen zusammengestellt wurde, die Strasse damals schon genannt wird.

V. Andethannale vicus — Treveros, XV leugen.

Unsre Specialkarten ergeben statt obiger Entfernung genau XIV leugen bis zum Kaiserpalast von Trier (41500 Schritt). Von Nieder-Anweiler bis Luxemburg rechneten wir VI leugen, im Ganzen XX leugen von Luxemburg bis Trier, diese oft sich wiederholende Zahl der Itinerare, ein Doppelmarsch von 6 deutschen Meilen, wie ihn unsere ehemalige Luxemburger Artillerie-Garnison jährlich mit Hülfe eines Nachtmarsches von 9 Uhr Abends bis 12 Uhr Mittag des folgenden Tages machte, wenn sie zu den Uebungen nach Trier marschirte. Die jetzige Eisenbahn Luxemburg-Trier zählt 51 km = XXIII leugen, allerdings mit c. III leugen weiten Umwegen.

1. Andethannale—Wasserbillig, IX leugen.

Bei Nieder-Anweiler liegt die Chaussee auf der Römerstrasse, welche dann bis in die Gegend von Berg südlich neben der Chaussee bisher stellenweise sichtbar war. Bei Berg liegt sie wieder unter der Chaussee, verschwindet in der Gegend von Wecker, wo einst die bei Dalheim erwähnte Römerstrasse Trier-Metz in südwestlicher Richtung sich abzweigte. Südlich von Munschecker war die Römerstrasse wieder sichtbar, überschritt die Sier bei Mertert, etwas oberhalb der jetzigen Chausseebrücke, und erreichte dann unter der Chaussee Wasserbillig.

2. Wasserbillig — Trier, V leugen.

Wasserbillig wird mit den vielen Billigs der Umgebung, von Wilhelm und Andern Biliacus genannt, entspricht aber wohl mehr dem Euskirchener Billig, welches unzweifelhaft Belgica ist. Wasserbillig

hat Reste römischen Mauerwerks und römische Alterthümer aufzuweisen, die Prof. Schneider im 3. Jahrgang der Bonner Jahrbücher S. 76 beschreibt. Die 100 m lange und 3 m breite Bogenbrücke über die 40 m breite Sauer ist vielleicht eine Nachbildung der ehemaligen Römerbrücke, erinnert in ihrer ähnlichen Bauart an die alte Brücke in Rom de quatro capi, welche schon im Jahre 62 v. Chr. vom curator viarum Fabricius erbaut wurde.

Jenseits der Brücke von Wasserbillig verlängert sich die Richtung unserer Römerstrasse über den Löberg zur Trier-Cölner Strasse auf Neuhaus (4 leugen), ebenfalls vom Prof. Schneider S. 56 beschrieben. Von Mesenig, wo eine römische Villa aufgedeckt ist, Langsur, Wasserbillig und von der Löwener Mühle führen aus dem Thal Anschlusswege auf die Höhe, und vereinigen sich vor dem Löberg. Die Strasse ist nicht in der Bauart unsrer Römerstrasse, sondern nur als Vicinalstrasse geführt, 4—5 m breit, stellenweise mit weissen Quarzsteinen gut gepflastert, doch ist die Steinlage vielfach bereits abgeräumt. Die Führung der Strasse ist höchst zweckmässig, und dabei umgeht sie Trier und den dort sehr schwierigen hohen Thalrand der Mosel in der Richtung auf Cöln.

Unsre Hauptstrasse geht von Wasserbillig im engen Moselthal unter der Chaussee bei den Löwener Mühlen vorbei, wo noch im Jahr 1876 und in neuester Zeit ebenso wie bei Wasserbillig römische Graburnen, durch römische Dachpfannen geschützt, und andere Alterthümer in grösserer Zahl gefunden wurden. Auf dem linken Thalrande der Mosel lagen die römischen Signalstationen, auch hier 3 millien von einander entfernt, bei Wasserbillig auf der Bergkuppe über den Löwener Mühlen, die zweite wahrscheinlich über der Jewener Mühle, die dritte, als Hauptstation Trier gegenüber, in der Nähe der Kapelle auf der Höhe des Marcus-Berges, wo römische Mauerreste ebenso wie die Reste einer Ansiedlung am Fuss dieses Berges gefunden sind (Bonner Jahrbücher III, S. 70, 71, 76). Als Fortsetzung dieser Stationen thalabwärts liegt auf dem Joster Bergrücken über Biewer ein wohlhaltener 6 m hoher tumulus einer solchen Station von 10 m Durchmesser, im Anschluss an die interessanten römischen Baureste der sogenannten Landburg bis zum Felschen über Ehrang. Bei der Trier-Cölner und bei der Moselstrasse kommen wir hierauf zurück.

Am Igeler-Denkmal der Secundiner vorbei, verfolgt die Römerstrasse den Fuss des Thalrandes, wahrscheinlich durch Abschwemmungen von der Höhe überschüttet, und sind bei Igel, Zewen, Euren Funda-

mentreste römischer Gebäude, Bäder und Steinsärge seit mehreren Jahrzehnten aufgedeckt worden.

So erreicht die Römerstrasse die Moselbrücke bei Trier, von welcher wenigstens ein noch vorhandener Grundpfeiler dem ältesten Römerwerk unseres Landes angehört, jener Strasse, welche Agrippa (nach Strabo IV 6) von Lugdunum zum Rhein führte.

C. Entwurf, Bauart und Organisation der Römerstrassen.

Cäsar hat Gallien und Germanien bis zum Rhein erobert, und erst dadurch für die Weltgeschichte erschlossen. Für seine Feldzüge waren die geographischen und topographischen Verhältnisse jener Länder wichtige Grundlagen, welche er nach seinen Commentaren mit allen Mitteln, die sich ihm boten, oft mühsam erforschte und wohl unzweifelhaft in Uebersichtskarten niederlegte, wenn diese auch nur im Sinne des Geographen Strabo die Hauptpunkte, die Entfernungen (vielleicht nach Tagemärschen), Flüsse, Berge, die Namen und die Wohnsitze der betreffenden Völker gaben. Die Wege, welche Cäsars Heere verfolgten, sind in ihren späteren geraden und besten Richtungen durch jene Römerstrassen als strategische Linien festgelegt, die oft erst nach Jahrhunderten ausgeführt wurden, und noch heute erkennen wir die schon zu Cäsars Zeiten wichtigsten Ortschaften in den Zielpunkten und im Verlauf solcher Strassen. Sie führten von Rom und Mailand über die Alpen zur Rhone, über Besançon und Belfort zum Oberrhein bei Breisach, — von Lyon über Langres nach Reims, Amiens und zum Meer nach Boulogne, — von Amiens und Bavai über Jülich, und über Aduatua castellum zum Rhein nach Cöln und Bonn, — von Reims zur Semois nach Arlon, und von hier sowie von Langres her über Toul zur Mosel nach Metz Trier und Cöln.

1. Entwurf der Römerstrassen.

Agrippa folgte im Jahr 38 v. Chr. den Spuren Cäsars über den Rhein, entwarf als Feldherr und Ingenieur des Kaiser Augustus den Plan zum Ausbau dieser strategischen Linien, von denen er nach Strabos Angabe (IV 208) vier Hauptstrassen selbst ausführte. Von besondrer Wichtigkeit ist für uns die Strasse von der „Centralveste“ Lyon nach Langres, Reims, Boulogne. Strabo sagt, dass man Lyon von Italien her (östlich) umgehen konnte, um über den Penninus, die Rhone oder vom Genfer See über den Jura zu den Sequanern und Lingonen, das

ist, um nach Langres (Andemantunnum) zu kommen, von wo unsre älteste Römerstrasse über Toul, Metz, Trier zum Rhein nach Cöln führte. Das ist die Strasse, welche Kaiser Augustus mit seinen Stief- söhnen Drusus und Tiberius wiederholt benutzte, als die Germanen namentlich von Vetera her bekriegt wurden, und an diese Strasse schloss sich zunächst der Ausbau der befestigten Rheinstrasse des Drusus, dann die Hunsrück-Strasse Trier-Mainz, endlich die von Reims und von Bavai zum Rhein und zur Mosel führenden Strassen.

Was Kaiser Augustus mit dem Bau dieser Militärstrassen begann, setzten vier Jahrhunderte hindurch seine Nachfolger fort, deren Namen uns in den verwitterten Inschriften römischer Meilensteine überliefert sind.

Wir sahen bei Verfolgung unsrer Römerstrasse Cöln-Reims, wie schwer es einst in den dortigen Waldgebirgen sein mochte, 40 deutsche Meilen weit, durch Rekognoscirungen und mittelst der damaligen Hilfsmittel, durch Feuer- und Rauchsignale die zweckmässigsten geraden Richtungen mit Rücksicht auf zahlreiche und grosse Terrainschwierigkeiten zu erkennen und festzulegen. Dann aber gehörte zur Ausführung solcher Wegedämme die eiserne Consequenz römischer Kraft, die in jenen Legionen lebte, die Ueberzeugung von der Wichtigkeit solcher Riesenarbeiten, um das eroberte Land mit einem derartigen festen Netz strategischer Linien zu überspannen, und an Rom, an den Mittelpunkt der Weltherrschaft zu fesseln.

2. Die Dämme (aggeres).

Die römischen Militärstrassen hatten nach den jetzt nur noch spärlich vorhandenen Resten grösstentheils eine Höhe von 1—2 m, stellenweise, wie wir im Suippethal bei Reims sahen, bis zu 6 m. Die obere Breite des Dammes, die sich im Lauf eines Jahrtausend natürlich viel verändert hat, wird ursprünglich 6 m betragen haben, wie einige Reste bei uns noch zeigen, und auch Bergier auf französischem Gebiet nachwies. Die untere Dammbreite betrug, je nach der Dammhöhe und Anlage der Seitenböschung, 8—12 m. Im Ackerlande ist der Damm für Kulturzwecke häufig abgetragen und seitwärts verbreitet, so dass man oft zu beiden Seiten des beibehaltenen Weges die flache Erhebung erkennt, die sich 10—15 m weit verläuft. Ist auch dieser Weg verschwunden, so lässt sich zuweilen im spärlicheren Gras- und Kornwuchs die Spur der alten Strasse verfolgen, die der Landmann sehr wohl daran kennt. Die Wegebreite der Römerstrasse in den Feldern zwischen Liblar und Zülpich betrug nachweisbar früher 12 m.

Vor 50 Jahren wurde den Adjacenten $2\frac{1}{2}$ m Breite davon verkauft, aber der Rest der Breite vermindert sich von Jahr zu Jahr hier sowohl wie anderwärts.

Die viae militares, auch consulares, praetorianae, publicae genannt, „*quae publice muniuntur*“ nach Siculus Flaccus, hatten eine gesetzliche Breite von mindestens 16 römischen, c. 15 rheinländischen Fuss, das ist die doppelte Breite der via vicinalis oder privata, agraria („*quae per pagos muniuntur*“) von 8 römischen Fuss für 2 Wagenbreiten. Via duos actus (à 4 Fuss) capit für einen Wagen, der iter 2 Fuss für einen Reiter oder Fussgänger, semi iter, das ist sentier als Fusspfad. Dass auch die schmälere viae dammartig erhöht wurden, sahen wir an den Wegen bei Alt-Trier, und Tacitus sagt in den Annalen I 63 von solchen Dämmen, auch auf dem rechten Rheinufer beim Beginn unserer christlichen Zeitrechnung angelegt, „*angustus is trames vastas inter paludes, et quondam a L. Domitio aggeratus*“, dann Ann. II, 7 „*limitibus aggeribusque permunita*“.

Der römische agger war zwar Regel bei den Militärstrassen, ist aber jetzt grösstentheils verschwunden und bestand auch ursprünglich nicht überall, wo z. B. die Strasse Höhen erstieg, oder auf dominirenden Höhen gleichmässig fort lief. Felsige Thalränder und Höhen wurden hohlwegartig durchbrochen, oft nur mit 4—5 m Sohlbreite, wo die Niederschläge den Erddamm doch bald zerstört haben würden. Dagegen glich der Damm im welligen Terrain kleine Höhen-Unterschiede aus, um gleichmässige Niveaus herzustellen. Schon die Besteinung oder die Kieslage ergab einen Damm bis zu 1 m Höhe, der den Weg trocken erhielt, während grössere Höhen den marschirenden Truppen Uebersicht und Beherrschung des Nebenterrains geben sollten.

In den Niederungen erhielt die Dammkrone eine Kieslage von $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$ m Stärke, in den Gebirgsgegenden, beispielsweise westlich von Zülpich, eine Besteinung, die heutzutage namentlich im Kulturlande bei Anlage von neuen Strassen und von Bauwerken meistentheils abgeräumt ist. Auf festgeschlagener Lehmschicht finden wir eine bis zwei Lagen grosser platter Bruchsteine, in ihrer untern Lage oft schräg gestellt, die grössten Steine als Bordsteine (*margines*) seitwärts, alle 4—5 m eine stärkere Querlage, die untere Schicht mit Kalk festgelegt. Auf diese Grundlage (*statumen*) 25—50 cm hoch, folgte die *rudratio*, zerschlagene Steine oder faustgrosse Kiesel, mit Kalk festgelegt, 20—25 cm hoch, dann der *nucleus*, nussgrosse Kiesel mit Mörtel 25 cm, darüber eine Kies- und Sandlage (*glarea, summa crusta*). Diese

Schichten durchschnittlich 1 m hoch, 4—5 $\frac{1}{2}$ m breit, bildeten die Fahrbahn, oben etwas gewölbt mit 10—25 cm Höhe, für den leichteren Abfluss des Wassers. So findet man wenigstens Reste dieser Strassen, und derartig fand sie Bergier 6 m breit in der Gegend von Reims, Caumont, Oblt. Schmidt, Prof. Eggeling und Andre, während die Niederung, wie gesagt, oft nur Kieslagen auf Dämmen zeigt.

Im Frühjahr 1883 wurde beim Neubau der Cölner Festungs-Enceinte die Luxemburger Chaussee in der Gegend des Meterstein 0,7 auf 40 m Länge durchbrochen, und der Königliche Ingenieur vom Platz, Herr Major Hummell liess die dortige Römerstrasse überall durch sehr genaue Aufnahme in Zeichnung und Beschreibung feststellen, wofür ihm der beste Dank gebührt. 0,70 m unter der Oberfläche der jetzigen Chaussee zeigte sich eine 5,50 m breite, 0,20 m starke Lage von faustgrossen Kieseln, untermischt anscheinend mit Bauschutt (Kalk) und mit einzelnen Ziegelbrocken. Ueber dieser festen Schicht lag 0,25 m hoch aufgeschütteter Boden, darüber 0,16 m Kiesschüttung, dann folgte aufwärts 0,06 hoher Basaltschrott, der offenbar zur Steinlage der heutigen Chaussee gehört. Unter der römischen Strassenschicht lag der 0,56 m tiefe Mutterboden, in welchem zwei kleine Stückchen eines grünlasirten römischen Thongefässes gefunden wurden. Die römische Kieselschicht zeigte bei seitlicher Abdachung eine Wölbung von 0,25 m Höhe. Zu beiden Seiten dieser Strassenschicht waren Banketts erkennbar, deren genaue Breite aber nicht mehr mit Bestimmtheit festzustellen war. Die ehemalige Kies- und Sandschüttung der Römerstrasse über den Kieseln scheint für spätere Zwecke abgeräumt und verbraucht zu sein, liess aber jene ursprüngliche Breite der Fahrbahn von 5 $\frac{1}{2}$ m mit Sicherheit konstatiren.

Wo die Römerstrassen besonders stark durch den Verkehr zu leiden hatten, vermehrte man die Zahl der Schichten. Die bei der Bonner Klinik im Jahr 1877 in mehreren Profilen durchschnittene römische Rheinstrasse (Bonner Jahrbücher 59, 32), die gänzlich unter der Erdoberfläche verdeckt erhalten war, zeigte einen massiven Damm, genau gemessen oben 6 m, unten 10 m breit, 3 m hoch mit vier 0,30 hohen Kiesschichten, dazwischen drei 0,20 hohe Stein- und Schuttschichten, alle durch Kalk festgelegt, so dass diese Masse nur höchst mühsam mit der Spitzhacke zu durchbrechen war.

Mit der Breiten-Abmessung von 6 m dieser Strasse stimmt die bei Coblenz an der Laubach im Jahr 1872 aufgedeckte römische Rheinstrasse (Bonner Jahrbücher 52 S. 173), welche unten eine 0,25 hohe

Lage senkrecht stehender Bruchsteine, dann 0,20 Kleinschlag, darüber Kies und Sand zeigte, und sich durch ihre Lage 1 m unter der Erdoberfläche ebenfalls vollständig intakt erhalten hatte.

Wie verschieden diese Bauart oft an derselben Strasse ist, ergibt sich daraus, dass die römische Rheinstrasse südlich von Bonn unter der Coblenzerstrasse (Bonner Jahrbücher 55 S. 243) ein schweres Basaltpflaster zeigte, wie man solche kubische Pflastersteine auch in Frankreich in Wohnplätzen oder bei schlechtem Boden gefunden hat. Die älteste römische Kunststrasse vom Jahr 313 v. Chr., die via Appia von Rom auf Terracina, ist ebenfalls eine Pflasterstrasse, deren Fahrdamm zwischen den Steinbrüstungen verschieden zu 4,4—5,5 m Breite angegeben wird. Auch die alte Römerstrasse aus Spanien über die Alpen nach Italien, schon von Polybius erwähnt, und schon damals mit Milliensteinen auf je 8 Stadien versehen, war eine Pflasterstrasse (pavé).

3. Seitengräben.

Die Erde zum Damm wurde aus Seitengräben entnommen. Diese Gräben haben sich im Lauf der Jahrhunderte gefüllt, sind verweht und oft spurlos verschwunden. Bei 2—6 m Breite lagen in denselben oft Parallelwälle, oben c. 1 m breit, die als Fusswege dienten, so dass man mit dem Damm 3 Wälle und 4 Gräben erhielt. Bei der Rheinstrasse in der Gegend von Meurs und Bornheim liegen Reste solcher Parallelwälle gleich unsern Strassen-Trottoirs unmittelbar neben dem Damm, sind oben 1 m breit und $\frac{1}{2}$ m über den Damm erhöht. An der Cöln-Düren-Limburger Römerstrasse sieht man westlich von Romerich bei Cornelimünster neben dem 6 m breiten besteinten Fahrdamm vier Parallelwälle von 1—1 $\frac{1}{2}$ m Höhe, 1 m oberer Breite. Auch an unserer Reims-Trierer Strasse hat Prof. Engling nach den Luxemb. Publications von 1872 solche dreidämmigen Profile erkannt und nachgewiesen, wie Prof. Schneider dieselben auf dem rechten Rheinufer in der Lippe-Gegend, Bergier auch an Römerstrassen in Frankreich gefunden hat. Letzterer citirt dabei die bezeichnenden Worten des Chronisten Cyprianus aus dem 3. Jahrhundert: „stupet spectator admirandus rectae viae planum, et munitum ab utroque latere lymbis bipedali latitudine eminentioribus, qui viatori pediti siccam semitam praestabant.“ Solche Seitenwälle werden natürlich nicht überall Platz und Anwendung gefunden haben, aber mit Unrecht hat man Brustwehren zur Vertheidigung, oder in den abgeflachten Graben- und Wallresten Sommerwege neben dem Strassendamm gesucht.

4. Brücken.

Die Römerstrassen überschritten Flüsse und Bäche auf gewöhnlichen Steinbrücken, neben welchen sich nach Caumonts „Archéologie von 1868“ oft gepflasterte Fuhrten im Flussbett finden, welche durch Pfähle befestigt waren.

5. Truppenmärsche.

Auf den römischen Militärstrassen marschirten die Legionen in dichtgeschlossener Kolonne. Josephus beschreibt in seinem Jüdischen Kriege III, 6 als sachkundiger Augenzeuge ausführlich diese römische Marschkolonne in ihrer festgegliederten Ordnung, 6 Mann hoch resp. breit, ähnlich der heutigen Sektionskolonne, und gerade unseren Römerstrassen von 6 m Breite entsprechend, da auch Vegetius III, 15 für den Soldaten in Reih und Glied 3 Fuss Frontbreite rechnet.

Solche Legion konnte bei grosser Kraftanstrengung auf derartigen festen Strassen in c. 7 Stunden (nach unserer Zeit) 20—25000 passus, das sind 40—50000 Schritt oder 4—5 deutsche Meilen zurücklegen, (Vegetius I, 9 und 27), im gewöhnlichen Marschtempo 50 passus pro Minute, im schnelleren Tempo 60 passus, wie auch wir heute noch rechnen.

Der mittlere Tagemarsch betrug dagegen nur 22 km, das sind X leugen oder c. 3 deutsche Meilen, so dass die auf unsrer Strasse gegebenen Etappen von XX bis XXII leugen Doppelmärsche bezeichnen.

Nach dem Itinerarium hierosolytanum liegen die mutationes für den Pferdewechsel der Posten V bis XII leugen oder $1\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$ deutsche Meilen von einander entfernt, die mansiones für nächtliches Unterkommen, welches auch die civitates boten, folgen erst nach 2—5 mutationen. Die mansiones, welche nach dem codex Theodosianus „stationes“ sind, wurden von den Reisenden nicht willkürlich gewählt, sondern waren gesetzlich bestimmt und für die Zwecke der Unterkunft eingerichtet. Französische Archäologen beziehen nach dem „congrès archéol. de France à Senlis 1877“ das Wort mansio nicht bloss auf die Herbergen der Reisenden, sondern als „mansio militaris“ auch auf vorbereitete Marsch-Lagerplätze der Truppen, mit Verpflegung aus Magazinen. Ebenso bezeichnen die französischen Gelehrten, im Gegensatz zu unsrer Auffassung, die mutationen nicht bloss als Pferdewechsel der Posten, sondern ganz allgemein, ebenfalls im militärischen Sinn, als „mutationes loci“.

6. Die Post (evectio publica)

für den Transport von Personen und Sachen war an die römischen

Militärstrassen gebunden. Die Post war damals nicht wie heutzutage für das Publikum, sondern nur für den kaiserlichen Dienst bestimmt, während die Lieferungen zur Unterhaltung der Post den Unterthanen zur Last fielen. Auf den Poststationen (*mutationes*) standen mindestens 20 Pferde resp. Maulthiere mit den entsprechenden Wagen bereit, und nur ein kaiserlicher Postpass (*diploma*) berechnigte Offiziere und Beamte zur Benutzung dieser Post, und zwar des *cursus velox* mit zwei-spännigen vierrädri-gen Wagen (*rheda, carrus*) für 300 kgr Last, mit der *birota* für zwei Pferde oder drei Maulthiere für 100 kgr. Der *cursus clabularis* (Leiterwagen) diente mehr für Transporte von Gegenständen, Hand in Hand mit den Truppenmärschen und deren Bedürfnissen.

Jede *mansio* und *mutatio* hatte einen *manceps*, das ist Posthalter, für den Postdienst des Personals, für Zugthiere, Wagen und für Verpflegung aus Magazinen. Die *mancipes* standen unter Aufsicht von Agenten, Praefecten und Curatoren, hatten ein zahlreiches dienendes Personal von Trainknechten, Handwerkern, Strassenwärtern und Arbeitern unter ihrem Befehl.

Nur auf einer solchen mit Post-Relais versehenen Römerstrasse konnte Tiberius im Jahr 9 v. Chr. von Ticinum her die letzten 200 millien (40 deutsche Meilen) binnen 24 Stunden zurücklegen (Plinius hist. nat. VII, 20 und Valerius), als er in Begleitung des Boten Antabagius, der ihm die Nachricht brachte, seinen sterbenden Bruder Drusus aufsuchte. Der Weg von Mainz, wo Tiberius den Rhein überschritt, bis zu den *castra scelerata* des römischen Sommerlagers am Eltenberg, beträgt auf dieser alten Strasse, deren Meilensteine schon Tacitus erwähnt, genau 200 millien. Beim Pferdewechsel auf nur drei *mutationes* gehörten allerdings ausgezeichnete Pferde dazu, um mit Ueberschlagung der übrigen *mutationes*, $1\frac{3}{4}$ deutsche Meilen pro Stunde zurückzulegen, das sind im starken Trabe 300 Schritte pro Minute. Auf den Landwegen jener Zeit und ohne bestellte Post-Relais wäre eine solche Leistung, die Plinius als eine hervorragende aufführt, wohl unmöglich gewesen, und weist auf das damalige Bestehen jener vorzüglich gebauten und ausgestatteten Römerstrasse hin, welche sachgemäss die von Florus erwähnten Befestigungen der Rheinlinie verband.

7. Etappenläger.

Im Verfolg der Beschreibung unsrer Römerstrasse Cöln-Reims berührten wir die Etappenläger derselben: Cöln, Munerica, Zülpich, Lindesina. Das von sumpfigen Bächen umgebene Lindesina konnte in vortheilhaftester Lage ein ganzes Heer gesichert aufnehmen, die fol-

gende Etappe war vielleicht der Mürringer Berg, dann die Bergveste St. Vith, die an Arlon erinnert. Das Etappenlager Bastogne-St. Mandé ist scheinbar zweifelhaft, dagegen hat die Befestigung der Semois-Schleife schon durch das Standlager und die Gefechte des Labienus in der Gegend von Meduanto ihre historische Bedeutung. Auf französischem Boden sind bei Mouzon, Vonceq und Reims ehemalige Etappenlager jedenfalls vorauszusetzen. In der Richtung auf Trier weisen die Lager römischer Legionen in Arlon und Luxemburg ebenfalls auf die Feldzüge des Labienus unter Cäsar hin, und bei Andethanna können wir ein solches Etappenlager auf der äusserst günstig gelegenen Höhe von Hostert annehmen. Das feste Trier schliesst die Linie solcher festen Lager, zwischen denen für den Sicherungs- und Nachrichtendienst

8. die befestigten Wacht- und Signalposten

liegen, deren Spuren wir als eine freilich lückenhafte, aber systematisch regelmässige Kette verfolgten, in Abständen von 3 zu 3 römischen Millien, das ist von 2 zu 2 gallischen Leugen, das ist von altgermanischer Rasta zu Rasta. Noch deutlicher zeigen sich diese Posten an der Trier-Cölner und Bonner Strasse, an der Rhein- und Maas-Strasse, an der Cöln-Düren-Limburger Strasse. Bei Trier sahen wir auf dem Joster Berg über der Kapelle bei Biewer und am rechten Ufer der Kyll über Ehrang die wohlerhaltenen Reste ähnlicher Posten, wenigstens in ihren Grundlagen. Es sind solche Posten die *speculae* des Livius XXII, 19, die *turres assiduae* des Ammianus Marcellinus 28, 2, von denen Stephanus Pighius im 16. Jahrhundert schreibt, dass diese befestigten *stativa praesidiaria* in Lage und Abständen die Zwecke der Beobachtung erkennen lassen, und durch Feuersignale Nachrichten an die benachbarten Posten gaben. Prof. Schneider beschreibt in seiner sehr eingehenden Schrift, „der Monterberg bei Calcar“, im Jahre 1851 in Emmerich erschienen, solche Hochwarten, von denen freilich oft nur die Plattformen der Hügel (*tumuli*) erhalten sind, mit 8—12 m oberem Durchmesser oder Seitenlänge, 2—6 m erhöht, durch Steilabfälle oder Gräben geschützt. Auf der Trajans-Säule findet sich ein Bild solcher Türme, die von Stein oder Holz erbaut wurden, mit einer Grundfläche von etwa 2—3 m Seitenlänge, 5—6 m hoch in zwei Stockwerken, oben mit einem Ziegeldach. Die obere Gallerie bot Fernblick nach allen Seiten und Vorrichtungen für die Signale. Eine Pallisadirung von 8—12 m Durchmesser umschloss den Thurm am Rande der Plattform, und ein Graben am Fuss der Höhe erschwerte feindliche Annäherung.

Oft finden wir neben solcher Turmbefestigung einen zweiten ähnlichen Hügel für Vorräthe der Besatzung, eine Cisterne, das Ganze mit einem Pallisadenwall und Graben in einer Ausdehnung von 50—100m Seitenlänge umgeben. Oberst von Cohausen giebt im 26. Heft der Bonner Jahrbücher solchen Posten bei Waldesch im Hunsrück, am sogenannten „todten Mann“, und der Congrès archéologique de France beschreibt eine ähnliche Befestigung im Walde von Senlis an der dortigen Römerstrasse. Wir sahen die Reste solcher Posten im Montferland, 4 millien östlich von Eltenberg, und am römischen Yssel-Limes bei Schwinushof. In ruhigen Zeiten waren diese Posten vielleicht von einigen Veteranen besetzt, welche die Befestigung und die anliegende Strasse distriktweise in Ordnung hielten, in der Nähe Feldwirthschaft trieben und Anlass zur Ansiedlung boten. In Zeiten der Gefahr verstärkte man wohl die Besatzungen für gegenseitige Unterstützung, im Nothfall aus den nahen Lager-Etappen. Die Schanze von Munerica, im LXXV. Heft Seite 6 beschrieben, forderte nach ihrem Umfang etwa 50 Mann zur Vertheidigung, konnte aber 200—300 Mann gesichert aufnehmen. Sie zeigt in der äussern Umfassung ihrer Befestigung sehr grosse Uebereinstimmung mit den Gartroper Hügeln an der römischen Lippestrasse, deren schwache Reste mit solchen Wachtposten und Etappenlagern sich bis Aliso hin verfolgen lassen. Dio (Zonaras) spricht X, 57 von den drei Wachtposten westlich von Aliso, an denen die Flüchtlinge aus der Varusschlacht vorüberkamen. Oestlich von Aliso hört jede Spur der Römerstrassen auf, aber römische Befestigungsreste lassen sich sowohl in der Richtung Driburg, Brakel, Höxter, wie über Horn in der Richtung des Emmerthals und bis zur Weser hin nachweisen. Sie bilden die Wegweiser für den Zug der Römer zur Weser, und des Varus zum Untergange seiner Legionen.

Es soll dies für anderweitige Lokal-Forschungen die Nutzenwendung darlegen, dass die Etappenlager für die marschirenden Truppen durchschnittlich 15 millien, c. 22 km, die befestigten Wacht- und Signalposten 3 millien, c. 4 $\frac{1}{2}$ km, von einander entfernt lagen, um hiernach mit Hülfe guter Karten und durch örtliche Anschauung die spärlichen Reste unsrer Römerstrassen festzustellen, wie dies die demnächst folgende Trier-Cölnner und Trier-Bonner Römerstrasse zeigen und bestätigen soll.

Solche wahrhaft strategische Linien, entworfen mit einem Feldherrnblick, welcher in klarer Erkenntniss den Terrain-Verhältnissen sowohl wie den militärischen Zwecken und Mitteln Rechnung trug,

sachkundig erbaut mit den Kräften vieler Tausende von Soldaten, ausgerüstet und organisirt mit allen Anforderungen der damaligen Befestigungskunst, des Transport- und Nachrichten-Wesens, waren mächtige Hilfsmittel für die Ausdehnung und Behauptung der römischen Weltherrschaft. Denn die Beherrschung der Verbindungen erhöhte von jeher die militärische Kraft, und hatte schon zur Römerzeit eine ähnliche Bedeutung, wie heutzutage das einheitlich organisirte Staatssystem der wichtigsten Eisenbahnlinien. Weit über das lokale Interesse hinausgehend, waren die alten Wege und speciell die Römerstrassen die leitenden Fäden für die Geschichte der damaligen Kriegsergebnisse, und nachweisbar knüpfte sich an diese Wege oft der Gang der späteren Kulturentwicklung.

Es ist daher gerechtfertigt, den Römerstrassen unseres Landes ein ähnliches Interesse zu schenken, wie unsere Nachbarstaaten denselben seit mehreren Jahrzehnten zuwenden. Vorliegende Studie sollte sich den bisherigen Bestrebungen dieser Jahrbücher anschliessen, um durch Forschungen an Ort und Stelle, auf Grund der römischen Itinerarien und anderer Urkunden Klarheit für ein Gebiet zu erweitern, in welchem die letzten Spuren jener einst so wichtigen Wege von Jahr zu Jahr immer mehr verschwinden.

von Veith.

2. Neue Forschungen über die Römerstrassen zwischen Maas und Rhein.

II.

In den folgenden Darlegungen der römischen Strassenzüge zwischen Maas und Rhein werden wir auch die bereits untersuchten oder in ihrem Endverlaufe nur muthmasslich erkannten Fortsetzungen dieser Strassen jenseits des Rheines nach dem Innern Deutschlands und den Niederlanden nachweisen; sobald die Untersuchungen auf der