

Reiter, Ruheplätze für die Wanderer, Meilensteine fehlten an den Hauptstraßen fast nirgends, und herrliche Tempel, prächtige Familiengräbmäler und hier und da stolze Triumphbögen bildeten gleichsam den Vordergrund des umgebenden Landschaftsbildes.

Wie aber der Straßenbau durch politische Gründe gefördert wurde, so waren auch die unter Augustus entstehenden Posteinrichtungen, die schon lange vorher im Orient, besonders im persischen Reiche, bekannt gewesen waren, eine Folge des Centralisations-systems. Sueton berichtet, daß der erste Kaiser, nur um schneller und leichter erfahren zu können, was in den Provinzen vorkam, auf den Militärstraßen zuerst in gleicher Entfernung rüstige Boten und dann Fuhrwerke aufgestellt habe. Später scheint vorzüglich Trajan die Postanstalt erweitert und verbessert zu haben. Damals waren schon überall in der Entfernung einer Tagereise Mansionen oder Stationen errichtet mit Baulichkeiten zum Nachtlager für die Reisenden, mit Scheunen, Stallungen, Wädem, sowie mit besonderen, für die kaiserliche Familie bestimmten Räumen. Zwischen diesen Hauptstationen lagen je fünf bis acht Mutationen oder Posthaltereien, wo bloß Pferdewechsel stattfand. Auf jeder Mutation standen bis zu vierzig Pferde, Maultiere und Ochsen. Der Kurierdienst wurde zu Pferde geleistet, und die Kuriere, deren jede Station nicht mehr als täglich fünf bis sechs befördern durfte, führten die Depeschen in einem Felleisen bei sich, dessen Gewicht zuerst auf dreißig, dann auf hundert Pfund bestimmt ward, und ließen sich gewöhnlich von einem Postillon begleiten.

Das Maß und die Tragkraft der Reisewagen war genau bestimmt, und die Stellmacher versielen in hohe Strafe, wenn sie dieses Gesetz nicht einhielten. Vierräderige Wagen sollten zehn Zentner Last tragen und im Sommer mit acht, im Winter mit zehn Pferden oder Maultieren bespannt werden; zweiräderige mit zwei Zentner Last dreispännig fahren. Die Mitte zwischen beiden hielt ein leichter, vierräderiger Wagen, der bis zu sechs Zentner halten sollte. Personen durften höchstens drei auf einem Wagen sitzen. Von der ersten Art wurde freilich täglich nur ein Wagen befördert, und es war dabei streng verpönt, weiter als 500 Schritte von der Heerstraße abzubiegen. Trotzdem wäre diese Einrichtung schon recht bequem und zweckmäßig zu nennen, wenn nicht das ganze Institut nur von Staatsbeamten hätte benutzt werden dürfen. Die regelmäßige Schnelligkeit der Extrapost kam der unserer Eilwagen ungefähr gleich. Den Weg von Antiochia bis Konstantinopel (etwa 100 Meilen) legte man in nicht vollen sechs Tagen zurück.

## 91. Die Bodenwirtschaft bei den Römern.

Von Th. Mommsen.

Römische Geschichte. Berlin 1874. Bd. I, S. 826. (Gefügt.)

Die Bodenwirtschaft war entweder Guts- oder Weide- oder Kleinwirtschaft, wovon die erste in der von Cato entworfenen Schilderung uns mit großer Anschaulichkeit entgegentritt.

Die römischen Landgüter waren, als größerer Grundbesitz betrachtet, durchgängig von beschränktem Umfang. Das von Cato beschriebene hatte ein Areal von 240 Morgen; ein sehr gewöhnliches Maß war die sogenannte Centuria von 200 Morgen. Wo die mühsame Rebenzucht betrieben ward, wurde die Wirtschaftseinheit noch kleiner gemacht; Cato setzt für diesen Fall einen Flächeninhalt von 100 Morgen voraus. Wer mehr Kapital in die Landwirtschaft stecken wollte, vergrößerte nicht sein Gut, sondern erwarb mehrere Güter; wie denn wohl schon der Maximalsatz des Occupationsbesitzes von 500 Morgen als Inbegriff von zwei oder drei Landgütern gedacht worden ist. — Vererbpachtung ist der italischen Privat- wie der römischen Gemeindegewirtschaft fremd; nur bei den abhängigen Gemeinden kam sie vor. Verpachtung auf kürzere Zeit, sowohl gegen eine feste Geldsumme als auch in der Art, daß der Pächter alle Betriebskosten trug und dafür einen Anteil, in der Regel wohl die Hälfte der Früchte empfing, war nicht unbekannt, aber Ausnahme und