

Werk

Titel: Cäsar's Expeditionen nach Großbritannien (Schluß)

Autor: Heller, H. J.

Ort: Berlin

Jahr: 1865

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365622_1865_0018|log25

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

VII.

Cäsar's Expeditionen nach Großbritannien.

Von H. J. Heller.

(Schluß von S. 130.)

Durch die Bestimmung des Landungsplatzes bei Deal wird der Hafen Galliens, aus welchem die Flotte ausgelaufen ist, noch keinesweges bestimmt; sie ergibt für denselben höchstens eine größere oder geringere Wahrscheinlichkeit; so wie andererseits die Feststellung des Hafens diejenige des Landungsplatzes nicht unbedingt nach sich ziehen würde.

Es sind besonders vier Häfen, die hier in Betracht kommen, und welche entweder seit langer Zeit schon als *portus Itius* Cäsar's gegolten haben, oder erst neuerdings dafür in Vorschlag gebracht worden sind: Wissant, Ambleteuse, Boulogne und die Somme-Mündung. Calais, als *portus Itius*, hat, außer dem oben erwähnten Versuche Göler's, welcher deshalb für mißglückt angesehen werden muß, weil er voraussetzt, daß Cäsar bei seinen beiden Ueberfahrten zwei verschiedene Häfen benutzt habe, wenigstens in neuerer Zeit keine Anhänger mehr gefunden. Früher freilich hat man wohl Calais für den *portus Itius* ausgegeben, aber ohne alsdann in der gehörigen Entfernung einen *portus superior* nachweisen zu können; denn der nächste Hafen nach Nordosten hin, nämlich Gravelines ist, wie Lewin bemerklich macht, 15 römische Meilen (statt 8) entfernt. Außerdem ist Calais als Hafen erst im Mittelalter aufgekommen; und die sumpfige Beschaffenheit des Bodens und der Mangel an Trinkwasser lassen die Gegend ungeeignet zu einem Lagerplatz erscheinen. Wenn also auch, wie Göler a. a. O. gegen Lewin zu erweisen versucht, der Hafen selbst zur Aufnahme von 800 Schiffen, groß genug sein sollte, die übrigen Umstände schlie-

lsen ihn von Mitbewerbung um die Ehre, für den *portus Itius* gehalten zu werden, aus.

Die Somme-Mündung im Lande der Ambianer hält Airy für Cäsar's großen Hafen. Er behauptet, daß der Marsch desselben aus dem Lande der Treverer die Mosel aufwärts ihn nach der Somme geführt haben müsse; aber er kann natürlich nicht nachweisen, warum Cäsar nicht auch über die Somme hinaus weiter nach Norden gegangen sein sollte; im Gegentheil muß man voraussetzen, daß er, bei der Unbekanntheit der Insel, bis an den nächsten Punkt, ihr gegenüber, marschirt sein wird. Er hält es ferner für unmöglich, daß mit einem Male 800 Schiffe aus einem Hafen, wie Boulogne oder Ambleteuse, haben auslaufen können; er findet, daß die Bucht von Wissant zu flach sei, um den Schiffen Schutz zu gewähren, und daß die Mündung der Somme allein für eine so große Expedition einen passenden Sammelplatz abgegeben hätte. Dieser Annahme einer Abfahrt aus dem Lande der Ambianer steht nun freilich die Angabe Strabo's entgegen, der den *portus Itius* nach Morinien bringt: *Μορινῶν παρ' οἷς ἐστὶ καὶ τὸ Ἴτιον ὃ ἐχρήσατο ναυσταθμῷ Καῖσαρ ὁ θεός*. Zwar will Airy (*Athenaeum*, 1863, 2, p. 302) *παρ' οἷς* durch „in deren Nähe“ übersetzt haben; aber diese gegen den griechischen Sprachgebrauch verstößende Meinung hat Guest, eben da p. 400, mit Recht abgewiesen. Und wenn Cäsar selbst sagt, IV, 21: *in Morinos proficiscitur*, und 22: *Dum in his locis — moratur*, so läßt sich die letztere Beziehung nur auf das Land der Moriner deuten. Endlich hatte Airy auch aus den Worten, welche nach der Erzählung der zweiten Rückkehr Cäsar's von Britannien von ihm gebraucht werden, V, 24: *Subductis navibus concilioque Gallorum Samarobrivae peracto — (legionem) unam in Morinos ducendam Gajo Fabio legato dedit*, den Schluß machen zu dürfen geglaubt, daß Cäsar, weil er sich sogleich nach Samarobriva (Amiens, der Hauptstadt der Ambianer) begiebt, von der Küste der Ambianer abgesegelt sein müsse, daß er dagegen nicht aus dem Lande der Moriner ausgelaufen sein könne, weil er, wie jene Worte ergeben sollen, dahin nicht wieder zurückgekehrt sei, da er sonst Fabius nicht dorthin hätte schicken können. Aber auch hier verkennt Airy die Gewohnheit Cäsar's und das Sachverhältniß. Der römische Feldherr zog zu einer solchen Versammlung der gallischen Abgeordneten stets sein ganzes Heer zusammen, wie man aus zwei Stellen VI, 3 und VI, 44 ganz deutlich sieht, wahrscheinlich, um ihnen durch seine Truppenmassen zu imponiren und um sie von einem jeden Gedanken an einen Aufstand zurückzuschrecken; daher liefs er auch die Legion des Fabius vom *portus Itius* nach Samarobriva mitmarschiren, um sie näher zu den Morinern zurückzuschicken. Damit ist der von Airy in seinen fünf Abhandlungen

mit großer Beharrlichkeit verfochtenen Meinung auch der letzte Schein einer Begründung entzogen.

Die Entfernung der Somme-Mündung von Pevensey beträgt mehr als 60 römische Meilen, und von der nächsten Stelle der britischen Küste wenigstens 57, während Cäsar für seine Ueberfahrt nur eine Strecke von 30 römischen Meilen angiebt. Die beträchtliche Verschiedenheit dieser Mafse würde die Aufstellung der Vermuthung Airy's haben verhindern müssen, wenn er nicht auch dafür einen Scheingrund beizubringen gewußt hätte. Er behauptet, jenes Mafs von 30 römischen Meilen gebe die Entfernung der Insel vom Continent überhaupt, nicht gerade von Cäsar's Hafen an, indem die Ueberfahrt vom *portus Itius* nur *commodissimus*, nicht *brevissimus*, genannt werde. Man würde sich diese Annahme und ihren Beweis gefallen lassen, wenn nicht die beiden Bestimmungen in einem Satze vorkämen und wenn nicht die letzteren ausdrücklich die Erklärung der ersteren enthielte, V, 2: *quo ex portu commodissimum in Britanniam trajectum esse cognoverat, circiter milium passuum XXX a continenti*. Außerdem legt Cäsar Gewicht darauf, daß aus dem Lande der Moriner die kürzeste Ueberfahrt nach Britannien stattfinde, IV, 21: *in Morinos proficiscitur, quod inde erat brevissimus in Britanniam trajectus*; und man sieht bei der Vergleichung der beiden Stellen sogleich, daß der von Cäsar zuerst wegen der Kürze der Ueberfahrt gewählte Hafen bei der zweiten Expedition beibehalten wurde, weil er mit dieser Kürze, wie sich bei der ersten herausgestellt hatte, auch den Vortheil sehr großer Bequemlichkeit verband. Die von Airy mit Unrecht gemachte Trennung von *brevissimus* und *commodissimus* hat fast in allen folgenden Schriften über den *portus Itius* gleichwohl eine bedeutende Rolle gespielt.

Die Hypothese Airy's hat ferner mit Nothwendigkeit einen schweren Irrthum mit sich geführt, den ich, bei seiner Haltlosigkeit, gar nicht erwähnen würde, wenn er nicht in neuester Zeit vom General Creuly ohne jene Nothwendigkeit aus anderen Gründen wieder aufgenommen worden wäre. Cäsar erzählt, daß nach der ersten Ueberfahrt 2 Schiffe seiner Flotte „*paulo infra*“ verschlagen und von Morinern angegriffen wurden. Da nun die Somme-Mündung eine ganze Strecke südlich von dem Lande der Moriner liegt, und der *portus superior* (auch *ulterior*, der fernere, genannt) nicht anders als weiter nördlich vom *portus Itius* gesucht werden kann, so blieb es Airy natürlich nicht möglich, die gewöhnliche Bedeutung von *infra*, im Gegensatze zu *superior*, hier beizubehalten, und er wird deshalb genöthigt *paulo infra delatae* durch *drifted down*, gar nicht mehr in geographischer Beziehung, sondern nur mit Rücksicht auf den Wind zu erklären: „*drifted down before the wind*“, wie er zuletzt herausbringt. Die Unmöglich-

keit dieser Auslegungsweise, auf welche Airy nur durch das Bedürfnis, die beiden Schiffe in das Land der Moriner zu bringen, geführt wird, folgt aus der unumgänglichen Nothwendigkeit des Gegensatzes, in welchem *infra* zu *superior* aufgefaßt werden muß.

Damit ist die Somme-Mündung vollständig beseitigt. Da diese Hypothese, wie Haigneré im Anhang zu seinem Buche S. 133 sagt, niemals von der französischen Gelehrsamkeit — und ich glaube hinzufügen zu dürfen, nirgends — als eine ernstliche betrachtet werden wird, so würde ich mit der Widerlegung nicht einmal so ausführlich gewesen sein, wenn nicht manche Punkte aus Airy's Darstellung unter die Gründe für andere Häfen wären aufgenommen worden.

Was von der Somme-Mündung, gilt, nur in etwas geringerem Grade, von den Mündungen der Authie und der Canche, welche in älterer Zeit gleichfalls — die Canche z. B. von Adrien de Valois — als Cäsar's Haupthafen angesehen worden sind.

Ambleteuse (mit Wissant als *portus superior*) hatte in seiner ersten Darstellung der General von Göler (Cäsar's Gallischer Krieg in den Jahren 58 bis 53 v. Chr., S. 115), ohne irgend einen Grund anzugeben, als *portus Itius* festgesetzt; und obgleich er später, in Folge weiterer Ueberlegung (Vorrede zu Cäsar's Gallischem Kriege im Jahre 51 v. Chr.), diese Meinung selbst zu widerrufen veranlaßt worden ist, hat der General Creuly sie dennoch in der *carte de la Gaule* zu der seinigen gemacht. Zu dieser Ansicht hat den General demnach wohl nicht der Vorgang Göler's, es haben ihn verschiedene Betrachtungen mannichfaltiger Art darauf geführt. Ihm scheinen gerade die Entfernungen beider Häfen unter einander (8 römische Meilen) und nach der englischen Küste (31 römische Meilen bis Fort Sutherland) den von Cäsar angegebenen Mafsen am genauesten zu entsprechen. Sodann, meint der General, werde *ulterior* immer nur mit Beziehung auf einen Zwischenpunkt gebraucht, wie in *Gallia ulterior*, wo die Alpen, ohne genannt zu werden, den selbstverständlichen Zwischenpunkt vorstellen; und so sei denn auch bei der Annahme jener beiden Häfen das Cap Grisnez zwischen ihnen die Veranlassung für Cäsar, den Ausdruck *ulterior* mit *superior* abwechseln zu lassen. Aber in diesem Grunde irrt sich der General: *ulterior* ist in den meisten Fällen nichts als *longinquior*; man vergleiche z. B. *Tacit. Germ. 17 proximi ripae negligenter, ultiores exquisitius*. Merkwürdiger Weise läßt sich der General Creuly auf den Einwand Airy's, daß aus Ambleteuse eben so wenig wie aus Boulogne mit einer Fluth 800 Schiffe haben auslaufen können, nicht im mindesten ein, während er doch sonst den Bemerkungen des englischen Astronomen überall die größte Beachtung

schenkt; man darf daher eine Sache, in welcher ein so wichtiger Punkt unaufgeklärt geblieben ist, nicht für bewiesen ansehen. Außerdem muß ich Einspruch erheben gegen die Erklärung, welche der General den Worten *paulo infra* giebt, sie (nach Airy's *drifting down before the wind*) mit „*un point situé sous le vent*“ übersetzend und die Ortsbestimmung auf das von Wissant nördlicher gelegene Sangatte beziehend. Ihn hat, wie ich schon oben bemerkt habe, nicht dieselbe Verlegenheit, wie Airy, zu dieser unrichtigen Annahme veranlaßt; die Gründe, welche er dafür angiebt, nämlich, daß südlich von Ambleteuse oder Boulogne sich die Sümpfe nicht finden, in welche in dem der ersten Expedition vorangegangenen Jahre die Moriner, von denen die zwei verschlagenen Schiffe angegriffen worden waren, vor Cäsar's Truppen sich hatten zurückziehen können, so wie, daß es in dieser ziemlich dürtigen Gegend an der nöthigen Bevölkerung gefehlt haben müsse, aus der in Eile 6000 Mann zum Angriff auf die Besatzung jener beiden Schiffe hätten zusammengebracht werden können, rechtfertigen die verkehrte Interpretation natürlich nicht. Auch glaube ich nicht, daß Cäsar bei seiner Angabe der Entfernung Galliens von Britannien in die 30 *milia passuum* diejenigen 7 *milia passuum* mit einrechnet, welche er von dem Punkte, wo er zuerst erschien, bis zu seinem Landungsplatze zurückzulegen hatte; es ist dies ein Irrthum, den d'Anville bei den Franzosen eingebürgert hat; der Abstand des Hafens Ambleteuse von der nächsten Stelle der britischen Küste hätte daher von dem General auf 24 römische Meilen angegeben werden müssen.

Mit vieler Lebhaftigkeit und großer Gelehrsamkeit ist Haigneré, kurz aber bestimmt ist Lewin für Boulogne als *portus Itius* (und Ambleteuse als *portus superior*) in die Schranken getreten. Beide berufen sich oft und mit der größten Anerkennung auf ein Werkchen Mariette's, des berühmten Aegyptologen, *Lettre à M. Bouillot, sur l'article de Boulogne*, Paris 1847, welches ich in Berlin nicht habe aufreiben können.

Haigneré's Buch ist hauptsächlich gegen die Ansicht derjenigen gerichtet, welche in Wissant den *portus Itius* haben sehen wollen. Er weist nach, daß von den vielen Zeugnissen, für Wissant als Hafenplatz, welche Ducange (*Glossarium mediae et infimae latinitatis VII, dissertations sur la vie de St. Louis*, 28, p. 115, Henschel) kein einziges glaubwürdiges von früher her als aus dem 10. Jahrhundert datirt; und hieraus zieht er den Schluß, daß Wissant im Alterthume als Hafen gar nicht gebraucht worden sei; er zeigt ferner, daß es überhaupt nur von 1013 bis 1347 einige Bedeutung als Seeplatz gehabt hat. Die von Ducange vorgebrachte Etymologie, — welche Wit-

sand (Wissant) mit *Guisus* und *Iccius* (*Itius*) zusammenbringen will, und an welche in neuerer Zeit Niemand mehr denkt ¹⁾, weil die Ableitung von *wit*, *white*, weiß und sand, welche bereits in den mittelalterlichen Quellen bei Ducange erscheint, zu sehr in die Augen springt, — weist er zurück und bemüht sich zu zeigen, daß unter *Guisus* bei Flodoard nicht Wissant, sondern vielmehr Quentovic (das jetzige Etaples an der Canche-Mündung), welches überhaupt mit besserem Rechte als Wissant für den *portus Itius* gelten könnte, und welches Adrien de Valois in der That dafür gehalten habe, zu verstehen sei. Er verwirft auch den eigentlichen Beweis, welchen Ducange und nach ihm de Saulcy für Wissant geführt haben, welche, weil Guillaume de Jumièges (im 12. Jahrhundert) den Bruder Eduard's des Bekenners sich in Wissant, Guillaume de Poitiers (aus derselben Zeit) ihn sich im *portus Icuis* einschiffen läßt, hieraus schliessen, daß beide Namen denselben Hafen bezeichnen, und folgert ganz richtig, daß daraus nur die Meinung jenes Zeitalters oder die Vermuthung Guillaume's de Poitiers, Wissant sei der *portus Itius* gewesen, hervorgehe. Dagegen bringt er eine Stelle aus Wace bei, welche zeigt, daß man im Mittelalter auch eben so gut Boulogne als Cäsar's Abfahrtschiffen betrachtete:

*Mult esplota bien sa besogne,
En Flandres vint et en Bologne.
Par desor mer esguarda,
Une ille vit etc.*

Sodann bemüht er sich zu zeigen, daß *Gesoriacum* nur ein anderer Name für *portus Itius* sei, nämlich der dem Volksstamm entlehnte, den Plinius IV, 17 (31) *pagus Gesoriacus* nennt: und macht darauf aufmerksam, daß dieser Namenwechsel in der römischen Zeit gewöhnlich vorgekommen sei, wo man aus *Samarobriva Ambiani*, aus *Durocortorum Remi* gemacht hat. Daraus, daß Plinius den *portus Morinorum* „*Gesoriacum*“, Florus dagegen den *Morinus portus* „*Itius*“ nenne, glaubt er, ähnlich wie es schon Lewin gethan hatte, auf ihre Identität schließen zu können; und wenn Mela nur einen Hafen auf der Nordküste Galliens anführe und zwar unter dem Namen *Gesoriacum* (III, 2: *nec portu quem Gesoriacum vocant quidquam habet notius*) und in ähnlicher Weise Ptolemaeus (II, 9, 3: *Μορίων Γησορήλαρον ἐπίγειον*), andererseits Strabo in derselben Gegend nur einen Hafen namhaft mache und diesen unter dem Namen *τὸ Ἰτιον*, so lasse sich daraus derselbe Schluß ziehen; und wenn endlich Claudius (s. *Suet. Claud.* 17) von

¹⁾ Ich bedauere hier eine Ausnahme anführen zu müssen. Merkwürdiger Weise hält es de Saulcy nicht für unmöglich, daß aus dem ursprünglichen „*Witsand*“ die Römer sich die Form *Itius* hätten bilden können, und setzt somit voraus, daß die Römer Namen aus dem Flämischen entlehnt haben.

Gesoriacum nach Britannien übergegangen sei, der doch gewiß denselben Hafen wie Cäsar werde gewählt haben, so sei eben daraus zu folgern, daß der im Lande allgemein übliche Hafen zu jeder Zeit derselbe geblieben sei, und nur der Name sich geändert habe. In Folge dieser Anschauungen, und weil Ptolemaeus, durch ein Versehen, wie es scheint, das ἄκρον Ἰτίον vor *Gesoriacum* nennt, erklärt Haigneré, darin Mariette folgend, aber sehr unwahrscheinlich, dies Vorgebirge, in welchem man als den wichtigsten Punkt der ganzen Küste allgemein das Cap Grisnez erkannt hat, für das Cap Alpreck, südlich von Boulogne, welches, nach ihrer Meinung, früher sich viel weiter in's Meer hinauserstreckt haben soll. Er geht sodann zu der Geschichte des Hafens Boulogne über, von der Strafse, welche Agrippa 26 oder 27 v. Chr. von Lyon dorthin führen, und von dem Thurme an, welchen Caligula hier errichten ließ; und erwähnt die mittelalterlichen Traditionen, welche eben diesen Thurm, den nachmaligen Leuchthurm, welcher unter dem Namen *tour d'ordre* oder *tour d'Odre* bekannt ist, wie die ganze Stadt Bononia von Cäsar erbaut werden läßt, wie er auch die Texte angiebt (*Eumenius etc.*), welche die vollständige Identität von Bononia mit *Gesoriacum* feststellen. Man hat in der Nähe von Wissant Ueberbleibsel altrömischer Befestigungen aus der Zeit Cäsar's finden wollen; deshalb verwendet Haigneré zwei Capitel, um de Saulcy's Nachricht von den Spuren eines Lagers bei Averloo (oder Averlot) und dem kleineren *Camp de César* bei Wissant selbst als völlig grundlos nachzuweisen: in Betreff des ersteren sei de Saulcy, der es nicht selbst gesehen habe, von einem Ortseinwohner gröblich getäuscht worden; das andere, mehrere Erdaufwürfe, dort zu Lande *mottes* genannt, verriethen durch ihre Unregelmäßigkeit einen anderen Ursprung, als aus der Römerzeit. Er macht darauf aufmerksam, daß in Boulogne sehr viele, in Wissant fast gar keine römische Alterthümer gefunden worden sind; er weist ferner auf die jetzige Wichtigkeit des Hafens von Boulogne und auf die völlige Bedeutungslosigkeit von Wissant als Seeplatz hin; ja, er behauptet, daß das letztere überhaupt niemals ein eigentlicher Hafen, sondern nur eine Rhede gewesen sei und leugnet — gegen die Zeichnung auf der Karte der Commission (*carte de la Gaule sous le proconsulat de César*) —, daß irgend eine römische Strafse auf Wissant geführt habe; die Strafse von Boulogne nach Mardick führe zwar an der Küste entlang, aber ohne Tardingham (südwestlich von Wissant), wo die Karte sie enden lasse, zu berühren; die Strafse dagegen von Wissant auf Théroüanne, welche übrigens nicht römisch zu sein scheine, verfolge eine andere Richtung, als auf der Karte angegeben werde. Er sucht sodann zu beweisen, daß die von de Saulcy für den *portus Itius* aufgestellten Bedingungen (s. unten)

nicht auf Wissant passen; dagegen treffe die von Cäsar angegebene Entfernung bis zur englischen Küste, *circiter XXX milia passuum*, fast genau für Boulogne zu, indem bis zum nächsten Punkt derselben eine Entfernung von 32 römischen Meilen liege; von hier finde, wenn nicht der *brevissimus*, doch jedenfalls der *commodissimus trajectus* statt, weil die Strömung die Schiffe gerade von Boulogne auf Southforeland führe. Boulogne endlich würde für beide Landungsplätze als Abfahrtschiffhafen möglich bleiben, während Wissant bei der Landung auf Romney-marsh, nach de Saulcy's Angabe wenigstens, nicht gut in Betracht kommen könne (Haigneré S. 134, de Saulcy, *Camp. de Cäsar*, S. 218).

Für Lewin ist die Frage wegen des Abfahrtschiffhafens durch die treffende Entfernung von Britannien, die er bis Folkstone auf etwas mehr als 26 römische Meilen angiebt, durch die Lage von Ambleteuse in einem Abstand von 8 römischen Meilen, durch die Bedeutsamkeit des Hafenplatzes, durch die Wahl desselben, welche Napoléon I. in einem ganz gleichen Falle traf, so wie durch seine Nähe am *promontorium Icium* für Boulogne entschieden; er meint sogar in dem Dorfe Isques, nicht weit von dieser Stadt, eine Erinnerung und einen Anklang an den Namen Icius zu entdecken. Auf den Einwand Airy's, daß aus Boulogne, einem Fluthhafen, den man nur während der Fluth, wenigstens nicht in der Ebbezeit zu verlassen im Stande ist, noch nicht 5000 Mann auf einmal hätten auslaufen können, erwiedert Lewin, daß Napoléon I. seine 1300 Fahrzeuge in anderthalb Stunden hinausgebracht habe, und daß Cäsar auch gar nicht sage, daß seine Schiffe alle auf einmal den Hafen verlassen haben; sie hätten, meint er, bei der wirklichen Abfahrt theilweise auch schon vor dem Hafen vor Anker gelegt sein können.

Somit bleibt gegen Boulogne nur das eine gewichtige Bedenken, welches ich selbst oben vorgebracht habe: es war für Cäsar bei der zweiten Ueberfahrt schlechterdings nicht möglich, von dort aus, zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang so weit zu gelangen, daß er Northforeland, welches er für den nordöstlichsten Punkt Britanniens hielt, hinter sich zurückgelassen zu haben glauben konnte. In einer andern Lage der Flotte hat, wie ich schon bemerkt habe, *relictam* in jenem Satze Cäsar's V, 8 keinen Sinn; und wenn Lewin das Geschwader in die Mitte des Kanals und bis zur Breite von Dover fortgetrieben sein läßt, so nimmt er auf die Bedeutung dieses Zeitworts nicht die allermindeste Rücksicht. Nur von Wissant aus liefs sich, und das auch nur unter den günstigsten Umständen, eine Stelle etwa in der Höhe von Ramsgate erreichen, auf welcher man vor jenem Cap vorbeisehen und daher die Küste der Insel verloren zu haben sich einbilden konnte.

Es drängt sich demnach die Untersuchung heran, ob die übrigen Angaben Cäsar's mit der Annahme dieses Hafens als *portus Itius* bestehen können; und in zweiter Linie, ob diese Stelle der Küste für den Sammelplatz einer zahlreichen Flotte und für ihre Abfahrt die unerläßlichen Eigenschaften gehabt hat.

Mag immerhin de Saulcy durch die zahlreichen Fälle, welche Ducange von dem Gebrauche Wissant's als Landungsplatz und Abgangs-ort aus der Fülle einer überreichen Belesenheit zu sammeln gewußt hat, zu sehr befangen gemacht worden sein; mag er sich sogar gänzlich im Ausdruck verfaßt haben, wenn er, den Worten seines Gewährsmanns folgend, angiebt, daß diese Fälle aus allen Zeiten her aufgebracht worden sind; dennoch muß man bei vorurtheilsfreiem Durchlesen seiner Abhandlung eingestehen, daß es ganz andere Gründe gewesen sind, welche ihn zuerst veranlaßt haben, in Wissant Cäsar's Haupthafen zu erkennen. Es geht dies unwiderleglich daraus hervor, daß er Ducange und seine Citationen ganz beiläufig, bei Gelegenheit der oben angeführten Etymologien des Namens Wissant, erwähnt; und Haigneré verlegt in seiner Polemik den Schwerpunkt der Untersuchung seines Gegners völlig, wenn er gegen Ducange's Auctorität zuerst und hauptsächlich seine Angriffe richtet.

Diese Gründe kleidet de Saulcy in eben so viele Bedingungen für die Lage und Beschaffenheit des *portus Itius* ein, welche er aus der Erzählung des römischen Feldherrn entwickelt.

„Von Boulogne bis Calais erblickt man“, so etwa sagt der französische Gelehrte, „bei gutem Wetter deutlich die Felsen der britischen Insel. Zwischen Grisnez und Blancnez erstreckt sich die französische Küste fast in gerader Linie und beinahe parallel mit der gegenüber liegenden Küste Englands; und unbestreitbar ist an dieser Stelle der Abstand zwischen Britannien und dem Festland am geringsten (*brevissimus tractus*). Der Einschiffungshafen Cäsar's muß demnach zwischen Grisnez und Blancnez gesucht werden.“ In der That, wenn Cäsar sich in das Land der Moriner begab, weil von hier die Ueberfahrt nach Britannien die kürzeste war, so ist, wenn nicht die unbedingte Nothwendigkeit vorhanden, doch die allernatürlichste Voraussetzung zu machen, daß er diejenige Stelle aufgesucht haben wird, an welcher die Nähe der beiden Küsten am größten ist; schon von sehr früher Zeit an hat daher die unbefangene Anschauung (wie es der Fall bei Cambden ist, *Britannia* p. 86) angefangen, Wissant für den *portus Itius* anzusehen. Allerdings giebt es zwischen Grisnez und Blancnez weiter nichts als Wissant, wie Haigneré ironisch gegen de Saulcy bemerkt, dadurch zu verstehen gebend, daß man, sind diese Gränzpunkte einmal bestimmt, nicht eben nöthig hat noch zu suchen;

aber diese Ironie ist schlecht angebracht; der bejahende Satz enthält zugleich den verneinenden: außerhalb jener beiden Punkte darf der *portus Itius* nicht gesucht werden.

Abgesehen von den übrigen Eigenschaften, welche der große Hafen Cäsar's sonst gehabt haben muß, und von denen erst später die Rede sein wird, enthält der eben ausgesprochene Satz die erste der von de Saulcy für den *portus Itius* aufgestellten Bedingungen. Sie entscheidet freilich allein schon die Sache, die andern können nur noch zur Prüfung der Richtigkeit dienen. Die zweite ist ein *portus superior* in einer Entfernung von 8 römischen Meilen. Und hier sogleich scheint die Probe nicht zu stimmen; in Betreff dieses Hafens schwankt de Saulcy zwischen Sangatte, dessen Entfernung er auf 6 römische Meilen an giebt und Calais, dem er den Vorzug geben möchte, trotzdem daß es 11 römische Meilen von Wissant entfernt ist.

Zur dritten Bedingung macht de Saulcy die Auffindung des von Sulpicius Rufus in der Nähe des Hafens bezogenen kleinen Lagers. Aus der Art, wie de Saulcy diesen Punkt behandelt, scheint freilich hervorzugehen, daß die Lösung bereits der Aufgabe vorangegangen war: die oben erwähnten *mottes de terre* und namentlich die *motte-Catel*, welche wie Haigneré berichtet, schon 1734 der Abbé de Fontenu *Castel de César* nennt, haben ihn zuverlässig erst darauf gebracht, diese Bedingung zu stellen. Er selbst hält dieses *Fort de César* (oder *camp de César*) keineswegs für eine römische Anlage, sondern für ein celtisches *oppidum*, welches Sulpicius Rufus zur Unterbringung seiner Truppen benutzt habe. Nicht alle Gelehrten betrachten übrigens diese *mottes* mit so ungünstigen Augen, wie Mariette und Haigneré; die meisten, welche die Identität des Hafens Wissant mit dem *portus Itius* aufrecht erhalten, pflegen diese am Ufer entlang aufgepflanzten Erdhügel für Verschanzungen aus der Zeit Cäsar's anzusehen, so Henry (*Essai historique, topographique etc. sur Boulogne*), und so Tailliar auf dem archäologischen Congress zu Dünkirchen. Aber was selbst erst des Beweises bedarf, kann nicht wohl zum Beweis für Anderes dienen. Das Vorhandensein dieses angeblichen Lagers kann nicht im geringsten ein Zeugniß dafür ablegen, daß man hier den Haupthafen Cäsar's aufgefunden hat; andererseits aber wird man, auch ohne das Lager jenes Legaten wiederzufinden, den *portus Itius* nachzuweisen im Stande sein.

Es ist nicht anders mit der angeblichen Entdeckung des Lagers, welches Labienus während der zweiten Expedition eingenommen haben soll. Wäre dem Führer de Saulcy's nicht eingefallen, einige Erderhöhungen, wie sie auf abschüssigem Boden der Ackerbau selbst hervorbringt, für römische Wälle auszugeben, so würde Niemand es für nöthig

gehalten haben, erst die Reste jenes Lagers ausfindig zu machen, ehe er über den Hafenplatz Cäsar's eine Entscheidung treffen zu können glaubt.

Als vierte Bedingung setzt de Saulcy an, daß $2\frac{1}{2}$, höchstens 3 französische Meilen ($1\frac{1}{2}$, nicht ganz 2 d. M.) südlich von den Einschiffungshäfen ein kleiner Hafen liegen müsse, in welchen die beiden verschlagenen Lastschiffe haben einlaufen können. In dieser Entfernung liegt in der That Ambleteuse von Wissant, und aus diesem Umstande zieht de Saulcy ein nicht unbedeutendes Moment, die Wagschaale zu Gunsten Wissant's sinken zu lassen. Außerdem findet de Saulcy in dem Cap Grisnez ein ganz geeignetes Hinderniß, welches sich den beiden Fahrzeugen entgegenstellte, in dieselben Häfen mit den übrigen einzulaufen. Aber von einem Hafen sagt Cäsar hier nichts, dessen Worte (IV, 36) lauten: *eosdem, quos reliqui, portus capere non potuerunt et paulo infra delatae sunt*. Hätte Cäsar einen Hafen bezeichnen wollen, so würde er wohl gesagt haben: *non eosdem, quos reliqui, portus, sed alium paulo infra situm ceperunt*. Dagegen ist die Angabe der Entfernung vom Haupthafen, in welcher die Leute der beiden verschlagenen Schiffe sie an's Land treiben ließen, in der Erzählung Cäsar's durchaus so, wie de Saulcy sie berechnet, enthalten. Die 300 Mann wehrten sich vier Stunden bis zur Ankunft der Reiterei; rechnet man $1\frac{1}{2}$ Stunden auf die Benachrichtigung Cäsar's durch einen (reitenden) Boten, 1 Stunde, bis die Reiterei marschfertig war, und $1\frac{1}{2}$ Stunden auf den Marsch derselben bis zum Kampfplatz, so ergiebt sich aus diesem Ueberschlag die kleinste Entfernung für den Ort, wo die Schiffe an's Land gingen, auf $1\frac{1}{2}$ deutsche Meilen, und *paulo infra* kann demnach hier, wie Haigneré möchte, von einem geringeren Abstand nicht, eher noch von einem etwas größeren gebraucht worden sein. Es genügt jedoch, wenn man Wissant als Haupthafen annimmt, zu wissen, daß in der erwähnten Entfernung, südlich von Grisnez, das Gestade das Anlaufen der Schiffe gestattete. Die Lage von Ambleteuse in dieser Entfernung von Wissant beweist also für den letzteren Ort nichts, einmal weil ein Hafen eben nicht nöthig erscheint, und sodann, weil, wie Haigneré ausführt, dieselben Umstände auch für Boulogne passen, wo das Cap Alpreck das Hinderniß hätte bilden können, wenn ein solches erforderlich sein sollte, und nicht vielmehr auch die Strömungsverhältnisse die Abweichung der Fahrzeuge von ihrem Laufe zu erklären vermöchten, und wo südlich von dieser Spitze Le Portel, Equihen oder die Rhede von Hardelet den beiden Schiffen zu ihrer Landung Gelegenheit geboten haben würden.

Fünftens muß der Hafen ungefähr 30 römische Meilen (d. h. 6 d. M.) von der englischen Küste entfernt sein. So einfach der Satz

der Commentarien zu sein scheint, welcher diese Bestimmung enthält, so schwierig ist es, das genaue und gewisse Verständniß seiner Beziehungen auszumachen; auch ist er sehr verschieden aufgefaßt worden. Es heißt, V, 2: *quo ex portu commodissimum in Britanniam trajectum esse cognoverat, circiter milium passuum XXX a continenti*. Nimmt man mit d'Anville, de Saulcy, General Creuly die 7 römischen Meilen, welche Cäsar von seinem Ankerplatz bis zu der Stelle, wo er wirklich landen konnte, noch zurückzulegen hatte, als in jenen 30 römischen Meilen mitenthaltend an, so ist Wissant in unbestreitbarem Vortheil; es ist von der englischen Küste bei Southforeland 24 *m. p.* entfernt, welche mit Zurechnung jener 7 *m. p.* 31 römische Meilen ergeben; rechnet man aber, wie Lewin, Haigneré und im Allgemeinen die Anhänger von Boulogne thun, in jenen 30 *m. p.* die 7 *m. p.* vom Ankerplatz bis zur Landungsstelle nicht ein, so hat Boulogne, dem ersten Anschein nach, die Angabe Cäsar's für sich; sie trifft alsdann fast genau auf diesen Hafen, sie trifft aber nicht mehr für Wissant zu. Nun ist es aber mehr als wahrscheinlich, daß Cäsar die angegebene Entfernung nur bis zu seinem Ankerplatz rechnet, indem man doch meinen sollte, daß er die sich hier darbietende Gelegenheit benutzt haben wird, für die seine Schrift lesenden Römer die kleinste Entfernung der Insel von Gallien beizubringen, zwar nicht in der Form einer bloßen geographischen Notiz, welche er überhaupt nicht zu geben pflegt, sondern in genauem Zusammenhange mit seiner Expedition; es scheinen dies die ganz allgemein gehaltenen Ausdrücke *in Britanniam — a continenti* zu beweisen; hatte er jene 7 Meilen, welche er noch außerdem zu machen hatte, um einen passenden Landungsplatz zu finden, mit einbegriffen, so würde er hinter *a continenti* wohl noch hinzugesetzt haben: *ad eum locum quo est descensum*. Ferner hatte bei dem Standpunkt des Seewesens der Alten für sie nur eine Fahrt über das offene Meer Wichtigkeit und Gefahr; gewohnt, an den Küsten entlang zu fahren, schlugen sie eine Strecke von wenigen Meilen quer über den Ocean viel höher an, als Tagereisen am Lande entlang; und es ist daher auch deshalb fast mit Gewißheit anzunehmen, daß Cäsar unter *trajectus* die Fahrt von einer Küste zur anderen, nicht die Fahrt vom Hafen bis zum Landungsplatz meint. Auch leitet mit diesen Worten Cäsar die Erzählung seiner zweiten Fahrt ein, bei welcher er durch die Strömung von seinem Curs abgelenkt wurde; und er konnte den Römern durch bloße Anführung von Thatsachen die Gefahren der Fahrt auf dem offenen Ocean nicht besser schildern, als wenn er erzählte, daß bei einer Strecke von 6 deutschen Meilen, bei aller Sorge für eine passende Ueberfahrtsstelle (*trajectum commodissimum*), ohne jeden Sturm, eine so bedenkliche Abweichung von dem

richtigen Wege möglich wurde, als er nachher zu erwähnen hat. Ich selbst halte Wissant für Cäsar's *portus Itius*; käme es mir nur darauf an, was für diese Annahme spricht, hervorzuheben, so würde ich nur der Auffassung d'Anville's zu folgen brauchen; ich verwerfe sie gleichwohl, weil ich sie nicht für begründet halte.

Was mich nämlich ganz besonders in dieser Annahme bestärkt, sind, außer der Ausdrucksweise Cäsar's selbst, die aus ihr geschöpften Angaben der griechischen Schriftsteller. Man hat diese von beiden Seiten angeführt, aber ohne dem Wortlaut derselben die gehörige Beachtung zu geben. Strabo erwähnt (s. o. S. 93), daß Cäsar bis zum Ankerplatz, auf welchem er in der vierten Stunde (um 10 Uhr) anlangte, 320 Stadien (40 *m. p.*) zurückgelegt habe; entweder hat er in seinem Exemplar der Commentarien (statt XXX *m. p.*) XXXX *m. p.* gelesen (welches sich übrigens in unseren Handschriften nicht findet); oder er hat die von Cäsar angegebene Entfernung nach anderen Nachrichten für zu klein gehalten und willkürlich vergrößert: in beiden Fällen aber zeigt er durch die ausdrückliche Erwähnung der Stunde, in welcher Cäsar auf dem Ankerplatz eingetroffen war, daß, nach seiner Ansicht, jene 7 Meilen in den 30 *m. p.* nicht enthalten sind, und daß man sie besonders in Rechnung zu bringen habe. Eustathius dagegen, welcher, wie man aus der völligen Gleichheit der Ausdrücke sieht, seine Bemerkung aus Strabo abgeschrieben hat, sagt zu Dionys. perieget. 566: *νύκτωρ ἀνέχθη καὶ τῇ ὀσπεραίᾳ κατῆρε περὶ τετάρτην ὥραν, τριακοσίους σταδίων διάπλον τελέσας*. Man sieht, er hat nur die von Strabo angeführte Ziffer verändert. Dazu hat ihn wohl ohne Zweifel die Vergleichung derselben mit den Ziffern der Commentarien veranlaßt. Obgleich auch er, wie Strabo es thut, nur die Entfernung vom Hafen bis zur Ankerstelle angeben will, hat er doch, wahrscheinlich um von dem durch den Geographen angeführten Malse so wenig als möglich abzuweichen, jene 7 Meilen fälschlicher Weise zugerechnet. Unter dieser Annahme kommt man nämlich genau auf die von ihm gesetzte Ziffer. Denn das Stadium enthält nach Plin. *nat. hist.* II, 23 (21) 125 römische Schritte (*stadium centum viginti quinque nostros efficit passus*); danach sind 300 Stadien 37,500 *passus*. Ist diese Vermuthung richtig, und sogar auch dann noch, wenn Eustathius nur auf's Gerathewohl eine runde Zahl angegeben haben sollte, immer geht aus seinen Worten hervor, daß er, wie Strabo, die von Cäsar angegebene Bestimmung nur bis zum Ankerplatz gerechnet habe. Mithin führen sämtliche Umstände darauf, daß man die 7 römischen Meilen vom Ankerplatz bis zur Landungsstelle als in den 30 *m. p.* nicht mit einbegriffen ansehen müsse.

Wenn demnach Cäsar die Entfernung von der gallischen Küste

bei Wissant bis zum nächsten Punkt der gegenüberliegenden britischen auf 30 *m. p.* angiebt, so geht daraus hervor, daß er in dem Maße sich getäuscht hat. Es drängt sich hier unabweislich die Frage auf, ob denn die Alten überhaupt wirkliche Messungen auf der See angestellt haben, und mit welchen Mitteln sie dieselben ausführten. Ich finde darauf nirgends eine Antwort; und wenn ich sehe, daß die Griechen Entfernungen auf dem Meere nur nach der Zeit der Fahrt berechnen, so glaube ich zu der Voraussetzung berechtigt zu sein, daß sie Messungen niemals, sondern immer nur Abschätzungen vornahmen. Die Täuschung oder der Irrthum lagen daher wohl nahe; und wie sehr ich auch sonst den Zahlenangaben Cäsar's, wo er von Gegenden spricht, die er selbst gesehen hat, Glauben schenke, für seine Bestimmungen auf der See möchte ich eine Ausnahme machen.

Diese Anschauung von der Sache ist keine bloße Vermuthung; sie wird durchaus bestätigt durch den Hinblick auf die übrigen Angaben der alten Schriftsteller. Diese sind, was die Entfernung von Gallien nach Britannien betrifft, ohne alle Ausnahme, viel zu hoch gegriffen. Plinius IV, 16 (30), indem er sagt: *Haec (Britannia) abest a Gessoriaci Morinorum gentis litore, proximo trajectu, quinquaginta milia*, giebt die Entfernung von *Gesoriacum* bis zum nächsten Küstenpunkt Britanniens auf 50 *m. p.* an, d. h. um 17 *m. p.* zu hoch; das *itinerarium Antonini* (welchem das *itinerarium maritimum* beinahe wörtlich folgt) sagt: *a Gesoriaco de Galliis, Ritupis in portu Britannorum stadia numero CCCCL*; da *Rutupiae* ohne Zweifel *Richborough* bei *Sandwich* ist, so erweist sich diese Bestimmung um 90 Stadien oder 12 römische Meilen zu groß angenommen; es ist übrigens diese Angabe, welche Dio Cassius (s. o. S. 94) wiedergiebt, statt die Entfernung aus den Commentarien selbst zu entnehmen ¹⁾.

Berücksichtigt man diese Abweichung der alten Abschätzungen von den wirklichen Mäßen, so ergeben sich daraus folgende Schlüsse:

- 1) Die Alten haben die Entfernung der gallischen von der britischen Küste durchweg zu hoch angegeben; es ist wahrscheinlich, daß Cäsar in denselben Fehler verfallen ist.
- 2) Hätte Plinius Boulogne für den *portus Itius* gehalten, so würde er die Entfernung dieses Hafens von dem nächsten Küstenpunkt Britanniens wohl nicht auf 50 *m. p.* angegeben haben, sondern, wie Cäsar, auf *circiter triginta m. p.*
- 3) Wäre Cäsar von Boulogne abgegangen, so würde er, bei der

¹⁾ Man verlasse sich hier nicht auf Uckert oder Forbiger, welche alle diese Maße, ohne die Ausgangs- und Endpunkte gehörig zu unterscheiden, zusammenwerfen.

Neigung der Alten, die Entfernung zur See nach Britannien zu hoch zu greifen, nicht *circiter triginta m. p.* (um 3 *m. p.* noch zu wenig), sondern um ein Beträchtliches höher geschätzt haben.

- 4) Aus demselben Grunde ist zu schliessen, daß Cäsar von Wissant abgegangen ist, und daß er sich in der Entfernung, wie es alle anderen Schriftsteller des Alterthums in etwa gleichem Verhältniß gethan haben, um 6 römische Meilen getäuscht hat.

Als die sechste Bedingung stellt de Saulcy auf, daß der *corus* (Nordnordwest, s. Vitruv. I, 6, citirt von Lewin, p. CXXIII) der Abfahrt aus dem Hafen hinderlich sein müsse. Dadurch wird zwar, wie Haigneré allerdings richtig bemerkt, für Wissant nichts bewiesen, da diese Eigenschaft auch der Hafen von Boulogne theilt; aber andererseits ist es eben so richtig, daß, wenn diese Bedingung für Wissant nicht zuträfe, in diesem Orte Cäsar's *portus Itius* nicht gesucht werden dürfte.

Zieht man aus dem Vorangehenden das aus, was wirklich für die Abfahrt Cäsar's von Wissant spricht, so stellen sich folgende Punkte heraus:

- 1) Von Wissant allein (allerdings auch von Sangatte und Calais, die jedoch als *portus Itius* nicht in Betracht kommen können) liefs sich von Abends bis Morgens eine Stelle im Meere erreichen, auf welcher Cäsar Britannien hinter sich zurückgelassen zu haben glauben konnte.
- 2) Wissant ist von der britischen Küste der nächste Punkt Galliens.
- 3) Es liegt dem ἄρκον Ἰτίον, wofür man unbedingt Grisnez ansehen muß, weil hier mit einem Male die Küste eine ganz veränderte Richtung annimmt, zunächst.
- 4) Die von Cäsar angegebene Entfernung *circiter m. p. XXX* paßt am besten auf Wissant, obgleich dies nur 24 *m. p.* von der Küste Britanniens entfernt ist, unter der Berücksichtigung, daß die Alten durchweg die Entfernung zwischen Gallien und Britannien in demselben Verhältniß zu groß angeben.

Es bleiben noch einige Punkte zu erörtern, welche, wie man sehen wird, gleichfalls nur zum Vortheil von Wissant ausgelegt werden können.

Cäsar nennt, bei Gelegenheit seines zweiten Feldzuges, die Ueberfahrt aus dem *portus Itius trajectum commodissimum*, hinzufügend, daß er sich aus eigener Erfahrung von dieser Eigenschaft derselben überzeugt habe. Dies legen Lewin und Haigneré zu Gunsten Boulogne's aus, weil aus diesem Hafen erweislich die bequemste Ueberfahrt nach

England stattfindet, und schreiben diesen Vorzug hauptsächlich der Beschaffenheit des Hafens selbst zu. Wäre dies richtig, so würde es voraussetzen, daß Cäsar alle übrigen Ueberfahrten erst durchversucht haben müßte, um zuletzt diese, welche man jetzt als die beste kennt, gleichfalls dafür zu erkennen; und diejenigen, welche es annehmen, würden nicht Cäsar's eigener Erzählung, sondern dem Bericht des Suetonius folgen, der, Julius 58, fälschlich angiebt: *neque in Britanniam transiebat, nisi ante per se portus et navigationem et accessum ad insulam explorasset*; daß Cäsar nicht nach Britannien übergefahren ist, ohne vorher in eigener Person die Häfen, die Schifffahrt und den Zugang zur Insel zu erforschen. Guest macht richtig bemerklich, daß *commodissimum* nur heißen könne „sehr bequem“. Nur in dieser Auffassung tritt dieser Satz mit jenem anderen (IV, 21), aus welchem man folgern muß, daß der römische Feldherr deshalb aus dem Lande der Moriner abgegangen ist, weil er von hier die kürzeste Strecke auf dem Meere zurückzulegen hatte, nicht in Widerspruch; im Gegentheil umfaßt alsdann der *trajectus commodissimus* die Kürze der Ueberfahrt und schließt außerdem noch die Günstigkeit der Strömungen mit ein. Daß man aber die Beschaffenheit des Hafens, aus dem er ausfuhr, darunter verstehe, verbietet das Wort *trajectus*, welches nur die Fahrt quer über das Meer selbst bezeichnet.

Endlich ist aus dem oben S. 93 ausgezogenen Satze Strabo's mit Gewißheit zu schließen, daß dieser Schriftsteller den *portus Itius* von dem anderen gewöhnlicher gebrauchten Hafen im Lande der Moriner (also etwa Boulogne) deutlich unterscheidet. Man segelt, sagt er, von vier Stellen nach Britannien über, von den Mündungen des Rheins, der Seine, der Loire und der Garonne; geht man aus dem Lande um den Rhein ab, so findet die Ueberfahrt nicht gerade von der Mündung dieses Flusses statt, sondern aus dem Lande der Moriner —; bei welchen auch das *Itium* ist, dessen Cäsar bei seiner Expedition sich bediente. Daß dieser Unterschied von Strabo gemacht wird, zeigt die Partikel *καί*. Gegen diese von Guest im *Athenaeum* 1863, 2, S. 212 aufgestellte Ansicht hat zwar Long im *Reader* 1863, II. Einwendungen erhoben, indem er behauptet, daß *καί* in Relativsätzen gebraucht werde, ohne daß dadurch die Hinzufügung eines neuen Gegenstandes eingeführt werde. Dies ist nun zwar richtig, und hat namentlich Thucydides häufig eine solche Ausdrucksweise angewendet, z. B. I, 15, 2 *πόλεμος ὅθεν τις καὶ δύναμις παρεγένετο*, ein Krieg, durch welchen zugleich auch irgend eine beträchtliche Truppenmacht versammelt worden wäre, *πάντες ὅσοι καὶ ἐγένοντο* alle Kriege, so viele auch immer vorfielen etc.; aber diese Ausdrucksweise ist auf gewisse leicht erkennbare Wendungen beschränkt. Jedesmal jedoch, wo *καί* weder die in-

tendirende Kraft (in der Bedeutung „sogar“) besitzen kann, noch eine Hinzufügung begleitender Umstände vermittelt („zugleich auch“, „denn auch“) noch auch verallgemeinernde Bedeutung hat („auch immer“), kann es, wie hier, nur das Hinzutreten einer neuen Person oder Sache einleiten; so haben es, wie Guest S. 433 nachweist, auch die sorgfältigen Uebersetzer aufgefaßt; und es darf deshalb gar kein Zweifel darüber aufkommen, daß Strabo in der That den *portus Itius* von dem gewöhnlichen Hafen der Moriner hat unterscheiden wollen. Es geht demnach hieraus hervor, daß, wenigstens nach der Angabe des griechischen Geographen, Cäsar nicht *Gesoriacum* benutzt haben kann, daß er sich vielmehr eines anderen Hafens, nämlich des dem einzigen Vorberge dieser Gegend, *Itium*, zunächst gelegenen bedient haben müsse.

Es ist ein Irrthum, wenn man glaubt, daß dieser Thatsache die allerdings unzweifelhafte Bedeutsamkeit des Hafens *Gesoriacum*, welche selbst schon von der Zeit der ersten Kaiser her beglaubigt ist, irgendwie entgegenstehe. Cäsar hatte den Hafen, aus welchem er abfuhr, für rein militärische Zwecke benutzt; die Nähe der gegenüberliegenden Küste Britanniens war für ihn der Hauptbeweggrund bei seiner ersten Wahl gewesen; er behielt ihn auch später bei, weil aus demselben sich die Ueberfahrt als durchaus bequem bewährt hatte. Nach seiner Zeit hörten die kriegerischen Unternehmungen gegen Britannien für beinahe hundert Jahre auf; für den gewöhnlichen Handelsverkehr, welcher während des ganzen Jahres unterhalten wurde, benutzte man denjenigen Hafen, welcher den Schiffen nach ihrem Einlaufen den meisten Schutz gewährte, und dessen Landschaft außerdem die nöthigen Hülfsquellen und Lebensmittel darbot, welche die öde Gegend um Wissant gänzlich entbehrte; und das war ohne Zweifel *Gesoriacum*. Man darf sich daher nicht wundern, daß Agrippa auf diesen Hafen zu die Strafse von Lugdunum baute; und die Folge davon war natürlich wiederum, daß, als die kriegerischen Expeditionen seit Claudius wiederum ihren Anfang nahmen, kein Gedanke mehr daran war, trotz des Vorganges Cäsar's, den von diesem vorgezogenen Hafen zu benutzen, sondern daß man, ohne weitere Wahl, denjenigen nehmen mußte, nach welchem die große Heeresstraße hinführte. Ja, es ist sogar einleuchtend, daß unter diesen Umständen der *portus Itius*, Wissant, zuletzt fast ganz außer Gebrauch kommen mußte.

Wenn nun somit die Angabe Cäsar's und unter den übrigen Schriftstellern wenigstens Strabo's durchaus auf Wissant hinweisen, so entsteht nunmehr die allerdings bedeutsame Frage, ob dieser Hafen auch im Stande gewesen ist, die Flotte Cäsar's aufzunehmen. Aus dem Umstande, daß er im Mittelalter, wie Ducange durch so viele Beispiele nachgewiesen hat, im Gange gewesen ist, läßt sich zurück-

schließen, daß er auch im Alterthum hat benutzt werden können; aber es ist eine ganz andere Sache, einzelnen Schiffen Zuflucht zu gewähren, und großen Flotten Platz und Bequemlichkeit darzubieten. Wie der Hafen jetzt beschaffen ist, kann er Cäsar's Flotte nicht aufgenommen haben, darüber sind alle Stimmen einig; aber sie gehen weit auseinander in dem Urtheil über die Beschaffenheit, welche er in früherer Zeit gehabt haben kann.

Das jetzige Dorf Wissant liegt im Hintergrund einer sandigen Bucht zwischen Cap Grisnez und Cap Blancnez, welche ungefähr 8 römische Meilen ($1\frac{1}{3}$ d. M.) lang ist; die Küstenerstreckung derselben nähert sich der geraden Linie so sehr, daß ein Radius von $5\frac{1}{2}$ römischen Meilen zu ihrer Curve gehört. Die Lage Wissant's selbst befindet sich ungefähr in der Mitte der die Bucht umfassenden Küste; der im Mittelalter gebrauchte Hafen, welcher jetzt gänzlich versandet ist, läßt sich, wie Lewin S. XL bemerkt, in seinen Umrissen noch erkennen; er ist übrigens in einer alten Zeichnung im Museum von Boulogne (nach dem im Presbyterium zu Wissant befindlichen noch älteren Original) abgebildet, welche Lewin copirt und seinem Werke beigegeben hat, welche Haigneré jedoch, weil sie einen militärischen Hafen darstellt, für ein bloßes Phantasiestück ausgiebt. Sieht man von dieser Ausschmückung ab, so wird die Zeichnung doch die Stelle und den Umfang des ehemaligen Hafens wiedergeben. Danach ist er (in der Mitte des größeren Busens zwischen Grisnez und Blancnez) eine kleine Bucht gewesen, durch einen Wasserbrecher auf der vorderen Seite geschützt und offen an beiden Enden, so daß einige Schiffe hinter dem Wasserbrecher und andere — je nach der Richtung des Windes — an der West- oder Ostseite der Bucht Schutz finden konnten; an der Ostseite soll die ehemalige Stadt Wissant gelegen haben; auch findet man hier beim Nachgraben unter dem Sande Fundamente von Häusern. Dieser Hafen von so geringer Ausdehnung kann Cäsar's *portus Itius* nicht gewesen sein; und selbst die hartnäckigsten Verfechter Wissant's haben ihn dafür nicht anzusehen vermocht.

Es ist daher nichts übrig geblieben, als mit Hülfe der Einbildungskraft den Hafen der Vorzeit sich wieder herzustellen.

Parallel mit der Küste erheben sich in gesonderten Anhöhen von 50 bis 70 Fuß Höhe Dünen, mit dichtem Gestrüpp bewachsen; zwischen einer Unterbrechung derselben windet sich der *rieu d'Hernan* (nach Haigneré auch *rieu de Sombres* genannt) hindurch, welcher das Dorf Wissant durchfließt. Von dem linken Ufer dieses Baches an, und hinter der Dünenkette herrscht eine kleine niedrige Ebene, in der Länge von 2 bis 3 römischen (oder englischen) Meilen (nach de Sauley ist sie nur 6000 Fuß lang) und $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ römische Meile breit, hinter

welcher das Terrain sich wieder erhebt, um sich an das ackerbare Land anzuschließen. Am Ende der Ebene gegen S.W. zu werden die Dünen durch einen zweiten Bach *rieu du Phare* (nach Haigneré *rieu du Châtelet* oder *rieu de Guiptun*) durchbrochen. Diese Ebene nun (welche, wie Haigneré p. 87 nachweist, jetzt allerdings weit über dem Niveau des Meeres liegt) hält de Saulcy für den uralten Hafen, dessen Ein- und Ausgang die Mündungen der beiden eben genannten Bäche gewesen sein sollen. Es werden aus den Dünen, welche die Ufer des Herlan einfassen, große Balken von Eichenholz hervorgezogen, welche schwarz und hart wie Ebenholz geworden sind; diese könnten nach de Saulcy als Einfassung des Hafenquais gedient haben; aber es ist, nach der Fundstelle, wahrscheinlicher, wie Haigneré S. 91 angiebt, daß sie dem mittelalterlichen Hafen angehört haben. Guest bemerkt, daß an dieser ganzen Küste die See die Neigung hat, eine Linie von Sandhügeln quer vor der Mündung einer jeden Bucht, welche tief in's Land einschneidet, abzusetzen; er nimmt auch an, daß die oben erwähnte Ebene in früherer Zeit ganz und gar vom Meere gefüllt gewesen sei, daß die Ausfahrt aus dieser Bucht aber da gewesen sein müsse, wo jetzt die tiefste Stelle der Ebene ist und wo, etwa in der Mitte zwischen jenen beiden oben genannten Bächen der *rieu des Anguilles*, ein Abfluß des Morastes von Tardighen, durch die Dünen in's Meer geht. Dieser Hafen würde allerdings geräumig genug gewesen sein, um 800 Schiffe zu fassen; gegen die offene See zu müßte sich, meint Guest, eine trefflich geschützte Rhede mit gutem Ankergrund befunden haben. Airy, im *Athenaeum* 1863, 2. S. 302 behauptet nun zwar, daß ein solcher „Pfuhlhafen“ (*pool-harbour*) nicht geeignet sei, eine große Flotte aufzunehmen, daß es kein Beispiel dafür gebe, daß ein Hinterwasser (*backwater*) als Hafen benutzt werde und hält es für unmöglich, — die Beschaffenheit von Wissant, so wie Guest sie angiebt, vorausgesetzt, — daß die Schiffe Cäsar's alle während einer Fluthzeit hätten auslaufen können. Darauf erwiedert Guest S. 400, daß die Flotte keinesweges nöthig gehabt habe, in einer Fluthzeit auszulaufen, sondern daß sie vor dem Hafen auf der Rhede hätten ankern können, bis die Zeit zur Abfahrt gekommen wäre; und führt gegen die andere Einwendung Airy's, Hythe, den berühmtesten der *Cinq Ports* an, welcher nach Elliot's ¹⁾ Zeichnungen und Beschreibungen ein solcher Pfuhlhafen gewesen sein müsse, und welcher, trotz seines Hinterwassers, eine Zeitlang sehr besucht, nach und

¹⁾ *Paper on Romney-marsh in: Transactions of Civil Engineers*, VI. — Elliot ist *Engineer of Romney-marsh*; und die oben angeführte Beschreibung, welche Lewin von den ehemaligen Häfen Limne und Hythe giebt, ist aus seinen Aufsätzen entlehnt.

nach in Verfall gerathen und jetzt völlig verödet sei, gerade wie es, nur in früherer Entwicklung, mit Wissant der Fall gewesen sein werde.

Alle diese Schwierigkeiten umgeht Henry in dem schon einmal erwähnten *essai historique, topographique etc. sur Boulogne*, indem er die ganze Bucht zwischen Grisnez und Blancnez als den Hafen Cäsar's betrachtet und zu diesem Zwecke annimmt, daß dieselbe in der Vorzeit nach der Seeseite zu völlig offen gewesen sei. Freilich wenden seine Gegner, wie Lewin und Haigneré, ein, daß in diesem Falle Cäsar die offene Bucht schwerlich als Hafen würde bezeichnet haben; der Letztere citirt pathetisch aus Virgil:

Est in secessu longo locus: insula portum

Efficit objectu laterum,

als ob man aus der Beschreibung eines einzigen *portus* sich den Begriff der Gattung überhaupt bilden könnte. Der General Creuly dagegen macht in der *Carte de la Gaule* p. 59. 60 bemerklich, daß Cäsar eigentliche Bassinhäfen (*cotho* ist der Ausdruck dafür im *bellum Africanum* c. 62) nie gehabt habe, und daß seine Schiffe eigentlich immer vor Anker *in salo*, im Meere selbst, waren; er sucht besonders aus Beispielen, welche er dem afrikanischen Kriege entnimmt, zu zeigen, daß er dort, z. B. bei Ruspina, sich für die Unterbringung seiner Schiffe mit einer bloßen Rhede begnügt habe; was denn auch, wie der General aus eigner Anschauung weiß, die dortigen Häfen jetzt noch seien.

Wie der Leser sieht, ist man bei dieser Untersuchung aus dem Reiche der Thatfachen längst in das Gebiet der Möglichkeiten übergegangen. In einem Falle, wo diejenigen Sachverständigen, welche das Terrain selbst gesehen und genau untersucht haben, zu einer sichern und einmüthigen Entscheidung nicht haben gelangen können, wird man von mir nicht verlangen, sie zu geben. Nachdem einmal Wissant sich mit Nothwendigkeit als der *portus Itius* herausgestellt hat, genügt es zu wissen, daß es auf die eine oder die andere Weise die Flotte Cäsar's hat aufnehmen und für seine Expedition einen hinreichend geräumigen Sammelplatz und eine geeignete Abfahrtsstelle hat darbieten können.

Aber auch wenn man annehmen wollte, wie es Henry gethan hat, daß Cäsar aus der offenen Bucht zwischen Grisnez und Blancnez abgesegelt ist, würde dieselbe in jenen Zeiten durchaus nicht so ungeschützt gewesen sein, als sie nach der jetzigen Bildung der Küste erscheint. Abgesehen davon, daß unter jener Voraussetzung die Bucht die oben beschriebene Ebene mit umfaßt haben würde, also viel tiefer landeinwärts sich erstreckt haben müßte, als jetzt, ist es nicht eine bloße Vermuthung, sondern vielmehr eine Gewißheit, daß Cap Grisnez

und Cap Blancnez vor Jahrtausenden viel weiter in die See hinausgereicht haben als jetzt. Wie bei Dover und Folkstone, hat auch an der französischen Küste das Meer die Felsen und Klippen zerfressen und weggespült. Seit langer Zeit, sagt Haigneré, S. 83 arbeitet die See, in dieser Weise den Kanal zu verbreitern. Das Fort Chatillon, auf der Spitze von Alpreck durch den Admiral Coligny im Jahre 1546 erbaut und eine Oberfläche von 5 Hectaren einnehmend, ist von dem Ocean in weniger als 3 Jahrhunderten gänzlich verschlungen worden; und Henry rechnet, daß an den Spitzen von Alpreck und *la tour d'Ordre* das Meer in 2½ Jahrhundert 3—400 Meter weggerissen hat. Bei Grisnez und Blancnez sind noch unter dem Meere die Klippen vorhanden, welche früher die Fortsetzung der beiden Vorgebirge bildeten, *les Epaulards* und *les Wardes*. Daraus geht hervor, daß die Bucht, zur Zeit, wo Cäsar sich derselben als seines Hafens bedient haben würde, keine Aehnlichkeit mit ihrer jetzigen Küstenlinie, sondern eine weit beträchtlichere Uferkrümmung gehabt haben muß.

Unter diesen Umständen neigt meine eigene Meinung stark dahin, die Ansicht Henry's für die wahrscheinlichere zu halten. Haigneré macht darauf aufmerksam, daß ein Binnenhafen hinter Sanddünen auch nicht die kürzeste Zeit würde haben bestehen können, sondern bei dem ersten Wind hätte verschüttet werden müssen; so wie, daß die drei winzigen Bäche unmöglich jenen langen „Kanal“ (die vom Meere eingenommene Ebene) hätten rein halten können. Dagegen spricht der Ritter Allent, der sich viel mit der Topographie dieser Gegend beschäftigt hat, in seinen *Notions d'hydrographie générale* (einem Anhang zu seinem *Essai sur les reconnaissances militaires*) seine Ueberzeugung aus, daß das Meer ehemals bis an den Fuß der culturfähigen Abhänge vorgedrungen, und daß die niedrige Ebene von Wisant mit sammt den davorliegenden Sandbänken in alter Zeit ein Meeresbecken gewesen seien. Für die Abfahrt mußte, bei der großen Zahl der Schiffe eine offene Bucht von unermesslichem Vortheil sein; und aus dem Umstande, daß Cäsar nach seiner Rückkehr die Schiffe sogleich an's Land ziehen läßt (*subductis navibus* V, 24) schließt man wohl sicher, daß ein eigentlicher Hafen, der ihnen hätte Schutz gewähren können, nicht vorhanden gewesen sei: es wäre dies eine Mühe gewesen, welche er in dem durch Sanddünen geschützten Hafen, wie ihn de Saulcy und Guest sich vorstellen, sich kaum gegeben haben dürfte. Die inneren Abhänge des unter Anbau befindlichen Landes würden zum Heraufziehen der Schiffe auch geeignet gewesen sein, während die äußere Küstenlinie, nach Lewin, es nicht hätte sein können.

Es folgt nun die Frage, ob Sangatte oder Calais für den *portus*

ulterior gehalten werden müsse. Auch wenn man dem *portus Itius* eine große Ausdehnung gegen Blancnez hin geben wollte, immer würde Calais zu entfernt bleiben. Nun hat aber der Hafen nach Nordosten zu über das Dorf Wissant nicht hinausgehen können, weil hier die Ebene aufhört, welche das frühere Becken desselben darstellt; und von diesem äußersten Ende desselben würde Calais doch noch gegen 12 römische Meilen entfernt sein. Von derselben Stelle hat freilich Sangatte wiederum nur einen Abstand von $6\frac{1}{2}$ römischen Meile zur See sowohl als zu Lande. Da aber der Hafen selbst sich bis in die Nähe von Grisnez erstreckte, und Cäsar sein Lager wahrscheinlich vor der Mitte desselben wird aufgeschlagen, auch von seinem Lager aus die Mafsbestimmung wird aufgenommen haben, so ergibt sich bis dorthin völlig genau die von den Commentarien verlangte Ziffer von 8 römischen Meilen. So Guest im *Athenaeum*, und ähnlich der Général Creuly, *Carte de la Gaule* p. 64, welcher nur gegen seine Gewohnheit mit dem Zirkel messend und, wie er doch sonst thut, auf Wegekrümmungen diesmal keine Rücksicht nehmend, die Distanz von Wissant auf Sangatte nur auf $5\frac{1}{2}$ römische Meile angiebt, die, nach meinen Karten, sogar nach dem Zirkelmafs, zu gering angesetzt erscheint.

Der letztere Hafen ist auf jeden Fall, unter den besten Voraussetzungen, nur eben fähig gewesen, die 18 Schiffe der Reiterei aufzunehmen, und auch dies nur in der Römerzeit. „Sangatte“, sagt Guest im *Athenaeum* S. 211, „ist jetzt ein großes Dorf, auf einer niedrigen Klippe neben der See gelegen. Es hat keinen Hafen; auch ist es nicht leicht zu sehen, wie es jemals einen gehabt haben kann. Dennoch legen Alle, welche diese Frage behandelt haben, ihm den Charakter eines alten Hafens bei, und ich denke mit Recht; denn wenn es in alten Zeiten nicht ein Hafen gewesen wäre, würde es schwierig sein, sich zu erklären, woher sonst die so häufig dort gefundenen römischen Alterthümer herrühren, oder auch, warum die Strafse, welche von Théroutanne dorthin führt, gebaut worden ist. Möglicher Weise wird 2000 Jahre früher Blancnez weiter in die See vorgesprungen sein als jetzt und einigermaßen Schutz wenigstens vor dem Südwestwind gewährt haben.“ Ich habe um so mehr diese Bemerkung hierher setzen müssen, weil in Deutschland vielleicht noch Einer oder der Andere, Ukert's oder Forbiger's Auctorität folgend, in Sangatte den *portus Itius* annehmen könnte; eine Annahme, welche schon deshalb nicht möglich ist, weil Gravelines, welches alsdann den *portus superior* vorstellen müßte, sogar von Calais, geschweige denn von Sangatte, viel zu weit entfernt sein würde.

Ich habe oben schon erwähnt, daß die beiden Schiffe, welche

nach der ersten Rückkehr von Britannien zu weit südwärts geriethen, um in dieselben Häfen mit den übrigen Fahrzeugen einlaufen zu können, gerade nicht nöthig gehabt haben, da, wo sie an's Land kamen, einen Hafen anzutreffen; auch habe ich schon oben bemerkt, daß man aus Cäsar's Worten dies erst dann mit Sicherheit würde folgern können, wenn er die Verneinung vor *eosdem* gestellt hätte, wodurch ein Gegensatz gemacht worden wäre: *non eosdem portus (sed alium) tenuerunt*. Gleichwohl muß, wenn Wissant für den Haupthafen zu halten ist, die Gegend von Ambleteuse der Ort gewesen sein, wo sie landeten. Nach Cäsar's Erzählung hatten dieselben Moriner, welche auf die Leute dieser beiden Schiffe einen Angriff machten, in dem vorigen Jahre sich in die Sümpfe dieser Gegend zurückgezogen. Sümpfe sind nun hier nicht mehr vorhanden; und können, nach dem Ausspruch des General Creuly, *Carte de la Gaule*, p. 62, hier in einer solchen Ausdehnung nie vorhanden gewesen sein, um gegen eine erobernde Armee einer Bevölkerung Zuflucht zu gewähren. Dagegen schreibt Guest a. a. O. 211: „Man hat gefragt, wo sich diese Marschländer anders finden, als etwa südlich von Boulogne. Ich kenne keine Sumpfgegend, welche im Lande der Moriner südlich von Wissant läge; aber in Cäsar's Zeit mußte jeder Bach sein Bruchland gehabt haben; und Niemand, welcher das Slacq-Thal und die Thäler seiner Zuflüsse oberhalb Ambleteuse untersucht hat, wird in Verlegenheit sein, das Terrain zu entdecken, wo, unter gewöhnlichen Umständen (d. h. wenn nicht eine aufergewöhnliche Dürre eingetreten war), die verrätherischen Moriner eine Zuflucht haben finden können. Dies Thal hat einen etwa eine halbe (englische) Meile breiten Grund, der flach ist, wie die Moräste von Cambridgeshire, und erstreckt sich meilenweit in's Land hinein. Sogar in jetziger Zeit steht nach einem Regenfall ein großer Theil des Thales unter Wasser“. Erwägt man dazu, daß diese ganze Gegend in früheren Jahrhunderten mit dichtem Wald bedeckt war (bell. Gall. III, 28, Strabo p. 194), so darf man wohl annehmen, daß damals auch die Sümpfe, die beständigen Begleiter der großen Waldungen alter Zeiten, in ausgedehntem Mafsstabe in Gegenden vorhanden waren, wo sie jetzt beinahe verschwunden sind.

In der neuesten Zeit hat, wenn man einem vor Kurzem erschienenen Aufsatz Glauben schenken darf, die sehr alte Vermuthung, welche den *portus Itius* in Wissant ansetzt, noch eine Art von Unterstützung, und dieser Hafen die altrömische Strafse, welche ihm von Haigneré abgesprochen wird, gefunden. H. Lempereur, Mitglied der Gesellschaft der Alterthumsforscher in der Picardie, giebt, in dem Bericht, über eine altrömische Strafse, welche bei Epehy die Somme überschreitet, im Institut 338. 339. Februar—März 1864, zugleich an, daß

dieselbe von Arras auf Wissant führte. „Wenn man den ehemaligen Hafen Wissant besucht, sagt der Verfasser, diesen den britischen Küsten zunächst gelegenen Punkt, versandet zwischen zwei durch die Jahrhunderte weggewaschenen Vorgebirgen, kann man nicht zweifeln, daß dort der *portus Itius* war, wo die römische Strafse von Rheims her auslief, welche über St. Quentin, Arras, Théroouanne, Tournehem, Guines führte, das Lager des *drap d'or* in der Höhe von Ardres durchschnitt und sich in die tiefen Gründe von Wissant senkte, nachdem sie die Strafse von Boulogne nach Calais beim Dorfe Inglevert gekreuzt hatte. Will man einwenden, daß Wissant deshalb nicht der *portus Itius* Cäsar's sein könne, weil an dem Ort, wo die alte Stadt gestanden hat, keine römische Münzen und Thongefäße gefunden werden, so braucht man nur einige tausend Schritte der Strafse, welche dort hin führt, zu untersuchen, um die unermessliche Arbeit der Sandaufhäufung zu begreifen, welche seit 18 Jahrhunderten sich vollzogen hat, und wenn die zahlreichen Vertheidigungsarbeiten, welche die benachbarten Höhen bedecken, von keinem Gewicht bei dem Schlusse sind, so wird die Auflösung der Frage unter der unermesslichen Sandbank begraben bleiben, welche die Stelle des großen Hafens der Moriner bedeckt“. Diese Befestigungen möchten allerdings keinen besonderen Beweis abgeben; auch Guest a. a. O. S. 211 hält sie für mittelalterlich. Derselbe sieht auch die gedachte Strafse für keine römische an, sondern schreibt sie dem 10. Jahrhundert zu. Auf keinen Fall möchte schon in römischer Zeit eine alte Stadt da; wo Lempereur sie vermuthet, gestanden haben, da diese Stelle, nach dem Obigen, damals noch vom Meere bedeckt gewesen, und jene Stadt erst im Mittelalter entstanden sein wird.

Nachdem so die Hauptpunkte des Berichts der Commentarien, die Landung in Britannien, wie der Abfahrtshafen in Gallien ihre Erledigung gefunden haben, kommen noch einige Nebenfragen in Betracht, welche gleichfalls gelöst werden müssen, wenn die Geschichte der beiden Feldzüge Cäsar's mit völliger Gewißheit festgestellt werden soll.

Der römische Feldherr erzählt V, 5, daß 60 seiner Schiffe, welche im Lande der Melder gebaut worden waren, durch einen Sturm zurückgeworfen, ihren Cours nicht halten konnten und eben dahin, von wo sie ausgegangen waren, zurückgekehrt seien. Die Melder wohnten um Meaux an der Marne. Man hat es unwahrscheinlich gefunden, daß Cäsar auf der Marne zu seiner britischen Expedition sollte haben Schiffe bauen lassen, und man hat versucht, dem an dieser Stelle genannten Volk der Melder einen anderen Platz anzuweisen. Es war d'Anville, welcher zuerst auf den Einfall gerieth, abgesehen von den Meldi um Meaux, ein zweites Volk desselben Namens zwischen Brügge

und der Meeresküste anzunehmen. Es gerade in diese Gegend zu bringen, hatten, außer der Nähe des Hafens Itius, den berühmten Geographen die Namen „Meld-Felt“, „Maldeg-Hem-Velt“, welche gewisse Gegenden um jene Stadt führen, veranlaßt. Walckenaer ist in der *Géographie de la Gaule* (I, p. 468) ihm darin gefolgt; und auch de Saulcy, bei welchem die Gegend *Melde-Ghelt*, ein Dorf *Melde-Gen* genannt wird (Philologus XIX, 555), hat sich in seiner oft erwähnten Abhandlung, p. 163, dieser Annahme angeschlossen; und in Folge dessen hat die „französische Karte Galliens zur Zeit des Proconsulats Cäsar's“ in der erwähnten Gegend ein Volk *Meldi* angesetzt. Endlich hat der General Creuly in seinem Buche zur Vertheidigung dieser Karte dieselbe Annahme gegen die allerdings nur wenig mit Gründen unterstützten Angriffe belgischer Gelehrter, namentlich der Commission, welche die Brüsseler Akademie zur Prüfung der Karte ernannt hatte, in Schutz genommen.

Eine gründliche Widerlegung dieses so alten und doch so handgreiflichen Irrthums, der übrigens in Deutschland sich keinen Eingang zu verschaffen gewußt hat, hätte gerade von belgischen oder holländischen Gelehrten erwartet werden dürfen; da diese nicht damit hervorgetreten sind, so bleibt es mir, obgleich einem Ausländer, vorbehalten, in Sachen der mißdeuteten flämischen Sprache das Wort zu ergreifen. Und vor allen Dingen muß es doch höchlich auffallen, daß, während eine mäßig specielle Karte in Brabant und Flandern etwa 60 Ortschaften mit der Endung *-ghem* aufweist, nur in der einen Ortsbezeichnung *Maldeghe* der Name eines alten celtischen Volks enthalten sein sollte. Bei näherer Untersuchung findet man, daß diese Ortschaften mit der Endung *-ghem*, alt *gahem*, *gehem*, s. Haigneré p. 65 (welche in ihrer Geltung etwa unserem deutschen *-reich* oder *-heim* entspricht) zum Stammwort häufig einen Pflanzen- oder Thiernamen haben. So kommt *Elseghem* (bei Oudenaarden) von *els* oder *elzenboom* und bedeutet etwa so viel als unser Elsenheim; *Erweteghem* (2 deutsche Meilen östlich von Oudenaarden) stammt von *erwet* (*erret*, *ert*) die Erbse und würde deutsch Erbsenheim heißen; *Oeleghem* (2 d. M. östlich von Antwerpen), von *oel* oder *heul*, d. i. Mohn, würde unserem Mohnheim entsprechen; *Desselghem* (nördlich von Kortryk) ist wohl platt statt *Distelghem*; *Talinghem* (bei St. Omer) ist wohl von *taling*, *taeling*, *teeling*, d. i. *cercelle*, *Kriechente*, abzuleiten; *Everghem* (bei Gent) von *ever*, *everswijn*, *Eber* u. s. w. In manchen Fällen, wo die holländische Sprache die Stammwörter nicht erklärt, scheint die Bedeutung sich aus dem Mittelhochdeutschen zu ergeben; so scheint *Alveringhem* (südlich von Veurne) auf *alber* Pappel, *alberin* (adj.) pappeln, vom Pappelbaum, zurückzuführen; *Erneghem* (südwestlich von

Brügge) auf *erne* oder *arne*, d. h. Ernte etc. Vielleicht führt die Amsterdamer Akademie, welche, wie ich aus den letzten Bänden der *verslagen en mededeelingen* gesehen habe, für die Ergründung der holländischen Ortsnamen eine besondere Commission eingesetzt hat, die von mir hier angefangene Untersuchung weiter fort. Demnach kommt *Maldeghe*m (3 d. M. östlich von Brügge) von dem holländischen Pflanzennamen *melde* (auch *milde* s. *Woordenboek door Halma*), welcher deutsch gleichfalls Melde und in älterer Form *malta* heisst (s. Bencke's Wörterbuch), und welcher die Pflanze bezeichnet, die man französisch *arroche*, *bonne-dame*, *belle-dame* nennt, und die unter dem botanischen Namen *atriplex* bekannt ist. Es möchte hiernach deutlich sein, daß Unkenntniß in fremden Sprachen jene französischen Gelehrten zu der abenteuerlichen Täuschung geführt hat, in einem Gemüsekraut Reste einer alten Völkerschaft zu entdecken; und ich hoffe, es wird, trotz 'der Karte der Commission', von den gallischen Meldi um Brügge fortan eben so wenig mehr die Rede sein, als von dem wilden Volksstamm der Heidschnucken auf der Lüneburger Heide.

Von dem Fehltritt, die eben erwähnte Etymologie d'Anville's aufzunehmen, hätten Walckenaer und de Saulcy die übrigen höchst verfehlten Namensableitungen des sonst so wackeren Gelehrten zurückschrecken sollen. Ich erwähne hier nur diejenigen, welche Völkerschaften betreffen, die er an derselben Stelle und in der Nähe der Moriner angenommen hat. Er setzt, *Notice de la Gaule*, p. 357, die Gorduni (welche in den kritisch berichtigten Ausgaben der Commentarien gar nicht so, sondern Geidumni heißen) an die Meeresküste von Flandern, weil die Endung *duni* ihn an die Dünen, *downs*, erinnert; eben da, p. 362, die Grudii, welche in die ganz unmittelbare Nähe der Nervier und der Aduatuker gehören, dicht an die südliche Scheldemündung, wegen eines Fleckens Groede, der bei seiner Lage gegen den Fluß und das Meer viel eher von dem bei Ducange verzeichneten *groa* (*locus virgultis implexis septus*), *groea*, *groeta* seinen Namen erhalten haben dürfte. Und warum hat der General Creuly, mit Recht mißtrauisch gegen die Ableitungen Wauters (eines der Commissionsmitglieder der belgischen Akademie), welche er in *Carte de la Gaule*, p. 13 flg., mittheilt, und gegen die beiden zuletzt erwähnten d'Anville's, dies Mißtrauen nicht auch auf jene erste desselben Gelehrten übertragen?

Aber freilich haben den General Creuly und die französische Karten-Commission, außer der Etymologie, noch ganz andere Gründe sachlicher Art bestimmt, auf den Irrthum d'Anville's und Walckenaer's einzugehen. Der General sucht, *Carte de la Gaule*, p. 3, zu zeigen, daß es widersinnig gewesen wäre, wenn Cäsar bei so vielen anderen

ihm zu Gebot stehenden Oertlichkeiten und Hilfsmitteln (z. B. den Wäldern an der Somme), Schiffe auf der Marne hätte sollen bauen lassen; und dafs es undenkbar ist, dafs diese Schiffe bei ihrer Fahrt stromabwärts wieder bis an ihren Ausgangspunkt hätten zurückgeworfen werden können. Man kann sogar noch hinzufügen, dafs Cäsar ausdrücklich anführt, alle seine Legionen hätten Winterquartiere bei den Belgiern bezogen (s. o. S. 89), um daraus zu schliessen, dafs jene Fahrzeuge nicht im Lande der Melder an der Marne, aufserhalb Belgiens, gebaut sein konnten. Aber so einleuchtend diese Betrachtungen und der darauf gebaute Schluss auf den ersten Blick erscheinen möchten, so erweisen sie sich dennoch, bei näherer Untersuchung, als nicht stichhaltig.

Der Wind, welcher die Schiffe zurückhielt, zu Cäsar zu kommen, war der Corus, der Nordnordwestwind, der bis zum Eintritt des Afriacus, mit dem er abfuhr, 20 Tage ununterbrochen wehte; er ist den Schiffen, welche von Ostende nach dem pas de Calais fahren wollen, nicht von allen der günstigste, aber doch nicht hinderlich, und kann zwar die Schiffe gegen das Land werfen, aber nicht nach dem Punkt zurück, von wo sie abgegangen sind. Derselbe Wind jedoch mufs unbedingt ein jedes Schiff hindern, aus der Seine vor le Havre vorbei in's offene Meer zu gelangen, und nur wenn jene Fahrzeuge aus der Seinemündung ausliefen, ist, bei der eigenthümlichen Formation ihres Aestuariums, Cäsar's Erzählung, dafs dieselben nach dem Punkt, von welchem sie ausgelaufen waren, zurückgetrieben wurden, begreiflich und vollständig richtig.

Nun kommt aber noch das ausdrückliche Zeugniß Strabo's hinzu, welches der Commission entgangen zu sein scheint. Man mag so wenig als möglich auf die Beschreibung, welche dieser griechische Schriftsteller von Gallien liefert, geben, diese seine Nachricht läßt, gegen die Ueberlieferung Cäsar's gestellt, kein Bedenken zu. Er sagt p. 193: *προκεῖται δ' αὐτῶν ἡ Βρετανία τοῦ μὲν Πήνου καὶ ἐγγύθεν τοῦ δὲ Σηκοάνα μικρὸν ἀπωτέρω· ἐνταῦθα δὲ καὶ τὸ ναυπήγιον συνεστήσατο Καῖσαρ ὁ θεός, πλέων εἰς τὴν Βρετανικὴν*. Dies kann Strabo nur geschrieben haben mit Beziehung auf die Meldi, welche er an die Seine setzt, p. 194 *περὶ δὲ τὸν Σηκοάναν ποταμὸν εἰσι καὶ οἱ Παρίσιοι — καὶ Μέλδοι*. So seltsam demnach auch die Mafsregel Cäsar's, nicht etwa an einem Flusse — denn das thaten die Alten regelmäfsig — sondern gerade an der Marne Schiffe bauen zu lassen, uns erscheinen mag, bezweifelt kann sie nicht werden; und man mufs glauben, dafs die jenseits der Marne und ihr zunächst bei den Belgiern einquartierten Legaten mit der Ausführung derselben beauftragt worden waren.

Dadurch, dafs die Melder, Gorduner (Geidumner) und Grudier,