

## Römische Verkehrswege im Oberrheingebiet\*

von Egon Schallmayer

Wenn man sich die Karte des Imperium Romanum zur Zeit seiner größten Ausdehnung in der ersten Hälfte des 2. Jahrhunderts n. Chr. anschaut, kann man es kaum für möglich halten, daß die Römer mit aus heutiger Sicht recht einfachen Mitteln ein solches Riesenreich verkehrstechnisch organisieren konnten. Immerhin handelte es sich um ein Reichsgebiet, das nicht nur den größten Teil der heutigen Europäischen Gemeinschaft umfaßte, sondern darüber hinaus noch den Balkan, Kleinasien, Palästina und Nordafrika. Die Römer hatten hinsichtlich eines einheitlichen Wirtschaftsraumes also das erreicht, was die Europäer mit der Schaffung des Vereinten Europa immer noch anstreben. Die römische Reichsregierung verwaltete ein Gebiet, das größer war, als das der EG.

Aus dem Blickwinkel des mediterranen Menschen um die Zeitenwende lag die Region am Oberrhein an der Peripherie des Römischen Reiches. Immerhin trat Germanien als Objekt der römischen imperialen Politik erstmals - wenn man von der Episode des Rheinübergangs Caesars einmal absieht - unter Kaiser Augustus in das imperiale Interesse Roms.<sup>1</sup> Geplant war die Eroberung des gesamtgermanischen Raumes bis zur Elbe und die Schaffung einer Großprovinz Germania, wobei Augustus seine alten Ziele verfolgte, die römischen Reichsgrenzen möglichst analog großer Flußläufe zu ziehen und bereits befriedete Gebiete durch die Eroberung vorgelagerter Zonen zu sichern.<sup>2</sup> Die verkehrsmäßige Erschließung der Rheinlinie im Vorfeld der augusteischen Militärexpeditionen war bereits unter der Statthalterschaft des Marcus Vipsanius Agrippa in Gallien in den 30er Jahren v. Chr. erfolgt. Eine wichtige Fernstraße zog von der Côte d'Azur über das Lyonnaise bis nach Trier, wo sich die Straße in drei Rich-

\*Bei dem Aufsatz handelt es sich um die geringfügig überarbeitete und mit Fußnoten versehene Fassung eines Vortrages, den ich am 30.9.1994 bei der Tagung „Verkehr am Oberrhein“ im Alemannischen Institut in Freiburg gehalten habe.

<sup>1</sup> Zur römischen Okkupationspolitik unter Augustus vgl. H. SCHÖNBERGER, Die römischen Truppenlager der frühen und mittleren Kaiserzeit zwischen Nordsee und Inn. Ber. RGK 66, 1985, 324ff.

<sup>2</sup> Vgl. Res Gestae Divi Augusti 26. - Vgl. R. GÜNTHER u. H. KÖPSTEIN, Die Römer an Rhein und Donau (1975) 41.

tungen gabelte, die zu den Aufmarschbasen am Rhein vor allem gegenüber der Einmündung von Lippe und Main weitergeführt wurden.<sup>3</sup>

Von Süden folgten Straßenzüge dem Aaretal bzw. über die Waalenseeroute bis an den Hochrhein,<sup>4</sup> während das Voralpenland durch die über Brenner- und Fernpaß führenden Straßen, später die via Claudia, bis zur Donau hin erschlossen wurde.<sup>5</sup> Das Aufmarschgebiet war damit durch Flankenstellungen markiert. Von den großen Legionslagern Augsburg-Oberhausen, Dangstetten, Mainz, Neuß und Xanten wurden die Militäraktionen vorgetragen. Erst vor wenigen Jahren kam es zur Entdeckung eines augusteischen Lagers bei Marktbreit im Mainknie bei Ochsenfurt, das die Stelle des Treffpunktes zweier Heeresvorbereitungswegen von Augsburg-Oberhausen und von Mainz aus markieren könnte.<sup>6</sup> Es ist bekannt, daß die groß angelegten Unternehmungen des Kaisers Augustus mit der Schlacht im Teutoburger Wald scheiterten. Tiberius, sein Nachfolger auf dem Kaiserthron, gab schließlich die Eroberungspläne auf.

Für einige Jahrzehnte bildete der Rhein die Reichsgrenze, wobei die wie ein Keil in das römische Reichsgebiet hineinragenden Oberrheinlande im Hinblick auf den weiterhin bestehenden Anspruch auf Eroberung des rechtsseitigen Germanien stets eine Herausforderung darstellten. Gegenüber dem Hoch- und Oberrhein erstreckt sich zwar ein stellenweise recht breites Rheintal, doch ist dieses in nördlicher und östlicher Richtung durch die aufsteigenden Höhen des Schwarzwaldes begrenzt. Zur Okkupation des heute südwestdeutschen Raumes war es daher notwendig, Einfallstaler zu begehnen, die zur oberen Donau führten und somit Nord- und Ost-West-gerichtete Verkehrsverbindungen zwischen dem bereits besetzten Alpenvorland und dem linksseitigen Ober- und Hochrheingebiet herzustellen. Diese waren in der Frühzeit weniger aus ökonomischen als mehr von militärischen Interessen her gesehen erforderlich. Es galt schließlich,

---

<sup>3</sup> K. KRAFT, Die Rolle der Colonia Julia Equestris und die römische Auxiliar-Rekrutierung. Jahrbuch RGZM 4, 1957, 89 Abb. 3. - M. REINOLD, Marcus Agrippa. A Biography (1933/1965<sup>2</sup>).

<sup>4</sup> W. DRACK u. R. FELLMANN, Die Römer in der Schweiz (1988) 93ff. - H. R. WIEDEMER, Die Walenseeroute in frühromischer Zeit. Helvetia antiqua. Festschrift für Emil Vogt (1966) 167ff.

<sup>5</sup> W. CASTELLIERI, Die römischen Alpenstraßen über den Brenner, Reschen-Scheideck und Plöckenpaß (1926) 140ff. - B. EBERL, Die Römerstraße Augsburg-Füssen. Via Claudia Augusta (1931) 1ff. - H. BENDER, Straßen und Verkehr in den Alpen zur römischen Zeit. Vorträge des 13. Niederbayerischen Archäologentags Deggendorf (1995) 151ff.

<sup>6</sup> SCHÖNBERGER (wie Anm. 1) 331ff. - M. PIETSCH, D. TIMPE u. L. WAMSER, Die augusteischen Truppenlager Marktbreit. Bisherige archäologische Befunde und historische Erwägungen. Ber. RGK 72, 1991, 263ff.

die Beweglichkeit der Truppe durch eine Abkürzung des Umwegs über das Rheinknie zu beschleunigen.

So wurde vielleicht schon in augusteischer Zeit eine *Straßenverbindung vom Hochrhein zur Donau*,<sup>7</sup> sicher aber in claudischer Zeit eine *Verkehrsverbindung zwischen dem Oberrhein über den nördlichen Kaiserstuhl, über Sasbach und Riegel wohl bis zu den Donauquellen* geschaffen.<sup>8</sup> Diese frühe Querverbindung war durch militärische Anlagen an den genannten Orten gesichert.

Waren dies aber noch Ansätze einer Raumerschließung im rechtsseitigen Oberrheingebiet, so erfolgte unter Kaiser Vespasian um die Mitte der 70er Jahre des 1. Jahrhunderts n. Chr. die großflächige Besetzung bis zum Neckarlauf.<sup>9</sup> Wiederum war eine von West nach Ost gerichtete Straßenverbindung als notwendig erachtet worden, denn von Straßburg aus erfolgte die Anlage eines direkten Weges durch das Kinzigtal bis zum oberen Neckar bei Rottweil, über den wir durch den berühmten Offenburger Meilenstein informiert sind.<sup>10</sup> Aus dem rekonstruierten Inschriftentext des Steindenkmals läßt sich ablesen, daß unter diesem Kaiser durch den Legionslegaten Gnaeus Pinarius Cornelius Clemens ein direkter Weg von Straßburg aus nach Raetien gebaut wurde. Dieser Meilenstein wird immer wieder herangezogen, um die übrigen Infrastrukturmaßnahmen Vespasians zu datieren. So baute er eine weitere Vormarschstraße von Mainz aus durch die hessische Wetterau nördlich Frankfurts in das Gebiet der Chatten oder die den Rhein rechtsseitig begleitende *Rheintalstraße*, die von Mainz aus bis in den heute nordschweizerischen Raum führte und quasi das Rückgrat für die Erschließung der *Agri decumates* und des späteren Limesgebietes darstellte.<sup>11</sup> Diese Straße ist auf weite Strecken im Gelände noch sichtbar, entweder als dammartige Erhebung in Waldgebieten oder als Verfärbung im Boden, die bei Luftaufnahmen sichtbar werden. In frisch gepflügtem Gelände läßt sich darüber hinaus zuweilen ein weißer Kiesstreifen mit dem bloßen Auge beobachten, wie etwa in der Nähe von Kirrlach nördlich Karlsruhes. Diese wichtige römische Militärstraße der Okkupationszeit hat sich schon mehr-

<sup>7</sup> G. FINGERLIN, Vom Hochrhein zur Donau. Archäologische Anmerkungen zu einer wichtigen Römerstraße. Archäol. Nachr. Baden 32, 1984, 3ff.

<sup>8</sup> Ders., Kastellorte und Römerstraßen im frühmittelalterlichen Siedlungsbild des Kaiserstuhls. In: J. Werner u. E. Ewig (Hrg.), Von der Spätantike zum frühen Mittelalter. Vorträge und Forsch. 25 (1979) 379ff. - J. HUMPERT, Eine römische Straße durch den südlichen Schwarzwald. Archäol. Nachr. Baden 45, 1991, 19ff.

<sup>9</sup> SCHÖNBERGER (wie Anm. 1) 359ff.

<sup>10</sup> Ebd. 454 C 50. - CIL XIII 9082. - R. NIERHAUS, Römische Straßenverbindungen durch den Schwarzwald. Badische Fundber. 23, 1967, 128ff.

<sup>11</sup> H.-U. NÜBER, Decumates agri. In: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde 5 (1984) 277ff.

fach bei Ausgrabungen antreffen lassen, wobei sich die archäologischen Überreste recht unscheinbar ausnahmen.<sup>12</sup> In der Nähe von Hambrücken wurde vor einigen Jahren die Straße im Zuge des Neubaus der Schnellbahntrasse untersucht. Dabei ließ sich lediglich noch der Kiessandrücken feststellen, dessen Konturen im Profil deutlich wurden. Zwischen zwei unregelmäßig in Erscheinung tretenden Straßengrübchen zeigte sich noch der Rest einer Kiesschotterung.

Neben den großen Kastellen an dieser Straße stellten auch kleinere Militärposten die Sicherung des Straßenzuges dar, wobei - wie im Falle des Wagbachkastells bei Wiesental<sup>13</sup> - offenbar eine Centurie (80 Mann) untergebracht war, und das Kastell möglicherweise auch als Relaisstation am Ende einer Tagestappe diente. Daraus ergibt sich ein Hinweis auf die Verkehrsinfrastruktur, die an solchen Straßen herrschte und die sich in den zeitgenössischen Straßenkarten, wie z. B. in der Tabula Peutingeriana überliefert hat.<sup>14</sup>

Beim Wagbachkastell handelt es sich um einen Kastelltyp, wie er später am Limes wieder in Erscheinung tritt, nämlich um ein Centurienkastell.<sup>15</sup> Man machte von dieser Fortifikationsart dann Gebrauch, wenn es galt, kleinere Taleinschnitte in die Limeslinie oder die die römische Grenze querenden Bergpässe zusätzlich abzusichern. Ob diese Fernstraßen im Hinterland von Wachtürmen besetzt wurden, kann nur in einem Fall konkret gesagt werden. Dabei handelt es sich um einen mit Kreisgraben umgebenen Holzturm auf einer Sanddüne bei Rüsselsheim im Mainknie.<sup>16</sup>

Nachdem die flächendeckende Eroberung des rechtsseitigen Oberrheingebietes durch Vespasian erfolgt war, und auch sein Sohn und Nachfolger, Kaiser Domitian, die ersten Grenzanlagen des Limes im Taunus und am Neckar angelegt hatte, galt es, die eroberten Gebiete auch in kleinräumlicher Hinsicht verkehrsmäßig zu erschließen. Wichtig dazu war zum einen *die Fortsetzung der Ost-West-Verbindungen an die erreichten Limeslinien an Main und Neckar.*

<sup>12</sup> E. SCHALLMAYER, Profilschnitte durch römische Straßenkörper bei Hambrücken, Landkreis Karlsruhe, und Durmersheim, Landkreis Rastatt. Archäol. Nachr. Baden 36, 1986, 26ff.

<sup>13</sup> Zuletzt ders., Vor- und frühgeschichtliche Siedlungen und Funde aus den Gemarkungen von Kirrlach, Waghäusel und Wiesental. In: B. Guttman (Hrg.), Stadt Waghäusel. Die Geschichte von Kirrlach, Wiesental und Waghäusel (1994) 39ff.

<sup>14</sup> Vgl. G. WALSER, Die römischen Straßen und Meilensteine in Raetien. Limesmuseum Aalen. Kleine Schriften 29 (1983) 29ff.

<sup>15</sup> W. SCHLEIERMACHER, Centenaria am rätischen Limes. Festschrift F. Wagner (1963) 195ff. - H.-U. NUBER, Das römische Kastell Haselburg Gemeinde Walldürn-Reinhardtsachsen, Neckar-Odenwald-Kreis. Freiburger Universitätsblätter 65, 1979, 63ff.

<sup>16</sup> E. SCHALLMAYER, Rüsselsheim GG. Röm. Straßenturm und Altar. In: D. Baatz u. F.-R. Herrmann, Die Römer in Hessen<sup>2</sup> (1989) 469.

Dazu wurden Straßenverbindungen vom nördlichen Oberrheingebiet wie etwa von Speyer oder dem Raum Selz aus geschaffen, die das Gebirge des Schwarzwaldes im Norden umgingen.<sup>17</sup> Zum andern bestand der Verkehrsweg durch das Kinzigtal weiterhin, der sich durch den Straßenkörper im Gelände aber auch durch die Station auf dem „Brandsteig“ dokumentiert.<sup>18</sup> Straßenzüge durch das Murg- oder Oostal - wie sie immer wieder einmal diskutiert wurden - sind bisher trotz aller Vermutungen noch nicht nachgewiesen.<sup>19</sup> Vermutlich bestanden sie auch gar nicht in einer fest ausgebauten Form, da sie zunächst einmal für den militärischen Zweck ausschieden, denn sie führten auf die unwirtschaftlichen und nicht besiedelten Höhen des Schwarzwaldes und erfüllten damit keine in militärstrategischer Hinsicht bedeutende Funktion. Sicherlich bestanden *Stichstraßen*, die bei der Ausbeutung der natürlichen Rohstoffe des Schwarzwaldes eine gewisse Rolle spielten. Eindeutige archäologische Nachweise von ihnen fehlen aber bislang.

Seit Kaiser Trajan um die Wende des 1. zum 2. Jahrhundert n. Chr. erfolgte dann sukzessive die Übergabe des bis dahin dem Militär unterstellten eroberten Gebietes an zivilverwaltete Körperschaften, die *Civitates*. Sie wurden von Zentralorten aus verwaltet, die den Ausgangspunkt für weitere Straßenverbindungen bildeten, die jetzt vor allem das kleinräumige Umfeld für Zwecke der wirtschaftlichen Nutzung und des Handels im *Civitas*-Gebiet erschlossen. Die *Civitas*-Hauptorte bildeten sich einerseits an bereits älteren Kastellplätzen heraus, wie die Beispiele Ladenburg und Baden-Baden sowie später Bad Wimpfen lehren, zum andern konnten sie aber auch Neuanlagen darstellen, wie etwa im Odenwaldvorland das römische Dieburg oder am Übergang des Kraichgau zum Nordschwarzwald Pforzheim.

Ladenburg, Hauptort der wohl ersten im rechtsrheinischen Limesgebiet gegründeten römischen Gebietskörperschaft der Neckarsweben, liegt an einem idealen Verkehrsknotenpunkt.<sup>20</sup> Es ist in Verbindung mit dem Kastellplatz Heidelberg-Neuenheim die Übergangsstelle der vespasianischen Rheintalstraße über den Neckar im Bereich des Neckarmündungsgebietes unfern der Austrittsstelle des Flusses aus dem Odenwald und seiner Einmündung in den Rhein. Die Siedlung - wie vorher das Kastell - war an die Fernstraßen sowohl des Wasserals auch des Landweges ideal angebunden, konnten von daher kostengünstig

<sup>17</sup> NIERHAUS (wie Anm. 10) 142ff. - P. GOESSLER, F. HERTLEIN, O. PARET, Die Römer in Württemberg 3 (1932) 183.

<sup>18</sup> PH. FILTZINGER, Schenkenzell - Brandsteig PW. Straßenstation. In: Ders., D. Planck, B. Cämmerer, Die Römer in Baden-Württemberg<sup>3</sup> (1986) 542ff.

<sup>19</sup> Dazu kritisch bereits NIERHAUS (wie Anm. 10) 139ff.

<sup>20</sup> H. KAISER u. C. S. SOMMER, Lopodunum I. Forschungen und Berichte z. Vor- und Frühgesch. in Baden-Württemberg 50 (1994) 18 Abb. 2, 393ff.

versorgt werden und darüber hinaus selbst eine eigene wirtschaftliche Potenz entwickeln. Im Umfeld Ladenburgs befanden sich zahlreiche Villae rusticae, die das Gebiet des Neckarschwemmfächers bewirtschafteten und damit die Nahversorgung der stadtartigen Siedlung Lopodunum gewährleisteten. Es zeichnet sich dabei das Bild einer Siedlungslandschaft ab, in der stadtartiger Mittelpunkt mit Verwaltungseinrichtungen und industriellen Fertigungsbereichen und ländliche, die natürlichen Ressourcen des Raumes erschließende Siedlungen aufeinander bezogen sind.<sup>21</sup>

Anders sieht die verkehrsmäßige Anbindung des römischen Bade- und Kurortes Aquae - Baden-Baden aus.<sup>22</sup> Hier galt es, die Siedlung möglichst nahe an die heilbringenden Thermalquellen heranzubringen, was ihren Teilquartieren in der Folgezeit eine extreme Hanglage - für den Stadtkern gilt dies heute noch - einbrachte. Eine Stichstraße<sup>23</sup> - wie übrigens auch im Falle Badenweilers<sup>24</sup> - führte von der Rheinebene in das Oostal hinein und erschloß den antiken Badeort, dessen Siedlungsstrukturen durch die neuen Grabungen in einigen wichtigen Bereichen geklärt werden konnten.

Die civitas Aquensis erstreckte sich über zwei Landschaftsräume, zum einen über die Rheinebene, zum andern über den Nordschwarzwald. Das Vorgelände der Rheinebene ist gekennzeichnet durch die schon im Falle des Neckarschwemmfächers beobachtete Siedlungsstruktur römischer Landgüter und Bauernhöfe entlang der Fernstraßen. Dem steht gegenüber die Siedlungsleere der Nordschwarzwaldhöhen im Umfeld von Baden-Baden. Wenn man so will, hatte der Civitas-Hauptort kein siedlungsmäßig erschlossenes östliches Hinterland. Dennoch ist davon auszugehen, daß Wege bestanden, um die Erschließung der natürlichen Rohstoffe des Mittelgebirges wie etwa Holz, Stein und andere Materialien zu gewährleisten. Der Transport dürfte vor allem über das Oostal erfolgt sein.

Auch die zwischen den Civitas-Hauptorten gelegenen kleineren Zivilsiedlungen, die vici, haben eine gewisse zentralörtliche Funktion in bezug auf das Verkehrssystem und damit verbunden auf das Handels- und Transportwesen übernommen. Im Falle der römischen Siedlung von Ettligen wird das deutlich.<sup>25</sup> Die Siedlung erstreckte sich zu beiden Seiten der Alb an einer Straßenkreuzung. Hier trafen sich die Nord-Süd-gerichtete, vermutlich erst unter Tra-

<sup>21</sup> Ebd. 396 Abb. 271.

<sup>22</sup> E. SCHALLMAYER, Aquae - das römische Baden-Baden. Führer zu vor- und frühgesch. Denkmälern in Baden-Württemberg 11 (1989) 18ff.

<sup>23</sup> Ebd. 88ff., die heutige Rheinstraße.

<sup>24</sup> G. FINGERLIN, Zum römischen Badenweiler. Archäol. Nachr. Baden 46, 1991, 3ff.

<sup>25</sup> D. LUTZ u. E. SCHALLMAYER, 1200 Jahre Ettligen. Archäologie einer Stadt. Archäol. Informationen aus Baden-Württemberg 4 (1988) 40ff.

jan oder Hadrian angelegte, eigentliche *Bergstraße* mit der vom Rhein nach Osten durch das vordere Albtal bis nach Pforzheim führenden Querstraße. Gerade diese Querstraße konnte südwestlich des Fundpunktes von Mörsch - St. Johann bei einer Ausgrabung Mitte der 80er Jahre untersucht werden. Dabei zeichnete sich der eigentliche Straßenkörper etwas deutlicher im Profil ab, als dies bei der vespasianischen Rheintalstraße der Fall war.<sup>26</sup> Deutlich ließen sich die Straßengrübchen erkennen, dazwischen eine Kiesaufschotterung von einiger Mächtigkeit, die - nach Zuschlämmen der beidseitigen Grübchen - über deren Einfüllung verflossen ist. Wir dürften es mit einer jüngeren Straßentrasse zu tun haben, die erst dann angelegt wurde, als die römischen Siedlungsstellen Ettligen und Pforzheim eingerichtet worden waren. Dies erfolgte nach unseren Kenntnissen zu Beginn des 2. Jahrhunderts n. Chr. Man sieht es dieser Straße nicht an, ob sie noch unter militärischer Observanz oder bereits durch die Civitas in zivilrechtlicher Hinsicht - im Falle Ettligen die Civitas Aquensis - angelegt worden ist. Man muß davon ausgehen, daß nach Abschluß der Okkupationsphase und der Gründung der Provinz Germania superior - Obergermanien - um 85 n. Chr. auch die öffentlichen munera, also auch Baupflichten jeglicher Art, auf die einheimische Bevölkerung abgewälzt wurden.<sup>27</sup> Hätten sich die Straßenkörper der Römerstraßen überall deutlich erhalten, ließe sich vielleicht die räumliche Ausdehnung einer Gebietskörperschaft oder einer für diese munera zuständigen Organisation - vielleicht auch nur ein kleinerer vicus - möglicherweise an unterschiedlichen Schotterformen und Ausbaumformen des Straßenkörpers ablesen. Ganz ähnlich wie man heutzutage die Zuständigkeiten der einzelnen Straßenbauämter an besser oder schlechter ausgeführten Teerdecken erkennen kann.

Daß die Civitates zuständig waren für *den Ausbau und die Unterhaltung der Straßen* wird anhand der zahlreichen Meilensteine, die sich auch in unserem Bereich gefunden haben, deutlich.<sup>28</sup> Als Beispiel sollen die Meilensteine für Kaiser Caracalla angeführt werden, die die civitas Aquensis vier Leugen (ca. 8,8 km) von dem caput viae (Ausgangsmeßpunkt) Aquae - Baden-Baden entfernt bei dem heutigen Ort Sinzheim aufgestellt hat.<sup>29</sup> Es handelt sich dabei um Loyalitätsadressen, die in unruhigen Zeiten oder aber auch als Dank für gewährte Unterstützung - etwa beim Straßenbau selbst - inschriftlich auf den Steinen formuliert wurden.

<sup>26</sup> SCHALLMAYER (wie Anm. 12) 31f.

<sup>27</sup> H. BENDER, Römische Straßen und Straßenstationen. Limesmuseum Aalen. Kleine Schriften 13 (1975) 6ff.

<sup>28</sup> CIL XIII 9086-9123. - G. WALSER, Die römischen Straßen und Meilensteine in Raetien. Limesmuseum Aalen. Kleine Schriften 29 (1983).

<sup>29</sup> CIL XIII 9117.9118

Man stellt sich gemeinhin die Römerstraßen bevölkert von durchziehenden römischen Truppen vor, benutzt von der Reichspost, dem *cursus publicus*, und befahren von Handlungswagen, die mittels Maulesel- oder Ochsen gespannen gezogen wurden und ein vielfältiges Warenangebot an Baustoffen, Keramik, Nahrungsmitteln und sonstigen Handelsgütern transportierten. Es ist sicherlich eine reizvolle Aufgabe, Überlegungen über die Versorgung im militärischen wie auch im zivilen Bereich, ausgehend von den Mannschaftszahlen der Truppen und den Bevölkerungszahlen der Siedlungen im Limeshinterland - letztere können in der Regel nur geschätzt werden - anzustellen. Allerdings ist zu fragen, ob dabei bereits alle notwendigen Faktoren berücksichtigt werden können. Erste Versuche, Berechnungen über Art und Weise sowie Umfang der Ernährung des Militärs in den Kastellen, in den Lagerdörfern und über die Arbeits- und Wirtschaftssituation der Zivilbevölkerung in den *Villae rusticae* anzustellen, führten jedenfalls zu interessanten Ergebnissen.

Andreas Mehl hat dies beispielsweise für einen Abschnitt des äußeren obergermanischen Limes, der zwischen 155 und 260 n. Chr. bestand, zwischen den Kastellen Jagsthausen und Lorch an der Rems angestellt.<sup>30</sup> Ausgehend von der Truppensollstärke und der durchschnittlichen Kastellfläche rechnete er die Belegungsdichte Mann pro Hektar aus, dasselbe auch für die zivilen Landstriche. Insgesamt zeigte sich dabei, daß z. B. für die Tierhaltung in den Kastellen mehr Getreide erforderlich war, als für die Ernährung der dort stationierten Soldaten. Aufgrund dieser statistischen Überlegungen gelangte er zu einer Bestimmung der für den angenommenen Getreidebedarf benötigten Anbauflächen. Mehl ging von einer Produktionsmenge von 0,5 t pro Hektar aus. Die Hochrechnung für das zugrunde gelegte Gebiet und die zu erschließenden Bevölkerungszahlen machen deutlich, daß in dem untersuchten Bereich ca. 7.500 t Getreide im Jahr benötigt wurden. Aus dieser Berechnung ist zu folgern, daß auf den vorhandenen Ackerflächen eine solche Getreidemenge gar nicht erzeugt werden konnte. Mithin mußten also Nahrungsmittel in den Raum eingeführt werden, entweder aus dem Limeshinterland oder aber aus den vor dem Limes gelegenen (germanischen) Ackerflächen. Rechnet man den Jahresbedarf an Getreide und die dazu notwendigen Fuhren mit Ochsen gespannen hoch, so müssen allein für die Versorgung des Militärs nach dieser Rechnung 1.168 Ochsen- oder Mauleselgespanne und 11.240 Gespanntage in einem Jahr abgeleistet worden sein. Bei 365 *Villae rusticae* im Untersuchungsbereich, die die Versorgung gewährleisten mußten, sind dies 30 Gespanntage je Bauernhof im

---

<sup>30</sup> A. MEHL, Besiedlung und Nutzung des Landes am Limes im heutigen Württemberg. In: H. Vetter u. M. Kandler (Hrg.), Akten des 14. internationalen Limeskongresses 1986 in Carnuntum (1990) 443ff.

Jahr. Man kann sich aufgrund dieser Rechnung vorstellen, welcher Verkehr allein an Getreidetransporten auf der Straße geherrscht hat. Freilich ist dies eine Idealrechnung, die die Möglichkeit des Flußtransportes, der in der Antike eine außerordentlich große Rolle gespielt hat, nicht berücksichtigt.<sup>31</sup>

Im Vorfeld des vorderen obergermanischen Limes findet sich eine Vielzahl germanischer Siedlungen, in deren Fundmaterial auch römisches Importgut auftritt.<sup>32</sup> Auffallend ist, daß zwar kleinteilige Militärausrüstungsstücke, wie Gürtelbeschläge oder Panzerlamellen neben Münzfunden und römischer Keramik auftreten, daß aber regelrechte Waffenbestände nicht vorliegen. Vermutlich durften die im unmittelbaren Limesvorland siedelnden Germanen keine Waffen führen. Die Siedlungen dienten aber wohl als imperiumsnahe Umschlagplätze für den weiterführenden Handel zu den Elbgermanen oder zu den germanischen Stämmen in Böhmen und Mähren. Diese Konstruktion setzt aber einen intensiven Kontakt mit den römischen Behörden voraus, da diese mit Sicherheit Kontrollfunktionen ausübten.

In diesem Zusammenhang sind die zahlreichen *Beneficiarierstationen in Obergermanien* zu nennen. Diese besondere Charge des römischen Heeres, es handelte sich um altgediente, zuverlässige Legionssoldaten, die unmittelbar dem Statthalter unterstanden, war überall dort stationiert, wo natürliche oder auch künstliche Einfallswegen in das Limesgebiet bestanden.<sup>33</sup> Offenbar hatten die Beneficiarier die Funktion, den in beiden Richtungen grenzüberschreitenden Handel zu kontrollieren. Sie stellten dabei aber keine Zollbeamten oder den Handel selbst durchführenden Organe dar, sondern blieben im Hintergrund bei der Überwachung der das Imperium verlassenden oder in dieses hereinkommenden Waren. Es galt also, die Geschäftsvorgänge an einem Kastellort oder an einer besonderen Stelle zusätzlich zu überwachen. Mit Blick auf diese Funktion der Beneficiarier läßt sich der Limes stärker als Wirtschaftsgrenze definieren. Es galt dabei offenbar, den Handelsverkehr auf wenige, gut kontrollierbare Einfallstore zu konzentrieren. Dort wurde dann im Hinblick auf die wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Zollerhebung oder auch der Waffenexporte überwacht. Verkehr am Oberrhein gewinnt damit eine über die Provinzgrenze hinausgehende Bedeutung.

<sup>31</sup> GÜNTHER u. KÖPSTEIN (wie Anm. 2) 179f.

<sup>32</sup> Siehe die Zusammenstellung bei F. REUTTI, Zum Stand der Kenntnis des römischen Osterburken. Fundber. Baden-Württemberg 4, 1979, 245 Anm. 40 u. 246 Abb. 7.

<sup>33</sup> E. SCHALLMAYER, Zur Herkunft und Funktion der Beneficiarier. In: V. A. Maxfield u. M. J. Dobson (Hrsg.), Roman Frontier Studies 1989 (1991) 400ff. bes. Abb. 76.2. - Ders., Die Beneficiarier in Obergermanien. In: Der römische Weihebezirk von Osterburken II. Kolloquium 1990 und paläobotanische-osteologische Untersuchungen. Forsch. u. Berichte zur Vor- u. Frühgesch. Baden-Württemberg 49, 1994, 161ff.

Haben wir uns bisher bei der Betrachtung des Verkehrs in Obergermanien mit den Landwegen beschäftigt, so soll im folgenden die Rolle der *Wasserverkehrswege* angesprochen werden, die in der Antike außerordentlich groß war. Schon die augusteischen Eroberungszüge waren an Militärbasen gebunden, die an schiffbaren Flüssen eingerichtet worden waren. Es zeigt sich sehr deutlich, daß die Vormarschwege entlang geeigneter Flußtäler, wie beispielsweise dem der Lippe im Norden und dem des Mains im Mittelabschnitt nach Germanien hineinführten.<sup>34</sup> Zwei neu entdeckte Lager im Lahntal, Dorlar und Waldgirmes, lassen sogar diesen Fluß als Einfallsweg ansprechen.<sup>35</sup> Das augusteische Legionslager Marktbreit ist ohne die Anbindung an den Wasserweg und den über ihn erfolgten Nachschub überhaupt nicht denkbar. Dasselbe gilt für die Lippelager.

Nach Abschluß der Okkupationsphase und Aufsiedlung des Limeshinterlandes spielten in Südwestdeutschland neben *Rhein, Neckar und Donau* auch die zahlreichen kleineren *Nebenflüsse* für den Warenverkehr eine bedeutende Rolle. Schon eine großflächige Übersicht der römischen Siedlungsstellen in Baden-Württemberg bildet die Schwerpunkte der Siedlungen an Donau und Neckar sowie im Rheintal ab. Die *Villae rusticae* zwischen Rhein und Neckar liegen im Umfeld der zentralen Siedlungen entlang kleinerer Fluß- und Bachläufe. Zu nennen sind hier die Kraichgaubäche, das Flußsystem des Baulandes, das mittlere Neckargebiet und der Neckarschwemmfächer, das Gäu und das Rheintal.<sup>36</sup> Auch die Kartierung der römischen Siedlungen und Fundstellen im Gebiet der Bergstraße und des hessischen Rieds zeigt eine ähnliche Zuordnung, wobei hier die Altarme des Neckars für die Lage der Einzelgehöfte maßgebend war.<sup>37</sup> Man muß deshalb davon ausgehen, daß zumindest in Zeiten, als die Neckaraltarme durch Hochwasser mit Kähnen und Flößen befahrbar waren, hier ein entsprechender Verkehr zu Wasser stattgefunden hat.

Selbst die kleinräumige Kartierung römischer Siedlungsstellen - etwa im Falle des zwischen Odenwald- und Vorderem Limes gelegenen Gebietes - in bezug auf die hydrographischen Vorgaben macht deutlich, daß auch die klein-

---

<sup>34</sup> Vgl. Anm. 2.

<sup>35</sup> S. VON SCHNURBEIN u. H.-J. KÖHLER, Dorlar. Ein augusteisches Römerlager im Lahntal. *Germania* 72, 1994, 193ff. - S. VON SCHNURBEIN, A. WIGG u. D. G. WIGG, Ein spätaugusteisches Militärlager in Lahnau-Waldgirmes (Hessen). Bericht über die Grabungen 1993-1994. *Germania* 73, 1995, 337ff.

<sup>36</sup> D. PLANCK, Die Zivilisation der Römer in Baden-Württemberg. In: Ph. Filtzinger, D. Planck, B. Cämmerer, Die Römer in Baden-Württemberg<sup>3</sup> (1986) 137ff. mit Abb. 45.

<sup>37</sup> P. WAGNER, Die Holzbrücke bei Riedstadt-Goddellau, Kreis Groß-Gerau. Materialien zur Vor- und Frühgesch. von Hessen 5 (1990) 82ff. mit Abb. 54.

sten Bachläufe als Ausgangspunkt für die Ansiedlung eine Rolle spielten.<sup>38</sup> Sicherlich haben hier auch Gründe der allgemeinen Wasserversorgung eine Rolle gespielt, es scheint aber vor allem das Interesse der römischen Siedler gewesen zu sein, die Bachläufe als Verkehrswege zu nutzen, wobei akzeptiert wurde, daß über längere Jahreszeiten der geregelte Transport infolge Flachwassers nicht möglich war.<sup>39</sup> Die Transporte von Baumaterialien, Nahrungsmitteln, sonstigen Rohstoffen und Handelsgütern hat man eben auf die Jahreszeiten verlagert, in denen genügend Hochwasser vorhanden war und man die Bachläufe auch besser stauen konnte. Freilich ging dies nicht mit jedem Material.

Untersuchungen von hydrologischer Seite haben ergeben, daß in römischer Zeit in unserem Land besonders *Furkationsflüsse* vorkamen. Dabei handelt es sich um Flüsse und Bachläufe, die flach und in mehreren Armen verzweigt durch das Land geflossen sind.<sup>40</sup> Daraus ergibt sich, daß die antiken Flußverhältnisse ganz anders ausgesehen haben als die heutigen, die ja sehr stark künstlich verändert wurden. Man muß sich daher davor hüten, die rezenten Verhältnisse ohne weiteres auf die Antike zu übertragen.

Wir können also nicht unbekümmert alle unterschiedlichen Schiffstypen auf den großen und kleinen Flüssen der Antike schippern lassen, sondern müssen fragen, welche Möglichkeiten für einen Flußtransport zur Verfügung standen. In römischer Zeit gab es häufige Stillstandszeiten der Flußschifffahrt - wie übrigens auch noch bis ins 19. Jahrhundert hinein. Saisonal bedingte Hochwässer überfluteten die Flußauen weitflächig, allerdings unter Bildung zahlreicher Flußfurten, was auch zur Verlagerung zumindest kleinräumiger Landwegeverbindungen führen konnte. Notwendig waren also vor allem flache Schiffe, die zudem häufig gestakt oder getreidelt werden mußten, um die Ladung an den jeweiligen Bestimmungsort zu befördern. Die flachbodigen Schiffe sind ja auch entsprechend archäologisch nachgewiesen.<sup>41</sup>

<sup>38</sup> E. SCHALLMAYER, Römerzeit. In: Der Neckar-Odenwald-Kreis I. Kreisbeschreibung des Landes Baden-Württemberg (1992) 45ff. bes. 57f. mit Kartenbeilage 6.

<sup>39</sup> M. ECKOLDT, Schifffahrt auf kleinen Flüssen. 3. Nebenflüsse des Oberrheins und des unteren Mains im 1. Jahrtausend. Deutsches Schifffahrtsarchiv 9, 1986, 59ff. - A. RÖDER, Flößerei auf Odenwald-Bächen. Der Odenwald 2, 1954, 7ff. - M. ECKOLDT, Schifffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter. Schriften des deutschen Schifffahrtsmuseums 14 (1980). - Ders., Schifffahrt im Umkreis des Odenwaldes. Der Odenwald 36, 1989, 3ff.

<sup>40</sup> R. GERLACH, Die hydrologischen und klimatischen Bedingungen des Wassernetzes im römischen Germanien. Archäol. Korrespondenzbl. 25, 1995, 97ff.

<sup>41</sup> J. OBLADEN-KAUDER, Das römerzeitliche Plattbodenschiff von Xanten-Wardt. In: H.-G. Horn (Hrg.), Ein Land macht Geschichte. Archäologie in Nordrhein-Westfalen (1995) 220ff.

Schon in der frühen Besetzungszeit am Rhein, in der die römische Schifffahrt fast ausschließlich vom Militär betrieben wurde, wobei es aber Hinweise auf römische Händler und privatwirtschaftlich organisierten Flußhandel schon in der Zeit um 25 v. Chr. gab, hat man sich den örtlichen hydrologischen Gegebenheiten möglicherweise dadurch angepaßt, daß man germanische Flußboote regelrecht charterte. Später hat man auf römischer Seite die für die Flußfahrt ungeeigneten Kriegsschiffe zu Lastkähnen umgebaut.<sup>42</sup> Bei vielen von ihnen genügte schon ein halber Meter Wasser unter dem Kiel, um bedeutende Lasten befördern zu können.<sup>43</sup> Dabei spielte Treideln und Staken eine herausragende Rolle, denn man konnte damit auch seichte Flußstellen überwinden und Lasten gegen den Strom befördern. Vermutlich haben die Römer in pragmatischer Weise den Flußtransport jeweils soweit vorgenommen, wie dies saisonal möglich war, und die transportierten Güter an bestimmten Stellen zwischengelagert, um auf den - erst im nächsten Frühjahr kommenden - höheren Wasserstand zu warten. Vielleicht könnten in diesem Zusammenhang auch jene befestigten Speichieranlagen gesehen werden, die vor allem im Rheinland durch Ausgrabungen bekannt geworden sind.<sup>44</sup> Die dort zwischengelagerten großen Lasten dürften auf Schiffstypen wie dem erst vor kurzem entdeckten Pram von Lüttingen am Niederrhein bei Xanten transportiert worden sein.<sup>45</sup> Dieses Schiff besaß einen Laufsteg für das Staken und konnte selbst bei flachem Wasser von knapp 60 cm Tiefe eine Zuladung von 25 t vertragen. Demzufolge waren also auf solchen Booten nahezu alle Flüsse und Bachläufe zu befahren und eine Warenverteilung jedweder Art großräumig vorzunehmen. Es verwundert deshalb nicht, wenn Terra sigillata, Mahlsteine aus Niedermündiger Basaltlava oder spanisches Olivenöl in den entsprechenden Amphoren bis in den letzten Winkel des Römischen Reiches auch hier nach Obergermanien gelangen konnten. Beispielsweise bei der Terra sigillata spielte offenbar der Wasserweg eine bedeutende Rolle, denn dies läßt sich allein schon daran erkennen, daß die Produktionsorte in Nähe großer Ströme lagen. Typisches Beispiel dafür ist etwa die Sigillata-Manufaktur von Rheinzabern, die über einen Rheinhafen in unmittel-

---

<sup>42</sup> O. HÖCKMANN, Der Rhein und die Römer. Vortrag, gehalten bei der AG Römische Archäologie während der Tagung des West- und Süddeutschen Verbandes für Altertumsforschung 1994 in Hanau.

<sup>43</sup> ECKOLDT (wie Anm. 39) 9f., flache Kähne konnten demzufolge schon bei einer Wassertiefe von 50-60 cm bewegt werden.

<sup>44</sup> T. BECHERT, Wachturm oder Kornspeicher. Zur Bauweise spätrömischer Burgi im Rheinland. *Antike Welt* 3, 1979, 17ff. - C. B. RÜGER, Germania inferior. Beihefte Bonner Jahrb. 30 (1968) 69.

<sup>45</sup> Vgl. Anm. 42.

barer Nähe verfügte (Neupotz) und ihre Produkte über Rhein, Main und Neckar verschicken konnte.<sup>46</sup>

Ein Hinweis auf den kleinräumigen Flußtransport im Gebiet des nördlichen Oberrheins mag der bekannte *Neptun-Stein aus Ettlingen* geben.<sup>47</sup> Das schon seit dem 16. Jahrhundert bekannte epigraphische Zeugnis weist nach, daß ein *contubernium nautarum*, dessen Patron offenbar seinen Sitz auf der Albinsel in der heutigen Altstadt von Ettlingen hatte, die Alb zum Flußtransport nutzte. Man kann annehmen, daß die Ressourcen des Nordschwarzwaldes, vor allem Holz und Stein, nach Ettlingen gefloßt, getreidelt oder gestakt wurden, wo man sie in einem künstlich angelegten Seitenkanal anlandete und zur Weiterverarbeitung zwischenlagerte. Daß man mit dieser Tätigkeit Geld verdienen konnte, zeigt die Verknüpfung von Einkommen, Amt und Einfluß bei der auf dem Ettlinger Stein genannten *gens Cornelia*, die sich epigraphisch sehr schön nachvollziehen läßt. Möglicherweise waren die *Cornelier* von Ettlingen sogar Nachkommen von Freigelassenen des *Gnaeus Pinarius Cornelius Clemens*, jenes Mannes also, der die Eroberung der rechtsrheinischen Gebiete durchgeführt hatte. *Cornelius Aliquandus* gewann offensichtlich seinen Reichtum als Patron der *Albflößergilde* aus der Verkehrs- und Handelstätigkeit in Ettlingen und im Nordschwarzwaldraum. Sein Sohn, Vater oder Bruder konnte mit Hilfe dieses Reichtums Ratsherr der *Civitas Aquensis* im römischen Baden-Baden werden. Das Geld hatte darüber hinaus noch dazu gereicht, sich in der Nähe Ettlingens ein Landgut anzulegen und dieses mit einem aufwendigen Merkurtempel zu schmücken.<sup>48</sup>

Noch in der Spätantike, in diesem Falle in der ersten Hälfte des 4. Jahrhunderts n. Chr., wurden die natürlichen Rohstoffe des jetzt nicht mehr besetzten rechtsrheinischen Limesgebietes ausgebeutet, wie das Beispiel des Felsberges im Odenwald zeigt.<sup>49</sup> Dort wurden Granitsteine gebrochen, teilweise an Ort und Stelle zu Architekturteilen zurechtgearbeitet und dann über den Wasserweg

<sup>46</sup> H. BERNHARD, Rheinzabern GER. Industrieort *Tabernae*. In: H. Cüppers (Hrg.), *Die Römer in Rheinland-Pfalz* (1990) 533ff.

<sup>47</sup> E. SCHALLMAYER, *Ettlingen, Lkr. Karlsruhe. Römische Zeit*. In: *Karlsruhe und der Oberrheingraben zwischen Baden-Baden und Philippsburg. Führer zu vor- und frühgeschichtlichen Denkmälern in Deutschland* 16 (1988) 196ff.

<sup>48</sup> Diese Connection läßt sich aufgrund der entsprechenden epigraphischen Zeugnisse sehr schön nachvollziehen, vgl. ebd. 198. - J. ALFS, *Römische Skulpturen von Mörsch bei Ettlingen (Baden)*. *Germania* 25, 1941, 111ff. - CIL XIII 6323. - E. WAGNER, *Fundstätten und Funde im Großherzogtum Baden. 2. Teil: Das Badische Unterland* (1911) 66ff.

<sup>49</sup> K. FAHLBUSCH, W. JORNS, G. LOEWE u. J. RÖDER, *Der Felsberg im Odenwald. Führer zur hessischen Vor- und Frühgesch.* 3 (1985) 17ff.

- vermutlich die Weschnitz - zum Rhein und von dort bis nach Trier transportiert, den letzten Abschnitt des Weges also moselaufwärts. Dort wurden die Granitsäulen dann zum Bau des Trierer Doms verwendet.

Die hier gegebene Darstellung zum Verkehr am Oberrhein in der Antike konnte bestenfalls Einzelfälle aufzeigen. Eine detaillierte großräumige Untersuchung des römischen Verkehrs- und Handelssystems in Obergermanien fehlt bisher. Allerdings steht dem auch noch entgegen, daß wir über das Straßensystem - trotz langjähriger Bemühungen - in manchen Teilen und vor allem im kleinräumlichen Bereich nur unzureichend unterrichtet sind. Nicht jede Römerstraße ist tatsächlich eine Römerstraße, auch wenn von seiten der Heimatforschung oft auf die Entstehung mancher Straße in der Antike vehement hingewiesen wird.<sup>50</sup> Detaillierte Untersuchungen, die von den tatsächlich nachgewiesenen römischen Straßenzügen ausgehen sollten, müßten das römische Siedlungsbild, vor allem die Topographie, aber auch deren Veränderung seit römischer Zeit sowie die jeweils örtlich oder regional vorhandenen Rohstoffe berücksichtigen. Im letzteren Falle etwa im Bereich des Nordschwarzwaldes auch die Eisenerzvorkommen.<sup>51</sup> Der Verlauf der Römerstraßen wäre durch regelmäßig anzulegende Schnitte zu überprüfen.

Auch über die Art und Weise, über Umfang und Intensität des antiken Handels im Hinblick auf Produzenten und Markt, sprich Händler und Abnehmer, steckt unsere Forschung noch in den Anfängen. Erste Ansätze gab es bei der Rekonstruktion der Handelswege und Absatzgebiete, bzw. der Marktmechanismen bei der Terra sigillata.<sup>52</sup> Welche Rolle spielte die Annona militaris, also die kaiserliche Heeresversorgung, bei Produktion und Verteilung der Nahrungsmittel und sonstiger Güter.<sup>53</sup> Wie wirkte sich all das in volkswirtschaftlicher Hinsicht in dem betreffenden Provinzgebiet aus.

Erst in den letzten Jahren ist die Betrachtung der *Flußschifffahrt als bedeutender Handelsfaktor in der Antike* stärker in den Vordergrund getreten. Einzelne Schiffstypen, die zu bestimmten Zwecken eingesetzt wurden, ließen sich herausarbeiten. Notwendig wären nun Modellrechnungen über die Volumina

---

<sup>50</sup> G. HOFFMANN, Überlegungen zum Thema „Römerstraßen“ in Mittelbaden. Archäol. Nachr. Baden 40/41, 1988, 39ff., wo sich eine vermeintliche Römerstraße als alter Eisenbahndamm herausstellte.

<sup>51</sup> K. KORTÜM, Portus - Pforzheim. Untersuchungen zur Archäologie und Geschichte in römischer Zeit. Quellen und Studien zur Geschichte der Stadt Pforzheim 3 (1995) 102ff.

<sup>52</sup> Z. B. B. PFERDEHIRT, Die Keramik des Kastells Holzhausen. Limesforsch. 16 (1976) 23ff.

<sup>53</sup> R. W. DAVIES, The Roman military diet. Britannia 2, 1971, 122ff. - G. RICKMANN, Roman Granaries and Store Buildings (1971) 278ff. - O. HÖCKMANN, Antike Seefahrt (1985) 180 Anm. 28.

der Flußtransporte, um damit auf die Erzeugerpotentiale rückschließen zu können. Wiederum kleinräumliche Betrachtungen müßten versuchen, Fragen des Zusammenwirkens von Militär und Zivilbevölkerung in diesem Bereich hier in Obergermanien zu klären. Die bereits vorhandenen Materialien wie hydrologische Untersuchungen, Verbreitungskarten zur römischen Siedlungsdichte, Berechnungen zur Bevölkerungszahl und zu den Truppenstärken oder Bewertung der landwirtschaftlichen Anbauflächen, der wirtschaftlich nutzbaren Ressourcen und dergleichen mehr könnten eine erste Aussage zulassen. Durch die Bündelung dieser genannten Faktoren in der wissenschaftlichen Betrachtung wird sich sicherlich einmal der Handel und Verkehr am Oberrhein in der Antike besser nachvollziehen lassen.