



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Universitätsbibliothek Paderborn**

### **Die That des Arminius**

**Wolf, Franz**

**Berlin, 1891**

7. Pontes longi.

**urn:nbn:de:hbz:466:1-29258**

geschlossen werden, daß die Bevölkerung in der ältesten Zeit die nordische Mundart oder eine derselben nahestehende gesprochen hat, und daß das Niederdeutsche erst später Eingang gefunden hat.

In dem Lateinischen *Saltus Teutoburgiensis* läge somit, da *Saltus* einen Gebirgszug bedeutet, eine Tautologie.

---

7.

### Pontes longi.

Derjenige, welcher das Terrain bei Iburg an Ort und Stelle in Augenschein nimmt und es mit dem Schlachtbericht des Tacitus vergleicht, wird die völlige Uebereinstimmung zwischen beiden erkennen. Demungeachtet hat man, so weit mir bekannt ist, die Schlacht an den *Pontes longi* noch niemals dort gesucht. Man erkennt die Stelle bald da, bald dort, wo man in den Mooren irgendwo Bohlenwege findet, ganz gleichgültig, wie das Terrain im übrigen beschaffen ist. Beispielsweise verlegt Knocke in seinem Werke über die Kriege des Germanicus die *Pontes longi* in die Bohlenwege bei Diepholz. Seine Phantasie gestaltet niedrige Sanddünen zu Bergen um, und faules, fast ohne Gefälle dahinschleichendes Sumpfwasser macht er zu einem strömenden Bach, welcher hindernd auf die Arbeit der Römer niederstürzt.

Ueber die Bedeutung der Bohlenwege ist man vielfach im Unklaren; ich will daher Gelegenheit nehmen, mich näher darüber auszulassen und zu diesem Zweck an die Schrift von Friedrich von Alten anknüpfen: „Bohlenwege im Flußgebiet der Ems und Weser.“

Diese im Jahre 1888 in zweiter Auflage zu Oldenburg erschienene Schrift bringt uns das Ergebnis einer sehr gründlichen Durchforschung aller bis jetzt gefundenen Bohlenwege. Wir erfahren, daß diese durch das Moorland gelegten Wege nach ihrer Bauweise eine verschiedene Bedeutung haben. Am häufigsten finden sich die aus Rund- oder Spaltholz hergestellten 2 m bis 2,6 m breiten Knüppeldämme, welche als Fuß- oder Reitwege, sowie die verstärkten Knüppeldämme, welche als Fahrwege dienen und noch heute von der Einwohnerschaft für den örtlichen Verkehr benutzt werden.



Außerdem ist man unter der Oberfläche der Moore auf die Spuren von Wegen in einer mehr ausgebildeten Bauweise gestoßen.

Auf Längsschwellen, welche man auf das Moor ausliegend gefunden hat, sieht man eine oder mehrere Lagen Bohlen. An den Kopfenden sind dieselben gewöhnlich für die Aufnahme von Pfählen durchlocht, welche bezwecken sollten, den Bohlen wie den Schwellen einen festen Halt zu geben.

Die Länge der Bohlen wechselt zwischen 2,5 m und 3 m. Nach der Breitenrichtung findet man sie gewöhnlich in ihrer ganzen Länge keilförmig abgeschrägt und stets so gelegt, daß das dünnere Ende der vorderen Bohle sich unter der dicken Kante der folgenden befand, und so fort. Die bei dieser Lagerung gebildete holprige Bahn war durch eine Schüttung von Sand und Kies oder durch eine Deckung mit Haideplaggen, die obere Seite nach unten, ausgeglichen und geebnet.

Der Verfasser schreibt die Anlage dieser Bohlenwege, weil sie eine ausgebildete Bauweise zeigen und die Lagerung der Bohlen in der Regel auf die Herstellung des Weges von West nach Ost schließen läßt, den Römern zu.

Ehe wir uns mit der Frage des Ursprunges dieser Wege beschäftigen, will ich zunächst auf die Bauweise hinweisen, in welcher man auch noch heute Moorwege anlegt.

Man beginnt mit der Herstellung des Weges, indem man vom Rande des Moores seine Richtung durch zwei Seitengräben bestimmt und damit anfängt, daß man eine daraus entnommene Lage Torfmoor auf die Bahn wirft.

Erst nach Abtrocknung derselben bringt man eine weitere Lage Torfmoor darauf und fährt so fort, bis ein 2—3 Fuß hoher Damm, aus trockenem Torfmoor bestehend, gebildet ist.

Derselbe, eine aus Pflanzenfasern bestehende spezifisch leichte, schwimmende Masse, verträgt eine große Belastung und kann wie andere Straßen mit Steinen, Kies oder Sand beschüttet werden. Noch im Jahre 1869 wurde ein Theil der von Gollnow in Pommern nach der unteren Oder gebauten Straße in derselben Weise hergestellt und dem Verkehr übergeben.

Nun durchschneiden auch im nordwestlichen Deutschland eine große Anzahl Wege, von denen manche seit uralter Zeit dem Verkehr dienten, die Torfmoore, welche in derselben Weise als schwimmende Dämme her-



gestellt sind. Naturgemäß senkten sich allmählich diese Dämme durch die Belastung und durch das Eindringen von Wasser und lagen schließlich auf dem Boden auf, während der Damm, dem Einsinken entsprechend, erhöht worden ist.

Auch sind manche Sümpfe durch die Entwässerungen verschwunden und man erkennt nur aus der dammartigen Erhöhung der Wege die frühere Beschaffenheit der Terrainstelle.

Mit Rücksicht auf die Bauweise der Moorwege glaube ich nun, daß das gefundene Bohlenwerk nicht den eigentlichen Weg ausmachte, sondern den Belag desselben bildete. Es ersetzte die Steinschüttung.

Man mußte dazu seine Zuflucht nehmen, weil Steinmaterial entweder gar nicht oder nur in ungenügender Menge zur Stelle war. Würde man aber das Bohlenwerk unmittelbar auf das nasse Moor gelegt haben, so hätte es sich sofort bei der Belastung gesenkt und würde alsbald verschwunden sein.

Auf die Beschaffenheit eines trockenen Moordammes weist auch die gefundene Verpfählung hin. Im nassen Moor hätte dieselbe keinen Halt geben können.

Nun erfahren wir aber auch in der Schrift Altens, daß bei dem Bohlenwege in dem Dosenmoor die Spuren von Seitengräben, welche auf die Herstellung eines trockenen Moordammes schließen lassen, gefunden worden sind. Bei anderen Bohlenwegen mögen sie verschwunden oder auch nicht beachtet worden sein. Einen weiteren Beweis, daß das Bohlenwerk auf einen trockenen Moordamm gelegt war, findet man darin, daß man bei dem Wege am Buttersiel unter dem Bohlenwerk eine 5 cm starke Sandschicht gefunden hat. Wäre dieselbe bei dem Bau auf das nasse Moor gelegt worden, so wäre sie nicht erhalten geblieben.

Selbstverständlich bedurften diese Dämme, da sie sich senkten, bei längerer Benutzung der Erhöhung.

Daher erklärt es sich, daß man an verschiedenen Stellen mehrere aus Bohlenwerk bestehende Beläge übereinander gefunden hat. An einer Stelle des Bohlenweges im Englandsmoor hat man sogar fünf Lagen Bohlen übereinander angetroffen, und es scheint, daß man auf diese Weise die Ausbesserung eines zum Theil zerstörten Dammes bewirkt hat.

Wenn auch die Herstellung der Moordämme eine einfache und kunstlose Arbeit war, so erforderte sie, da die aufgetragene Masse Schicht



für Schicht abtrocknen mußte, eine längere Zeit. Unmöglich konnte dieselben ein Heer während des Marsches herstellen, wohl aber konnte dasselbe vorhandene Dämme durch Auflegung von Holzwerk in verhältnißmäßig kurzer Frist als Heerstraße benutzbar machen.

Vermittelt der Anwendung von Längsschwellen unter dem Bohlenbelag konnte dies auch mit Moordämmen geschehen, welche nicht die volle Geleisbreite hatten.

Aus der Beschreibung der Moordämme ersehen wir auch, daß die Auseinanderstellung der Längsschwellen bei demselben Wege verschieden ist. So ist es z. B. bei dem Jetthäuser Bohlenweg. Hier schneiden auf der südlichen Strecke die Schwellen mit den Kanten der Bohlen ab, während sie auf der nördlichen 25 bis 30 cm davon entfernt bleiben.

Dies erklärt sich einfach aus der verschiedenen Breite des benutzten Dammes.

Meine Ansicht geht nun dahin, daß die im Moore gefundenen Bohlenwege wohl zum Theil aus der Römerzeit herrühren, jedoch nicht während der Feldzüge, sondern vor dem Beginn derselben als Einleitung dazu gebaut sind.

Da sie sämmtlich im Lande der mit den Römern verbündeten Frisier und Chauken gefunden sind, war den Römern die Gelegenheit dazu geboten.

Es scheint aber auch, daß der Bau der Wege, wenn sie auch von römischen Ingenieuren projektirt waren, nicht von römischen Soldaten, sondern von den Bewohnern des Landes ausgeführt wurde, da bei der Bearbeitung der Hölzer nur das Beil, nicht aber die Säge benutzt worden ist. Letztere war aber ein den Römern wohlbekanntes Werkzeug und gehörte zu ihrer Kriegsausrüstung.

Daß bei der Herstellung von Heerstraßen im Moore meistens alte Dämme benutzt wurden, ist auch aus der unregelmäßigen Richtung derselben zu erkennen.

So lief der Bohlenweg durch das Bourtanger Moor auf frisischem Boden zuerst eine Strecke von West nach Ost, dann von Süd nach Nord, wiederum von Nord nach West, und schließlich von Nord nach Südwest.

Wahrscheinlich entstammten verschiedene Bohlenwege aus der Zeit der Kriege des Germanicus und bezeichnen die Vormarschrichtung des römischen Heeres in den Jahren 15 und 16.



Ueberall, wo wir die Moorwege im Moor versunken finden, hatten sie nur eine vorübergehende Benutzung, denn sonst wären sie erhalten geblieben.

Mit den Pontes longi, welche Tacitus (Ann. I., 65) erwähnt, hat keiner dieser Bohlenwege etwas zu thun, denn die Worte: „pontes longi . . . angustus is trames vastas per paludes et quondam a. L. Domitio aggeratus“ lassen mit Sicherheit darauf schließen, daß sie der Bestandtheil einer Stappenstraße waren, welche mit Benutzung eines alten Volksweges, heute noch dem Verkehr dienend, hergestellt wurde.

Auch die dammartige Beschaffenheit des Weges bekundet das Wort aggeratus.

Würde man die Dämme der uralten Kommunikationswege, welche durch die Moore führen, durchstechen, so würde man wahrscheinlich auch in diesen die Spuren von früheren Bohlenbelägen antreffen, schwerlich aber so gut erhalten, wie diejenigen, auf welche man in dem nassen Moore stößt, da in demselben alles Vegetabilische vorzüglich erhalten bleibt.

Neuerdings soll auf Anregung durch Th. Mommsen eine erneute Untersuchung der Bohlenwege stattfinden, in der Annahme, daß dieselben Römerwerk seien, daher Rückschlüsse auf ihre Heereszüge gestatteten.

Ganz unzureichend würde es sein, wollte man sich lediglich darauf beschränken, den Spuren von Bohlenwegen in den Mooren nachzugehen, und die alten durch das Moor führenden Straßen, welche heute noch dem Verkehr dienen, außer Betracht lassen.

Gerade diese verdienen in erster Reihe Beachtung.

