

seßhaft gebliebenen römischen Abkömmlingen (Walchen, Walachen, Wälschen) scheinen Spuren davon beibehalten worden zu seyn.

Die uralten Landwege und die neueren Straßenanlagen
in der römischen Steiermark.

Schon die Urbewohner der Steiermark haben sich im Innern des Landes Straßen und Verbindungswege, so wie sie dieselben nach ihren Verhältnissen bedurften, vor undenklichen Zeiten selbst gebahnt, folgend dem Laufe der Flüsse und Bäche, den Windungen der Thäler und hinanstrebend über Hügel, Berge und Felsenhöhen, da wo anderer Ausgang unthunlich gewesen. Jahrhunderte vor der christlichen Epoche schon war also die Steiermark nach allen Hauptrichtungen von Straßen und Landwegen durchschnitten, auf welchen die celtisch-germanischen Bewohner mit dem Ufernoricum und Rhätien, mit den Ländern oberhalb der Donau, mit dem tiefern Pannonien und mit Italien in vielseitiger Verbindung gestanden hatten. Schon fünfthalfhundert Jahre vor Christus war den celtisch-germanischen Völkerschaften in Gallien und Germanien die Steiermark als Mittelland und Brücke für ihre Heerzüge nach Mazedonien und Griechenland gar wohl bekannt; und vor undenklichen Zeiten schon waren die Pfade und Wege durch die Schluchten und über die Höhen der julisch-carnischen Alpen in das steirische Land an der Save, Drave und Mur herauf, nach Versicherung der Alten ein Werk der uralten Italer ¹⁾. Daher kannten die Römer dreihundert Jahre vor Christus schon einige dieser südlichen Alpenstraßen aus dem Lande der Veneter, Carner und Istrier, von Aquileja aus genauer. Andere lernten sie um dieselbe Zeit aus den wiederholten Raubzügen der Bergvölker kennen, und im Jahre 170 v. Ch. wußte der Consul C. Cassius gar wohl, daß von den adriatischen Meeresbuchten über die Gebirge eine Straße hinauf an die Save und fort bis nach Mazedonien führe ²⁾. Damals stand Cincibilis, ein König in den Landtheilen oberhalb der julisch-carnischen Alpen, mit Sapoden und

¹⁾ Herodian. VIII. p. 359.

²⁾ Liv. XXXIX. cap. 45.

Carnern auf der Südseite derselben Gebirge als Nachbar und Bundesgenosse im stäten Verkehre ¹⁾. Auch die Völkerschaften der Cimbern und Teutonen, von den Bojern in Böhme über die Donau hinabgetrieben, gingen (S. 113. v. Ch.), wohl kundig der Wege, durch die Steiermark gegen Italien hinab ²⁾. Zu Ende des ersten Jahrhunderts vor Christus bezeichnete daher Strabo alle diese Straßen aus Italien in die Länder der Save und Drave herauf als uralte, wohlgebahnte, selbst mit schweren Lastwägen befahrbare, von zahlreichen Handelsleuten besuchte Verbindungswege; und er kannte gar wohl die Straße an der Save von Sirmium über Siszia als die kürzeste, so wie noch andere Wege über die julisch-carnischen Alpen als die gewöhnlichen Handelswege von Italien nach Pannonien ³⁾. Die Römer trafen demnach im ganzen Steirerlande ziemlich gebahnte und befahrbare Straßen und Wege an, so daß sie im Laufe eines einzigen Sommers von den südlichen Alpen bis an die Donau erobernd vordringen konnten, und daß bei der allgemeinen pannonischen Empörung (S. Ch. 8 — 10) Tiberius mit seinen zahlreichen Heermassen die ganze südliche und östliche Steiermark nach allen Richtungen, zum allgemeinen Angriffe strategisch berechnet, vertheilen und bewegen konnte; daß endlich auch in den Kriegen zwischen Vitellius, Otho und Vespasianus, von Pannonien nach Rhätien hin, durch das zwischen ihnen gelegene Steirerland, die wichtigsten strategischen Bewegungen berechnet und auf festen wohlgebahnten Wegen ausgeführt werden mochten ⁴⁾. Natur und Lage der Steiermark in ihren Hauptzügen blieben unverändert. Die Römer hielten sich daher an die schon gebahnten Straßen; sie verbesserten dieselben aber durchaus und legten wohl auch mehrere neue Verbindungswege an, vorzüglich zum Behufe ihres durchgreifenden Colonisirungssystems und einer ungehinder- ten, schnellen Bewegung ihrer Legionen nach allen Seiten des Landes. Wenn nun auch diese uralten Wege, insbesondere in den Schluchten der julisch-carnischen Alpen und im Steireroberlande nicht durchaus gleich bequem gewesen sind, auch nicht ohne Mühe und Gefahr (besonders beim drohenden Lavinensturze zur Win-

¹⁾ Liv. XLIII. cap. 5.

²⁾ Strabo V. p. 148. — Liv. in fragm. Freinsheim. cap. 63.

³⁾ Strabo, IV. p. 143., VII. 217.

⁴⁾ Tacit. Hist. I. 203., III. 236.

terszeit) betreten werden konnten ¹⁾, so werden wir dadurch doch wenigstens aufmerksam gemacht auf die Kühnheit und energische Thätigkeit der Urbewohner dieses Landes, womit sie wenigstens die ersten Grundlagen von Verbindungswegen nach allen Seiten hin, in manchen Gegenden fast Riesenwerke, ausgeführt hatten. Nach der Eroberung aller illyrischen Länder, vom Bodensee bis Thrazien hinab, war die Feststellung der römischen Reichsgränze nach dem Laufe der Donau beschlossen. Die hier in einer langen Kette gegründeten Vertheidigungsanstalten mußten mit Italien in feste und schnelle Verbindung gebracht und darin erhalten werden. Schon K. Augustus machte sich daher die Verbesserung der Hauptverbindungswege durch das strategisch so wichtige Steirerland zur besondern Aufgabe, und mit thätiger Sorge traf er bei seiner persönlichen Bereisung dieses Landes alle hiezu erforderlichen Anstalten ²⁾. Die mehr ließen dann die ersten großen Imperatoren, Vespasianus, Trajanus, Hadrianus, Antoninus Pius und L. Septimius Severus das Straßenwesen durch das Steirerland aus ihrem Auge, aus ihrer Sorge, wie es die bei Mann, Gilly und Gonomitz im Steirerunterlande, zu Gurkfeld an der Save und am Radstatter-Tauern in der Nähe des obersteirischen Ennstales aufgefundenen inschriftlichen Meilensäulen verbürgen ³⁾. Auch von den Imperatoren Macrinus, Valerianus, Dezius, Diokletianus, Constantin dem Großen, Julianus, Jovianus und von dem Usurpator Maximus rühmen gleiche Meilensteine dieselbe thätige Sorgfalt für Verbesserung der illyrischen Reichsstraßen ⁴⁾. Diese durch römische Kunst und Vorsicht einmal gebahnten Straßen haben sich durch das ganze beginnende Mittelalter erhalten; und sie haben auch von K. Karl dem Großen eine gleiche, der alten Imperatoren würdige Aufmerksamkeit und Sorgfalt so werththätig erfahren, daß wir heut zu Tage auf keinen andern Wegen wandeln,

1) Strabo, IV. p. 141. — Herodian. VIII. p. 389. — Eugipp. in Vit. S. Severini, cap. XXVIII.

2) Strabo, IV. p. 148. Augustus Caesar latronum excidio viarum structuram adjecit, quantum omnino licuit perfici. — Sueton. in Aug. n. 47. Non est, opinor, provincia, excepta duntaxat Africa et Sardinia, quam non adierit. — Einhart, Gesch. v. Krain, I. 333. p.) — Mediobarb. Numism. p. 27.

3) Kinderm. Beiträge, II. p. 63. — Aquil. Caesar, Annal. Styr. I. p. 213. — Gruter p. 157. n. 6. — Einhart, I. p. 371. c.) — Bierthaler, Reisen p. 61 — 62. — Juvavia Abhandlung p. 50. 55.

4) Maffei, Verona illustrata.

als welche einst von den Urbewohnern des Landes und von den Römern sind gebahnt worden, mit der geringen Ausnahme, daß die Erfahrungen und Bedürfnisse späterer Zeiten manche uralte Saum- und Reitwege in bequeme Fahrwege umstaltet, manche Strecken derselben ganz aufgegeben und in kürzere Richtung gebracht haben. Auf solche Weise wurde auch in der römischen Steiermark der große Zweck so ausgebreiteter und thätiger Sorgfalt für die Heerstraßen erreicht, damit von allen Vorfällen in allen Theilen des großen Reiches jeden Augenblick schnelle Bothschaft nach Rom¹⁾ gebracht, damit alle kräftigen Anstalten eiligst anbefohlen, damit die furchtbaren Legionen überall hingefendet, vertheilt und pfeilschnell auf dem Punkte jeglicher Gefahr zusammengezogen werden konnten zum Schutze gegen Aussen, oder zur Darniederhaltung unwillig gehorchender Völker. An dieses wichtige Ziel band sich dann natürlich auch die heilsame Beschäftigung eines zahlreichen müßigen Militärs in Friedenszeiten, die Bequemlichkeit aller Reisenden, die höhere Belebung des Ackerbaues, der Industrie und des Binnenhandels. Die Oberaufsicht über alles Straßenwesen in der römischen Steiermark war vorzüglich den Statthaltern im Unter- und im Oberlande anbefohlen, nebenbei aber waren auch noch mehrere untergeordnete, unmittelbare Aufseher und Vorkühler aller dahin einschlagenden Geschäfte bestellt gewesen (Curatores viarum, Vicuri), wie wir auf inschriftlichen Denksteinen der Stadt Pettau zwei solche Aufseher über Straßen und Brücken namentlich kennen, den C. Valerius Tettius Fusus und den C. Clodius Avitus. Die Strecken der Hauptwege wurden nach römischen Maßen gemessen und die Entfernungen, sowohl der Meilensteine als auch der an den Straßen gelegenen Ortschaften, nach römischen Meilen, theils auf eigenen Meilensäulen selbst (Columnae miliariae)²⁾, theils auf Reisetafeln und in Reisebüchern verzeichnet. Um die Länge der Stadien zu bemessen, hatten die Römer den geometrischen Fuß. Dies Fußmaß wurde aber erst unter K. Vespasian ganz berichtigt und festgesetzt; und es blieb so bis in die Zeiten des K. L. Septimius Severus. Nachher bis auf K. Theodosius den Großen scheint ein, wiewohl unbeträchtlich kleineres Maß angewendet worden zu seyn, so daß zuweilen $27\frac{1}{2}$ römische

¹⁾ Reginam ac dominam orbis, armorum legumque parentem. — Verticem mundi.

²⁾ Daher wurde auch lapis gesetzt für milliare, z. B. ad quintum lapidem, ad vicesimum (lapidem).

Meilen auf 5 deutsche Meilen gerechnet werden. Die Entfernung der Ortschaften an Heerstraßen von einander findet man aber am gewöhnlichsten nach Schrittmaßen, nach *Milliariis passuum*, angegeben. Dazu jedoch hatten die Römer ein doppeltes Schrittmaß: den einfachen Schritt zu drei, und den Doppelschritt zu fünf Fuß. Eine gewöhnliche römische Meile (*Milliare*) enthielt 1000 Doppelschritte (*Passus*), folglich 5000 geometrische Fuß. In Italien, auch in steilen bergichten Landtheilen, gebrauchte man gewöhnlicher das kleinere Schrittmaß; in Provinzen aber fast allgemein das größere, oder das doppelte. Nach diesen Bestimmungen ist das Verhältniß der alten römischen zu den gemeinen deutschen Meilen von selbst ersichtlich: fünf römische Meilen machten eine deutsche, oder 5 deutsche 25 römische Meilen ¹⁾. Die Orte an den Landstraßen, wo die Reisenden ausruhten, wurden insgemein *Diversorien* genannt ²⁾. Diejenigen, welche man miethen und in denen man die Unterkunft bezahlen konnte, hießen Gasthöfe (*Cauponae*), die Eigenthümer derselben Gastwirthe (*Caupones*) und die Einkehrenden *Diversores*. In spätern Zeiten wurden alle Gasthöfe und Herbergen *Bleibestätten*, *Raststätten* (*Mansiones*) genannt, welche dann gewöhnlich eine halbe Tagreise von einander entfernt gelegen waren.

Die Straßentafeln oder Reisekarten und die auf denselben verzeichneten Straßen und Ortschaften in der römischen Steiermark.

Nach der Eroberung eines Landes war es der strategisch-flugen Römer erstes Werk, von diesem Lande vollständige Straßenverzeichnisse mit allen an denselben gelegenen Ortschaften, vorzüglich mit allen militärisch-wichtigen Standpunkten aufnehmen zu lassen; zugleich wurden die neuen Provinzen förmlich geographisch und topographisch aufgenommen, Abrisse derselben mit allen Wegen und deren besondern Eigenheiten so hergestellt, daß die kürzeren Richtungen der Straßen (*compendia viarum*), die Brücken und Furthen an Flüssen und Bächen, die Gebirge, die tiefen

¹⁾ Christoph. de Jordan. *Origin. Slav.* II. P. III. p. 35 — 42.

²⁾ *Diversoria*, quo divertunt ad requiescendum.