

## Werk

**Titel:** Cäsars Expeditionen nach Großbritannien

**Autor:** Heller, H. J.

**Ort:** Berlin

**Jahr:** 1865

**PURL:** [https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365622\\_1865\\_0018|log13](https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365622_1865_0018|log13)

## Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)  
SUB Göttingen  
Platz der Göttinger Sieben 1  
37073 Göttingen

✉ [info@digizeitschriften.de](mailto:info@digizeitschriften.de)

## V.

### Cäsar's Expeditionen nach Großbritannien.

Von H. J. Heller.

(Hierzu eine Karte, Taf. I.)

---

Die Ueberfahrt Cäsar's nach Großbritannien, obwohl für alle gebildeten Nationen äußerst interessant, weil sie zum ersten Mal die bis dahin so gut wie unbekannte Insel dem großen Weltverkehr erschloß, hat sehr begreiflicher Weise besonders die Engländer und die Franzosen beschäftigt, einmal, wegen des sehr natürlichen Antheils, den sie an der Geschichte der Vorzeit ihres Vaterlandes nahmen, sodann, weil die eigene Anschauung und genaue Kenntniß des Terrains sie

---

Außer den römischen und griechischen Schriftstellern sind von dem Verfasser benutzt worden:

- 1) Camden, *Britannia*. 1659.
- 2) Du Cange (Henschel), *Glossarium*. VII. *Dissertations sur la vie de St. Louis*, 28. *Portus Itius*, p. 115. (1678.)
- 3) (Halley, *On Caesar's Invasion of Britain*, citirt von Airy, zum Theil abgedruckt bei Lewin, angeblich in: *Philosophical Transactions*. III, p. 440, wo der Aufsatz sich nicht befindet.)
- 4) D'Anville, *Dissertation sur le portus Itius* in: *Mémoires de l'Académie des Inscriptions*. XXIII. 1761.
- 5) Rennell (Major), *Concerning the Place where Julius Caesar landed in Britain* in: *Archaeologia or Miscellaneous Tracts*. XXI. 1827.
- 6) Beechey (Admiral), *Report on Tidal Streams* in: *Philosophical Transactions*. 1851. p. 703 fig.
- 7) (Airy), *On Caesar's Invasion of Britain* in: *Athenaeum*. 1851. 29. März.
- 8) Airy (Astronomer-royal), *On the Place of Julius Caesar's Departure from Gaul for the Invasion of Britain and the Place of his Landing in Britain etc.* in: *Archaeologia or Miscellaneous Tracts*. 1862. p. 231—250.

am besten befähigte, über die Ausführung derselben sich ein Urtheil zu bilden. Die Untersuchungen über diese beiden Feldzüge des römischen Eroberers haben ihre eigene Geschichte; es liegt nicht im Plane meines Aufsatzes, dieselbe in ihrer ganzen Ausdehnung und in aller Ausführlichkeit darzustellen; ich werde mich darauf beschränken, die Meinungen der hauptsächlichsten Wortführer der älteren Zeit kurz anzugeben, um dafür die neueren auf bessere Kenntniß der Sachen gestützten Forschungen ausführlich und eingehend vorzulegen.

- 
- 9) Airy, *Remarks on Caesar's Invasion of Britain* in: *Athenaeum*. 1859. 10. December (abgedruckt bei Lewin).
  - 10) Th. Lewin, *The Invasion of Britain by J. Caesar. Second Edition, with Replies to the Remarks of the Astronomer-royal and of the late Camden Professor of Ancient History at Oxford*. 1862.
  - 11) Cardwell (*Camden Professor of Ancient History at Oxford*), *Remarks on J. Caesar's Invasion of Britain* in: *Archaeologia Cantiana*. III. (Abgedruckt bei Lewin.)
  - 12) Edwin Guest, *Julius Caesar's Invasion of England* in: *Athenaeum*. 15. 22. August 1863.
  - 13) Airy, *On the Invasions of Britain by J. Caesar*. *ibid.* 5. September 1863.
  - 14) a. G. Long, *Caesar's Invasions of Britain* in: *Reader*. II. 5. September 1863.
  - 14) b. G. Long, *Caesar's Landing in Reader*. *ibid.* II. 19. September 1863.
  - 15) E. Guest, *Julius Caesar's Invasion of Britain* in: *Athenaeum*. 26. September 1863.
  - 16) G. Long, *Julius Caesar's Invasions of Britain* in: *Reader*. II. 10. October 1863.
  - 17) E. Guest und Airy, *Julius Caesar's Invasions of Britain* in: *Athenaeum*. 3. October 1863.
  - 18) Becher (Captain R. N.), *Caesar's Invasions of Britain. Nautical Conclusions on the Place of his Departure from Gaul and that of his Landing in Britain* in: *Nautical Magazine*. 1862. p. 373 sqq.
  - 19) F. de Saulcy (*membre de l'Institut*), *Les expéditions de César en Grande-Bretagne* in: *Revue archéologique*. 1860. Abgedruckt in: *Campagnes de César*. I. 1862.
  - 20) E. de Saulcy (*ancien officier de la marine impériale*), *Les expéditions de César en Grande-Bretagne* in: *Campagnes de César*. I. p. 211 sqq.
  - 21) Haigneré (*abbé, archiviste de la ville de Boulogne*), *Étude sur le portus Itius de Jules César, réfutation d'un mémoire de M. F. de Saulcy*. 1862.
  - 22) Creuly (*général*), *La carte de la Gaule sous le proconsulat de César, Examen des observations critiques auxquelles cette carte a donné lieu en Belgique et en Allemagne* in: *Revue archéologique*. 1863. Juli bis December. Besonders abgedruckt. Paris 1864.
  - 23) v. Göler (Oberst), *Cäsar's gallischer Krieg in den Jahren 58 bis 53 v. Chr.* 1858.
  - 24) v. Göler (General), *Cäsar's gallischer Krieg im Jahre 51 v. Chr.* G. Vorrede. 1860.
  - 25) H. Lempereur, *L'ancienne voie romaine d'Epehy* in: *L'Institut*. No. 338. 339. Februar—März 1864.

Um dem Leser die Vergleichung der über Cäsar's Expedition vortragenen Ansichten mit den Worten der Commentarien zu erleichtern, halte ich es an diesem Ort für rathsam, die Uebersetzung der betreffenden Abschnitte des vierten und fünften Buchs derselben voranzuschicken, mit Auslassung alles dessen jedoch, was zur Lösung der Frage in keiner Weise etwas beitragen kann; bei den wichtigsten Stellen werde ich die lateinischen Worte Cäsar's beifügen. Denn da die Schlüsse, welche zu einem Ergebnifs führen können, auf verschiedene Ausdrücke des Schriftstellers gegründet werden müssen, so ist es unumgänglich nöthig, sie beständig alle zusammen und in völliger Genauigkeit vor Augen zu haben. Ich füge auch die Nachrichten der übrigen Schriftsteller des Alterthums hinzu, denen, wo sie von Cäsar's Angaben abweichen, kein Glaube gebührt, die jedoch, wenn sie That-sachen anführen, welche mit der Darstellung des römischen Feldherrn wenigstens nicht in Widerspruch treten, ihr Gewicht behalten. Airy macht (*Archaeologia*. XXXIV. 1862. S. 231) mit Recht an denjenigen, welcher die Frage über Cäsar's Feldzüge nach Britannien genügend lösen wolle, die Forderung, alle Stellen und den ganzen Zusammenhang des Schriftstellers in Betracht zu ziehen, um nicht von einer einzelnen Aeußerung desselben die Feststellung seiner Meinung abhängig zu machen: — eine Forderung, welche er leider selbst nicht erfüllt hat, geschweige denn, daß die Lösung, zu welcher er gelangt ist, mit den einzelnen Bemerkungen der griechischen Schriftsteller in Uebereinstimmung gebracht werden kann.

Erste Expedition. B. G. IV, 20. Obgleich nur ein geringer Theil des Sommers übrig war, und in diesen Gegenden, weil ganz Gallien gegen Norden liegt, der Winter frühzeitig eintritt, so traf Cäsar dennoch seine Anstalten, nach Britannien überzugehen, weil er wufste, daß beinahe in allen gallischen Kriegen unseren Feinden von dort Hülfsstruppen zugeschildt worden waren; und wenn die Jahreszeit auch zur Führung eines Krieges fehlen sollte, glaubte er doch, schon großen Nutzen davon zu haben, wenn er auch nur die Insel betreten, den dortigen Menschenschlag kennen gelernt, die Gegenden, Häfen und Zugänge in Augenschein genommen hätte: Dinge, welche alle den Galliern unbekannt waren. Denn nicht leicht geht, aufser Kaufleuten, Jemand dorthin; und auch diesen selbst ist, aufser der Meeresküste und den Gegenden, welche Gallien gegenüber liegen, Nichts bekannt. Denn wiewohl er zu diesem Zweck aus allen Gegenden Galliens die Kaufleute aufgeboten hatte, konnte er dennoch weder erfahren, wie groß die Insel sei, noch welche und wie starke Volksstämme sie bewohnten, noch auch, wie geübt sie in der Kriegführung seien, oder welche politische Einrichtungen sie eingeführt hätten, noch endlich, welche

Häfen wohl geeignet sein möchten, eine Menge größerer Schiffe aufzunehmen.

21. Ueber alle diese Punkte Erkundigungen einzuziehen, schickte er, ehe er selbst sich in diese Unternehmung einließ, auf einem Kriegsschiffe L. Volusenus voran, welchen er für den geeigneten Mann dazu ansah. Diesem trug er auf, wenn er Alles erforscht hätte, sobald als möglich zu ihm zurückzukehren. Er selbst marschirte mit allen Truppen in das Land der Moriner (*in Morinos*), weil von dort die kürzeste Ueberfahrt (*brevissimus trajectus*) nach Britannien war. Hierher läßt er Schiffe von überall her aus den benachbarten Gegenden und die Flotte, welche er im vorigen Sommer zum Kriege mit den Venetern hatte bauen lassen, zusammenstoßen. Da inzwischen seine Absicht bekannt und durch Kaufleute den Britanniern hinterbracht worden war, kamen von mehreren Völkerschaften Gesandte zu ihm, welche Auftrag hatten zu versprechen, sie wollten Geißeln stellen und sich der Herrschaft des römischen Volkes unterwerfen. Cäsar hörte sie an, gab ihnen freundliche Zusicherungen und forderte sie auf, bei diesem Entschlusse zu beharren: sodann schickte er sie zurück und zugleich mit ihnen Commius, den er selbst nach seinem Siege über die Atrebatens zum König derselben gemacht hatte, von dessen Tapferkeit und Klugheit er eine günstige Meinung hegte, den er ferner für treu hielt, und dessen Einfluß in jenen Gegenden hoch angeschlagen wurde. Ihm befahl er, zu allen Völkerschaften, zu denen er nur könnte, sich zu begeben, sie aufzufordern, sich unter den Schutz des römischen Volkes zu stellen und ihnen zu melden, daß er selbst schnell dorthin kommen werde. Nachdem Volusenus die Küstengegenden Britanniens so weit im Augenschein genommen hatte, als es ihm, der nicht wagte, sein Schiff zu verlassen und sich den Barbaren in die Hände zu geben, möglich war, kehrte er am fünften Tage zu Cäsar zurück und machte ihm Meldung, was er beobachtet hätte.

22. Während Cäsar, mit der Ausrüstung seiner Flotte beschäftigt, in diesen Gegenden verweilte (*dum in his locis moratur*), kamen von einem großen Theile der Moriner Gesandte zu ihm, welche den Auftrag hatten, ihren früheren Entschlusse zu entschuldigen, daß sie nämlich, als Fremde und unbekannt mit unserem Verfahren, gegen das römische Volk Krieg geführt hätten und zu versprechen, daß sie sich seinen Befehlen unterwerfen würden. Dies kam Cäsar sehr gelegen, weil er weder einen Feind im Rücken zurücklassen wollte, noch auch wegen der vorgerückten Jahreszeit mit ihnen Krieg führen konnte, noch endlich die Beschäftigung mit so geringfügigen Unternehmungen seinem beabsichtigten Einfall in Britannien vorangehen lassen zu müssen gedachte: er befahl ihnen eine große Anzahl von Geißeln zu

stellen und nahm sie nach Herbeiführung derselben in seinen Schutz auf. Nachdem er ungefähr achtzig Lastschiffe aufgebracht und an einem Ort zusammengebracht hatte, ein Geschwader, wie er es für die Ueberschaffung von zwei Legionen für hinreichend hielt, vertheilte er, was er außerdem an Kriegsschiffen hatte, an den Quästor, die Legaten und die Obersten der Bundesgenossentruppen (*quaestori, legatis praefectisque*). Hierzu kamen noch achtzehn andere Lastschiffe, die in einer Entfernung von acht römischen Meilen durch ungünstigen Wind zurückgehalten wurden, in denselben Hafen einlaufen zu können; diese theilte er der Reiterei zu. Das übrige Heer gab er dem Legaten Q. Titurius Sabinus und C. Aurunculejus Cotta, um es in das Land der Menapien und in diejenigen Gaue der Moriner zu führen, aus denen nicht Gesandte zu ihm gekommen waren; der Legat P. Sulpicius Rufus bekam mit einer Besatzung, die er für hinreichend hielt, den Haufen zu decken (*P. Sulpicium Rufum legatum cum eo praesidio quod satis esse arbitrabatur portum tenere iussit*).

23. Als er darauf nach Anordnung dieser Mafsregeln günstiges Wetter zur Fahrt bekommen hatte (*nactus idoneam ad navigandum tempestatem*) fuhr Cäsar in der dritten Nachtwache (zwischen 12 und 3 Uhr Nachts) ab und liefs die Reiter nach dem entfernteren Hafen (*in ulteriorem portum*) vorrücken und die Schiffe besteigen, um ihm zu folgen. Während dies von der Reiterei etwas langsam ausgeführt wurde (*a quibus cum paulo tardius esset administratum*), erreichte er selbst ungefähr um die vierte Stunde des Tages (etwa 10 Uhr Morgens) mit den ersten Schiffen Britannien und erblickte dort die auf allen Hügeln aufgestellten Streitkräfte der Feinde. Die Oertlichkeit war so beschaffen und dergestalt wurde von dicht herantretenden Bergen das Meer eingefalst (*ita montibus angustis mare continebatur*), daß von den höher gelegenen Punkten eine Wurfwaffe auf das Ufer geschleudert werden konnte. Da er diesen Ort keinesweges für günstig zu einer Landung hielt, so wartete er, bis die übrigen Schiffe eingetroffen sein würden, vor Anker liegend, bis zur neunten Stunde (etwa 3 Uhr Nachmittags) (*dum reliquae naves eo convenirent ad horam nonam in ancoris expectavit*). Inzwischen rief er die Legaten und die Soldatentribunen zusammen (*interim legatis tribunisque militum convocatis*) und erklärte ihnen, was er von Volusenus erfahren hatte und was er von ihnen ausgeführt haben wollte und forderte sie auf, es sollten, wie es überhaupt die Regel der Kriegführung, besonders aber die Operationen zur See erforderten, welche einer schnellen und unstäten Veränderlichkeit unterworfen seien, auf den Wink und zu rechter Zeit alle Befehle ausgeführt werden. Nachdem er diese entlassen und zu einer und derselben Zeit günstigen Wind und günstige Strö-

mung bekommen hatte, gab er das Zeichen und liefs die Anker lichten; darauf fuhr er ungefähr sieben römische Meilen ( $1\frac{2}{3}$  d. M) von jener Stelle vorwärts und stellte die Schiffe auf einem Flachufer auf (*his dimissis et ventum et aestum uno tempore nactus secundum dato signo et sublatis ancoris circiter milia passuum septem ab eo loco progressus aperto ac plano litore naves constituit*).

24. Da aber die Barbaren die Absicht der Römer durchschauten, so schickten sie ihre Reiterei und ihre Wagenkämpfer, eine Truppengattung, deren sie sich gewöhnlich in den Schlachten bedienen, voran, und mit den übrigen Truppen dicht hinterher folgend, hinderten sie unsere Leute an der Landung. Es trat nun deshalb eine sehr große Schwierigkeit ein, weil die Schiffe, wegen ihrer Größe, nicht anders als auf hoher See stehen bleiben konnten, die Soldaten aber auf unbekanntem Terrain, am freien Gebrauch ihrer Hände gehindert und durch die schwere Last gehemmt, zu gleicher Zeit von den Schiffen herabspringen, in den Fluthen Fuß fassen und mit den Feinden kämpfen mußten, während jene entweder vom trockenen Lande, oder nur wenig in's Wasser vorgehend, im Gebrauch aller Glieder uneingeschränkt, auf dem ihnen völlig bekannten Boden dreist ihre Wurfmaschinen auf die Römer abschleuderten und die dazu abgerichteten Pferde gegen sie antrieben. Hierdurch eingeschüchtert und unerfahren in der Art dieses Kampfes, legten unsere Soldaten nicht dieselbe Frische und denselben Eifer an den Tag, den sie in Landkämpfen zu zeigen pflegten.

25. Als Cäsar dies bemerkte, liefs er die Kriegsschiffe, deren Erscheinung für die Barbaren ungewöhnlicher, und deren Bewegung für die Verwendung leichter war, von den Lastschiffen ein wenig entfernen und durch die Ruder antreiben und auf die offene Flanke der Feinde hinstellen und von da mit Schleudern, Pfeilen, Wurfgeschützen die Feinde aus ihrer Stellung zurückwerfen und beiseit drängen: und diese Anordnung war für unsere Soldaten sehr nützlich. Denn durch die Gestalt der Schiffe und durch die Bewegung der Ruder und durch die ihnen ungewöhnliche Art der Wurfgeschütze erschüttert, blieben die Barbaren sofort stehen und wichen sodann nur eine kleine Strecke zurück. Und als unsere Soldaten zauderten, besonders wegen der Tiefe des Meeres, da flehte der Adlerträger der zehnten Legion die Götter an, es möchte sein Unternehmen der Legion zum Glück ausschlagen: „Springt herab, Soldaten, rief er, wenn ihr den Adler nicht dem Feinde verrathen wollt; ich sicherlich werde meiner Pflicht gegen die Republik und den Feldherrn Genüge gethan haben“. Als er dies mit lauter Stimme gesagt hatte, warf er sich aus dem Schiff und fing an, den Adler mitten unter die Feinde zu tragen. Da forderten die

Römer sich unter einander auf, eine solche Schande nicht über sich kommen zu lassen und sprangen alle zusammen aus dem Schiff. Und als die Soldaten auf den nächsten Schiffen der vordersten Reihe sie dies thun sahen, folgten sie und rückten an die Feinde heran.

26. Auf beiden Seiten wurde heftig gekämpft; da unsere Leute jedoch weder Reihe und Glied halten, noch festen Fuß fassen, noch den Feldzeichen folgen konnten, sondern der Eine aus dem, der Andere aus jenem Schiffe sich an das erste beste Feldzeichen, auf das er stieß, anschloß, so geriethen sie in große Verwirrung; die Feinde aber, da ihnen alle seichten Stellen bekannt waren (*notis omnibus vadis*), trieben, überall wo sie vom Strande aus wenige Römer vereinzelt aus einem Schiffe herabspringen sahen, ihre Pferde auf sie an, griffen sie in dieser nachtheiligen Lage an, umringten in größerer Menge eine geringe Anzahl; Andere warfen von der offenen Flanke her ihre Wurfaffen auf die Gesamtmasse. Als dies Cäsar bemerkt hatte, liefs er die Böte der Kriegsschiffe, ferner die Aviso-Fahrzeuge mit Soldaten füllen und schickte denen, welche er in's Gedränge gerathen sah, Unterstützung. Sobald unsere Leute auf dem Trocknen standen, griffen sie die Feinde an und warfen sie in die Flucht, konnten sie jedoch nicht weiter verfolgen, weil die Reiter den Cours nicht halten und die Insel nicht hatten erreichen können (*quod equites cursum tenere atque insulam capere non potuerant*). Dieser eine Umstand fehlte zu dem früheren Kriegsglück Cäsar's.

27. Verhandlungen der Britannier wegen des Friedens, Rückkehr des von ihnen gefangen gehaltenen Commius.

28. Als hierdurch der Friede bestätigt worden war, segelten, vier Tage nach Cäsar's Ankunft in Britannien (*post diem quartum quam est in Britanniam ventum*) die achtzehn Schiffe, von denen oben die Rede gewesen ist, welche die Reiterei aufgenommen hatten, bei gelindem Winde (*leni vento*) aus dem oberen Hafen (*ex superiore portu*). Als sie sich Britannien näherten und vom Lager aus gesehen wurden, brach plötzlich ein so heftiger Sturm aus, daß keines derselben seinen Cours halten konnte, sondern die einen eben dahin, von wo sie ausgelaufen waren, die anderen nach dem unteren Theil der Insel, welcher dem Sonnenuntergang näher gelegen ist, unter großer Gefahr des Scheiterns verschlagen wurden (*quae cum appropinquarent Britanniae et ex castris viderentur, tanta tempestas subito coorta est, ut nulla earum cursum tenere posset, sed aliae eodem unde erant profectae, referrentur, aliae ad inferiorem partem insulae quae est propius solis occasum magno sui cum periculo dejicerentur*); und als die letzteren, nach Auswerfung der Anker, von den Wellen angefüllt wurden, fuhren sie, trotz der Nacht, welche ihre Gefahr mehrte, auf die hohe See

und steuerten dem Festlande zu (*quae tamen ancoris jactis cum fluctibus complerentur necessario adversa nocte in altum profectae continentem petierunt*).

29. In derselben Nacht traf es sich, daß Vollmond war, ein Zeitpunkt, welcher die größten Fluthen im Ocean herbeizuführen pflegt, und unseren Leuten war dies unbekannt (*eadem nocte accidit, ut esset luna plena, qui dies maritimos aestus maximos in Oceano efficere consuevit nostrisque id erat incognitum*). So hatte zu einer und derselben Zeit die Springfluth die Kriegsschiffe, auf denen Cäsar die für einen Kampf fertig gehaltene Mannschaft (*exercitum*) hatte überführen, und welche er auf's Trockene hatte bringen lassen, gefüllt; und die Lastschiffe, welche vor Anker lagen, beschädigte der Sturm, und unseren Leuten wurde keine Möglichkeit gegeben, Hand anzulegen oder Hülfe zu bringen.

Im Folgenden erwähnt Cäsar die Maßregeln, welche er zur Ausbesserung der beschädigten Schiffe traf, so wie den Abfall der Britanier und fährt dann fort: 31. Für alle Unfälle schaffte er Hülfe. Denn er liefs täglich von dem flachen Lande (*ex agris*) Getreide in's Lager zusammenbringen. 33. Weil alles Getreide auf den übrigen Seiten abgemäht und nur eine Seite übrig war, vermutheten die Feinde, daß unsere Leute hierher kommen würden und hatten sich bei Nacht in den Wäldern versteckt gehalten.

36. Von Neuem kamen nun Gesandte in Betreff des Friedens. Diesen — so erzählt Cäsar weiter — verdoppelte er die Zahl der Geißeln, welche er früher gefordert hatte und befahl ihnen, sie nach dem Festlande zu führen, weil er, bei der Nähe der Tag- und Nachtgleiche und bei der Gebrechlichkeit seiner Schiffe, seine Fahrt nicht den Herbststürmen auszusetzen gedachte. Er selbst fuhr, als er günstiges Wetter bekommen hatte, kurze Zeit nach Mitternacht ab; und alle seine Schiffe kamen wohlbehalten nach dem Festlande; von ihnen konnten jedoch zwei Transportschiffe nicht dieselben Häfen, wie die übrigen, gewinnen und wurden ein wenig weiter unten hin (*paulo infra*) verschlagen. 37. Als aus diesen Schiffen ungefähr 300 Soldaten ausgesetzt worden waren und nach dem Lager marschirten, umringten die Moriner, welche Cäsar bei seiner Abfahrt nach Britannien unterworfen zurückgelassen hatte, durch die Hoffnung auf Beute gereizt, sie anfangs mit einer nicht eben großen Anzahl und hiefsen sie die Waffen niederlegen, wenn sie nicht niedergemacht werden wollten. Als jene ein Carré bildeten und sich vertheidigten, kamen auf das Geschrei ungefähr 6000 Mann zusammen. Cäsar schickte, auf die Meldung hiervon, die ganze Reiterei seinen Leuten zu Hülfe. Inzwischen

wehrten unsere Soldaten den Angriff der Feinde ab und kämpften länger als vier Stunden, und während nur wenige von ihnen verwundet wurden, tödteten sie mehrere von den Feinden. Nachher jedoch, als sich die römische Reiterei zeigte, warfen die Feinde die Waffen fort und ergriffen die Flucht, auf welcher eine große Zahl von ihnen getödtet wurde.

38. Cäsar schickte am folgenden Tage den Legaten T. Labienus mit denjenigen Legionen, welche er aus Britannien zurückgeführt hatte, gegen diejenigen Moriner, welche die Empörung unternommen hatten. Da diese wegen der Trockenheit der Sümpfe — dieses Rettungsmittels hatten sie sich im vorigen Jahre bedient — keinen Ort hatten, wohin sie sich zurückziehen konnten, geriethen sie beinahe alle in die Gewalt des Labienus. — Cäsar legte die Winterquartiere aller Legionen in das Land der Belgier.

Zweite Expedition. V, 1. Unter dem Consulat des L. Domitius und des Ap. Claudius befahl Cäsar, als er von den Winterquartieren, wie er jährlich zu thun pflegte, nach Italien ging, den Legaten, welche er an die Spitze der einzelnen Legionen gestellt hatte, so viel Schiffe, als sie nur irgend könnten, während des Winters bauen und die alten ausbessern zu lassen. Das Maß und die Gestalt derselben schrieb er selbst vor. Um sie schnell beladen und an's Land ziehen zu können, liefs er sie etwas niedriger bauen, als die Schiffe in unserem (dem Mittelländischen) Meere zu sein pflegen, und das um so mehr, weil er sich überzeugt hatte, dafs dort (im Kanal) wegen des häufigen Wechsels der Ebbe und Fluth die Wellen nicht so hoch gingen; zur Ueberschaffung von Lasten und einer Menge von Zugthieren dagegen breiter, als es in den übrigen Meeren der Fall zu sein pflegt. Alle läfst er, aufser mit Segeln, auch mit Rudern versehen (*has omnes acturias imperat fieri*), zu welchem Zweck die niedrige Bauart sehr förderlich ist. Was zur Ausrüstung der Schiffe nöthig war, liefs er aus Spanien herbeischaffen — —

2. Als Cäsar zum Heere gekommen war, bereiste er alle Winterlager und fand, dafs durch den ausgezeichneten Eifer der Soldaten bei dem größten Mangel an allem Material ungefähr 600 Schiffe der oben beschriebenen Art und 28 Kriegsschiffe ausgerüstet und in Stand gesetzt waren, um in wenigen Tagen vom Stapel laufen zu können. Er erklärte den Soldaten und den Befehlshabern, welche den Bau geleitet hatten, seine Zufriedenheit, theilte ihnen seine weiteren Befehle mit und bestimmte zum gemeinsamen Versammlungsort den *portus Itius*, von wo, wie er in Erfahrung gebracht hatte, die bequemste Ueberfahrt nach Britannien war, in einer Strecke von 30 römischen

Meilen (6 d. M.) vom Festlande (*quo ex portu commodissimum in Britanniam trajectum esse cognoverat circiter milium XXX a continenti*); zu diesem Zweck liefs er die nöthige Zahl von Soldaten zurück.

Cäsar marschirte sodann in das Land der Treverer, um dort einen Streit um die Herrschaft zu schlichten.

5. Darauf begab er sich mit den Legionen nach dem *portus Itius*. Dort erfuhr er, dafs 60 Schiffe, welche im Lande der Melder gebaut worden waren, durch einen Sturm zurückgeworfen, ihren Curs nicht halten können und eben dahin, von wo sie ausgegangen waren, zurückgekehrt seien; die übrigen fand er bereit zur Fahrt und mit Allem ausgerüstet. Eben dahin kam die Reiterei des ganzen Galliens zusammen.

Es folgt sodann die Niedermetzelung des Aeduers Dumnorix.

8. Hierauf läfst er Labienus mit drei Legionen und 2000 Mann Reiterei auf dem Festlande zurück, um die Häfen zu schützen und für Getreidevorräthe zu sorgen und, was in Gallien vorginge, zu überwachen und seinen Entschlufs der Zeit und den Umständen gemäfs zu fassen; er selbst lief mit fünf Legionen und einer gleichen Zahl von Reitern, als er auf dem Festlande zurückliefs, bei Sonnenuntergang aus, und bei gelindem Südwestwind vorwärts segelnd, konnte er, weil um Mitternacht der Wind sich legte, nicht Curs halten und, weiter durch die Strömung verschlagen, bemerkte er bei Tagesanbruch, dafs er Britannien zur linken Hand hinter sich zurückgelassen hatte (*ad solis occasum naves solvit et leni Africo provectus media circiter nocte vento intermisso cursum non tenuit et longius delatus aestu orta luce sub sinistra Britanniam relictam conspexit*). Dann wiederum dem Wechsel der Strömung folgend, suchte er durch angestregtes Rudern denjenigen Theil der Insel zu gewinnen, wo er im vorigen Sommer sich aus eigener Erfahrung überzeugt hatte, dafs die beste Landungsstelle wäre (*tum rursus aestus commutationem secutus remis contendit, ut eam partem insulae caperet qua optimum esse egressum superiore aestate cognoverat*). Und hierbei war denn die Tüchtigkeit der Soldaten in hohem Grade anerkennenswerth, welche mit ihren schweren Transportschiffen in ununterbrochener Ruderarbeit den Kriegsschiffen in der Schnelligkeit der Fahrt gleichkamen. Man rückte an Britannien mit allen Schiffen ungefähr um die Mittagszeit heran, und es wurde an diesem Ort kein Feind erblickt, sondern, obgleich, wie Cäsar nachher von den Gefangenen erfuhr, grofse Schaaren dorthin zusammengeströmt waren, durch die Menge der Schiffe in Schrecken gesetzt, welche, mit den vorjährigen und den zum Eigenthum Einzelner gehörigen, die jeder zu eigener Bequemlichkeit hatte bauen lassen, zu einer und derselben Zeit in der Zahl von mehr als 800 erblickt wur-

den, hatten sie sich vom Strande entfernt und sich auf höher gelegene Punkte zurückgezogen.

9. Nachdem Cäsar sein Heer an's Land gesetzt und einen für das Lager passenden Ort gewählt hatte, liefs er, sobald er von den Gefangenen erfahren hatte, an welcher Stelle die Truppen der Feinde sich festgesetzt hätten, zehn Cohorten und 300 Reiter am Meere zurück, welche den Schiffen zur Bedeckung dienen sollten und marschirte gleich nach der dritten Nachtwache (gleich nach Mitternacht) gegen die Feinde, für die Schiffe um so weniger besorgt, als er sie auf einem weichen und offenen Ufer vor Anker liegend zurückliefs, und stellte an die Spitze der Bedeckungsmannschaft für die Schiffe den Q. Atrius (*de tertia vigilia ad hostes contendit eo minus veritus navibus, quod in litore molli atque aperto deligatas ad ancoram relinquebat etc.*). Er selbst erblickte, als er bei Nacht ungefähr 12 römische Meilen ( $2\frac{2}{3}$  d. M.) vorgerückt war, die Feinde. Diese fingen, mit der Reiterei und den Streitwagen bis an den Fluß vorrückend, unsere Leute von ihrer höher gelegenen Stellung (am Uebergang) zu hindern und ein Treffen zu liefern an (*illi equitatu atque essedis ad flumen progressi ex loco superiore nostros prohibere et proelium committere coeperunt*). Von der Reiterei zurückgeschlagen, verbargen sie sich in die Wälder, einen von Natur und Kunst trefflich befestigten Platz einnehmend, den sie, eines inneren Krieges wegen, wie es schien, schon vorher zugestüstet hatten: denn durch zahlreiche an der Wurzel abgeschnittene Bäume waren alle Eingänge versperrt. Sie selbst kämpften aus den Wäldern hervor, einzeln, zur Vertheidigung und hinderten unsere Leute, in die Verschanzung einzudringen. Aber die Soldaten der siebenten Legion bildeten ein Schilddach, warfen einen Damm gegen die Verschanzungen auf, nahmen den Platz und vertrieben den Feind aus den Wäldern, wobei von ihnen selbst nur wenige verwundet wurden. Cäsar verbot jedoch, sie weiter auf ihrer Flucht zu verfolgen, einmal weil er die Beschaffenheit des Terrains nicht kannte, sodann weil schon ein gröfserer Theil des Tages verflossen war und er für die Befestigung des Lagers Zeit behalten wollte.

Es folgt sodann die Erzählung des Unfalls der Schiffe, welche durch einen Sturm beinahe alle Beschädigung erlitten, so wie der Mafsregeln, welche Cäsar für die Ausbesserung derselben traf. Um einem ähnlichen Unfall nicht noch einmal ausgesetzt zu sein, liefs übrigens der römische Feldherr die ganze Flotte an's Land ziehen und verband die sie deckende Verschanzung mit dem Lager der Landtruppen. Sodann brach er 10 Tage später zum Angriff gegen die Britannier wieder nach derselben Gegend auf.

11. Als er dorthin gekommen war, hatten sich schon beträcht-

lichere Heeresmassen der Britannier an diesem Ort versammelt, und man hatte den Oberbefehl und die Leitung des Krieges auf gemeinschaftlichen Beschluß dem Cassivellaunus übertragen, dessen Land von den an der See gelegenen Staaten ein Fluß trennt, welcher Themse genannt wird, ungefähr 80 römische Meilen vom Meere entfernt (*cujus fines a maritimis civitatibus flumen dividit quod appellatur Tamesis, a mari circiter milia passuum LXXX*). Dieser hatte zwar in früherer Zeit mit den übrigen Stämmen unaufhörlich Krieg geführt; aber in Folge unserer Ankunft hatten die Britannier ihm die ganze Kriegführung und den Oberbefehl übertragen.

12. Der innere Theil Britanniens wird von Menschen bewohnt, welche, wie sie selbst behaupten, die Tradition als Ureinwohner darstellt; der am Meere gelegene Theil des Landes (*maritima pars*) von Völkern, welche der Beute wegen und aus Kriegslust aus Belgien übergegangen waren (sie werden auch alle noch mit den Namen der Völker benannt, aus denen herstammend sie dortbin gekommen sind); und welche, nachdem sie den Krieg einmal unternommen hatten, dort zurückblieben und Ackerbau zu treiben anfangen — —

13. Die Insel ist ihrer Gestalt nach ein Dreieck, dessen eine Seite Gallien gegenüber liegt. Die eine Ecke dieser Seite, welche bei Kent liegt, wo fast alle Schiffe aus Gallien landen, liegt gegen Osten, die untere Ecke gegen Süden (*cujus unum latus est contra Galliam. Hujus lateris alter angulus qui est ad Cantium, quo fere omnes ex Gallia naves appelluntur, ad orientem solem, inferior ad meridiem spectat*). Diese Seite hat eine Ausdehnung von ungefähr 500 römischen Meilen. Die zweite Seite liegt gegen Spanien zu und nach Westen (*Alterum vergit ad Hispaniam et occidentem solem*); auf dieser Seite befindet sich Irland — — — Die dritte Seite liegt gegen Norden; dieser Seite befindet sich kein anderes Land gegenüber; aber die Ecke dieser Seite liegt am meisten nach Germanien zu (*Tertium est contra septentriones; cui parti nulla est objecta terra; sed ejus angulus lateris maxime ad Germaniam spectat*) — —

Die weitere Geschichte des Krieges gegen die Britannier giebt keinen Anhalt für die Auffindung der Landungsstelle. Bei der Rückkehr erwähnt Cäsar noch (23), daß er bei der größten Windstille (*summa tranquillitate consecuta*) nach Anfang der zweiten Nachtwache (nach 9 Uhr Abends) in See ging und bei Tagesanbruch das gallische Ufer erreichte. Auch den sogleich darauf (c. 24) erzählten Umstand, daß Cäsar, nachdem er die Schiffe hatte an's Land ziehen lassen, und nachdem er in Samarobriva (Amiens, im Lande der Ambianer) eine Versammlung der gallischen Abgeordneten abgehalten hatte, den Le-

gaten Fabius in das Land der Moriner schickte, muß ich hier anführen, weil Airy daraus fälschlicher Weise den Schlufs gezogen hat, dafs Cäsar nicht aus dem Lande der Moriner habe nach Britannien übergegangen sein können.

Von ganz besonderer Wichtigkeit sind in der letzten Zeit für die Bestimmung des Abfahrthafens, unten den sonst wenig genauen und ziemlich dürftigen Nachrichten, welche Strabo von den Küsten Galliens giebt, einzelne Aeußerungen dieses Schriftstellers geworden, was mich veranlafst, sie hier vollständig voranzustellen. Dies ist um so mehr nöthig, weil manche Angaben des griechischen Geographen, nur weil sie bruchstückweise und aus dem Zusammenhange herausgerissen angeführt worden waren, fälschlich ausgelegt worden sind.

Cas. 193. 194. Die Ueberfahrt nach Britannien von den Flüssen Galliens beträgt 320 Stadien: gegen die Zeit der Ebbe nämlich, nach Einbruch des Abends abfahrend, landet man am folgenden Tage um die achte Stunde (2 Uhr Nachmittags) an der Insel (*διάγραμμα δ' ἐστὶν εἰς τὴν Βρετανικὴν ἀπὸ τῶν ποταμῶν τῆς Κελτικῆς εἴκοσι καὶ τριάκοντα στάδιοι· ὑπὸ γὰρ τὴν ἄμπωτιν ἀφ' ἐσπέρας ἀναχθέντες τῇ ὑστεραίᾳ περὶ ὀγδόην ὄραν καταίρουσιν εἰς τὴν νῆσον*).

Cas. 199. Vier Ueberfahrten giebt es, deren man sich gewöhnlich vom Festlande aus nach der Insel bedient, nämlich von den Mündungen der Flüsse, des Rheins, der Seine, der Loire und der Garonne. Diejenigen, welche von den Gegenden um den Rhein abfahren, laufen indessen nicht von seinen Mündungen selbst aus, sondern aus dem Lande der den Menapiern benachbarten Moriner, in deren Gebiet auch Itium ist, dessen Cäsar's sich als des Sammelplatzes seiner Schiffe bediente, als er nach der Insel überfuhr; bei Nacht segelte er ab und am folgenden Tage langte er um die vierte Stunde (10 Uhr Vormittags) an, nachdem er bei der Ueberfahrt 320 Stadien zurückgelegt hatte. Die Lebensmittel zog er aus dem flachen Lande (*Τοῖς δ' ἀπὸ τῶν περὶ τὸν Πῆγον τόπων ἀναγομένοις οὐκ ἀπ' αὐτῶν τῶν ἐκβολῶν ὁ πλοῦς ἐστὶν, ἀλλὰ ἀπὸ τῶν ὁμορῶντων τοῖς Μενάπιοις Μορινῶν, παρ' οἷς ἐστὶ καὶ τὸ Ἴτιον, ᾧ ἐχρήσατο ναυσταθμῷ Καῖσαρ ὁ θεός, διαίρων εἰς τὴν νῆσον· νύκτωρ δ' ἀνήχθη, καὶ τῇ ὑστεραίᾳ κατῆρε περὶ τετάρτην ὄραν, τριακσίους καὶ εἴκοσι σταδίους τοῦ διάπλου τελέσας· κατέλαβε δ' ἐν ἀρούραις τὸν σῆτον*).

Hierzu vergleiche man die kurze Notiz, welche Ptolemaeus II, 9, 1 giebt: Nach den Mündungen des Flusses Seine die Mündungen des Flusses Phrudis 21° 45', 52° 20', das Vorgebirge Itium 22° 15', 53° 30', Gesoriacum 22° 30', 53° 30' (*Μετὰ τὰς τοῦ Σηκοῦνα ποτα-*

μοῦ ἐκβολὰς Φρούδιος ποταμοῦ ἐκβολαὶ π̄α ϵδ π̄β γ', Ἰτίον<sup>1)</sup> ἄκρον π̄β δ' π̄γ ϵ, Γησοῦρίακον π̄β ϵ π̄γ ϵ).

Wie man aus dieser Nebeneinanderstellung sieht, ist es keinesweges ausgemacht, daß Strabo mit τὸ Ἰτίον eine Hafenstadt hat bezeichnen wollen, obgleich die Namenregister ohne Weiteres so angeben; er nennt es nicht einmal λιμὴν, sondern ναύσταθμον, d. h. eben so wie in der sogleich folgenden Stelle Dio Cassius den Landungsplatz Cäsar's in Britannien bezeichnet, welcher, wie man aus der oben gegebenen Darstellung des römischen Schriftstellers weiß, durchaus nicht ein Hafen war.

Auch des Dio Cassius Bericht hat gedient, einigen Hypothesen Vorschub zu leisten. Ich hebe deshalb aus demselben Folgendes aus:

XXXIX, 50. Damals ging Cäsar nicht nur zuerst von den Römern über den Rhein, sondern er fuhr auch nachher, unter dem Consulat des Pompejus und des Crassus, zuerst nach Britannien hinüber. Diese Insel ist von dem Continent bei dem Lande der Moriner in Belgien an der Stelle des kürzesten Uebergangs 450 Stadien entfernt (ἡ δὲ δὴ χώρα αὕτη ἀπέχει μὲν τῆς ἡπείρου τῆς Βελγικῆς κατὰ Μωρίωνος<sup>2)</sup> σταδίους πενήκοντα καὶ τεσσαρακοσίους τὸ συντομώτατον); sie erstreckt sich an dem übrigen Gallien und beinahe an dem ganzen Spanien entlang, in den Ocean hinausreichend — —

51. In dieses Land nun beschloß Cäsar damals, da ja das übrige Gallien sich ruhig verhielt und er auch die Moriner unterworfen hatte, überzugehen. Und die Ueberfahrt zwar brachte er in ganz gehöriger Weise (καθ' ὃ μάλιστα ἐχρήν) mit dem Fußvolk zu Stande; er segelte jedoch nicht auch da, wo es bestimmt gewesen war, heran (οὐ μέντοι καὶ ἦ ἔδει προσέσχεν); denn die Britannier hatten den beabsichtigten Einfall desselben erfahren und die sämtlichen Anhöhen dem Festlande gegenüber besetzt. Daher fuhr er um ein vorspringendes Vorgebirge herum und ruderte nach der anderen Seite heran; und hier besiegte er die Britannier, welche, als er seine Soldaten aus den Schiffen auf die seichten Uferstellen hinausspringen ließ, sie angriffen, und bemächtigte sich des Ufers, ehe die größeren Truppenmassen derselben zu Hülfe kamen; und nachher warf er auch jene, als sie mit ihm handgemein wurden, zurück (ἄκραν οὖν τινὰ προέχουσαν περιπλεύσας ἐτίρωσε παρεκομίσθη· κἀνταῦθα τοὺς προσμίζαντάς οἱ ἐς τὰ τενάγην ἀποβαίνοντι νικήσας, ἔφθη τῆς γῆς κρατήσας πρὶν τὴν πλείω συμβοήθειαν ἔλθειν, καὶ μετὰ ταῦτα καὶ ἐκείνους προσβαλόντας ἀπεώσατο).

<sup>1)</sup> So haben die besseren Handschriften, s. Wilberg; in den früheren Abdrücken liest man Ἰκίον ἄκρον. Bei Strabo liegt der Accent anders: Ἰτίον.

<sup>2)</sup> Bei Dio Cassius Μωρίνοι, bei Strabo Μορινοί.

In dem eben gegebenen Abschnitte versteht Lewin S. 31 die einzelnen in Klammern beige­setzten griechischen Satztheile völlig unrichtig, indem er zu Gunsten seiner Annahme *καθ' ὃ μάλιστα ἐχρῆν* auslegt: „aus dem üblichen Uebergangshafen“ und *καὶ ἣ ἔδει* „auch an der gewöhnlichen Landungsstelle“.

XL, 1. In Gallien liefs Cäsar unter dem Consulat — des L. Domitius und des Appius Claudius Schiffe bauen, welche die Mitte zwischen unseren Kriegsschiffen und den dortigen Lastschiffen hielten, damit sie so sehr als möglich leicht und gegen die Wellen dauerhaft wären und auf's Trockene gezogen nicht Schaden litten. Und als sie segelfertig waren, ging er zum zweiten Male nach Britannien hinüber — —; er landete an derselben Stelle wie das vorige Mal; und wegen der Menge der Schiffe und weil er von vielen Punkten her zugleich anrückte, wagte Niemand Widerstand zu leisten; und so bemächtigte er sich ohne Weiteres der Station für seine Schiffe (*καὶ τὸ ναύσταθμον εὐθὺς ἐκρατύνετο*).

Eine Erzählung des Valerius Maximus soll gleichfalls hier vorweg in Betracht gezogen werden, weil die Folgerungen, welche man aus derselben hat ziehen wollen, abgewiesen werden müssen. Lewin hat nämlich, wegen derselben, den Landungsplatz an einer Stelle suchen zu müssen geglaubt, wo in früherer Zeit eine kleine Insel hat gelegen sein können.

Der römische Schriftsteller erzählt III, 2, 23 Folgendes: In dem Kriege, in welchem C. Caesar — — seine himmlischen Hände an die britannische Insel legte, fuhr Scaevius <sup>1)</sup> mit vier Kameraden auf einem Kahn nach einem Felsen, welcher einer kleinen Insel nahe lag, die sehr starke Truppenmassen der Feinde besetzt hielten, und nachdem das Zurücktreten der Fluth den Raum, durch den der Felsen und die Insel getrennt wurden, zu einer leicht gangbaren Untiefe gemacht hatte, kehrten, da eine ungeheure Menge von Barbaren herzu­strömte, die übrigen auf ihrem Kahn an's Ufer zurück; er selbst, die unbewegliche Stellung eines Wachpostens beibehaltend, obgleich man von ringsher mit Wurf­waffen auf ihn ein­stürzte und von allen Seiten sich eifrig ihn anzufallen bemühte, schleuderte die Pila, welche für den Kampf von fünf Soldaten während eines ganzen Tages genügt haben würden, mit seiner einzigen Rechten in die Körper der Feinde. Zuletzt zog

<sup>1)</sup> Die Handschriften haben theils Scaeva (weil im Vorigen von diesem Centurionen Cäsar's die Rede gewesen war), theils Scaevola; dies scheint eine willkürliche Aenderung, indem die späteren Abschreiber gemerkt zu haben scheinen, daß in dieser Erzählung von einer anderen Person die Rede sei. Es ist kein Zweifel, daß Scaevi (im Vocativ) gelesen werden müsse. Man sehe darüber die Kämpf'sche Ausgabe ein.

er den Degen und jedesmal den kecksten bald mit dem Stofs des Schildbuckels, bald mit dem Hieb der Schwertspitze zurücktreibend, war er einerseits für die Römer, andererseits für die Britannier ein Schauspiel, das, wenn es nicht gesehen worden wäre, unglaublich geblieben wäre. Nachdem sodann Zorn und Beschämung die ermatteten Feinde Alles zu wagen angetrieben hatte, warf er, obgleich durch einen Speer in den Schenkel getroffen, und durch einen schweren Stein im Gesicht verletzt, und nachdem schon der Helm ihm vom Kopf gehauen und der Schild durch zahlreiche Löcher zerstückelt worden war, sich in's Meer, und mit zwei Harnischen beladen, schwamm er durch die Wellen, welche er mit feindlichem Blute gefärbt hatte, und als er den Feldherrn erblickte, bat er, obgleich er seine Waffen nicht verloren, sondern wohl verwandt hatte, und Anerkennung verdiente, um Verzeihung.

Nun aber erzählt Dio Cassius eine ähnliche That von einem Soldaten Cäsar's in Lusitanien, XXXVII, 53 (p. 152 Bekker): (die Lusitanier waren vom Festlande auf eine Insel geflüchtet). Auf ein bei der Insel befindliches Landstück zusteuern, setzte der Führer einer Soldatenabtheilung, in der Meinung, das sie auch zu Fuß übergehen könnten, sie aus, nachher aber durch die Ebbe gedrängt, fuhr er selbst ab und liefs jene zurück, und von ihnen fielen die übrigen, sich mannhaft wehrend, P. Scaevius jedoch, allein zurückgelassen und des Schildes beraubt und vielfach verwundet, sprang in das Wasser und schwamm hindurch.

Den Theil der Begebenheit ferner, welcher in der von Valerius Maximus gegebenen Erzählung noch ausserdem vorhanden ist, berichtet Plutarch, Caes. 16, aber aus einem Gefecht im Innern Britanniens: Als in Britannien die ersten Centurionen in einen sumpfigen und mit Wasser gefüllten Ort gerathen waren (*εἰς τόπον ἐλώδη καὶ μεστὸν ὕδατος ἐμπροσθεῖσι*) und die Feinde sie angriffen, drang ein Soldat, während Cäsar selbst den Kampf mit ansah, mitten in sie ein und, viele bewunderungswürdige Thaten der Kühnheit ausführend, rettete er die Centurionen, da die Barbaren flohen, er selbst aber, weil er nur mit Schwierigkeit unter allen Umständen übergehen konnte, warf sich in die sumpfigen Fluthen (*εἰς ῥεύματα τελματώδη*) und kam mit genauer Noth, ohne seinen Schild, theils schwimmend, theils watend zurück. Während die Begleiter Cäsar's ihn bewunderten und mit Freude und Zuruf ihm entgegenkamen, fiel er selbst sehr beschämt und weinend Cäsar zu Füßen und bat ihn dafür um Verzeihung, das er seinen Schild verloren hatte.

Nach der Vergleichung dieser drei Erzählungen ist es wohl klar, das die beiden griechischen Schriftsteller, jeder für die verschiedene

Thatsache, die er erwähnt, einer alten und allem Anschein nach unverfälschten Quelle gefolgt sind, und daß Valerius Maximus, nach seiner Gewohnheit, Thatsachen zu verwechseln und durch einander zu werfen, von welcher man bei Kempf S. 29 flg. zahlreiche Beispiele angeführt finden kann, aus der Erinnerung die beiden Begebnisse in ein einziges zusammengezogen hat, welches er mit Zuthaten seiner Art ausschmückte. Danach hat man, um den Landungsplatz Cäsar's zu ermitteln, sich keinesweges nach einer Stelle der Küste umzusehen, wo früher wohl eine Insel, die jetzt mit dem Festlande von Britannien verbunden ist, gelegen haben könnte; auch darf man nicht, auf Plutarch's Erzählung hin, voraussetzen, wie Lewin gleichfalls gethan hat, daß das Ufer der Landungsstelle sumpfig gewesen ist; denn die Erzählung Plutarch's bezieht sich auf ein Gefecht im Innern des Landes; das zeigen deutlich die Worte *εἰς τόπον ἐλώδη καὶ μεστόν ὕδατος*, welche demjenigen, der auch nur etwas griechisch versteht, sagen müssen, daß hier von der Meeresküste nicht die Rede sein kann. Diese Worte erklären zugleich die folgenden ihnen gleichbedeutenden *ζεύματα τελευτώδη*: es ist daher deutlich, daß Lewin, die letztgenannte Bestimmung hervorhebend, irrt, wenn er mit derselben das Wort *τενάγη* in der Erzählung des Dio Cassius von der Landung Cäsar's zusammenstellt und durch Lagunen übersetzt; es heißt (diesen Ausdruck Cäsar's IV, 26 wiedergebend) *vada*, seichte Stellen, wie bei Herodot VIII, 129; und man wird daher, um den Landungsplatz zu finden, nicht eine mehr oder weniger sumpfige Uferstelle aufzusuchen bemüht sein. Es wäre auch ziemlich abenteuerlich, wenn Cäsar, trotz des Sumpfbodens am Meeresstrande, die Landung versucht haben sollte und stimmt wenig mit der von ihm selbst angewendeten Vorsicht, die ihn sogar zurückhielt, im Angesicht des Feindes, den Uebergang über einen unbedeutenden Bach zu unternehmen, wenn der sumpfige Grund desselben Unfälle für seine Soldaten hätte herbeiführen können, B. G. II, 9, 1, VII, 19, 1.

Aus Cäsar's und Dio Cassius' Worten geht hervor, daß bei beiden Ueberfahrten dieselbe Stelle der Insel als Landungsplatz diente; ob der römische Feldherr aber auch beide Male denselben Haupthafen zur Einschiffung seiner Truppen benutzte, ist bezweifelt worden, namentlich von Göler, Gall. Krieg im Jahre 51 S. V. Dieser bemerkt, daß Cäsar den Namen *portus Itius* bei dem ersten Feldzuge nicht genannt hat, und daß daraus geschlossen werden müsse, er bezeichne mit dieser erst das zweite Mal gebrauchten Benennung den Hafen, welchen er das erste Mal *portus superior* oder *portus ulterior* genannt, und den er, durch Benutzung desselben von Seiten seiner Reiterei, als den zur Ueberfahrt bequemsten kennen gelernt habe. Daß diese Auf-

fassung eine irrige sei, lehrt die Vergleichung der beiden Capitel, in denen Cäsar dicht hinter einander den Ausdruck *cognoverat* setzt, V, 2 und 8; auch das erste Mal kann *cognoverat*, wie es bei dem anderen Male völlig deutlich ist, nur heißen: Cäsar hatte durch eigene Erfahrung, durch eigene Benutzung sich überzeugt (dafs der *portus Itius* die bequemste Ueberfahrt gewähre). Ausserdem wird diese Annahme auch durch das ausdrückliche (oben ausgehobene) Zeugniß Strabo's gestützt, der *Itium* ganz allgemein als die Station Cäsar's bei seinen Ueberfahrten angiebt.

Es scheint mir auch noch angemessen, über die Wohnsitze der Moriner eine kurze Bemerkung voranzuschicken. Dadurch wird die Küste, auf welcher man den Abfahrtshafen annehmen darf, begrenzt und gewisse Hypothesen, welche man über den Punkt, von dem Cäsar nach Britannien übergegangen ist, aufgestellt hat, augenblicklich abgewiesen.

D'Anville führt, *Notice de la Gaule* p. 466, an, dafs nach Ptolemaeus II, 9, 3 den Morinern der Hafen *Gesoriacum* (Boulogne) und nach II, 9, 8 die Stadt *Ἰαροβάρινα* (Thérouanne) gehört habe und spricht p. 209 die jetzt allgemein gebilligte Vermuthung aus, dafs *castellum Menapiorum* auf der *tab. Theodos.* ein auf Verwechslung beruhender Schreibfehler für *castellum Morinorum* ist (s. Creuly, *Caste de la Gaule*, p. 12) und demnach das jetzige Cassel (östlich von St. Omer) ihnen gehört haben müsse. Daraus schliesst er, dafs aufser der Diocese von Boulogne auch die Kirchsprengel von St. Omer und Ypern ihr Land gebildet haben. Die Nordostgrenze desselben ist jedoch für die jetzt vorliegende Untersuchung über den Abgangshafen und den Landungsplatz Cäsar's vorläufig gar nicht von Bedeutung: im Südwesten aber fing ihr Gebiet jedenfalls an der Canche an; und da alle Schriftsteller, darin übereinstimmend mit der Angabe Cäsar's, wie man weiter unten sehen wird, die römische Flotte aus dem Lande der Moriner abgehen lassen, ausserdem aber die Mannschaft der beiden südlich (*infra*) von dem Haupthafen an's Land getriebenen Schiffe von Morinern angegriffen werden, so fällt damit die Annahme des *portus Itius* in der Mündung der Canche, welche de Valois, oder gar der Somme, welche Airy gemacht hat, eigentlich ohne Weiteres fort. Es kommen daher ernstlich nur Boulogne, Ambleteuse, Wissant, wenn es sich um die Bestimmung des *portus Itius* (des Haupthafens) handelt, so wie für den *portus ulterior* (oder *superior*) Ambleteuse, Wissant, Sangatte (oder Calais) in Betracht.

Ferner wird es nöthig, die Gallien zunächst gelegene Küste Britanniens in's Auge zu fassen. Die bloße Kenntniß derselben wehrt wiederum manche Meinung über die Stelle, wo Cäsar gelandet sein

könnte, ab und vereinfacht dadurch die Vergleichung der zu berücksichtigenden Landungsplätze und die Entscheidung für einen der streitigen Punkte.

Bei Dover selbst bildet die englische Küste eine mächtige Wand, von hohen und steilen Kreidefelsen gebildet, ohne Unterbrechung irgend einer Art bis an die eigentliche Südostecke der Insel, Southforeland, welche  $1\frac{1}{2}$  römische Meilen davon entfernt ist; geht man von diesem Punkte nach Norden, so setzt sich diese steile und felsige Beschaffenheit der Küste fast ohne Lücken bis Walmercastle in einer Strecke von  $6\frac{1}{2}$  römische Meilen fort; dann folgt von hier über Deal hinaus und bis zu der Bucht von Sandwich ein flaches sandiges Ufer, welches jenseits derselben sich wieder in dem Northforeland erhebt. Von Dover westwärts erstreckt sich die hohe und felsige Beschaffenheit der Küste gleichfalls 8 römische Meilen weit bis Folkstone; an diesem Orte folgt eine kurze Lücke, jenseits welcher die Kalkfelsen mit Thonbergen (*rock and clay*, sagt Cardwell) wieder einsetzen bis Hythe; von hier an treten die Anhöhen von der Küste zurück, sich in gerader Linie nach Westen forterstreckend; auch ändert sich hier ihre Beschaffenheit, indem sie nicht mehr aus Kalk, sondern aus Thon (*clay*) bestehen. Bei Hythe etwa wendet sich nämlich die Küste nach Südosten bis Dungeness und bildet zwischen der oben erwähnten Hügelreihe und dem Meere den Romney-marsh, dessen Boden nach und nach erst vom Meere abgesetzt worden ist. Der östliche Theil dieses Marsches ist vielleicht schon vor, muß aber jedenfalls während der römischen Invasion dem Meere abgewonnen worden sein, da sich hier Reste von römischer Töpferwaare unter dem Boden finden; der westliche an Dungeness anstoßende Theil ist erst später gegen das Uebertreten des Meeres geschützt worden; bis dahin bildete er eine große Zahl von Inseln; auch liegt noch jetzt ein großer Theil des ganzen Marsches unterhalb der Höhe mittlerer Springfluthen; durch denselben floß, sich bei Romney ergießend, in alter Zeit der Fluß Rother, welcher jetzt westlich von Dungeness bei Rye seine Mündung hat. Den Saum des Marsches gegen das Meer zu bildet ein Auswurf von Steinen (*shinglespit*), welche das Wasser von den Felsen, besonders im Westen abgelöst und gegen den Marsch angehäuft hat; sie sind durch das Wasser abgerundet, und Lewin hält deshalb einen mit ihnen bedeckten Boden deshalb gerade für sehr geeignet zu einer Landung (*molle-litus*), da solche Steine das Holz der Schiffe nicht zerschneiden. Dungeness selbst ist in alter Zeit so weit vorspringend, wie jetzt, nicht gewesen, da es noch heutigen Tages jährlich 7 Fufs weiter in's Meer hinauswächst; zugleich aber fängt diese Spitze die von Westen herbeigespülten Steine auf, so daß der von diesem Vorgebirge bis

Hythe sich erstreckende Steinsaum in älterer Zeit breiter gewesen sein muß, da seit lange kein Zuwachs hat stattfinden können, viel mehr ein großer Theil der früher abgesetzten Steine weggeführt sein wird. Von Dungeness an geht jetzt die Küste, in derselben Beschaffenheit, in westlicher Richtung bis Rye; hier sich nach Südwesten wendend, behält sie anfangs denselben Charakter bei, bis 4 römische Meilen von jenem Ort wieder steile und hohe Felsen auftreten, die sich bis dicht vor Hastings erstrecken; hier und bei St. Leonards, das westlich daran stößt, ist die Küste wieder flach; aber jenseits Leonards folgen sogleich wieder niedrige unterbrochene Klippen auf 5 römische Meilen; sodann schließt sich eine flache Küste (mit einzelnen Klippenstücken dahinter) in der Bai von Pevensey an, deren Strand im westlichen Theil mit kleinen flachen Steinen (*shingles*) bedeckt ist, hinter denen sich ein ausgedehnter ebener Grund erstreckt.

Durch die vorangehende kurze Beschreibung der Küste ist nun die Annahme der deutschen Geographen (z. B. Mannert's II, 2, S. 29 etc.), welche Baumstark in seiner Uebersetzung, Kraner und Doberenz in ihren Ausgaben der Commentarien wiederholen, daß Cäsar zuerst an Southforeland herangefahren und dann bei Dover gelandet sei, als vollständig unmöglich nachgewiesen. Einmal sind von Southforeland bis Dover noch nicht 5 römische Meilen (die genannten Gelehrten haben ältere deutsche Karten benutzt, auf denen, wie noch auf der Karte des Majors Streit, der Name Southforeland an einer unrichtigen Stelle angebracht ist); andererseits fehlt bei Dover ein *apertum* und *planum litus* gänzlich. Die fingirte Beschreibung Edgar's im König Lear, welche in allen ihren Zügen wahrheitsgetreu ist, hätte jene Schriftsteller, auch ohne daß sie die Reise dahin gemacht oder eine Reisebeschreibung gelesen hatten, abhalten sollen, ein so grobes Versehen zu machen; es heißt dort, nach der Ueberschrift *the country near Dover*:

*How fearful*

*And dizzy 't is, to cast one's eyes so low!  
The crows and choughs, that wing the midway air,  
Show scarce so gross as beetles: half way down,  
Hangs one that gathers samphire; dreadful trade!  
Methinks, he seems no bigger than his head:  
The fishermen, that walk upon the beach,  
Appear like mice; and yond' tall anchoring bark,  
Diminish'd to her cock; her cock a buoy  
Almost too small for sight. The murmuring surge,  
That on th' unnumber'd idle pebbles chafes,  
Cannot be heard so high — —*

Man wird sich nunmehr nicht wundern, daß ich auf die Ansichten der deutschen Gelehrten über Cäsar's Landung in Britannien weiter keine Rücksicht nehme.

Aus dem Obigen wird zugleich klar, daß eine Landung bei Folkstone nicht angenommen werden darf. Weder hier, noch weiterhin bei Sandgate, sagt Cardwell, mit Riffen auf der einen Seite und einem hohen Rücken von Fels und Thon auf der anderen, sieht man irgend einen Boden, der zum Landen günstiger wäre, als das Ufer unter den Klippen von Dover. Es bleiben daher eigentlich nur zwei Stellen für die Landung übrig: im Osten bei Deal (oder Walmercastle) und im Westen auf Romney-marsh (sei es bei Hythe oder vor Limne oder endlich bei Fort Sutherland); eine dritte Annahme, welche von Airy ausgeht, daß Cäsar in der Bucht von Pevensey gelandet sein möchte, soll gleichfalls in Betracht gezogen werden.

Nachdem durch diese vorangeschickten Feststellungen für die eigentliche Untersuchung der Boden geebnet und manche Hindernisse für dieselbe aus dem Wege geräumt worden sind, würde es freilich der Natur der Sache angemessen und der Reihenfolge der Begebenheiten gemäß sein, zuerst den Abfahrtsafen und dann den Landungsplatz zu bestimmen. Wenn ich die Sache umkehre und mit dem Landungsplatz den Anfang mache, so geschieht es, weil zur Ermittlung desselben in Cäsar's Erzählung mehr Anhaltspunkte enthalten sind. Ich schreibe überhaupt nicht die Geschichte des Einfalls Cäsar's in Britannien, sondern ich führe eine kritische Untersuchung über denselben; und dies giebt mir den Vortheil, nicht nur diese Umkehrung in der Aufeinanderfolge der Thatsachen mir gestatten, sondern auch die Vorgänge bei der ersten und bei der zweiten Ueberfahrt zu der Ermittlung des gleichen Landungsplatzes neben einander anführen zu dürfen. Erst dann, wenn die zweifelhaften Punkte ausgemacht sind, kann auf die dadurch gewonnenen Ergebnisse der Versuch einer geschichtlichen Darstellung gegründet werden.

Die vielen Schwierigkeiten, mit denen die Frage verwickelt ist, eben so wie die Hilfsmittel, mit denen die neuere Zeit eine zuverlässige Lösung derselben versucht hat, sind natürlich anfangs auch nicht einmal geahnt worden. Es ist nicht leicht zu sagen, ob mehr eine unbefangene Anschauung der Terrainverhältnisse oder die Beachtung einer alten Tradition Cambden in der berühmten Britannia 1659 veranlaßt hat, die Landung Cäsar's bei Deal anzunehmen. Er sagt S. 84: „Bei Deal stößt ein ebenes und offenes Ufer an das Meer an, und bei diesem Ort — Dole nennt ihn Nennius (ein Mönch, der im Jahre 858 schrieb) mit Recht; denn noch heut sagen die Engländer für eine am Meere oder an einem Flusse liegende Ebene so“ (näm-

lich *dale*) — „soll nach der beharrlichen Sage Cäsar gelandet sein, einer Sage, welche Nennius bestätigt, der in seiner barbarischen Schreibweise erzählt: *Cæsar ad Dole bellum pugnavit*“ (oder wie Guest, *Athenaeum*, 1863, 2, p. 243 genauer citirt: *dum ille pugnet apud Dolo bellum . . .*).

Auf solche alte Traditionen hat man in früherer Zeit viel gegeben; man thut es jetzt nicht mehr in gleicher Weise. Für die Bestimmung der Oertlichkeiten, bei denen Cäsar in Gallien selbst Krieg geführt hat, pflegen in der Regel Localsagen irreleitende oder widersprechende Auskunft zu geben und haben in Folge dessen bis auf den heutigen Tag hartnäckige Streitigkeiten herbeigeführt. Auch in diesem Falle lassen sich dem Zeugnisse des Nennius oder Ninnius die Verse des Robert Wace (aus dem 12. Jahrhundert) entgegen setzen, welche sich für Cäsar's Landung auf Romney-marsh aussprechen:

*Et ès nés est mult tost entrés;  
A Romenel est arrivés,  
A Dotres vint célément.*

Jenes Zeugniß des Nennius daher und Cambden's Autorität oben ein beiseit setzend, entschied sich im vorigen Jahrhundert d'Anville für den westlichen Landungsplatz bei Hythe. Sein Aufsatz befindet sich in den *Mémoires de l'Académie des inscriptions et belles-lettres*, XXIII, vom Jahre 1761 und ist im Auszuge in der *Notice de la Gaule* unter *Itius portus* wiederholt worden. Den Hauptbeweis für jene seine Ansicht giebt er in folgenden Worten: *Je vois une circonstance dans le second trajet dont il doit résulter que César a tourné vers la gauche et du côté de Hyth plutôt que vers la droite et du côté de Walmercastle. C'est qu'ayant reconnu au point du jour qu'il laissait la terre à sa gauche il lui a fallu naviguer en revirant de bord depuis ce temps jusqu'à midi, secondé du courant, et son monde, Soldats ainsi que Matelots se servant de la rame avec vigueur, pour arriver au lieu du débarquement. Comme la reconnaissance de la côte, en gisant sur la gauche ne peut tomber que sur l'île de Thanet, puisqu'au-delà du promontoire appelé North-Foreland, il n'eût pas été possible de voir la terre qu'en s'engageant dans l'embouchure de la Tamise: la côte de Thanet est trop voisine de Walmercastle pour croire qu'une navigation forcée depuis le point du jour jusqu'à midi et que le courant favorisait n'ait valu qu'environ huit milles ou moins de trois lieues françaises. Ce n'est donc pas du côté de Walmercastle, ou sur la droite, que César a dirigé sa route en rangeant la côte, pour faire sa descente sur un rivage plat et découvert; c'est plutôt sur la gauche et du côté de Hyth. Nous trouverons ainsi que depuis le matin jusqu'à midi, dans la saison d'été qui précède l'équinoxe, la navigation aura valu environ*

*vingt-cinq milles romains, ou six à sept lieues marines de vingt au degré, ce qu'on ne doit pas trouver excessif.*

Aus dem Umstande, daß die Britannier bei Cäsar's Ankunft sich von der Küste entfernten und sich in die höher gelegenen Orte versteckten, zieht d'Anville noch einen anderen Beweis zu Gunsten Hythe's. Diese höher gelegenen Orte, sagt er, herrschen in der That oberhalb Hythe's und bilden eine Kette, deren Ende das Meer bei Folkstone erreicht. Dagegen macht de Saulcy, *Campagnes de César*, p. 204, mit Recht den Einwand, daß die Ausdrücke in Cäsar's Bericht keinesweges die unmittelbare Nähe der Anhöhen, welche den Britanniern als Zuflucht dienten, bei dem Landungsplatze aussprechen; im Gegentheil erzähle Cäsar, daß er, um die versteckten Feinde zu finden, erst die Gefangenen habe fragen, und daß er, um sie zu treffen, 12 römische Meilen habe marschiren müssen. Auch fügt de Saulcy die treffende Bemerkung hinzu, daß es von Cäsar durchaus nicht geschickt gewesen wäre, unter Anhöhen zu landen, hinter denen die Feinde sich hätten verstecken, und von wo sie plötzliche und gar nicht vorauszusehende Handstreichs gegen sein Lager hätten unternehmen können.

Auch der Hauptgrund d'Anville's erweist sich, bei näherer Ueberlegung, nicht als stichhaltig. War Cäsar der Insel Thanet gegenüber angelangt, namentlich so, daß es ihm scheinen konnte, als habe er Britannien ganz hinter sich zurückgelassen, so konnten in etwa 8 Stunden seine Leute unter beständigem Rudern unmöglich bis Hythe gelangen; auch wenn sie die Strömung für sich hatten. Man vergleiche nur die Schnelligkeit oder vielmehr Langsamkeit, welche Cäsar's Flotte bei diesen Fahrten an den Tag legte, und man wird es, unter Annahme der obigen Umstände, mit de Saulcy gerade für wahrscheinlicher halten, daß er auf Deal zu gegangen ist.

Nur auf eine einzelne Thatsache aus der zweiten Expedition gestützt, wie Airy mit Recht ihm vorwirft, und zwar auf dieselbe, wie d'Anville, sucht Rennell in der *Archaeologia*, XXI, 1827, S. 501 fig. zu beweisen, daß Cäsar bei Deal gelandet sein müsse. „Diese Thatsache — ich citire seine eigenen Worte — ist folgende: Es wird gesagt, daß die Römer bei Tagesanbruch (am Morgen, nachdem sie Gallien verlassen hatten) Britannien zu linken Hand sahen. Nun ist, sollte ich meinen, links mit Beziehung zu der allgemeinen Richtung ihres Curses von Gallien nach ihrem früheren Landungsplatz in Britannien gesagt; und in diesem Falle dürfte das fragliche Land kein anderes als die östliche Seite Britanniens (d. h. Kents) gewesen sein; — — und folglich muß Cäsar in dieser Zeit auf der östlichen Seite Britanniens gewesen sein.“

Durch die Anführung dieser einzelnen Thatsache ist in der That nicht viel gewonnen. Auch d'Anville und Lewin führen die Flotte Cäsar's bei der zweiten Ueberfahrt so, daß sie Britannien und zwar die östliche Seite desselben links zu liegen hat und bringen sie sodann gleichwohl nach Hythe oder Romney-marsh.

In ein ganz neues Stadium war, schon vor der Zeit, in welcher d'Anville schrieb, die Untersuchung eingetreten, als Halley die Angaben Cäsar's über den Wechsel der Strömung im Kanal zu der Ermittlung seines Landungsplatzes zu verwenden anfang. Er sagt, wie Lewin angiebt, im dritten Bande der *Philosophical Transactions* S. 440: „Was den Platz anbetrifft, so können die von Cäsar beschriebenen Höhen und Felsen keine anderen als die von Dover sein und werden auch von Allen dafür angesehen. Es bleibt nur übrig zu betrachten, ob die Landung von dem Platze aus, an dem er vor Anker lag, nach dem Norden oder nach dem Süden zu gemacht wurde. Die Thatsachen, nach denen dies bestimmt werden muß, sind: 1) daß die Landung vier Tage vor dem Vollmond stattfand; 2) daß an diesem Tage, um 3 Uhr Nachmittags, die Fluth sich in derselben Richtung bewegte, in welcher er segelte; 3) daß ein im SO. stehender Mond Hochwasser an dieser ganzen Küste bewirkt, wobei die Fluth vom Süden kommt (*that a S. by E. moon makes high water on all that coast, the flood coming from the southward*). Daraus wird folgen, daß an diesem Tage Hochwasser ungefähr um 8 Uhr Morgens war, und folglich Ebbe um 2; mithin war um 3 Uhr die Fluthströmung in Gang gekommen (*therefore, by three the tide of flood was well made up*), und es ist klar daß mit dieser Cäsar abging; und da die Strömung nach Norden gerichtet war, so zeigt dieser Umstand, daß das offene flache Ufer, wo er landete, nördlich von den Klippen war und in den *downs* (d. h. bei Deal) sein muß (*and the flood setting to the northward, shows that the open plain shore where he landed was to the northward of the cliffs and must be in the downs*); und dies halte ich für so gut als einen mathematischen Beweis (*and this I take to be little less than demonstration*“.

Dieser Darstellung des großen Astronomen konnte mit einigem Grund von Lewin, S. 49, der Vorwurf gemacht werden, einzig und allein die allgemeinen Phänomene und Zeitperioden der Fluth und Ebbe im offenen Ocean in's Auge zu fassen, ohne die beträchtlichen Modificationen derselben in eng von Ländern eingeschlossenen Meerestheilen zu berücksichtigen. „Halley, so sagt Lewin a. a. O., hat im Ganzen Recht in der Angabe der Zeit des Hochwassers und der Ebbe an dem erwähnten Tage; aber er verfällt in einen Irrthum, wenn er daraus schließt, daß der Strom um 3 Uhr Nachmittags in seiner vollen

Richtung nach dem Norden war. Die Theorie, daß die Fluth, wenn sie steigt, nach Norden geht, und daß sie beim Ebben nach Süden zurückkehrt, mag im Allgemeinen richtig sein; aber der Mißgriff wurde von dem Astronomen dadurch gemacht, daß er nicht Rücksicht nahm auf die Störungen, die durch die Hemmnisse hervorgebracht werden, welche die Fluth erfährt, wenn sie ihren Weg durch enge Kanäle und zwischen Inseln erzwingt.“ Dieser letzte Vorwurf ist ungerecht, wie Jeder eingestehen wird, der eine andere Abhandlung Halley's in *Philosophical Transactions*, XIX, über die Fluthen einsieht. Sonst ist es allerdings der neueren Zeit vorbehalten gewesen, die Verhältnisse der Fluth und Ebbe im Kanal und die dadurch bedingten Störungswechsel, so wie ihr periodisches Eintreten, auf das genaueste festzustellen. Die große Menge der Schiffe, welche von England aus zu jeder Jahres- und Tageszeit den Kanal bedecken, hat die genaue Kenntniß der in jedem Augenblick in demselben herrschenden Strömungen zu einem unabweislichen Bedürfnis und zum Gegenstand der Fürsorge einer erleuchteten Regierung gemacht; die Admiralität hat daher seit etwa 20 Jahren die umfassendsten Untersuchungen darüber führen lassen; es sind in den letzten Jahren regelmäßig Tafeln herausgegeben worden, welche für jeden Tag im Voraus Fluth und Ebbe angeben, woraus denn der Umschlag der Strömung sich leicht abnehmen läßt. Das Hauptverdienst bei diesen Ermittlungen gebührt dem ehemaligen Capitän, jetzigen Admiral Beechey, welcher, von seiner Behörde damit beauftragt, eine geraume Zeit an verschiedenen Punkten der Meerenge planmäßig fortgesetzte Beobachtungen angestellt hat; die allgemeinen Resultate seiner Forschungen findet man in *Philosophical Transactions*, namentlich 1861 p. 703 flg. niedergelegt.

Aber diese in großen Zügen mitgetheilten Ergebnisse genügen noch keinesweges, wo es sich um specielle Fälle und Fragen handelt; und als der jetzige *astronomer-royal* Airy daher die Untersuchung über Cäsar's Ueberfahrt vornahm, hielt er es für nöthig, den Admiral um eine für bestimmte Oertlichkeiten und für gewisse Mondverhältnisse gültige genaue Auskunft anzugehen. Diese Antwort des kompetentesten aller Sachkenner gebe ich in wortgetreuer Uebersetzung aus Airy's Abhandlung in *Archaeologia*, XXXIV, 1852, S. 239 hier wieder; man findet sie auch bei Creuly, *Carte de la Gaule*, p. 57; sie ist von nun an und wird immer die Grundlage bei der Forschung über Cäsar's Landung bleiben. Es könnte vielleicht einer oder der andere meiner Leser vorläufig noch in einigen Punkten die nöthige Deutlichkeit vermessen, da der Admiral an einen in diese Sachverhältnisse so eingeweihten Mann, wie der Astronom Airy ist, seine Angaben richtet; aber ich habe hier Bedenken getragen, meine eigene Darstellung in

eine so authentische Feststellung einzumischen, es vorziehend, durch die folgenden gleichfalls authentischen Auseinandersetzungen der ersten Fachgelehrten das, was zuerst nicht völlig klar sein sollte, erläutern zu lassen.

„Bei Voll- und Neumond, schreibt Beechey, geht der Strom Dover gegenüber und  $1\frac{1}{2}$  englische Meilen von der Küste nach Westen ungefähr um 3 Uhr 10 Minuten, und es scheint kein großer Unterschied zu sein in diesem Theil des Kanals zwischen der Aenderung der Strömung an der Küste und in der Mitte desselben. Dicht am Ufer Hastings gegenüber wendet sich der Strom um 11 Uhr gegen Westen; aber die Wendung findet um so später statt, je größer die Entfernung vom Ufer ist und in einer Entfernung von 5 englischen Meilen wendet sich der Strom um 1 Uhr nach Westen. Winde haben großen Einfluß auf die Zeit der Aenderung der Strömung. Der Strom fließt ungefähr  $6\frac{1}{2}$  Stunde nach Westen, worauf Stillstand in der Bewegung der Meeresfluth (*slackwater, mer étale*) auf ungefähr eine Viertelstunde eintritt.“

Nach Anführung dieser Angaben stellt Airy fest, daß die Linie der Küste, obgleich Dungenefs jährlich etwa um 7 Fufs vorspringt und die Kalkfelsen von Beachy Head und Dover jährlich einige Fufs einbüßen, auch im Verlauf von zwei Jahrtausenden sich nicht so wesentlich geändert haben könne, um eine Aenderung in den Strömungsverhältnissen hervorgebracht zu haben

Airy fährt sodann folgendermaßen fort: „Am vierten Tage nach der Landung war Vollmond mit einer Springfluth. Diese Nachricht enthält zwei Quellen der Ungewißheit. Zuerst, was uns für den vierten Tag gegeben wird, kann, nach der römischen Weise zu rechnen, der dritte Tag sein. Zweitens, die große Fluth findet anderthalb Tage nach dem Vollmond statt: wenn Cäsar gute Kalender in seinem Heere hatte, war der von ihm angegebene Tag sicherlich Vollmond; sonst, da es nicht möglich ist, über das Eintreten des Vollmonds zu urtheilen, sei es wegen der schwachen Aenderung seines scheinbaren Durchmessers, welcher nur um  $\frac{1}{106}$  am Tage vorher und am Tage nachher abweicht, sei es wegen der Aufgangszeit des Mondes, welche durch die Breite des Gestirns bis um einen Tag seines Alters beeinträchtigt werden kann (*or from the time of moon-rising which is affected by the moon's latitude to the extent of one day of moon's age*), ist es wahrscheinlicher, daß der fragliche Tag derjenige der Springfluth gewesen ist. Folglich hat der Tag der Landung Cäsar's der zweite, der dritte oder der vierte vor Vollmond gewesen sein können; ich werde den dritten annehmen. An diesem Tage werden“ — weil nämlich,

wie bekannt, die Fluth und alle Strömungswechsel jeden Tag um 50 Minuten später eintreten als am vorigen — „die Stromwechsel um  $2\frac{1}{2}$  Stunde vor den für Vollmond angegebenen Zeiten stattfinden. Aus der Beobachtung des Admirals Beechey und der oben für den dritten Tag vor Vollmond gegebenen Correction folgt, dafs an dem Landungstage der Strom in einer Entfernung von  $1\frac{1}{2}$  englischen Meilen von Dover gegen 1 Uhr (genauer 12 Uhr 40 Minuten) Nachmittags nach Westen umschlug, und um 3 Uhr mußte er in dieser Richtung mit aller seiner Stärke fliefsen. Dafs also Cäsar zuerst versucht haben sollte, bei Dover zu landen und nachher auf Walmer oder Deal zu gefahren sein sollte, wie manche Schriftsteller angenommen haben, ist vollständig unmöglich. Eine Fahrt von 8 Meilen (von Dover aus) nach Westen würde ihn nach Folkstone gebracht haben, wo die Schwierigkeit beinahe eben so grofs wie bei Dover gewesen sein würde, und wo nichts der Art wie ein *planum et apertum littus* ist. Denkt man sich dagegen, dafs Cäsar zuerst in der Nähe von Folkstone angelangt ist, so würde die Strömung (um 3 Uhr), welche seit Mittag nach Westen zu fliefsen angefangen hatte, ihn zu der flachen Bucht von Romney-marsh gebracht haben. Diese Bucht ist sehr günstig zur Landung“.

Gleichwohl nimmt Airy, wie man bisher vermuthen sollte, die Landung nicht an dieser Stelle an. Da er nämlich Cäsar von der Sommemündung abgehen läfst, so setzt er voraus, dafs derselbe, wenn anders er gegenüber Folkstone vor Anker gelegen haben sollte, vor Romney-marsh schon vorbei gekommen sein müßte; und, sagt er, diese Annahme trifft auf die Schwierigkeit, dafs Cäsar alsdann, bei seiner Fahrt von der Somme an dem guten Landungsplatz vorübergegangen wäre, um den schlechten zu versuchen, ein Versehen, welches man ihm nicht zuschreiben dürfe. Wenn er dagegen bei St. Leonhards erschien, so würde eine Fahrt von 8 englischen Meilen ihn nach der Bai von Pevensey gebracht haben, welche vollkommen der Beschreibung entspricht und in späterer Zeit durch die Landung Wilhelms des Eroberers so berühmt geworden ist.

Bei der zweiten Fahrt findet (merkwürdiger Weise) Airy nicht viele Vorfälle erzählt, welche das Urtheil leiten könnten. Nur zieht er aus der Erzählung wiederum die Folgerung, dafs Cäsar bei Deal nicht gelandet sein könne. „Wäre Cäsar“, so sagt er etwa, „im Begriff nach Deal zu segeln, durch die Fluth nach Nordosten getrieben worden, so hätte er auf die Goodwin Sands geworfen werden müssen, und bei einer so zahlreichen Flotte würde es unmöglich gewesen sein, bedeutenden Verlust durch Schiffbruch zu vermeiden. Es scheint jedoch aus Cäsar's Erzählung nicht hervorzugehen, dafs auch nur ein

einziges Schiff in Gefahr war. Wenn er übrigens auf Pevensey zu segelte, konnte er sehr weit fortgetrieben werden, ohne die geringste Gefahr zu laufen“.

Der General Creuly, welcher in einem in *Revue archéologique* 1863 abgedruckten Aufsatz auch Cäsar's Ueberfahrten bespricht und zwar nicht in den Folgerungen, aber doch in den Vordersätzen derselben sich durchaus an Airy anschließt, hat die Gründe des Letzteren gegen Deal noch durch einen anderen vermehrt, welcher jedoch nicht eben sehr glücklich gewählt zu sein scheint. Er behauptet, daß die achtzehn Schiffe, welche beim ersten Feldzug nachträglich kamen, wenn sie in der Richtung von Witsand (oder Ambleteuse) auf Deal diesem Orte sich so weit hätten nähern wollen, um vom Lager aus gesehen zu werden, durch die Goodwins gefahren sein müßten, was sie ohne Gefahr des Schiffbruchs nicht hätten thun können. Man wird weiter unten sehen, wie wenig gerechtfertigt diese Voraussetzung ist.

Seinerseits aber hat Airy, um seine Ansicht zu stützen, zu den oben entwickelten Gründen noch einige weitere hinzugefügt. Cäsar berichtet, daß er Getreide aus dem flachen Lande in's Lager habe schaffen lassen, ja, Strabo sagt geradezu, daß er seinen Lebensunterhalt gänzlich aus den Feldern der Britannier gezogen habe. Daraus geht hervor, daß in der Nähe des Landungsplatzes Cäsar's Kornfelder, wie aus dem Folgenden, daß auch Wälder dort vorhanden gewesen sein müssen. Nun giebt Airy an, daß solche Kornfelder und Wälder wohl bei Pevensey und Hythe, nicht aber bei Deal hätten sein können; bei dem letzteren Ort würde Cäsar einige Meilen ringsherum kahle Kalkebenen (*bare chalk-downs*) gehabt haben, auf denen in jenen Tagen wahrscheinlich weder ein Baum noch ein gepflügte Feld war.

Ferner müssen 12 römische Meilen vom Landungsplatz die Britannier eine Stellung haben einnehmen können (V, 9), welche ihnen theils durch den dort befindlichen Fluß, theils dadurch, daß sie nicht umgangen und nur in der Front angegriffen werden konnten, Sicherheit gewährte. Von Deal aus konnte Cäsar zwar nach einem Marsch von 12 römischen Meilen das Marschland des Stour erreichen; aber hier hätte er, meint Airy, links gegen Canterbury sich wendend, die Stellung der Britannier leicht umgehen können; von Hythe aus traf er gleichfalls in einer Entfernung von 12 römischen Meilen den Stour bei Wye oder Ashford; aber hier sei der Fluß zu unbedeutend, um ein ernstliches Hinderniß zu bieten; und nur von der Bucht von Pevensey trafe ein Marsch von dem bei Hooe oder Herstmonceaux vorausgesetzten Lager nach 12 römischen Meilen Weges eine starke Stellung am river Rother bei Robertsbridge; das Terrain bis dahin bestehe aus Lehmboden und Waldung; und wahrscheinlich habe, eben

wegen dieser Beschaffenheit desselben, nur eine einzige Strafsse, nämlich die jetzt gebräuchliche, auch in Cäsar's Zeit nach jenem Punkt und darüber hinaus geführt; bei Burgwood endlich möchte sodann die V, 9 erwähnte feste Stellung im Walde gelegen haben.

Auch die Worte *cujus fines a maritimis civitatibus flumen dividit quod appellatur Tamesis, a mari circiter milia passuum LXXX*, scheinen Airy (und mit ihm dem General Creuly) auf einen Landungsplatz an der südlichen Küste hinzudeuten. Von Deal aus marschirend, meinen sie, hätte Cäsar das Land des Cassivellaunus schwerlich als 80 römische Meilen von der Küste gelegen und durch die Themse von den Seestaaten getrennt bezeichnen können, während diese Beschreibung natürlich sei, unter der Voraussetzung seiner Landung bei Pevensey (oder Hythe). Auch seien von hier bis zu einem Punkt etwas westlich von London gerade 80 römische Meilen. Endlich soll auch ein noch weiterhin gebrauchter Ausdruck *ad flumen Tamesin — exercitum duxit* dieselbe Ansicht bestätigen, den, wie Airy meint, Cäsar von einem Marsche von Deal aus, der ungefähr parallel mit der Themse gemacht sein würde, kaum gebraucht haben dürfte.

Durch diese Abhandlung, selbst wenn von ihren schließlichen Ergebnissen nicht ein einziger Punkt sollte bestehen bleiben, hat Airy, auch abgesehen von der Andeutung wichtiger Momente, welche bei der Untersuchung in Betracht kommen, sich das jedenfalls bleibende Verdienst erworben, das physikalische Gesetz herbeigeschafft und unumstößlich festgestellt zu haben, welches von jetzt ab der Entscheidung dieser Frage zu Grunde gelegt werden muß. Dafs er aus den ganz richtigen Prämissen nicht die zutreffenden Schlüsse gezogen hat, kommt zum Theil, weil er bei der Folgerung sich auf das ihm wohl einigermaßen fremde Gebiet der philologischen Interpretation hat begeben müssen, und sodann, weil er unbegreiflicher Weise einige Angaben dabei außer Acht gelassen hat, welche nun mit der von ihm angenommenen Ansicht durchaus nicht in Uebereinstimmung gebracht werden können. Daher hat Lewin eben keine grofse Mühe gehabt, seine Hypothese von einer Landung Cäsar's in der Bucht von Pevensey zu widerlegen. Dieser Platz ist nicht 30, sondern 60 römische Meilen von der Mündung der Somme, und von dem nächsten Punkt des Continents mehr als 40 römische Meilen entfernt, eine Strecke, welche Cäsar bei der Rückkehr von der zweiten Expedition in 8 Stunden (V, 23) ohne Wind, durch Rudern, mit überfüllten Schiffen schwerlich zurücklegen konnte. Es ist ferner ganz undenkbar, dafs die Britannier, um die Ankunft Cäsar's zu erwarten, sich gerade auf den Höhen von Hastings hätten sammeln sollen, was offenbar voraussetzen würde, dafs der sonst so verschwegene römische Feldherr, der erst

an der Küste seine Schiffscapitäne instruiert, seine Landung auf Pevensey, die er selbst wohl noch nicht vorausgesehen haben konnte, schon in Gallien allgemein bekannt gemacht haben müßte. Ferner war die ganze Gegend, auch östlich von Robertsbridge, damals mit dem dichten Walde von Anderida (Andred) bedeckt, und es ist nicht sehr wahrscheinlich, daß Cäsar mitten in einer Waldgegend an's Land gegangen sein sollte. Außerdem würde die Landung, wenn ihr Ort Pevensey war, in Sussex, im Lande der Regni stattgefunden haben; und alsdann dürfte, wie Cäsar V, 22 erzählt, Cassivellaunus nicht allein den vier Königen von Kent, sondern auch den Fürsten jenes Volksstamms den Auftrag ertheilt haben, das Lager der Römer, in Abwesenheit ihres Hauptheeres anzugreifen. Endlich ist es vollständig unmöglich, daß Cäsar bei einer Fahrt von der Somme nach Pevensey, wie er es bei der zweiten Ueberfahrt erwähnt, Britannien zur linken Hand zurückgelassen haben könnte, da eine einzelne Strömung ein Schiff nur 18 römische Meilen fortzutreiben im Stande ist; und wäre er von einem anderen Hafen abgegangen, so würde er, bis zu einem solchen Punkte gekommen, wo er Britannien links und hinter sich hatte, durch ein Rudern von 8 Stunden unmöglich bis Pevensey haben gelangen können.

Gegen diese Einwürfe Lewin's hat Airy im *Athenaeum* vom 10. September 1859 eine Vertheidigung unternommen. Aber durch diese Antwort hat er, wo möglich, den Stand seiner Sache nur schlimmer gemacht. Um zu erklären, daß Cäsar in 8 Stunden wohl die Strecke von Pevensey nach der Sommemündung habe zurücklegen können (in seinem Hauptaufsatz hatte er 10 Stunden bei einem günstigen Winde gerade für die richtige Zeit dieser Fahrt angesehen), setzt er voraus, daß Cäsar's Ruderschiffe durch einen tüchtigen Nordwestwind unterstützt gewesen sein könnten, *tranquillitas* auf das wellenlose Meer deutend; und natürlich kann ihn Lewin darauf fragen, ob er denn *summa tranquillitas* durch „a stiff northwest wind“ übersetzen wolle. Der Astronom findet weiter die Felsen bei Hastings günstiger für die Britannier, weil sie von hier (nicht aber bei Dover) mit ihren Wurfspießsen hätten ein Ziel treffen können; und Lewin erwiedert, daß Cäsar vom Zielen und Treffen gar nichts sagt. Airy geräth ferner in einen Widerspruch, wenn er den Andred-Wald von bewohnten Stellen unterbrochen sein läßt, andererseits aber die Bevölkerung von Sussex für zu dünn hält, als daß sie bei einem Angriff auf Cäsar's Lager in Betracht kommen konnte. Endlich will er die Worte *a sinistra Britanniam relictam conspexit* nicht auf die Lage der Schiffe zur Küste, — er muß nach seiner Ansicht natürlich leugnen, daß Cäsar die Meerenge von Dover passirt hat — sondern auf die Richtung

der Strömung zu der Küste beziehen, oder mit anderen Worten, Cäsar soll bemerkt haben, daß Britannien zur linken Hand der Strömung lag, mit welcher er forttrieb. Aber diese Annahme kehrt Cäsar's Darstellung geradezu um; denn im Gegentheil wurde er nach seiner Erzählung die Strömung erst alsdann gewahr, als er bemerkte, daß er Britannien zur linken Hand hinter sich zurückgelassen hatte. Ueber die größere oder geringere Festigkeit einer Stellung bei Robertsbridge am Rother oder an dem Stour bei Wye vermag ich aus den Angaben Beider durchaus nichts Zuverlässiges beizubringen, — so sehr widersprechen dieselben einander hierüber und über die Bedeutsamkeit oder Unbedeutendheit jener beiden Flüsse. Aber ich möchte, nach Lewin's Bemerkung, noch darauf aufmerksam machen, daß sogar in seiner Berechnung der Strömungen aus Beechey's Angabe der Astronom sich vollständig geirrt haben muß. Denn wenn bei Hastings dicht am Ufer, wo Cäsar vermuthlich gefahren sein würde, der Strom am Vollmondstage um 11 Uhr Vormittags sich nach Westen wendet, muß er drei Tage vorher (und um so früher sogar, wenn man vier Tage annimmt) um 8 Uhr 30 Minuten nach Westen zu fließen angefangen haben und um 3 Uhr nach Osten umgeschlagen sein, so daß Cäsar, unter Airy's Voraussetzungen, um diese Zeit nicht von Hastings nach Pevensey, sondern in der entgegengesetzten Richtung, also nach Osten gefahren sein müßte: eine ganz unbestreitbare Thatsache, welche auf Lewin's Anfrage der Capitän Fennings in Hastings nach eigener Beobachtung wörtlich so bestätigt.

In der größten Ausführlichkeit und mit anscheinend angestrengten Bemühungen, ein richtiges Resultat zu ermitteln, war schon in der ersten Auflage seines Buchs 1859 Lewin für den westlichen Landungsplatz, aber auf Romney-marsh, aufgetreten; in der zweiten, mit vielen Zusätzen vermehrten Auflage seines Werks, 1862, hat er, trotz der ihm gemachten Einwendungen, bei derselben Ansicht beharren zu müssen geglaubt. Er macht zuerst darauf aufmerksam, daß Cäsar an der britischen Küste, in der Gegend von Dover, angelangt, wohl die Niederung hinter Hythe, nicht aber die Flachküste von Deal hätte bemerken können, und bezweifelt, daß Volusenus die letztere in seine Recognoscirung mit eingeschlossen habe. Dies ist freilich eine durch nichts begründete Vermuthung: welches auch der Landungsplatz sein mochte, nach den Worten Cäsar's IV, 23, theilte dieser seinen Officieren mit, was er von Volusenus erfahren hatte; für die Fall also, daß er nach Norden fuhr, gab er ihnen gerade die Auskunft, welche er selbst von diesem über die Küste dort erfahren hatte. Lewin legt sodann Gewicht darauf, daß, wie die Knochenhaufen in der Kirche von Hythe beweisen sollen, gerade diese Küste von Romney-marsh

für Landungen äußerst günstig und in früherer Zeit häufig zu denselben angewendet worden sei. „Aber“, fährt er fort, „wir brauchen über die Sache nicht theoretische Vermuthungen aufzustellen; Cäsar selbst erwähnt beiläufig einen Umstand, welcher entscheidend ist. Da der römische Feldherr bei seinem ersten Einfall mit der Fluthströmung segelte, und da er ferner angiebt, zu welcher Zeit und an welchem Tage vor Vollmond, so läßt sich daraus mit aller Gewißheit entwickeln, nach welcher Richtung er gehen mußte. Denn die Richtung der Strömungen ist eben so regelmäsig, wie das Eintreten der Fluth und der Ebbe, wengleich gelegentlichen Störungen durch die Wirkung des Windes und den Zustand der Atmosphäre unterworfen; diese Abweichungen gehen übrigens selten, wenn jemals, über eine Stunde hinaus, sei es in der Zeit des Hoch- oder Tiefwassers, oder sei es in dem Umschlagen des Stromes. Um die Strömung in der Nähe von Dover aufzufinden, hat man nur die Zeit des Hochwassers dort zu ermitteln; vier Stunden nach demselben fängt der Strom an, nach Westen zu fließen und hält so 7 Stunden an; dann fängt er an, sich nach Osten zu richten und dauert in dieser Richtung 5 Stunden lang fort. Im Jahre 55 v. Chr. G. fiel der Vollmond auf den 31. August Morgens 3 Uhr <sup>1)</sup>. Wende ich mich zu den Fluth tafeln, welche auf Veranstaltung der Admiralität berechnet und herausgegeben worden sind (*Potter's Tide Tables for 1859*), so finde ich, dafs 1859 der August-Vollmond auf den 13ten dieses Monats fällt. Was den Mond (und also auch die Verhältnisse der Fluth und der Ebbe) anbetriift, sind der 31. August 55 v. Chr. und der 13. August 1859 entsprechende Tage. Um also die Zeit des Hochwassers bei Dover am 27. August 55 (dem Tage von Cäsar's Ankunft in Britannien, welche auf den vierten Tag vor Vollmond fiel) zu finden, braucht man nur nach der Zeit des Hochwassers am 9. August 1859 nachzusehen. Hochwasser bei Dover ist nach den Tafeln am 9. August 1859 um 7 Uhr 31 Minuten Vormittags eingetreten; um dieselbe Zeit also auch am 27. August 55 v. Chr. Vier Stunden nach Hochwasser richtet sich der Strom nach Westen und hält so 7 Stunden an; folglich fing am 27. August 55 v. Chr. die Strömung um 11 Uhr 31 Minuten Vormittags an, sich nach Westen zu richten, und blieb in dieser Richtung bis 6 Uhr 31 Minuten Abends. Um 3 Uhr Nachmittags flofs demnach der Strom nach Westen in seiner gröfsten Schnelligkeit, und da Cäsar um 3 Uhr in derselben Richtung mit der Strömung fuhr, muß er westwärts nach

<sup>1)</sup> Abweichend hiervon wird bei Wex zu Tac. Agricola p. 181 das Eintreten des Vollmonds für den 9. und 10. September des Jahres 55 angegeben. Auch wenn diese Angabe richtig sein sollte, würde durch das veränderte Datum in den Tageszeiten der Strömungen keine Aenderung herbeigeführt werden.

Romney-marsh abgegangen sein und konnte in keiner Weise seinen Curs nach Deal genommen haben.“ — Romney-marsh, in alter Zeit Romanel geschrieben, soll, wie Lewin anführt, von den Römern diesen seinen Namen erhalten haben. Dies kann allerdings der Fall sein; aber darum braucht Cäsar dort nicht gelandet zu sein; eher vielleicht ist es deshalb geschehen, weil erst die Römer durch Anlegung des Rhee Walls (*rivi vallum*) den Marsch vor der Ueberschwemmung durch das Meer gesichert haben.

Lewin ist auch geneigt, in dem Ortsnamen Limne (oder Limpne) eine Ableitung aus  $\lambda\mu\acute{\nu}\nu$  zu sehen. Damit stimmt jedoch wenig, dafs der alte Name Lemanis geheifsen hat. Er hält dafür, dafs an diesem Orte der älteste Hafen in dieser Gegend gewesen ist und dafs, als der Marschboden mehr und mehr dem Meere abgewonnen wurde, der Hafen zuerst nach West-Hythe und zuletzt bei weiterem Zurücktreten des Meeres nach Hythe vorgerückt sei. Westlich von der Bucht bei Limne nun, auf dem bereits aus dem Meere hervorgetretenen Marschlande, dessen Rand, wie er glaubt, mit Rollsteinen bedeckt gewesen sein wird, soll nach Lewin Cäsar gelandet sein. Er hätte zu diesem Zweck in die Bucht, welche sich ehemals vor Hythe vorbei bis Limne hin erstreckt hat, eingefahren sein müssen, durch einen Canal oder eine Einfahrt (*inlet*), welche sich in dem oben S. 99 beschriebenen Steinsaum (*shingle-spit*), der jetzt ununterbrochen den ganzen Romney-marsh begrenzt, befunden haben mufs. Aber von einer solchen Einfahrt in eine fast ganz umgrenzte Bucht ist von Cäsar nicht eine Andeutung zu finden, im Gegentheil mufs jeder aus seinen Worten herauslesen, dafs er an eine ganz unbehinderte Küste herangefahren ist. Für seine Ansicht findet Lewin auch darin eine Bestätigung, dafs nach alten Karten in jener großen Bucht vor Hythe zwei Inseln gelegen haben, auf deren eine er die That des Scaevius verlegt, welche ich oben als gar nicht zu Cäsar's britischem Feldzug gehörig nachgewiesen habe; außerdem würde ein Felsen an gehörigem Ort hier nachzuweisen sein. Dafs in der Nähe Reste römischer Befestigungen aus der Zeit Cäsar's vorhanden sein sollten, will Lewin nicht gerade behaupten, möchte es aber doch glauben. Zwar die Ueberbleibsel eines römischen Lagers auf Shorncliffe weist er hier, als unmöglich von Cäsar herrührend, zurück, weil der römische Feldherr dort unter keinen Umständen gelandet sein könne, wo die Höhen unmittelbar das Meer beherrschen. Dagegen möchte er das alte Castell Stutfall auf dem Abhange, der von Limne-castle herabführt, für das feste Lager halten, welches Cäsar's Truppen und Schiffe zugleich während der zweiten Expedition sicherte: er schliesst es besonders daraus, dafs es auf dem Abhange liegt und auf der Südseite keine Umgrenzung hat, auf

der Seite nämlich, wo die an's Land gezogenen Schiffe gestanden haben müßten. Wäre dies jedoch der Fall, so würde Cäsar das zweite Mal nicht genau an derselben Stelle, wie das erste Mal, d. h. nicht auf dem steinbedeckten Marschboden im Westen der ehemaligen Bucht von Limne, sondern auf den Abhängen bei Limne gelandet sein müssen; — denn es ist klar, daß er an derselben Stelle, an welcher er ausgestiegen war, auch die Schiffe an's Land ziehen ließ; — und diese Annahme verstößt offenbar gegen die Worte der Commentarien. Ferner ist es undenkbar, daß Cäsar zur Befestigung seines Schiffslagers sich der Mauersteine bedient haben sollte; und aus solchen ist das Castell Stutfall aufgeführt. Auch ist die Voraussetzung schwerlich richtig, daß jener im Westen der Bucht von Limne angenommene Marschboden mit *shingles* begrenzt gewesen ist; die von den britischen Felsen im Westen (oder auch Osten) losgerissenen Steine konnten gar nicht in das Innere der Bucht gelangen, sondern wurden offenbar gegen den äußeren Saum von Romney-marsh geworfen. So genau auch Lewin den jetzigen Marsch zwischen Limne und Hythe beschreibt, von diesem angenommenen Steinsaum hat er nicht eine Spur aufzuweisen vermocht; war also westlich von Limne damals schon aus dem Meere hervorgetretenes Marschland, so muß es Koth und Schlamm gewesen sein und kann für eine Landung sich nicht geeignet haben. — Von diesem Platz aus soll sodann, nach Lewin, Cäsar, 12 römische Meilen vorrückend, den Stour bei Wye erreicht haben; und jenseits desselben würde in dem Challockwood die V, 9 erwähnte feste Stellung der Britannier zu suchen sein.

Denjenigen, welche meiner bisherigen Darstellung mit Aufmerksamkeit gefolgt sind, muß sogleich hier eine Schwäche des Lewin'schen Systems aufgefallen sein. Es ist nicht möglich, daß man, bei einer Landung westlich von Hythe, Cäsar zuerst bei Dover erscheinen läßt; von Dover bis dorthin sind nicht 8 römische Meilen (die kritisch berichtigten Ausgaben Cäsar's haben übrigens an der betreffenden Stelle IV, 23 *circiter milia passuum septem*), sondern mehr als 12. Der Punkt, bei welchem Cäsar eine Zeitlang vor Anker lag, muß, bei der Annahme einer Landung noch westlich von Hythe, demnach in der Nähe von Folkstone angenommen werden. Nun hat man sich aber aus dem Obigen überzeugt, daß der Umschlag der Strömung bei Hastings und bei Dover, und man wird sich ferner aus dem Folgenden überzeugen, daß der Wechsel derselben bei Folkstone und Dover durchaus nicht zu denselben Stunden stattfindet. Indem also Lewin — und zwar erst nachträglich in seinen Zusätzen — Cäsar bei Folkstone an Britannien herankommen läßt, gleichwohl aber, weil er als Ankerplatz erst Dover angegeben hatte, die Aenderungen der Strömung für den

letzteren Ort bei seiner Demonstration in Rechnung bringt, hat er seinem Beweise keinesweges eine feste und unerschütterliche Grundlage gegeben, sondern in demselben eine sehr angreifbare Stelle zurückgelassen.

Zwar nicht gerade mit diesem, aber mit anderen sehr erheblichen Einwänden ist Cardwell im dritten Bande der *Archaeologia Cantiana* der Darstellung Lewin's entgegengetreten: seinen Aufsatz hat in der zweiten Auflage seines Buches Lewin, zum Behuf einer Widerlegung desselben, vollständig abdrucken lassen. Ich übergehe, was der Eine und der Andere über den bei der ersten Ueberfahrt Cäsar's herrschenden Wind äufsern, als unzulänglich und nichts sagend; ich selbst werde weiter unten darüber eine gründliche Untersuchung anstellen. Aber Cardwell scheint darin Recht zu haben, dafs er eine Landung auf Romney-marsh in Cäsar's Zeit für unmöglich hält, weil der Marsch damals nichts als eine Meereslache gewesen sein kann. Das *Itinerarium Anton.* führt den *portus Lemanis* als einen der zu jener Zeit bei der Landung in Britannien gebräuchlichen Häfen auf. Dieser Hafen, meint Cardwell, mufs im Norden die Höhen über Limne, zu beiden Seiten Sumpfland (*swamp*) zur Umgrenzung gehabt haben. Die sehr ausführliche Geschichte und Beschreibung des Romney-marsh, welche in Erwiderung darauf Lewin giebt, ist weit entfernt, den Einwand Cardwell's zu entkräften. Er zeigt, dafs die Ausschließung des Meeres aus dem Marsch durch Kunst hat bewerkstelligt werden müssen; und wem anders als den Römern kann man eine solche Arbeit zuschreiben? besonders wenn der Name Romanel so deutlich darauf hinführt: alsdann aber hat Cäsar hier noch keinen festen Boden finden können. Er beweist ferner aus der tiefen Lage des ganzen Marsches, dafs vor der Ausschließung des Meeres das Wasser überall bis an den mehr erwähnten Hügelzug bei Limne getreten sein mufs und kein Moor zu beiden Seiten den alten Hafen hat begrenzen können; noch jetzt liegen diese Theile von Romney-marsh 7 bis 9 Fufs unter der Höhe des Meeres bei Hochwasser (*medium spring tide*), würden also zu Cäsar's Zeit, da eine Einfahrt Hythe gegenüber vorhanden war, unfehlbar zur Fluthzeit unter Wasser haben stehen müssen: wenn nun aber auch noch in römischer Zeit der *portus Lemanis* in Gebrauch war, wenn also das seinen Namen tragende Limne um so mehr in Cäsar's Zeit am Meere lag und auch, wenn man die Ableitung der Benennung von  $\lambda\mu\eta\nu$  ganz fallen läfst, als ehemaliger Hafenort anerkannt werden mufs, so hat gerade Lewin selber durch diesen Beweis die Möglichkeit des Vorhandenseins eines *litus planum et apertum* an dieser Küste in Cäsar's Zeit völlig hinweggeräumt.

Eine zweite gleichfalls sehr begründete Einwendung Cardwell's

ist aus der Erzählung der zweiten Ueberfahrt Cäsar's und zwar aus den Worten „*Caesar sub sinistra Britanniam relictam conspexit*“ genommen; aber unglücklicher Weise drückt der Professor sich hier so schief aus, daß er Lewin eine scheinbare Widerlegung leicht macht. Ich verschiebe auch diesen Punkt auf eine spätere Betrachtung und gehe sogleich wieder zu der Erörterung über, welche, wenn auch durch einzelne nicht zu umgehende Nebensachen stellenweis unterbrochen, bei der Lösung der ganzen Frage stets im Vordergrund stehen bleibt, nämlich zu den Folgerungen, welche aus der Kenntnifs der Meeresströmungen gezogen werden müssen.

Es trifft sich glücklicher Weise so, daß Cardwell die Erkundigungen über den Wechsel der Fluthströmungen in Folkstone eingezogen hat, dem Punkte nämlich, wo Cäsar, wenn anders er nach Hythe gegangen sein sollte, vor Anker gelegen haben muß. In Folkstone selbst ansässige Seeleute haben auf seine Anfrage ihre Auskunft dahin abgegeben, daß zwei Stunden nach Hochwasser der Strom den Canal abwärts, nach Westen, fließt, 5 Stunden in dieser Richtung anhält und nach einer Viertelstunde *slackwater* sich nach Osten wendet. In diesem Falle würde offenbar am 27. August 55, wenn das Hochwasser um 7 Uhr 31 Minuten Morgens eingetreten war, bei Folkstone die Strömung um 9 Uhr 31 Minuten den Canal hinunter zu laufen anfangen, bis 2 Uhr 31 Minuten in dieser Richtung beharrt haben und gerade von kurz vor 3 Uhr ab den Canal hinauf nach Osten zu geflossen sein.

Die Abweichung dieser Angaben von denen, welche der Admiral Beechey macht, erklärt sich einmal durch die Verschiedenheit der Punkte, auf welche sie sich beziehen, sodann aber ganz besonders durch die Verschiedenheit des Eintretens der entgegengesetzten Strömungen dicht an der Küste und in der Mitte des Kanals. Obgleich der Admiral diese eigenthümliche Erscheinung nicht vergessen hatte anzugeben, so verdankt man es doch erst Cardwell, auf die ganze Bedeutsamkeit derselben für die Landungsfrage hingewiesen zu haben. Auch bei Dover selbst stellt Beechey den Unterschied des Umschlags der Strömung an der Küste gegen das Eintreten derselben in weiterer Entfernung nicht in Abrede, wenn er ihn auch als unbedeutend darstellt. Da man in der That voraussetzen muß, daß Cäsar, der eine Landungsstelle suchte, dicht an der Küste entlang gefahren ist, so hat man, bei der Entscheidung über seine Fahrt auch die Küstenströmung zu Grunde zu legen. Cardwell wandte sich, um auch über die Strömungsverhältnisse in unmittelbarer Nähe von Dover Gewißheit zu bekommen, an einen höheren Marine-Officier dort, welchen er nicht nennt, den sein Amt veranlaßt, oft von dort über den Canal zu fahren, und stellte an ihn

die Frage, nach welcher Richtung ein Schiff mit dem Strome  $\frac{1}{2}$  englische Meile von der Küste um 3 Uhr Nachmittags gefahren sein müsse, an einem Tage, wo das Hochwasser um 7 Uhr 31 Minuten Morgens eingetreten war; er bekam die Antwort, daß es ohne Zweifel nach Osten gegangen sein müsse.

Diese auffallende Angabe, welche nicht nur mit dem von Lewin herausgebrachten Ergebnifs, sondern auch mit der von ihm als völlig genau betrachteten Berechnung der *Admiralty Tide Tables* in Widerspruch tritt, forderte diesen sehr natürlich zu weiteren Erkundigungen heraus. Aber hier bleibt es doch mindestens befremdend, daß dieser Gelehrte, der, wie man oben gesehen hat, den Astronomen Airy und noch-dazu auf ziemlich derbe Weise zurückwies, weil er die Strömungsverhältnisse bei Hastings und bei Dover in seiner Berechnung als völlig gleich vorausgesetzt hatte, seinerseits, um über den Umschlag des Stromes bei Folkstone Gewifsheit zu bekommen, seine Ermittlungen in Dover hat aufnehmen lassen. Für seine eigene Ansicht, da sie notwendig den Abgang Cäsar's von einem Ankerplatz vor Folkstone mit sich bringt, haben daher die neuen Angaben, welche sogleich erfolgen sollen, nicht unbedingte Beweiskraft und bedürfen alle erst der nachträglich angeführten Correction; dagegen können sie desto besser der weiteren Erörterung zu Grunde gelegt werden.

Auf Ersuchen Lewin's füllte Barton in Dover während mehrerer Monate in den Jahren 1860 und 1861 Tabellen aus, in welchen er mit dem täglichen Eintritt des Hochwassers zugleich die Dauer der beiden entgegengesetzten Strömungen notirte. Das Resultat dieser Tabellen ist: Bei Hochwasser läuft die Fluth  $\frac{1}{2}$  englische Meile von der Küste bei Dover nach Osten und fährt so fort zu fliefsen 3 bis  $3\frac{1}{2}$  Stunde, also durchschnittlich  $3\frac{1}{4}$  Stunde, dann geht sie während 5 bis 6 Stunden, also etwa  $5\frac{1}{2}$  Stunde lang, nach Westen, so daß an einem Tage, an welchem das Hochwasser um 7 Uhr 31 Minuten eingetroffen war, der nach Osten gerichtete Strom bis 10 Uhr 46 Minuten, der nach Westen laufende bis 4 Uhr 16 Minuten Nachmittags gedauert haben muß. Nach denselben Tabellen Barton's ist der kürzeste Zwischenraum, welcher zwischen dem Hochwasser und der Strömung nach Osten stattfindet, 8 Stunden 55 Minuten, der längste 9 Stunden 50 Minuten. Bei Hochwasser um 7 Uhr 31 Minuten kann daher der Strom frühestens um 4 Uhr 26 Minuten und muß spätestens um 5 Uhr 21 Minuten sich nach Osten gewendet haben.

Weitere und mit dem Obigen im Allgemeinen genau übereinstimmende Auskunft hat, gleichfalls auf Ersuchen Lewin's *Druce, resident engineer* in Dover, ertheilt. Danach läuft, bei Hochwasser um 7 Uhr 31 Minuten Morgens,  $\frac{1}{2}$  englische Meile von der Küste der Strom nach

Osten bis kurz nach 11, dann nach Westen bis gegen 5; der Strom wendet sich in der Mitte des Kanals  $1\frac{1}{2}$  Stunde später, als an der Küste; bei Folkstone treten alle Aenderungen 5 Minuten früher ein als bei Dover; und endlich sind die Strömungen im Kanal in hohem Grade durch den außerhalb des Kanals herrschenden Wind beeinflusst, mehr jedoch bei Nippfluthen (*neap tides*), als bei Springfluthen; bei den letzteren ist der Unterschied gleichwohl etwa  $\frac{1}{2}$  Stunde.

Zuletzt giebt eine Tabelle, welche Lewin der Güte Hastings Parker's (von der Admiralität) verdankt, die Zeit des Vollmonds im August und des Hochwassers bei Dover während einer Reihe von 19 Jahren an. Aus dieser Tabelle geht hervor, daß bei Vollmond im August die früheste Zeit des Hochwassers um 10 Uhr 30 Minuten (Vormittags und Abends), die späteste 11 Uhr 18 Minuten ist. Da im Jahre 55 Vollmond auf den 31. August 3 Uhr Morgens fiel, so wird die Springfluth am 30. August zwischen 10 Uhr 30 Minuten und 11 Uhr 18 Minuten Abends eingetreten sein. Danach würde am 27. August (d. h. 7 Fluthen vorher, deren jede immer 25 Minuten zeitiger, als die folgende stattfindet) die Fluth 2 Stunden 55 Minuten <sup>1)</sup> früher, als am 30sten Abends, also frühestens um 7 Uhr 35 Minuten, spätestens um 8 Uhr 23 Minuten erfolgt sein. Nimmt man nach dem Obigen an, daß die Fluth, nach Hochwasser  $3\frac{1}{4}$  Stunde nach Osten und nach einer Viertelstunde *slackwater*  $5\frac{1}{2}$  Stunde nach Westen sich bewegte (s. Barton's Angaben), so führte die Strömung nach Osten wenigstens bis 10 Uhr 50 Minuten und höchstens bis 11 Uhr 38 Minuten, und nach dem *slackwater*, gegen Westen bis 4 Uhr 35 Minuten oder höchstens bis 5 Uhr 23 Minuten. Daraus schließt denn Lewin, auch in seinen Nachträgen, und nach seiner Ueberzeugung mit der vollständigsten Gewißheit, daß Cäsar nur nach Westen hat segeln können, und daß sein Landungsplatz Romney-marsh gewesen sein müsse.

Dasselbe Resultat wie Lewin in Bezug auf den Landungsplatz, auch dieselbe Annahme der Abfahrt Cäsar's von Boulogne trägt der Capitän Becher im *Nautical Magazine* 1862 in bündiger und äußerst bestimmter Weise vor, sich dabei, wegen der Strömungswechsel, auf *Tide*

<sup>1)</sup> Ich rechne hier, mit den Admiralitätstafeln, 50 Minuten als die Zeit, um welche jeden Tag die Fluth sich verspätet; während Lewin, nach einer aus Barton's Tabellen genommenen Durchschnittszahl, oder auch aus anderen Rücksichten (s. S. 35) nur 48 Minuten rechnet. Da er außerdem für die Strömung nach Westen, welche nach der Hochfluth stattfindet, statt seiner eigenen Durchschnittszahl ( $3\frac{1}{4}$  Stunde) hier  $3\frac{1}{4}$  Stunde einrechnet, so sind seine Ziffern etwas anders als die obigen; nämlich: Hochwasser am 27sten frühestens 7 Uhr 42 Minuten, spätestens 8 Uhr 30 Minuten, Strömung nach Osten wenigstens bis 11 Uhr 12 Minuten, höchstens bis 12; Strömung nach Westen wenigstens bis 4 Uhr 57 Minuten, höchstens bis 5 Uhr 45 Minuten.

*Tables of Admiral Beechey, compartment VI p. 127 und Admiralty Tide Tables for 1862, tidal streams of the English Channel* berufend. Er folgert aus den letzteren, daß am 27. August, dem vierten Tage vor Vollmond, um 7 Uhr 31 Minuten Hochwasser in Dover und folglich um 2 Uhr Nachmittags Tiefwasser war; daß ferner  $1\frac{1}{2}$  Stunde vor Tiefwasser der Strom, welcher bisher nach Osten gegangen war, sich nach Westen drehte und in dieser Richtung während der übrigen Ebbe und noch etwa 4 Stunden von der folgenden Fluth blieb (*On the 27th of August by the tide tables, it was high water at Dover (being the 4th day before full moon) at 7h 31m a. m. and therefore low water about 2h p. m. But an hour and a half before low water, the current of ebb tide in the Street that had been running eastward was then setting westward and continued to do so with the remainder of the ebb and also some four hours of the following flood*). Der Verfasser meint damit, daß der nach Westen führende Strom bis 6 Uhr angehalten habe. Er beendet seine Beweisführung mit dem ganz entschiedenen Schluß: Demnach ist ein östlicher Hafen als Landungsplatz Cäsar's an der britischen Küste beseitigt.

Der General Creuly schließt sich in dem oben erwähnten Aufsatz den Demonstrationen Airy's in Betreff der Strömungswechsel, aber den Resultaten Lewin's hinsichtlich des Landungsplatzes an. Die Stelle, an welcher Cäsar vor Anker lag, muß nach ihm vor der East Wear Bay bei Folkstone [„Eastweir Bay zwischen Folkstone und Dover“ schreibt Lewin, „deren westliche Seite gerade 8 englische Meilen (etwas mehr als 8 römische Meilen) von der Limne gegenüberliegenden Küste entfernt ist], und der Ort, wo Cäsar an's Land gestiegen ist, um das jetzige Fort Sutherland angenommen werden.

Nach allen diesen Ermittlungen, welche den Charakter streng wissenschaftlicher Begründung tragen, sollte man doch wohl — und in dieser Weise etwa drückt sich der General Creuly aus — gezwungen sein, die Annahme einer Landung in Deal, als völlig unmöglich, aufzugeben. Sie hat gleichwohl noch in neuerer Zeit ihre Anhänger gefunden, wie de Saulcy (1860) und Guest (1863); und wenn ich selbst mich dieser Ansicht anschliesse, so geschieht es, weil ich durch den Wortlaut der Commentarien dazu genöthigt zu sein glaube. Ich ziehe es hier jedoch vor, meine eigenen Gründe selbstständig zu entwickeln; weil mir von den genannten Gelehrten gerade die wichtigsten Punkte übersehen worden zu sein scheinen; ich werde jedoch überall, wo ich es kann, und wo ich es für die Sache erspriefslich halte, die von ihnen geäußerten und beigebrachten Ansichten, Angaben und Schlüsse wortgetreu mittheilen. Ich bevorworte noch, daß, da ich in meinen früheren kurzen Aufsätzen (im *Philologus* 1858 und 1863) mich, meiner

dortigen Aufgabe gemäß, darauf beschränkt habe, ohne ein eigenes Urtheil abzugeben, die Resultate der von Göler und de Saulcy geführten Untersuchungen vorzulegen, meine jetzige Darstellung nicht unter den Verdacht fallen kann, aus einem hartnäckigen Festhalten an der einmal gefassten Meinung hervorgegangen zu sein. Es versteht sich übrigens von selbst, daß ich die bisher gemachten Ermittlungen zur Grundlage meiner Beweisführung mache; sie haben eben zu diesem Zwecke so ausführlich und in möglich authentischer Form mitgeteilt werden müssen. Auch sind diese Ermittlungen jetzt vollständig beisammen; Untersuchung und Acten können geschlossen werden: die Sache ist spruchreif; es fehlt nur das Urtheil. Wenn ich versuche, es zu fällen, und wenn ich es dabei unternehme, die bedeutendsten Autoritäten in der Astronomie und in der Nautik zu widerlegen, glaube ich dennoch nicht aus meiner Competenz herauszutreten, weil ich weiter nichts thue, als die von ihnen festgestellten Thatsachen für die genaue Interpretation der Commentarien anzuwenden und zu verwerthen.

Denn jene ganze auf den ersten Anblick so einleuchtende Darstellung Airy's und Lewin's fällt gleichwohl sogleich gänzlich zusammen durch den bloßen Hinweis auf die Worte IV, 2<sup>8</sup>: (die achtzehn Schiffe — wurden — die einen eben dahin, von wo sie ausgelaufen waren), die anderen nach der unteren Seite der Insel, welche dem Sonnenuntergang näher gelegen ist, verschlagen (*naves XVIII — ut — aliae ad inferiorem partem insulae quae est propius solis occasum deicerentur*). Damit kann nur eine andere Seite der Insel, als die, auf welcher Cäsar selbst sich befand, gemeint sein: hätte er eine Stelle auf derselben Seite weiter unterhalb bezeichnen wollen, so würde er wohl, wie sonst überall, *paulo infra ac propius solis occasum* gesagt haben. Vergleicht man diesen Ausdruck mit V, 13: *unum latus est contra Galliam. Hujus lateris alter angulus qui est ad Cantium quo fere omnes ex Gallia naves adpelluntur, ad orientem solem, inferior ad meridiem spectat*, so wird sogleich deutlich, daß *inferior pars insulae* die südliche Seite der Insel ist: folglich sagt Cäsar, indem er diesen Gegensatz macht, daß er selbst an der (stumpfen) Ostecke sich befunden habe. Den Ausdruck *inferius latus*, den man vielleicht für die Südseite erwartet, konnte Cäsar aber hier nicht gut gebrauchen, weil er jene Ostecke bei Deal, mit welcher er sie in Gegensatz treten läßt, nicht als besonderes *latus*, sondern noch zu der Gallien gegenüberliegenden Seite gehörig und eben nur als *angulus* betrachtet; sonst nennt er sie V, 8 eben auch *pars: ut eam partem insulae caperet, qua optimum esse egressum superiore aestate cognoverat*. Angulus selbst aber bedeutet keinesweges nur einen Winkel oder eine Ecke im mathema-

tischer Sinne; es heisst ausserdem noch eine kurze Strecke der Umgrenzungslinie oder -fläche zwischen zwei Winkeln oder Ecken; Livius XXI, 7: *Angulus muri erat in planiorem patentioremque, quam cetera circa, vallem vergens.*

Sodann weifs man, dafs die eben erwähnten 18 Schiffe aus dem *portus superior* wegen des widrigen Windes nicht hatten fortkommen können. Dieser kann nicht derselbe gewesen sein, der Cäsar nach Britannien hinüberbegleitete hatte; denn der Wind, welcher Cäsar nach der Insel hinüberführte (*idonea ad navigandum tempestas*, IV, 23) hätte auch sie dahin bringen müssen. Aber die Schiffe hatten Aufenthalt gehabt (*a quibus cum paulo tardius esset administratum*), und der Wind, der sie zurückhielt, kann nur derjenige gewesen sein, der in veränderter Richtung eintrat, als Cäsar an der Küste vor Anker lag (*et ventum et aestum uno tempore nactus secundum*). Hätte nun Cäsar Ostwind bekommen, so dafs er nach Hythe oder Romney-marsh hätte fahren können, so würde der Wind für die 18 Schiffe der allergünstigste zur Ueberfahrt gewesen sein; und sie würden nicht nöthig gehabt haben, vier Tage mit derselben zu warten. Mithin mufs er Westwind bekommen haben und mit einer nach Osten gerichteten Meeresströmung <sup>1)</sup> gefahren sein. Folglich hat er nur nach Deal kommen können. Diese Schlufsfolgerung stimmt genau mit dem bekannten Drehungsgesetz der Winde. Wahrscheinlich hatte Cäsar bei seiner ersten Ueberfahrt Süd- (allenfalls Südwest-) Wind gehabt; dieser aber schlägt, nach der eben angezogenen Regel, bekanntlich in Westwind um. Die 18 Schiffe haben offenbar eine Zeit benutzt, wo der Westwind nachgelassen hatte (*leni vento*), um nach Britannien hinüber zu rudern oder durch die günstige Meeresströmung sich hinüber treiben zu lassen.

Auch kommt man auf dasselbe Ergebnifs, wenn man aus den übrigen Ausdrücken Cäsar's die gehörigen Schlüsse zieht. Denn wäre der eine Theil der 18 Schiffe auf derselben Seite mit Cäsar, nur etwas weiter westlich an's Land getrieben worden, so sieht man nicht ein, warum sie unter diesen Umständen vor Cäsar's Lager vorbei nach dem Festlande zurückgekehrt sein sollten, da man eher erwartet, dafs sie alle erdenklichen Anstrengungen würden gemacht haben, während

---

<sup>1)</sup> Ich mufs meine Leser hier bitten, durch die Ausdrucksweise, zu welcher ich in Beziehung auf die Meeresströmungen beim Uebersetzen aus dem Englischen genöthigt bin, sich nicht beirren zu lassen. Die Engländer sagen *the wind blows from* —, aber *the stream runs to* —, beim Winde den Ausgangspunkt, bei den Strömungen das Ziel bezeichnend. Ich habe mich dieser Bezeichnungsweise anschliessen müssen; man mufs sich daher daran gewöhnen festzuhalten, dafs der Westwind und die Strömung nach Osten derselben Richtung folgen.

des Eintritts der günstigen Strömung zu ihm zu gelangen, wozu sie doch wesentlich nur dieselbe Richtung nach Osten einzuschlagen hatten, welche sie nach dem Continent zurückbrachte. Und hätte ferner der Sturm, vorher, sie auf der Südseite Britanniens erreicht, wo sie doch schon gewesen sein müßten, wenn sie von einem Lager Limne gegenüber hätten entdeckt werden sollen, so müßte derselbe eigenthümlicher Art gewesen sein, um die eine Hälfte der Schiffe östlich nach Gallien, die andere westlich vor Cäsar's Lager vorbei zu treiben. Nimmt man dagegen an, daß der Sturm sie traf, während sie an der Ostecke sich befanden, so konnte derselbe allerdings, wenn es — wiederum nach dem Drehungsgesetz — ein Nordwind geworden war, die einen südwestlich nach der gegen Süden gerichteten Küste, die anderen südöstlich nach Gallien zurück verschlagen. Ganz unmöglich aber scheint mir, was Lewin annimmt, daß nämlich die Schiffe durch einen Nordostwind, theils nach einer westlicheren Stelle Britanniens, theils nach dem Festlande geworfen, und daß der erstere Theil der Schiffe, welcher gegen die britische Küste geführt worden war, mit demselben Nordostwind nach Gallien zurückgekehrt sein sollte.

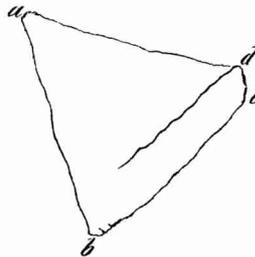
Ferner tritt sofort zwischen dem Resultat, welches die modernen Kenner des Seewesens aus ihren Beobachtungen gezogen haben und den Worten der Commentarien ein so greller Widerspruch hervor, daß er es dem aufmerksamen Leser Cäsar's augenblicklich zur Unmöglichkeit macht, an eine westliche Landung zu glauben.

Nach den oft erwähnten Tafeln der Admiralität, wie überhaupt nach den Feststellungen Aller, welche in dieser Frage das Wort genommen haben, tritt 4 Tage vor dem Vollmond des August's, die nach Westen gerichtete Strömung im Kanal etwa um Mittag ein; Cäsar dagegen erzählt IV, 23, daß er günstigen Wind und günstige Strömung zu gleicher Zeit erst nach 3 Uhr Nachmittags bekommen habe: *ad horam nonam in ancoris expectavit — et ventum et aestum uno tempore nactus secundum etc.* Hätte er die westwärts gehende Strömung gemeint, so müßte er nach den Ausführungen aller oben genannten Gelehrten unbedingt gesagt haben: „Mittags“; da er eine Zeit nach 3 Uhr angiebt für den Eintritt der ihm günstigen Strömung, so kann er nun und nimmermehr den westwärts gehenden Strom meinen: er kann folglich nur auf der Ostseite geblieben sein.

Wenn es endlich bei der Erzählung der zweiten Ueberfahrt heißt (V, 8): *orta luce sub sinistra Britanniam relictam esse conspexit*, so ist deutlich, daß Cäsar sich nur an einem Punkte östlich von Northforeland befunden haben konnte; für jede andere Stelle, welche man annimmt, ist Cäsar's Ausdruck „*relictam*“ sinnlos. Da nämlich nach seiner Vorstellung die eine Seite Britanniens gegen Norden gerichtet

war, so muß angenommen werden, daß er von der jenseits der Themsemündung sich nach Norden erstreckenden Küste keine Kenntniß hatte, sondern der Meinung war, daß dieselbe sich ungefähr von Osten nach Westen wende; nur so konnte er glauben, und auch dies nur östlich von Northforeland, Britannien ganz hinter sich zurückgelassen zu haben.

(*Angulus maxime Germaniam spectans*)



$a-b$  (*Latus Hispaniam spectans*),  $b-c$  (*Latus Galliam spectans*),  
 $d$  (*Northforeland*),  $d-a$  (*Latus septentriones spectans*)

Eine solche Stelle aber, um es sogleich genauer anzugeben, ein paar deutsche Meilen südöstlich von Northforeland, konnte Cäsar mit einer nach Osten gerichteten Strömung sehr wohl erreichen, aber freilich nur, wenn man Wissant als Abfahrtschiff annimmt. Er fuhr bei Sonnenuntergang mit Südwind ab, der Wind hörte indessen um Mitternacht auf, gleichwohl konnte er mit demselben und der bereits eingetretenen Strömung nach Ostnordost bis dahin (in 4—5 Stunden) die Mitte des Kanals etwas über Southforeland hinaus erreicht haben. Nun giebt Lewin, S. 82, an, daß mit der Strömung Schiffe während einer Stunde höchstens 3 englische Meilen fortgetrieben werden können. Cäsar wird also in den noch übrigen 4 Stunden bis etwas nach Sonnenaufgang nicht ganz bis zur Breite von Ramsgate gekommen sein, wie etwa auch de Sauley, *Campagnes de César*, p. 198, ausrechnet, und zwar bis zu einer solchen östlichen Entfernung, daß er deutlich Northforeland, welches er für das nordöstliche Ende Britanniens hielt, erblicken konnte. Um von hier bis Hythe oder Romney-marsh zu fahren, würde er 7—8 deutsche Meilen gehabt haben, welche seine schweren Lastschiffe trotz des günstigen Stroms bei angestrengtem Rudern in 8 Stunden nicht hätten zurücklegen können; bis Deal dagegen etwas mehr als 4 deutsche Meilen, eine Strecke, welche, bei der sonstigen Langsamkeit der Cäsarischen Flotte (nach IV, 23 legt sie von Mitternacht bis 10 Uhr 5 Meilen zurück) gerade das richtige Maß zu haben scheint.

Wahrscheinlicher Weise ist Cäsar dabei, nach der Gewohnheit der Alten, von dem angegebenen Punkte sofort nach Westen auf die nächste Stelle der Küste (etwas südlich von Ramsgate) zu gefahren. Dieser Umstand würde auch erklären, warum er sich nicht allein auf den günstigen Strom verließ, sondern auch der Ruderarbeit der Matrosen bedurfte. Die Strömung ist nach Westsüdwest gerichtet; um gerade nach Westen zu fahren, wurde das Rudern nöthig; und dies so natürliche Verfahren schützte seine Schiffe vor der ihm vielleicht gar nicht bekannt gewordenen Gefahr, an den Goodwins zu scheitern.

Und nun, sollte ich meinen, läßt sich auch nicht schwer die unbegründete Annahme nachweisen, welche die Rechnung des Astronomen Airy auf ein mit Cäsar's Darstellung ganz unvereinbares Ergebnis hat führen müssen; und zugleich läßt sich, nach Zurückweisung derselben diese seine Berechnung mit den Angaben Barton's und Druce's bei Lewin in Uebereinstimmung bringen. Während Cäsar ausdrücklich sagt, daß *post diem quartum* seit der Ankunft in Britannien in der darauf folgenden Nacht Vollmond eingetreten sei, rechnet Airy nur 3 Tage zurück, sich auf die Ausdrucksweise der Römer bei ihren Kalender-Angaben berufend. Aber wenn man auch hier den *terminus a quo* und den *terminus ad quem* einrechnet, immer hat man vier Tage rückwärts vom Vollmond den Landungstag der Römer anzunehmen. Man hat ferner vorläufig keine Veranlassung zu glauben, daß Cäsar sich in Betreff des Eintritts des Vollmonds getäuscht habe; auch haben alle anderen Gelehrten, aufser Airy, festgehalten, daß die Landung 4 Tage vor dem Vollmond erfolgt ist. Man übersieht sogleich, welchen Unterschied diese allein richtige Voraussetzung in der Feststellung der Zeit der Strömungswechsel ergibt.

Die Fluth verspätet sich nämlich alle Tage um 50 Minuten (man sehe die Anmerkung des Generals Creuly, *Carte de la Gaule*, p. 58, *Tide Tables for 1859*, p. 99, citirt von Lewin p. 35); danach mußte, wenn man zu Airy's drei Tagen den so eben nachgewiesenen vierten hinzulegt, und wenn man berücksichtigt, daß Airy selbst sagt, die Westströmung fange am dritten Tage vor Vollmond gegen 1 Uhr, d. h. etwa eine Viertelstunde vor dieser Zeit, an, am betreffenden Tage das westwärts gehende Zurückfluthen  $1\frac{1}{2}$  Meile von Dover noch vor 12 Uhr, der Angabe Beechey's zufolge genau um 11 Uhr 50 Minuten, seinen Anfang genommen haben. Die Strömung tritt aber nach übereinstimmender Angabe aller Beobachter, an den Küsten selbst stets früher ein, als in einiger Entfernung. Wenn auch Beechey diesen Unterschied gerade bei Dover nur für gering anschlägt, so giebt er ihn dennoch zu. Cardwell freilich, nach dessen Beobachtungen der westwärts führende Strom an der Küste von Folkstone unter den bekannten Voraus-

setzungen schon um 3 in den entgegengesetzten umschlagen soll, kann, nach der besten Auslegung, damit nicht das allgemein gültige Gesetz, sondern nur einen unter besonderen Umständen erfolgten Ausnahmefall aufgeführt haben; wiewohl Guest im *Athenaeum* 1863, 2, p. 241, nach eigener Kenntnifs, seine Angaben für Folkstone aufrecht erhalten, für Dover in Abrede stellen möchte. Dagegen bleibt sein allgemeiner Satz: *Generally the inshore differs from the midchannel stream;* und damit übereinstimmend ist die Angabe Druce's bei Lewin: *In midchannel the stream turns about 1½ h later than near the shore.* Man ist also vollkommen berechtigt, den Strömungswechsel dicht an der Küste um 1½ oder um wenigstens 1 Stunde früher anzusetzen, als es, auch nach der obigen Correction der Airy'schen Angabe, weiter vom Lande der Fall gewesen sein müßte. Denn da Cäsar eine Landungsstelle suchte, wird er nicht weiter als ½ englische Meile von der Küste entfernt gefahren sein. Nach der ersten Correction der Angabe Airy's würde der westlich gerichtete Strom bis 6 Uhr 20 Minuten angehalten haben; an der Küste mithin etwa nur bis 5½ Uhr, oder vielleicht nur bis 5 Uhr.

Nun haben aber, wie Beechey a. a. O. aussagt, die Winde einen großen Einfluß auf die Aenderung der Strömung. Da nun nach dem Obigen (S. 31) Westwind eingetreten war, so kann man mit vollem Grund annehmen, daß der Stromwechsel nach Osten hin schon früher, als es sonst ohne die Wirkung des Windes geschieht, seinen Anfang genommen habe: auch sagt Cäsar sehr bezeichnend: *et ventum et aestum uno tempore nactus secundum*, dem Einfluß des Windes auf das Eintreten des Stromwechsels dadurch seine Geltung einräumend, daß er den Wind an erster Stelle nennt. Demnach kann das Strömen des Meeres in östlicher Richtung auch schon vor 5 Uhr, vielleicht um 4½ seinen Anfang genommen haben: mindestens hat man auf das sonst ¼ Stunde dauernde *slackwater* keine Rücksicht zu nehmen.

Ich hoffe, man wird sich aus dem Vorangehenden überzeugt haben, daß auch nach Airy's und Beechey's Angaben, wenn man nur die in ihnen selbst angedeuteten Correctionen zur Anwendung bringt, dasselbe Resultat gewonnen wird, welches aus den directen Beobachtungen Druce's bei Lewin hervorgeht, nämlich, daß, bei Hochwasser um 7 Uhr 31 Minuten Morgens, der Strom zwischen 4 Uhr 26 Minuten und 5 Uhr 21 Minuten Nachmittags sich nach Osten richtet. Ich habe es für nöthig gehalten, dies nachzuweisen, damit nicht die von dem Letzteren angesetzte Zeit durch die davon abweichende Feststellung Beechey's der Unrichtigkeit beschuldigt werden könne, und wird dies um so weniger geschehen dürfen, da die Mittheilung derselben durch Lewin gemacht worden ist, welcher daraus die westliche Landung

Cäsar's folgert. Da bei der Ueberfahrt Cäsar's der Wind die Aenderung des Stromes beförderte, so kann man dreist, ohne einen Irrthum zu befürchten, die erste der beiden Angaben Druce's, 4 Uhr 26 Minuten, für dieselbe annehmen. Zwar sind diese Beobachtungen für Dover gemacht, nicht für Southforeland, wo eigentlich, wenn man Cäsar nach Deal gelangen läßt, sein Ankerplatz vorausgesetzt werden muß; der Unterschied kann aber nur einige Minuten betragen, nicht nur nach einer bloßen Vermuthung, sondern nach den bei Lewin S. 37 mitgetheilten Weisungen der *Tide Tables*, welche ich überhaupt zu Grunde gelegt haben würde, wenn sie den Stromwechsel dicht an der dortigen Küste, und nicht vielmehr in einer Entfernung von 1 englischen Meile von derselben anzeigten.

Mit diesen ihnen in Lewin's Buche vorliegenden Daten haben nun Guest im *Athenaeum* 1863, 2, und andererseits Long im *Reader*, II (1863) die Landung Cäsar's bei Deal auf verschiedene Weise aufrecht erhalten zu können geglaubt. Da sie beide der Ansicht sind, daß unter der Zeitangabe „*ad horam nonam*“ (bis 3 Uhr Nachmittags) die Abfahrt Cäsar's von seinem bisherigen Ankerplatz bezeichnet werde, so ist Guest auf die Vermuthung gerathen, daß die Küste Englands in alter Zeit eine etwas andere Configuration gehabt habe, durch welche auch eine andere Eintrittszeit der Strömungen bedingt gewesen sei: eine Vermuthung, für die er, bis auf die entweder oben schon erwähnten oder sogleich noch zu erwähnenden kleinen Veränderungen der Küste nichts anzuführen vermocht hat, und welche Airy eben daselbst, wo er sich zugleich noch einmal für seine Ueberfahrt Cäsar's von der Somme nach Pevensey vernehmen läßt, mit vollem Rechte zurückgewiesen hat. Long dagegen meint, *aestus*, wolle bei Cäsar IV, 23 nur sagen: „eine hinreichende Wasserhöhe, um ein Heranfahen an die Küste zu gestatten“ und werde von ihm immer nur in der Bedeutung Fluth, ohne Rücksicht auf die entgegengesetzten Strömungen gebraucht: eine Behauptung, welche durch den Ausdruck V, 8 *aestus commutationem secutus* vollständig widerlegt wird.

In anderer Weise hat de Saulcy, trotz der angegebenen Zeiten der Strömungswechsel, die von ihm für nothwendig erkannte Landung bei Deal zu retten gesucht. „Es bedurfte“, sagt er, „nach 3 Uhr einer gewissen Zeit, um allen Schiffen den Befehl, die Anker zu lichten, zugehen zu lassen; wenn man also annimmt, daß die ganze Flotte um 4 $\frac{1}{2}$  abgegangen sei, so war der günstige Strom, den Cäsar mit dem von Neuem frisch werdenden Winde bekam, ein Ostnordoststrom, welcher mehrere Stunden anhielt“. Wenn diese Ansicht, wie es in der That zu sein scheint, nicht allgemeinen Beifall erhalten hat, so liegt es nur darin, daß de Saulcy verabsäumt hat, sie aus Cäsar's Worten

gehörig zu begründen. Dies kann jedoch auf eine völlig unzweifelhafte Weise geschehen.

Vorweg muß ich bemerken, daß man irrt, wenn man „*ad horam nonam*“ schlechthin mit „bis 3 Uhr“, wodurch man es meinetwegen übersetzen mag, für gleichbedeutend ansieht. „Die Römer“, sagt Ideler, Lehrbuch der Chronologie, S. 43, „legten das ganze Jahr hindurch dem natürlichen Tage — 12 Stunden bei, die sie vom Aufgang der Sonne bis zum Untergang — fortzählen“. Ferner S. 259: „Sollen solche in den römischen Schriftstellern vorkommende Stunden mit den unsrigen verglichen werden, so muß man wissen, wie lang der jedesmalige natürliche Tag (unter der Polhöhe Roms) ist“. — In Südeuropa geht gegen Ende des August's die Sonne bald nach 5 Uhr auf, gegen 7 Uhr unter; der Tag hatte demnach etwa 14 Stunden; jede römische Stunde war daher 1 Stunde 10 Minuten lang; und die neunte Stunde fällt danach zwischen 2 Uhr 20 Minuten und 3 Uhr 30 Minuten. Es entsteht nun freilich die Frage, ob die Römer ihr „*nona hora*“ für *hora nona peracta*, und ganz so, wie wir unser „9 Uhr“ gebraucht haben. Die allgemeine Uebereinkunft der Ausleger und der Uebersetzer hat sich für diese Betrachtungsweise entschieden; wiewohl ich mich nicht erinnere, irgendwo Gründe für dieselbe angeführt gefunden zu haben. Ich glaube es auch; und wäre es nicht so, oder mit anderen Worten bedeutete *ad horam nonam* bis 2 Uhr 20 Minuten, und nicht 3 Uhr 30 Minuten, so würde Cäsar I, 26, 2 nicht *a septima hora*, sondern *a meridie* gesagt haben; da er den letzten so viel einfacheren Ausdruck nicht gebraucht, so hat man daraus zu schließen, daß *a septima hora* von 1 Uhr an, mithin *ad horam nonam* bis 3 Uhr 30 Minuten bedeutet. Wollte man *hora nona* anders verstanden haben, so sagte man *ineunte hora nona*, Mart. IV, 8.

Dieser Umstand ist nicht ohne Bedeutung für die Frage. Long hat, so viel ich weiß, im *Reader* zuerst auf denselben aufmerksam gemacht, aber freilich nur, um an seine Auseinandersetzung die oben angeführte ganz unmögliche Erklärung von *aestus* zu knüpfen.

Der ganze Satz, aus welchem dieser Ausdruck ausgezogen ist, lautet: *dum reliquae naves eo convenirent, ad horam nonam in ancoris expectavit*. Damit sagt Cäsar doch auf keinen Fall, daß er um 3 Uhr 30 Minuten die Anker gelichtet habe und abgefahren sei, sondern nur, daß bis zu dieser Zeit die letzten Nachzügler seiner Flotte eingetroffen waren. Wenn er zu *expectavit* die Art und Weise, wie er vor der Küste wartete, mit dem Worte *in ancoris* hinzufügt, so folgt daraus keinesweges, daß, als er auf die letzten Schiffe zu warten aufgehört hatte, er auch aufgehört haben müsse in *ancoris* zu bleiben. Unterdessen, nämlich bis  $3\frac{1}{2}$  Uhr (*interim*) giebt er seinen Schiffs-

capitänen Anweisung, und da auch die später, bis 3½ Uhr anlangenden derselben Anweisung bedurften, so wird dadurch allein schon ein Aufenthalt entstanden sein, ein weiterer, bis sie, jeder auf sein Schiff, werden zurückgekehrt sein, und bis sie selbst dort die nöthigen Befehle werden ertheilt haben. Rechnet man auf alle diese Verzögerungen 1 bis 1½ Stunde, so fand die Abfahrt selbst um 4½ oder um 5 Uhr statt, d. h. gerade um die Zeit, in welcher unter den günstigen Umständen, wie hier der Wind sie herbeiführte, die Strömung nach Osten umschlägt, und also die Flotte nach Deal fahren konnte. Die von mir angegebene Verzögerungen liest man außerdem aus den die Aufeinanderfolge der Handlungen anzeigenden Participial-Constructionen *His dimissis — nactus* heraus; und dafs der Umschlag der Fluth nicht *hora nona*, 3½ Uhr, sondern später stattfand, geht auch aus der Wahl des Ausdrucks *uno tempore* hervor; wäre er zu jener Zeit erfolgt, hätte Cäsar, bei seiner Deutlichkeit, offenbar geschrieben *illo tempore simul*. Dafs aber Cäsar mit den Worten *ad horam nonam in ancoris expectavit* nicht zugleich hat sagen wollen, dafs er sofort die Anker lichtete, erhellt auf das allerdeutlichste aus dem Umstand, dafs er das Lichten der Anker nachher noch besonders zu erzählen für gut befand: *His dimissis et ventum et aestum uno tempore nactus secundum dato signo et sublatis ancoris — progressus*; hätte in den Worten *in ancoris expectavit* seine Abfahrt schon angedeutet sein können, würde *dato signo* und *sublatis ancoris* hinterher gänzlich unsinnig gewesen sein. Eine jede Erklärung, welche auf die Zögerungen, die nach 3½ Uhr eintreten, nicht Rücksicht nehmen wollte, könnte demnach nur eine gänzlich irrige sein.

Ende August's hatte Cäsar sodann, wenn er um 6 oder 6½ Uhr an Ort und Stelle angekommen war, zur Landung immer noch Zeit.

Hieraus folgt, dafs, aufser den oben angeführten Gründen, auch die Strömungsverhältnisse Cäsar's Landung bei Deal auf das klarste und bündigste beweisen.

Nach Beseitigung dieses einzigen erheblichen Einwandes lassen sich die übrigen vom General Creuly wiederholten Bedenken Airy's leicht abweisen. Die 18 Schiffe sind sicherlich nicht geraden Weges auf Deal — denn dazu fehlte ihnen ja noch alle Anweisung — sondern wie die übrigen, nach Cäsar's ersten Befehl ungefähr auf Dover zu gefahren; auf dem Wege erst werden sie durch ein Avisoboot ihre neue Direction bekommen haben; nachdem sie gegenüber Southforeland angelangt und vom Lager aus bemerkt worden waren, konnten sie leicht durch einen plötzlich ausbrechenden Nordsturm *ad inferiorem partem insulae* verschlagen werden und liefen auf diesem ganzen Wege nicht die geringste Gefahr, auf eine Untiefe zu gerathen. Denselben

Weg, den er das erste Mal erprobt hatte, wollte Cäsar sicherlich auch bei der zweiten Fahrt nehmen; einmal verschlagen, wird er sobald als möglich an die Küste herangefahren sein; und diese Gewohnheit der Alten bewahrte ihn vor der sonst drohenden Gefahr, in die Goodwins zu gerathen. Dazu kommt noch, daß am nördlichen Ende dieser Sandbank zu Cäsar's Zeit eine Insel gelegen haben muß, welche, wie Guest a. a. O. S. 242 aus John Twine (von Canterbury) *De rebus Albionis* lib. I nachweist, Lomea hieß, Eigenthum des Lords Goodwin und sehr fruchtbar war, und etwas südlicher als Thanet und 3—4 englische Meilen von demselben entfernt lag; diese Insel wurde während eines fürchterlichen Sturms und einer ungewöhnlich hohen Fluth weggespült. Nördlich um diese Insel herum muß Cäsar seinen Weg genommen haben und wird deshalb um so mehr vor den Sandbänken sicher gewesen sein, welche sich schon damals im Süden an dieselbe können angeschlossen haben. Wenn nun ferner die Römer schon gewußt hätten, wo, und nach welcher Himmelsgegend zu, Cäsar's Landungsplatz gewesen war, so möchte der Zusatz *sub sinistra* bei *Britanniam relictam*, wie der General Creuly behauptet, überflüssig erscheinen; so aber lernten sie gerade durch diesen Zusatz erst kennen, nach welcher Richtung hin sie ihn zu suchen hatten.

Die Landung bei Deal vorausgesetzt, bekommt auch die Nachricht des Dio Cassius, welche man keinen Grund hat zu bezweifeln, daß Cäsar von seinem Ankerplatz aus zur Landungsstelle um ein Vorgebirge fahren mußte, seine vollkommen passende Beziehung; es ist mit diesem Vorgebirge Southforeland gemeint. Außerdem findet Lewin selbst, welcher doch sonst die Landung im Westen auf Romney-marsh so eifrig vertritt, daß der Ausdruck *progressus*, welchen Cäsar zur Bezeichnung jener Fahrt vom Ankerplatze aus gebraucht, in diesem Falle eigentlich nur von einer Bewegung nach Norden habe gesagt werden dürfen. In der That, nur eine Fahrt von Southforeland nach Deal konnte von Cäsar ein „Vorrücken“ genannt werden, weil sie die Richtung von der gallischen Küste auf Southforeland beinahe in gerader Linie fortsetzte; während er eine Fahrt von Folkstone auf Romney-marsh mit dem Ausdruck „*progredi*“ nicht würde haben bezeichnen können, weil sie nicht in gerader Richtung den schon von Gallien bis Folkstone zurückgelegten Weg würde verfolgt haben.

Die Gegend um Deal wird zwar jetzt größtentheils zur Viehzucht benutzt (*a pastoral country* nennt sie Airy); dennoch fehlt es nicht an Ackerland, und Guest erzählt im *Athenaeum*, daß er bei seinem Besuche sie „weiß von Korn“ gefunden habe. Auch an den nöthigen Wäldern in der Nähe dürfte kein Mangel gewesen sein. Zwei oder drei Meilen abwärts von Canterbury, bei Sturry (demselben Ort, den

schon Göler bezeichnet hatte) und Walmore Hill, an einer Stelle, welche 12 römische Meilen von Deal entfernt ist, meint Guest, könne das *oppidum* der Britannier gelegen haben; nördlich vom Stour befindet sich eine Reihe von niedrigen Hügeln, auf denen sich noch jetzt Strecken von Wald befinden; der Fluß läuft dicht an dem Fuß dieser Hügel vorbei.

In der Beschreibung des Reiches des Königs Cassivellaunus sagt Cäsar: *cujus fines a maritimis civitatibus flumen dividit quod appellatur Tamesis a mari circiter milia passuum LXXX*. Von wo auch Cäsar kommen mochte, den Abstand der Themse vom Meere und die Breite des dazwischen liegenden Landes konnte er nur angeben, wenn er die der Themse parallele Küste in's Auge faßte, nicht aber die Küste, in welche der Fluß sich ergießt. Es wird öfter vorausgesetzt, daß er selbst durch seinen Marsch vom Landungsplatze bis zur Themse die Breite des Landes gemessen habe; dazu giebt er durch seine Worte keine Veranlassung; sondern er berichtet auch hier nur, wie an vielen Stellen der Commentarien, was er von Anderen erfahren hat.

Der General Creuly behauptet auch noch, *Carte de la Gaule*, p. 56, daß Cäsar von Deal aus das Land der kentischen Könige durchzogen haben würde, ohne sie jedoch zu unterwerfen, wie aus ihrem späteren Angriff auf das römische Lager hervorgehe, während ein Marsch von Hythe aus ihn nur an der äußersten Grenze derselben entlang geführt und eben deshalb eine Unterwerfung derselben nicht nöthig gemacht haben würde. Aber das Land der kentischen Könige streifte Cäsar eben so gut nur, wenn er von Deal über Sturry an die Themse marschirte, als wenn er von Hythe auf den Fluß losging; und offenbar hat er ihren Widerstand, nach einer einmal ihnen beigebrachten Niederlage, nicht hoch genug angeschlagen, um sich mit ihrer völligen Unterwerfung aufzuhalten.

(Schluß folgt.)

-----