

## ZUR GESCHICHTE DER RÖMERSTRASSEN-FORSCHUNG IN DEUTSCHLAND<sup>1)</sup>

Ehe mit dem Auftreten einer kritischen Altertumswissenschaft die hohe Bedeutung der Wege und Straßen für das jeweilige Siedlungsbild erkannt und damit die Straßenforschung in ihren Aufgabenkreis und zwar an vorderster Stelle einbezogen worden ist, waren in Deutschland, wie wohl auch in vielen anderen Ländern, die festen Steinvorlagen, welche die Römerstraßen im Gegensatz zu den eigenen, des Pflasters bis in neuere Zeit hinein meist entbehrenden Wegen aufwiesen, längst aufgefallen und waren »Steinstraßen« genannt worden.

Was alsdann in Deutschland vom 18., insbesondere aber vom beginnenden 19. Jahrhundert ab für systematische Erforschung der Römerstraßen und zwar sowohl für das Gesamtgebiet des imperium Romanum, als auch im besonderen für den deutschen Boden von Praktikern und Wissenschaftlern bei der geringen Zahl oder — rechtsrheinisch — bei dem fast völligen Mangel schriftlicher Zeugnisse in erster Linie dem Gelände und dem Boden abgerungen worden ist, davon zeugt, um nur eines zu nennen, die nach Art des Programms und seiner Durchführung in der archäologisch-geschichtlichen Wissenschaft einzig dastehende Reichsunternehmung des »Obergermanisch-Rätischen Limes des Römerreichs«. Sie ist geradezu eine Spezialität Deutschlands. Dieses nunmehr fertig gestellte Werk ist in Entstehung und Einrichtung aufs engste verbunden mit dem Namen keines Geringeren als *Theodor Mommsens*, des Meisters der römischen Geschichte und des römischen Rechts und zugleich unübertrefflichen Organisators wissenschaftlicher Arbeit. Der Forscher weiß, welch ungeheure Förderung gerade der römischen Straßenforschung das von ihm namens der Berliner Akademie geschaffene *Corpus inscriptionum Latinarum* (CIL), dessen Auftrag er nach Herausgabe der neapolitanischen Inschriften im Jahr 1858 bekommen und dem er bis zu seinem Tode (1903) ein gut Teil seiner ungeheuren Arbeitskraft gewidmet hat, bis heute gebracht hat.

So ist denn der Anteil Deutschlands an der römischen Straßenforschung überhaupt überaus groß, ja — so dürfen wir bei aller Anerkennung der Arbeit der anderen Länder des ehemaligen Römerreiches sagen — weithin führend. Wenn auch im einzelnen, vor allem im Gelände, und in literarischer Zusammenfassung größerer Strecken nicht wenig zu tun bleibt, bis eine einigermaßen erschöpfende Gesamtdarstellung geleistet werden kann, so ist doch der heutige Stand der Erforschung des römischen Straßennetzes in Deutschland ein hoher. Die letzten Jahre haben außer den fortlaufenden Veröffentlichungen in der Abteilung A des Limeswerkes (ORL) für besonders wichtige Gebiete außerhalb und innerhalb der Limes-Grenzen wertvolle Gesamtdarstellungen gebracht. Es ist ein weiteres Verdienst des Reichslimes-

<sup>1)</sup> Da der Aufsatz längst vor der Heimkehr der Ostmark ins Deutsche Reich geschrieben wurde, so ist die Forschung in Oesterreich

(Provinz Norikum) nicht mitbehandelt. (Korrektur-Zusatz d. V. im Oktober 1938).

Unternehmens, daß die wissenschaftliche Methode der Straßenforschung durch die von Anfang an (1892) eingerichteten Straßenkommissare der RLK (= Reichs-limeskommission) immer exakter ausgebildet worden ist.

Je mehr das Interesse weitester Kreise sich allüberall in Deutschland der Heimatforschung zuwandte und sich mit Vorliebe bis in die Urgeschichte einzelner Gemarkungen hinein verzweigte, um so nötiger war ein dreifaches: einmal immer wieder auf die Schwierigkeiten dieses Zweigs der Altertumswissenschaft, der Beschäftigung mit den gleichsam das Gerippe der ganzen Besiedlungs- und Verkehrsgeschichte eines Landes bildenden alten Straßenzüge, hinzuweisen und zur kritischen Vorsicht zu mahnen; sodann bei aller Berechtigung und Notwendigkeit der Einzelforschung nicht den großen Zug der gesamthistorischen Betrachtung zu vergessen, sondern die Römerstraßen Deutschlands als einen Ausschnitt aus dem Straßennetz des römischen Imperiums zu erkennen; endlich die durch die Natur, sowie durch die Geschichte der vorangehenden Zeiten weithin bedingten Besonderheiten des gallisch-germanisch-rätischen Straßennetzes zu ergründen.

Für letztere Aufgabe waren besonders wertvoll die Ergebnisse der naturwissenschaftlich unterbauten *vorgeschichtlichen Siedlungskunde*, sowie der Klima- und der Waldgeschichte. Sie haben vor allem den Irrtum endgiltig beseitigt, daß Deutschland im germanischen Altertum und frühen Mittelalter von unpassierbaren Wäldern und Sümpfen erfüllt gewesen sei, so wie es Tacitus (*Germania* 5,1: »terra . . . in univ-ersum aut silvis horrida aut paludibus foeda«) bzw. seine geographisch-ethnographischen Quellen, denen z. B. auch Strabo VII 1,5 folgt, dargestellt haben. Vielmehr ist uralt und von entscheidendem Einfluß auf das Straßennetz der Unterschied zwischen offenen Gauen und geschlossenen Waldgebieten, und in sehr alte Zeit gehen zurück sowohl die Siedlungsflächen wie die Verkehrswege, welche die Wälder durchbrechen, und die Lichtungen, welche die Schwellen der Gebirge durchschneiden. Auch Flüsse sind in alten Zeiten kein unüberschreitbares Hindernis gewesen; wenn auch ihre Täler ursprünglich ebenso wenig Wanderstraßen wie Siedlungsgebiete abgegeben haben, so sind sie doch allmählich immer mehr auch zu Bindegliedern des Längsverkehrs geworden, wie ja bekanntlich im römischen Gallien die Binnenschiffahrt für Handel und zivilen Verkehr ungemein entwickelt gewesen ist (*H. Dessau*, *Geschichte der römischen Kaiserzeit* II 1930, 504 f.). Ja, von den zwei größten Flüssen Deutschlands ist die *Donau* kaum je und der *Rhein* nur sehr beschränkt eine Querschranke und damit Völkergrenze gewesen.

Die *Geschichte* der Römerstraßen-Forschung in Deutschland zeigt bezüglich der wissenschaftlichen Ergebnisse methodischer und sachlicher Art im großen ganzen die Entwicklung von mehr oder weniger üppigen Phantasien über ein ungemein entwickeltes, von einem einheitlichen Willen diktiertes System von Straßen, die nach einer Regel, als deren Vorbild womöglich die »Königin der Straßen«, die gepflasterte via Appia, angesehen wurde, gebaut waren, bis zur Herausarbeitung eines auf entsagungsvoller Spatenarbeit, genauer Kenntnis des ganzen archäologischen Materials, eingehender historischer und geologischer Vertrautheit mit dem Boden, jahrelang geschultem natürlichem Blick für Straßentrassierung, endlich strengster Objektivität aufgebauten Straßennetzes, das sich im Lauf der 3—4 Jahrhunderte römischer Herr-

-schaft in Deutschland allmählich entwickelt hat und in Führung und Konstruktion starke, jeweils durch den Boden und die Bedürfnisse geforderte Besonderheiten aufweist. Um zu sicheren Ergebnissen zu kommen, mußte zu den genannten Voraussetzungen noch hinzutreten die immer genauere Kenntnis des Verlaufs der militärischen Okkupation und der bürgerlichen Kolonisation der gallisch-germanisch-rätischen Provinzen, ferner des Wegnetzes der vorrömischen Zeit und des germanisch-deutschen Mittelalters. Endlich aber und vor allem mußte eine klare Scheidung gewonnen werden zwischen eigentlichen *Militärstraßen*, die oft noch stärker als die Kastelle des Limesgebiets die Absichten der obersten Heeresleitung zeigen (*Schumacher*, Siedlungs- und Kulturgeschichte der Rheinlande von der Urzeit bis in das Mittelalter II 1923, 227) und auch für die Vermessung und bürgerliche Aufteilung des Landes maßgebend sind, und den *zivilen Verkehrswegen*, die zugleich mehr dem Nahverkehr dienen, indessen Fernstraßen von Hause aus Heerstraßen sind. So hat denn die deutsche Forschung heute nach über 100 Jahren, innerhalb deren die schönen, mit der Gründung der deutschen Geschichtsvereine zusammenhängenden Anläufe freilich lange von unfruchtbaren Konstruktionen überwuchert worden sind, um alsdann etwa von der Mitte des 19. Jahrh. ab mehr und mehr in geordnete Bahnen einzulenken, im allgemeinen das große Netz festgelegt und so gut gesichert, daß die künftige Forschung in den meisten Fällen ruhig daran anknüpfen kann, um ihre Aufgabe zu erfüllen. Diese besteht nicht bloß in der Auffindung neuer, sondern auch in der Ausscheidung von seither den Römern zugeschriebenen Straßen, in der vertieften Erkenntnis des Verhältnisses der Straßen der Römerzeit zu dem von den Römern angetroffenen und zu dem nachher bestehenden umfassenden Wegenetz, in der immer genaueren Herausarbeitung der einzelnen Linien, vor allem im Zusammenhang mit neu entdeckten Siedlungen jeder Art, endlich in der immer stärkeren Klarheit über die Rolle der einzelnen Straßen innerhalb der politisch-militärischen und wirtschaftlich-kulturellen Geschichte Deutschlands in der Zeit der Römer und der auf sie folgenden Jahrhunderte germanisch-deutscher Geschichte.

Den wichtigsten Einschnitt in der Geschichte der deutschen Römerstraßenforschung bedeutet die im Jahr 1892 gegründete *Reichslimeskommission*. Ihre Arbeit, eine dreifache, nämlich Festlegung des Verlaufs der Grenzsperrn, Untersuchung derselben samt den zugehörigen Bauten, besonders den Kastellen, und Nachweis der mit dem Limes zusammenhängenden Straßen, hat vor allem zu dem geschilderten Ergebnis geführt. Ihre Gründung unter Führung Mommsens ging von dem Gedanken aus, daß große Aufgaben auch in den Mitteln groß aufgefaßt werden müssen. Schon sein in die Jahre nach 1870 zurückgehender erster Plan enthielt den Gedanken der Reichsaufgabe und der Verbindung der gelehrten Geschichts- und Altertumsforschung mit der technisch-militärischen. Jahrelang waren unter dem Vorsitze Mommsens und unter engster Mitwirkung von *K. Zangemeister* — Heidelberg und *E. Herzog* — Tübingen die Leiter ein Archäologe, Museumdirektor Professor *F. Hettner* — Trier, und ein Offizier, General *O. von Sarwey* — Berlin. Alle diese sind längst verstorben; seit 1902 liegt die Leitung des Ganzen in der Hand von Professor *Ernst Fabricius* — Freiburg i. Br., der 1898 in die Limesarbeit eingetreten ist. Im Jahr 1900 hatte die Geländearbeit an den Strecken, Kastellen und Straßen im großen ihren Abschluß

gefunden. In den vom germanischen und rätischen Limes berührten einzelnen Ländern, Preußen (Rheinprovinz und Hessen-Nassau), Hessen, Baden, Württemberg und Bayern waren je aus einheimischen Kräften für die einzelnen Aufgaben Kommissare bestellt worden. Diese veröffentlichten ihre vorläufigen Ergebnisse sofort im »Limesblatt« (im Ganzen 35 Hefte 1892—1903). Alsdann begann die *endgiltige Veröffentlichung* in 2 Abteilungen des ORL: *A* Darstellung des Limeslaufs und der wichtigsten für ihn in Betracht kommenden Straßen; *B* Beschreibung der Hauptkastelle und ihrer Funde. Im Jahre 1937 ist die 56. Lieferung, enthaltend die Beschreibung der Kastelle Bendorf und Saalburg, erschienen. Damit ist das Werk, dessen erste Lieferung i. J. 1894 erschienen war, zum Abschlusse gekommen. Ein ausführliches Register, bearbeitet im Deutschen Arch. Institut, Abteilung: Frankfurt a/M, wo jetzt das gesammte Archiv der nunmehr aufgelösten RLK untergebracht ist, wird 1939 erscheinen. Neben dem trotz der langen Jahre nie versagenden Wohlwollen der Reichsregierung ist dieses jetzt in 14 Quartbänden vorliegende Werk »*Der Obergermanisch-rätische Limes des Römerreichs*« (Verlag Otto Petters in Berlin und Leipzig 1894—1937) vor allem der unermüdlichen Tatkraft und bewundernswerten Um- und Übersicht des Dirigenten *Fabricius* zu danken. Mit Recht hat kürzlich ein Kenner das Werk die größte einem einzelnen Objekt gewidmete Grabungsveröffentlichung der Welt genannt (Kahrstedt, Forsch. und Fortschr. 1934, 339). Es ist zugleich ein unvergängliches Zeugnis nicht bloß der wissenschaftlichen Energie aller Mitarbeiter im Gelände und am Schreib- und Zeichentisch, sondern auch des Interesses des deutschen Volkes an der Vergangenheit seines Bodens.

In diesen Strecken- und Kastellbeschreibungen ist überaus viel Straßenmaterial teils als Zubehör der Strecken und ihrer Befestigungen, teils in selbständigen militärgeographischen Abschnitten verarbeitet und durch sehr sorgfältiges Kartenmaterial illustriert. Eine Besonderheit des Limes ist der die Wachtposten unter sich verbindende und zugleich als Patrouillenweg hinter dem Limes dienende »*Begleitweg*«, früher nicht ganz richtig Kolonnenweg genannt, und manchmal, wenn auch freilich vielfach umstritten, eine eigentliche *Grenzstraße*.

Das in der Humanistenzeit des 16. Jahrh. erwachte gelehrte Interesse an römischen Altertümern kam alsdann auch dem Limes, jedoch den Römerstraßen, als einer allzu spröden Materie, lange nicht zu gute. Auch das bekannte Erstlingswerk, das Buch des Reimser Advokaten *Nic. Bergier*, *Histoire des grands chemins Romains* 1622, wiewohl bereits 1699 in der lateinischen Übersetzung eines deutschen Professors (Ch. H. Hennin in Duisburg) in Graevius' *Thesaurus antiquitatum Romanarum*, X. Band erschienen, brachte zumal es die Straßen des deutschen Rhein- und Donaugebietes kaum behandelte, darin keine Änderung. Aus dem 18. Jahrh. werden die ersten Straßenbeobachtungen aus dem Gelände bekannt und setzen dann Ausgrabungen ein, nachdem immer nur an die Straßen- und Ortsnamen der Peutingerkarte, allenfalls auch der *Itineraria*, angeknüpft worden war. Die für 1746 von der Berliner Akademie der Wissenschaften als eines der ersten Themen — s. Norden *Alt-Germanien* 1934 S. 22 — gestellte Preisaufgabe »Wie weit der Römer Macht, nachdem sie über den Rhein und die Donau gesetzt, in Deutschland eingedrungen, was vor Merkmale davon ehemals gewesen und etwa noch vorhanden seien« wirkte

stark anregend, wenn freilich der wissenschaftliche Gewinn, da sich die eingegangenen Arbeiten viel mehr Niederdeutschland, also dem freien Germanien, wo das Gewinnen von sicheren Ergebnissen mit den damaligen Methoden und Kenntnissen fast unmöglich war, als dem Limesgebiet zuwandten, ein geringer gewesen ist. Im 19. Jahrhundert sodann, als in Reaktion gegen den napoleonischen Universalismus die neue deutsche, auf die Quellen des Volkstums zurückgehende Altertums- und Geschichtswissenschaft, die immer mehr auch die archäologische Vor- und Frühzeit eingriff, aufkam, da bildete sich im Jahre 1819 auf Anregung des größten deutschen Staatsmanns der napoleonischen Zeit, des Freiherrn vom Stein, der *erste deutsche Geschichtsverein* in Frankfurt a. M. Ihm folgten alsdann zahlreiche in ganz Deutschland, sowie die die Kunstmuseen ergänzenden *historischen Museen*. Sie sind nun die Zellen der Lokalforschung geworden, die den sichtbaren und unsichtbaren Zeugen der Vergangenheit liebevoll nachgingen und zusammen mit einzelnen ausgezeichneten und uneigennütigen Männern, die ihr Beruf, etwa als Landpfarrer oder Lehrer oder Förster, mit Wald und Flur in engste Berührung brachte, den außerhalb ihrer Reihen stehenden Einzelforschern wertvolles Material für Straßen lieferten. Da und dort, so in *Württemberg*, in dem heute über 30 Kastelle bekannt und größtenteils erforscht und veröffentlicht sind, nahm sich frühe schon die Regierung der Forschung an. Freilich neben und nach diesen kräftigen Anfängen wurde eine solch schwierige Arbeit wie die an den Straßen vielfach die Beute der Dilettanten oder der reinen Theoretiker oder gar der Phantasten, bis sie nach der Mitte des Jahrhunderts mehr und mehr in die solide Bahn von Männern geriet, die Wissenschaft und Praxis miteinander zu verbinden wußten, so z. B., um nur einen zu nennen, im genannten *Württemberg Eduard Paulus d. Ä.*, der unermüdlich auf Römerstraßen gewandert ist und als einer der ersten ihre militärische und besiedlungsgeschichtliche Bedeutung erkannt und der von 1833 ab nach der theoretischen und praktischen Seite darüber berichtet hat; besonders fördernd war sein Aufsatz: »Die Römerstraßen im allgemeinen, mit besonderer Rücksicht auf das Zehntland, nebst einer Anleitung zur Erforschung der alten Römerwege« (Schriften des Württ. Altertumsvereins 4. Heft 1856). Ihm verdankt Deutschland auch in der von ihm geschaffenen *Archäologischen Karte* von *Württemberg* 1 : 200 000 die erste gesamtarchäologische Karte eines Teilgebiets, 1859 zum ersten Mal erschienen; darin sind die römischen Straßen eingezeichnet, dazu noch Text 1875 und 1877. Der nächsten Generation waren weitere Fortschritte vorbehalten, als Männer der reinen Wissenschaft wie *Mommsen, Hübner, Nissen, Herzog* ihr Interesse der Limesforschung zuzuwenden begannen, als die Regierungen einzelner beteiligter Länder, in Bayern die Akademie, systematisch an die Aufnahme des Limes herantraten. Genannt seien unter diesen der RLK vorangehenden Römerstraßenforschern z. B. Oberstleutnant *F. W. Schmidt*, der bereits 1828 in der Rheinprovinz mit Aufnahmen benonnen hat; weniger zuverlässig ebendort *Jakob Schneider*, der von 1878 an in den Bonner Jahrbüchern sehr viel über die linksrheinischen Straßen geschrieben und dazu noch 1882—1894 10 Sonderhefte über die alten Heer- und Handelswege der Germanen, Römer und Franken im deutschen Reiche veröffentlicht hat. In Hessen arbeitete *F. Kofler*, der 1888 eine archäologische Karte von Hessen erscheinen ließ; dazu ist wich-

tig sein Aufsatz »Alte Straßen in Hessen« Westdeutsche Zeitschr. 1893, 1896 und 1901. In Nassau war tätig Oberst *von Cohausen*; auf der Saalburg und in ihrer Umgebung *L. Jacobi*; in Baden *J. Naehrer* (s. z. B. Bonner Jahrb. 1881, 1 ff.); in Württemberg General *Kallee*, *K. Miller*, *Paulus d. J.*; in Bayern General *Popp* (z. B. Westd. Zeitschr. 1897, 119 ff.), *Ohlenschlager* (Römische Überreste in Bayern 1902 ff.), und *Mehlis* in der Pfalz (Arch. Karte 1883—1885).

In diese in Qualität und Zielen nicht immer einheitliche Arbeit griff nun die RLK ein und stellte unter Führung ihres militärischen Dirigenten, des Generals *von Sarwey*, die Straßenforschung in die erste Reihe ihrer Aufgaben. Unter Verarbeitung der bei ihm eingegangenen Berichte der Straßenkommissare gab er bereits 1899 in zwei größeren Aufsätzen »Römische Straßen im Limesgebiet« (Westd. Zeitschr. 18, S. 1—45; 93—128; mit Kartenskizze der Straßen zwischen Taunus und Main) eine vorläufige Übersicht mit allerhand grundsätzlichen Erwägungen. Dabei leiteten ihn vor allem zwei Gesichtspunkte: 1. die Straßen sind ein wesentlicher Teil der militärischen Einrichtungen; 2. die Kenntnis ihrer allmählichen Entstehung ist für die Geschichte der Okkupation des betreffenden Gebietes von größter Wichtigkeit. Als natürliche Ausgangslinien der Straßenforschung müssen für das Limesgebiet Rhein und Donau betrachtet werden, wo die Legionen standen, indes die vorgeschobene Limeslinie von Hilfstruppen besetzt war. Nach rein äußeren Merkmalen, wie Trasse, technische Beschaffenheit u. s. w., kann gar nicht entschieden werden, ob eine Römerstraße von Soldaten und von Haus aus für militärische Zwecke gebaut ist. »Sofern wir nicht Anhaltspunkte aus der Peutinger'schen Tafel, dem Itinerar, Meilensteinen, geschichtlicher und epigraphischer Überlieferung gewinnen — diese Hilfsmittel versagen aber in den meisten Fällen —, sind wir darauf angewiesen, aus der Richtung im Zusammenhang mit der Oberflächengestaltung, aus den Ausgangs- und Zielpunkten, aus unserer Kenntnis der Truppenstandorte, aus anliegenden Militärbauten und anderem mehr Folgerungen zu ziehen.« Als Militär mit strategischem Blick und als Militärgeograph kam es ihm nur auf die großen geschichtlichen Linien an; im übrigen befaßte er sich nur mit der militärischen Seite, wofür er den Straßen eine noch größere Bedeutung zumaß als den zahlreichen Befestigungsanlagen, deren Qualität und Verwertungsmöglichkeit als historische Quelle er entschieden unterschätzt hat. Wohl erkannt hat er, daß die Römer, wo immer es anging, *germanische oder keltische Wege benützt* und zum Teil ausgebaut haben. Sarweys klare Scheidung in *Operationslinien*, die von der Basis zur Grenze laufen, in Linien, die mit der Basis oder Grenze *parallel laufen* und der seitlichen Truppenverschiebung dienen — am wichtigsten die Verbindungen zwischen Rhein und Donau als »Rochierlinien entlang der Nordgrenze des Römerreiches in Europa«; dazu gehören auch die genannten Begleitwege —, endlich in mitunter zur kürzeren Verbindung wichtiger Punkte *schräg durchquerende Straßen* bedingt große Fortschritte für die Erkenntnis allgemeiner Grundsätze. Für Strecke 1 (vom Rhein ab, dem *caput limitis* zwischen Hönningen und Rheinbrohl, gegenüber der linksrheinischen Grenze zwischen Nieder- und Obergermanien, bis zur Lahn bei Ems) und für Strecke 2 (von der Lahn bis zur Aar, Nebenfluß der Lahn) hat Sarwey in ORL Lief. 40 (1915) und 43 (1916) die militärgeographische Übersicht und nach den Untersuchungen des Straßenkommissars *R. Bodewig* das Straßennetz samt Einzelkarten und Übersichtskarte geliefert.

Unter den Straßenkommissaren der RLK ragen drei durch Verbindung sorgsamster Einzelbeobachtung mit umfassendem Überblick über die Verkehrs- und Siedungsverhältnisse von den ältesten Zeiten bis tief ins Mittelalter hinein und durch methodisch und sachlich mustergiltige Veröffentlichungen hervor: *Georg Wolff* — Frankfurt, dessen Name mit der Erforschung der Wetterau, des Gebiets um Frankfurt, Homburg und Friedberg, für immer verbunden bleibt (vgl. sein großes Werk »Die südliche Wetterau in vor- und frühgeschichtlicher Zeit« mit einer Fundkarte 1913), dann *Karl Schumacher* — Mainz, der in Baden und in Rheinhessen unermüdlich fast ein Leben lang gearbeitet hat (vgl. seine »Römischen Heerstraßen zwischen Neckar und Main« RLK Abt. A Band III Strecke 6 mit Karte, 1933), und *Friedrich Winkelmann* — Eichstätt (Bayern), der die vorrömischen und römischen Straßen Bayerns zwischen Donau und Limes maßgebend erforscht hat (vgl. seine Darstellung darüber im XI. Bericht der Römisch-Germanischen Kommission des Deutschen Archäologischen Instituts, Frankfurt a. M. 1918—1919). Diese drei sind zu wahren *praeceptores Germaniae* in Römerstraßenforschung als einem besonders verantwortungsvollen Zweig der Altertumswissenschaft geworden. Kein Straßenforscher darf unbeachtet lassen etwa *Wolffs* Aufsatz »Römische Straßen in der Wetterau« (Westd. Zeitschr. 1897, 1 ff.), geschrieben aus reichster Erfahrung auf schwierigstem Gelände, über das man nur durch Vereinigung von historisch-philologischer mit naturwissenschaftlich-archäologisch exakter Methode Herr werden kann. Längst Allgemeingut sind heute sehr viele seiner Forderungen, die er z. B. gegenüber rein philologischen Darstellungen, wie *F. Berger* »Über die Heerstraßen des Römischen Reiches« I 1882, II 1883, aufstellt, z. B. die Forderung, daß die Lokalforschung ein entscheidendes Wort zu sprechen habe, oder viele von *Wolffs* Aufstellungen, wie z. B. die gegenüber *K. Miller* »Das römische Straßennetz in Oberschwaben 1889« gemachte, daß die Breite nicht maßgebend sei für den Unterschied zwischen Militär- und Verkehrsstraßen, und daß für die nicht militärischen Straßen kein Normalprofil sich aufstellen lasse — wir setzen hinzu: auch nicht für die militärischen Straßen —, und daß für das römische Straßensystem als solches nur die Militärstraßen in Betracht kommen (*Wolff* a. a. O. S. 23). Mit Recht hat er auch die von *Miller* überspitzte Behauptung, daß das Mittelalter keine Kunststraßen gekannt habe, daher gut trassierte Straßen entweder neu oder römisch seien, und seine viel zu weit gehende Annahme des örtlichen Zusammenfallens römischer Straßen und moderner Wege auf das richtige Maß zurückgeführt. *K. Schumacher* hat den Stand der Erforschung des römischen und vorrömischen Straßennetzes in Westdeutschland für den Bericht der Röm.-German. Kommission 1906/7 dargestellt und eine Gesamtkarte dieses Gebiets geliefert, die alsdann mit einigen Änderungen in die ausgezeichnete Darstellung der »Römer in Deutschland« von *F. Koepf* (3. A. 1926, Abb. 188) übergegangen ist; in seinen »Materialien zur Besiedelungsgeschichte Deutschlands« (Mainzer Kataloge Nr. 5, 1913) und in den 3 Bänden seiner »Siedlungs- und Kulturgeschichte der Rheinlande« (1921—1925) hat *Schumacher* dem Straßenwesen größte Beachtung geschenkt.

In Württemberg hat alsdann seit 1919 *Fr. Hertlein* sich mit den Römerstraßen viel beschäftigt und unter Verwertung der Berichte der zuständigen Straßenkommis-

sare der RLK zusammen mit dem Verfasser im II. Band der »*Römer in Württemberg*« (1930) mit archäologischer Karte 1 : 200 000 die Straßen und Wehranlagen des Ländchens sorgfältigst bearbeitet. Am Rhein ward die Arbeit in Trier von B. Keune und J. Steinhausen gefördert; erschienen ist die Archäologische Karte der Rheinprovinz, 1, Halbblatt: Trier-Mettendorf, bearb. von Steinhausen samt Textband 1932. Für die gesamte Rheinprovinz ist als 8. Band der Erläuterungen zum geschichtlichen Atlas der Gesellschaft für rheinische Geschichtskunde das große Werk »*Römerstraßen der Rheinprovinz*« von Joseph Hagen mit Unterstützung des Bonner Provinzialmuseums und der Römisch-Germanischen Kommission des Deutschen Archäolog. Instituts, das 1910/11 einen ähnlichen Plan für das linksrheinische Gebiet gefaßt hatte, erschienen; 2 A. 1931. Beigegeben sind 3 Karten 1 : 200 000. Auch das Saarland ist mitbehandelt. Die Römerstraßen der Pfalz, immer noch trotz F. Spraters eifrigen Bemühungen ein Schmerzenskind, sind neuestens im Pfälzischen Geschichtsatlas 1935, Blatt 4, von diesem bearbeitet erschienen; vgl. auch Sprater, Von den ältesten Straßen der Pfalz in Abh. zur Saarpfälzischen Lands- und Volksforschung I 1937, 18 ff. Die Straßen Hessens sind vom Mainzer Zentralmuseum, die von Hessen-Nassau vom Hessischen Landesmuseum — Wiesbaden gefördert worden. Teile Hessens und Badens sind in der erwähnten Limesarbeit von K. Schumacher 1933 behandelt. Die Veröffentlichung des hervorragend wichtigen und eingehend erforschten Straßennetzes von Limes-Strecke 3—5 (von der Aar bis zum Main bei Großkrotzenburg, vor allem das Taunusgebiet und Wetterau) durch E. Fabricius ist 1936 erschienen. Die Straßen der Strecke 6—15 (vom Main bis zum Ende des rätischen Limes an der Donau bei Hienheim — Eining) sind in den letzt erschienenen Lieferungen des Limeswerkes Abt. A behandelt, darin die bayerischen von Winkelmann. So steht eigentlich vom Limesgebiet nur noch Mittel- und Südbaden, soweit sie dazu gehörten, aus. Die bayerischen Straßen zwischen Donau und Alpen sind durch Forscher, wie Reinecke (z. B. in Deutsche Gaue 1919, 127 ff.), Frank (z. B. Sonderheft 78) und Eberl (z. B. Schwäb. Museum 1927—1929. 1931) behandelt worden; eine Gesamtkarte s. auch bei Uollmer Inscr. Baiv. Rom. 1915 und bei Wagner, Die Römer in Bayern 4. A. 1928.

Im Gegensatz zu diesem erfreulichen Stand der Römerstraßenforschung im Limesgebiet und rückwärts von ihm und links vom Rhein ermangelt die Forschung im rechtsrheinischen Deutschland *außerhalb der Limesgrenze*, in Oberhessen, Hessen-Nassau, Westfalen und Hannover bis zur Elbe, bis wohin die Römer im Beginn der Kaiserzeit vorgedrungen sind, noch vielfach gesicherter Ergebnisse, was in der Natur des von den Römern nur durchzogenen oder ganz vorübergehend besetzten Gebietes liegt, eines Gebietes dazu, in dem die archäologische Siedlungs- und Gräberforschung täglich Neues aus allen Kulturperioden bringt, was nicht bloß Probleme löst, sondern sie auch kompliziert und neue aufwirft. Die Frage der von Tacitus und anderen genannten *aggeres, limites und pontes longi* ist noch nicht spruchreif, geschweige denn die Frage der von den Römern eingeschlagenen Wege.

Ein Wort gebührt noch in dieser kurzen Skizze der römischen Straßenforschung in Deutschland bei der Wichtigkeit dieser Quelle der gelehrten Arbeit der *Epigraphiker* und *Historiker*, wie nach Mommsen *Dessau*, von *Domaszewski*, *Finke*, *Haug*,

O. Hirschfeld, Riese und Zangemeister, um nur die führenden Mitarbeiter des CIL zu nennen. CIL III mit Suppl. (Rätien) und XIII (Gallien und Germanien) enthalten vor allem auch das direkte Material zu den *viae publicae*; besonders wichtig ist XIII pars 2 S. 645—713 und XIII p. 4 S. 146 f. »Die Meilensteine Galliens und Germaniens«. Dazu sind da und dort bei den Inschriften von Zentralpunkten wie Köln, Mainz usw. Itinerare eingestreut. Vgl. auch Artikel »Miliarium« in Real-Encycl. d. class. Altertumswiss. Suppl. VI 395 ff. (Schneider). Endlich sind als wertvolle Hilfe die zwei Zusammenstellungen des ganzen literarischen und inschriftlichen Quellenmaterials durch Alex. Riese zu nennen: »Das rheinische Germanien in der antiken Literatur«, 1892 und »Das rheinische Germanien in den antiken Inschriften«, 1914.

In dem vom Istituto di Studi Romani in Rom herausgegebenen Sammelband »Le grandi Strade del Mondo Romano« (»Quaderni dell'Impero«) ist vom Verf. eine mit zahlreichen Abbildungen, Plänen und Karten versehene Arbeit über »Le strade Romane in Germania« 1938 erschienen.<sup>1)</sup>

Endlich liegen für die internationale »Tabula Imperii Romani« die Deutschland betreffenden Blätter samt Begleittext, beide bearbeitet vom Verf., druckfertig vor.

TÜBINGEN

PETER GOESSLER

<sup>1)</sup> Dazu kommt jetzt aus demselben Unternehmen C. Praschniker, *Le grandi strade*

*Romane nel territorio dell' Austria*, 1938.