

Werk

Titel: Der Stadtplan des römischen Triers

Autor: Graeven, Hans

Ort: Berlin

Jahr: 1904

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?523137273_0006|log101

Kontakt/Contact

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

✉ info@digizeitschriften.de

Die Denkmalpflege.

Herausgegeben von der Schriftleitung des Zentralblattes der Bauverwaltung, W. Wilhelmstraße 89.

Schriftleiter: Otto Sarrazin und Friedrich Schultze.

VI. Jahrgang.
Nr. 16.

Erscheint alle 3 bis 4 Wochen. Jährlich 16 Bogen. — Geschäftsstelle: W. Wilhelmstr. 90. — Bezugspreis einschl. Abtragen, durch Post- oder Streifbandzusendung oder im Buchhandel jährlich 8 Mark; für das Ausland 8,50 Mark. Für die Abnehmer des Zentralblattes der Bauverwaltung jährlich 6 Mark.

Berlin, 14. Dezember
1904.

[Alle Rechte vorbehalten.]

Der Stadtplan des römischen Triers.

Wie in Nr. 10 (S. 80) dieser Zeitschrift berichtet ist, hat die Kanalisation Triers dank der sorgsamsten archäologischen Überwachung, die durch Sonderbewilligungen der Provinzialverwaltung und des Herrn Kultusministers ermöglicht wurde, außerordentlich reichen Stoff geliefert für die Topographie der alten Augusta Treverorum. Während früher nur dann und wann vereinzelte Reste römischer Straßen bekannt geworden waren,¹⁾ deren Verlauf und Zusammenhang unbestimmbar blieb, haben die Kanalisations-schächte an so vielen Stellen römische Straßen aufgedeckt, daß jetzt das ganze antike Straßennetz festgelegt werden kann, wie es der Plan (Abb. 3 auf S. 127) bietet.²⁾

Die antiken Straßen zeigten sich in einer Tiefe von 1,50 bis 2 m unter der heutigen Oberfläche, aber die meisten von ihnen bestehen aus mehreren übereinandergelegten Schichten, von denen die ältesten sehr tief hinabreichen. Zwei hier als Proben abgebildete Querschnitte können das veranschaulichen.

der Kanalschacht eine von Ost nach West ziehende Römerstraße durchquerte, der andere Querschnitt (Abb. 2) stammt ebenfalls von einer ost-westlichen Römerstraße, die im Kanalschacht der Neustraße bei Punkt *y* des Planes zum Vorschein kam.

Die Römerstraßen hatten eine Bauart, die heute noch üblich ist: sie wurden hergestellt aus Steinpackungen und Kiesschüttungen. In dem ersten Querschnitt (Abb. 1) sind nicht weniger als vier Steinpackungen (*a, d, k, m*) sichtbar; die älteste, in den gewachsenen Boden eingetieft, liegt 4,13 m unter der heutigen Straßenoberkante. Es ist ungewiß, ob auf diese Packung zunächst nur die Schieferbruchsteine (*b*) und später erst die Lage von Lehm und Kies (*c*) geschüttet ist, oder ob die drei Lagen *a + b + c* zusammen die erste Straßenschicht gebildet haben. Die nächste Straßenschicht enthält eine Packung aus Kalksteinen und Wackeln (*d*) nebst einer Kiesschüttung (*e*). Darauf folgt keine neue Packung, sondern

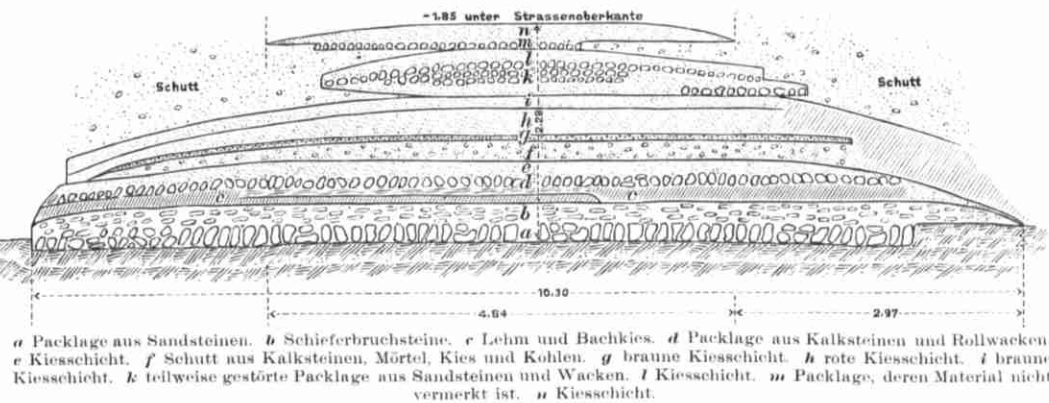


Abb. 1. Querschnitt einer Römerstraße in der heutigen Saarstraße in Trier (*x* im Plan).

und Kies (*c*) geschüttet ist, oder ob die drei Lagen *a + b + c* zusammen die erste Straßenschicht gebildet haben. Die nächste Straßenschicht enthält eine Packung aus Kalksteinen und Wackeln (*d*) nebst einer Kiesschüttung (*e*). Darauf folgt keine neue Packung, sondern

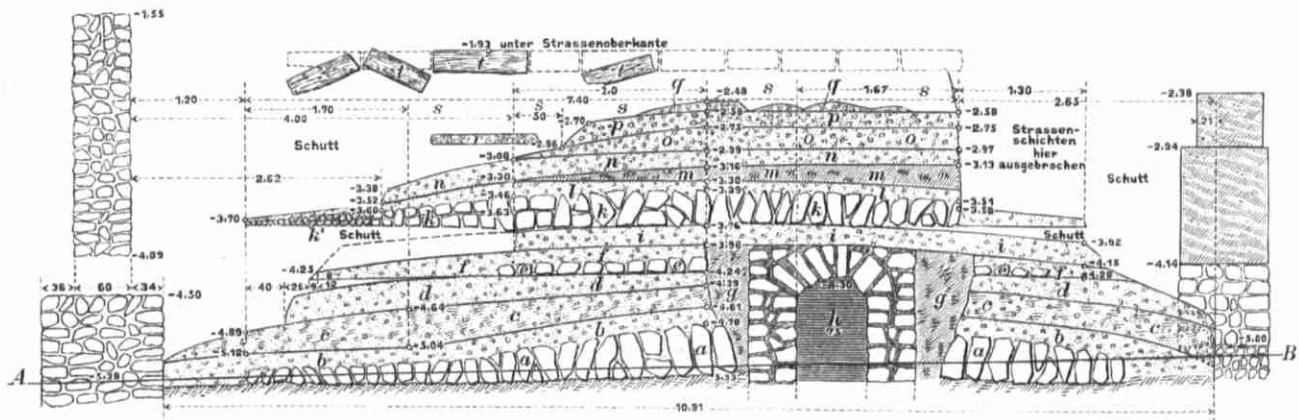


Abb. 2. Querschnitt einer Römerstraße in der heutigen Neustraße (*y* im Plan).

Der eine Querschnitt (Abb. 1) ist aufgenommen in der von Süden kommenden Saarstraße an der im Plan mit *x* bezeichneten Stelle, wo

¹⁾ Vgl. Schneemann, Das Römische Trier (Trier 1852), S. I u. f.

²⁾ In den Plan sind die römischen Straßen ebenso wie die römische Stadtmauer und die römischen Bauten mit kräftigen schwarzen Linien eingezeichnet; der Jahresbericht der Gesellschaft für Nützliche Forschungen 1905 soll einen größeren Plan Triers, im Maßstab 1:5000, bringen, der die römischen Reste übersichtlicher durch Rot wiedergeben wird und in dessen Begleittext alle Straßenreste beschrieben sein werden.

statt ihrer eine Schuttlage (*f*), über der drei verschiedene Kiesschüttungen lagern (*g, h, i*): die erste derselben (*g*) muß mit der Schuttlage gleichaltrig sein, die beiden anderen (*h, i*) sind später nach Bedarf zur Ausbesserung aufgetragen worden. Weiter kommen noch zwei Packungen (*k, m*) mit zugehörigen Kiesschüttungen (*l, n*). Demnach sind an unserer Stelle mindestens sieben Zeitabschnitte im Bau der Straße zu unterscheiden [*I a + b + c* (?); *II d + e*; *III f + g*; *IV h*; *V i*; *VI k + l*; *VII m + n*].

Die Breite der untersten Schicht beträgt 10,30 m, d. i. 35 Fuß römisch. Diese Breite scheint das Normalmaß der römischen Straßen in Trier gewesen zu sein; dasselbe Maß hat sich bei anderen Straßen-

schnitten ergeben.³⁾ und es entspricht der Breite, die dereinst die Bahn der Moselbrücke gehabt hat.⁴⁾ Die oberen Straßenschichten sind allemal schmaler als die unterste. Dies erklärt sich daraus, daß die jüngeren Straßen besondere Fußsteige erhalten hatten mit Plattenbelag, der aber fast überall verschwunden ist, weil er späteren Zeiten ein geeignetes Baumaterial bot. In einigen Straßen ist der Plattenbelag nicht nur für die Fußsteige verwendet, sondern auch über die Fahrbahn gebreitet worden.

Ein Beispiel solcher Straßen, die als oberste Schicht ein durchgehendes Pflaster aus großen Kalksteinen hatten, gibt der zweite Querschnitt (Abb. 2). Eine Kalksteinplatte war noch in der ursprünglichen Lage, drei andere mehr oder weniger niedergedrückt. Unter dieser Pflasterschicht waren nach der Zahl der Steinpackungen und Kiesschüttungen neun bis zehn Zeitabschnitte des Straßenbaus zu sondern (*I a + b; II c; III d; IV e + f; V i; VI k + l; VII m + n; VIII o; IX p + q*). Die fünfte Bauperiode hat die Straße mit einem Kanal ausgestattet, der in die älteren Schichten eingebettet ist und in der Richtung der Straße von Ost nach West, d. i. der Mosel zu, läuft.

Die größere oder geringere Zahl von Straßenschichten an den verschiedenen Stellen erzählt uns davon, welche Straßen zumeist benutzt, welche Teile der Stadt am stärksten bebaut gewesen sind. Die Ausdehnung des römischen Triers ist uns schon seit längerer Zeit wohlbekannt. Zwar stehen von der Umfassungsmauer nur noch zwei geringe Reste zutage — am Ostturm der Porta Nigra und neben dem Südeingang des Amphitheaters —, aber durch Grabungen, die in den Jahren 1892 bis 1896 vom Provinzialmuseum ausgeführt sind,⁵⁾ ist der Lauf der ganzen Mauer festgestellt worden. Besonders gut erhalten zeigten sich die Grundmauern des südlichen Mauerteiles, der in vollständig gerader Linie von der Mosel ostwärts zog, in der Flucht der heutigen Ziegelstraße. Die Ziegelstraße bildet noch jetzt die Stadtgrenze und scheidet Trier vom Vorort St. Matthias. An dem Schnittpunkt der Ziegel- und Saarstraße fanden sich die Grundmauern des römischen Südtors, das im Grundriß und in den Maßen mit der Porta Nigra übereinstimmte. Auf beiden Seiten des Tors war der Mauerzug mit je vier Rundtürmen bewehrt. Von dem östlichsten der Türme aus strich die Mauer in nordöstlicher Richtung über die Hochfläche, die den Vorort Heiligkreuz trägt, durchschritt dann das Oberrheintal und gelangte zum Amphitheater.

Die Amphitheater anderer Römerstädte sind in die Befestigung einbezogen, in Pompeji z. B. ist die hohe Außenwand des Amphitheaters als Ecke der Stadtmauer benutzt, aber in Trier hat die Lage des Amphitheaters am Bergabhang eine eigenartige Regelung des Mauerzuges bedingt. Die östliche Hälfte der Sitzreihen ist hier nämlich aus dem gewachsenen Felsen ausgeschnitten, der unmittelbar darüber steil ansteigt. Wäre nun die Stadtmauer auf der Außenseite des Amphitheaters herumgeführt, so hätten die Feinde von dem höheren Standpunkte aus die Verteidiger stets wirksam beschießen können. Um dies zu vermeiden, hat man die Mauer auf die Innenseite des Amphitheaters gelegt, wo zur Herstellung der zweiten Sitzreihenhälfte ein künstlicher Hügel aufgeschüttet war. Sein Rücken trug die Stadtmauer, die dann den nördlichen Arenaeingang überbrückte und ihn zum Stadttor machte. Die Arena selbst wurde dadurch zum Zwinger, den das Mittelalter so oft seinen Toren vorgelagert hat, den aber auch die antike Befestigungskunst schon gekannt und zuweilen verwendet hat.

Vom Amphitheater lief die Stadtmauer ungefähr in der Richtung der jetzigen Bergstraße eine Strecke am Abhang des Petersberges hin, um dann wieder in die Ebene hinabzusteigen. Ihr nördlicher Teil hat später als Unterlage gedient für die mittelalterliche Mauer, ebenso der westliche Teil. Gerade oberhalb und unterhalb der Moselbrücke hat sich, weil hier im Laufe der Jahrhunderte so viele verschiedene Befestigungen aufgeführt sind, die Spur der römischen Mauer nicht mehr gefunden, aber bei der Kanalisation der von der Brücke ausgehenden Schanzstraße ist ein Stück des römischen Brückentores zutage getreten. Das Tor war aus denselben mächtigen Sandsteinquadern erbaut wie die Porta Nigra, hatte jedoch einen anderen Grundriß, dessen völlige Aufdeckung leider durch die Enge der Straße und die anstoßenden Häuser verhindert wurde.

Die von dem römischen Mauerring umzogene Fläche hat das

stattliche Maß von 285 ha; zum Vergleich sei bemerkt, daß Pompeji nur eine Fläche von 64,7 ha hatte,⁶⁾ das römische Köln einen Bezirk von 96,8 ha.⁷⁾ Das mittelalterliche Trier füllte die Fläche der Vorgängerin nicht zur Hälfte aus, beschränkte sich auf 125 ha. Im Norden und Westen fiel, wie oben angegeben, die mittelalterliche Stadtmauer mit der römischen zusammen; auf den beiden anderen Seiten bezeichnen die Ost- und Südallee den Zug der mittelalterlichen Befestigung.

Erst in den letzten Jahrzehnten hat die Stadt begonnen, sich wieder über die mittelalterlichen Grenzen auszudehnen. Unter den neuen Straßen, die im Süden jetzt entstanden sind, verlaufen mehrere in annähernd gerader Linie, so die Gilbertstraße, die Nikolausstraße, die Friedrich Wilhelm-Straße. Bei ihrer Kanalisation hat man auf der ganzen Strecke unter dem heutigen Boden römische Straßenschichten getroffen. Die neuen Straßen sind nämlich da angelegt, wo alte Feldwege gingen, und diese ihrerseits hatten den Zug der römischen Straßen beibehalten.

Im Inneren der mittelalterlichen Stadt hat die Kanalisation stets nur kurze Strecken oder Durchschnitte römischer Straßen aufgedeckt, aber als diese einzelnen Stücke in den jetzigen Stadtplan eingetragen waren und durch Hilfslinien verbunden wurden, zeigte sich, daß sie alle einem geradlinig-rechtwinkligen Straßennetz angehören. In Amerika pflegen die Städte nach solchem rechteckigen Plan angelegt zu werden, in Deutschland ist diese Art durch Mannheim vertreten. Im römischen Trier konnten bis jetzt sieben Längsstraßen in nord-südlicher Richtung und dreizehn ost-westliche Querstraßen festgestellt werden. Der Abstand der letzteren untereinander scheint im allgemeinen 300 Fuß römisch betragen zu haben, die Längsstraßen haben einen geringeren Abstand, entsprechend den Geländebedingungen, denn im Westen und Osten engen Fluß und Berg das Tal ein, das sich nach Norden und Süden unbegrenzt ausdehnt. Kopf- und Fußende ist noch von keiner der Straßen in Trier aufgedeckt. Man darf vermuten, daß sie ungefähr auf die Stellen ausliefen, wo Türme in der Stadtmauer angebracht waren, denn die Türme enthielten die Treppen, auf denen die Verteidiger die Mauer erstiegen, und auch in anderen Römerstädten ist die Beobachtung zu machen, daß die Türme in die Fluchtlinien der Straßen fielen.⁸⁾ Ob dies für Trier zutrifft, bedarf indes, wie manche andere topographische Frage, noch der Untersuchung durch den Spaten.

Von der Regelmäßigkeit der römischen Straßenanlage hat das mittelalterliche Trier nichts bewahrt. Die Zerstörung der Stadt durch die Franken, die im fünften Jahrhundert Trier mehrfach erobert und die Römerherrschaft dauernd beseitigt haben, ist so gründlich gewesen, daß nur ein großes einförmiges Trümmerfeld zurückblieb. Die kleine Ansiedlung, die hier fortbestand, gruppierte sich jetzt um den Dom, den Sitz des Bischofs, und im späteren Mittelalter ist der Dom mit seinen zugehörigen Gebäuden von einem eigenen Mauerring umschlossen worden, dessen Lauf noch jetzt in der Glockenstraße, Flanderstraße, Balthusstraße, Palaststraße und Grabenstraße zu verfolgen ist. Am Tor der Domstadt lag der Mittelpunkt des bürgerlichen Gemeinwesens, der heutige Hauptmarkt. Von hier aus bildete sich ein Straßenzug, der die nächste Verbindung mit der aus der Römerzeit stammenden Brücke suchte (Fleischstraße, Brückenstraße, Schanzstraße), ein anderer, der in die vom Süden kommende Heerstraße einmündete (Brodstraße, Neustraße). Diese beiden Straßenzüge und der nach Norden führende (Simeonsstraße) sind zum Grundstock geworden für die Entwicklung des mittelalterlichen Straßennetzes.

Daß die römische Stadt in Wahrheit das aus den Resten sich ergebende regelmäßige Straßennetz gehabt hat, bestätigen die aus dem Altertum erhaltenen Gebäude. An der Ost- und Südseite der Thermen ist festgestellt, daß ihre Abschlußmauern hier an eine der nord-südlichen Längsstraßen und an eine der ost-westlichen Querstraßen grenzten; im Westen und Norden konnte der Abschluß der Thermen bislang nicht ausgegraben werden. Der Kaiserpalast erstreckte sich in seiner Längsausdehnung zwischen zwei Querstraßen, und vor seiner Westfront sind Spuren einer Längsstraße gefunden. Auf dieselbe Längsstraße öffneten sich die drei Tore des quadratischen Domkernes, der in die römische Zeit hinaufragt, und parallel zu dieser Straße läuft auch die Längsachse der Basilika (Abb. 3).

Das einzige römische Bauwerk, das sich nicht in die geradlinig-rechtwinklige Anlage einfügt, ist die Porta Nigra. Das Tor und der mit ihm gleichgerichtete nördliche Mauerzug stößt spitzwinklig auf die Querstraßen, und der Durchgang des Tors fällt nicht in die Linie einer der Längsstraßen. Diese auffallende Erscheinung hat ihren Grund darin, daß der Mauerzug mit der Porta Nigra nicht gleichzeitig mit dem geradlinigen Straßennetz angelegt ist und daß

³⁾ Der zweite Querschnitt (Abb. 2) hat eine größere Breite, weil der Kanalschacht an der betreffenden Stelle die Straße nicht senkrecht, sondern schräg geschnitten hat.

⁴⁾ Die Breite der Brückenbahn in römischer Zeit läßt sich entnehmen aus den an mehreren Pfeilern erhaltenen vorkragenden Gesimsen, die als Widerlager für die Stützen der Brückenbalken gedient haben. Die Längsausdehnung dieser Gesimse beträgt, wie die durch den letzten trockenen Sommer ermöglichten Messungen ergeben haben, 10,30 m.

⁵⁾ Die Ergebnisse sind niedergelegt in dem Aufsatz von Lehner. Die römische Stadtbefestigung von Trier (Westdeutsche Zeitschrift XV, 1896).

⁶⁾ Vgl. A. Mau, Pompeji, S. 27 ff.

⁷⁾ Vgl. Bonner Jahrbücher, Heft 97, S. 1.

⁸⁾ Vgl. z. B. den Stadtplan von Pompeji, Mau a. a. O. Plan I.

