

## VON BRÜCKEN UND MENSCHEN

### Zu einem alten kolorierten Druck im Archiv des Bundesdenkmalamtes

René Ployer

DOI: <https://doi.org/10.31577/szausav.2025.suppl.3.28>

Keywords: Danube, Dacia, Moesia, Trajan's bridge, Apollodorus, Historiography

**Abstract:** **On Bridges and People. On an Old Hand-Coloured Print in the Archive of the Federal Monuments Office.** The following article deals with the history of the famous Trajan's Bridge, also known as the Apollodorus Bridge. It was built between 103 and 105 AD by Apollodorus of Damascus and connected the Roman provinces of Moesia Superior and Dacia. Emperor Trajan had it built during his reign in the course of the Dacian Wars in order to improve communication and troop movements along the Danube and towards Dacia. The bridge was a masterpiece of Roman engineering and consisted of stone pillars with a wooden superstructure. Although it stood in ruins for a long time and its piers gradually disappeared into the Danube, remains have been confirmed by historical reports and modern archaeological investigations. Today, only a few parts are still visible or have been preserved underwater. The rediscovery of a coloured print from 1858 in the archives of the Austrian Federal Monuments Authority provides important information for the reconstruction and research of this ancient structure.

Das Thema „Brücke“ scheint für diese Festschrift sehr geeignet, kann doch der Jubilar als Brückenbauer in der Archäologie verstanden werden. Seit Jahrzehnten beschäftigt sich Ján Rajtár intensiv mit dem Donaulimes und seinem Vorfeld in der Slowakei. Insbesondere um die Geschichte des Militärlagers von Iža hat er sich mit systematischen Grabungen und Untersuchungen hervorgetan. Dieses mit zehn temporären Feldlagern umgebene Brückenkopfkastell liegt am Nordufer der Donau, direkt gegenüber des Legionslagers *Brigetio* (Ungarn) und war in der Antike von großer strategischer Bedeutung. Heute sind die Militäranlagen von Iža Teil des UNESCO Welterbes „Frontiers of the Roman Empire – The Danube Limes (Western Segment)“.<sup>1</sup> Bei den langjährigen Vorbereitungsarbeiten für die Nominierung fungierte Ján Rajtár als wichtiger wissenschaftlicher Berater für den slowakischen Abschnitt dieses Welterbes. Auch war er Gründungsmitglied der sogenannten Bratislava Group, einem internationalen wissenschaftlichen Beratungsgremium mit Mitgliedern aus Vertragsstaaten entlang der Grenzen des Römischen Reiches. Aber schon lange zuvor war Ján Rajtár ein Brückenbauer, der einen wissenschaftlichen und vor allem kollegialen Bogen zwischen den ost- und westeuropäischen Staaten spannte. Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs intensivierte er die freundschaftliche Zusammenarbeit, boten sich doch nun neue Möglichkeiten für beide Seiten. Neben seiner wissenschaftlichen Arbeit und seinem Einsatz für den Denkmalschutz engagiert sich der Jubilar auch aktiv in der Ausbildung junger Archäologinnen und Archäologen und in der Vermittlung von Archäologie an die breite Öffentlichkeit – hier baut er eine Brücke zwischen Wissenschaftlern und interessierten Laien.

Seit einiger Zeit beschäftigt Ján Rajtár auch eine richtige Brücke. Eine im Jahr 2021 durchgeführte Bathymetrie<sup>2</sup> des Donaubettes zwischen Iža und *Brigetio* brachte Strukturen zutage, die sich in einer Linie über die Donau bis zum südlichen Tor des Kastells von Iža erstreckten (*Daňová/Daňová/Rajtár, im Druck*). Diese Strukturen erinnerten in ihrer Form an die Pfeiler römischer Brücken wie sie aus anderen Teilen der römischen Welt bekannt sind. Etwas später konnten Holzproben entnommen werden, die mittels <sup>14</sup>C-Analyse die Strukturen in das 3. bis 4. Jahrhundert n. Chr. datierten (*Daňová/Daňová/Rajtár, im Druck*). Die Sensation war perfekt: die Pfeiler einer römischen Donaubrücke waren (wieder)entdeckt!<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Entscheidung des Welterbekomitees 44 COM 8B.24.

<sup>2</sup> Vermessung der topographischen Gestalt von Gewässerbetten.

<sup>3</sup> Schon gegen Ende des 19. Jahrhunderts berichtet der Benediktinerpater Rudolf Gyulai (1848–1906) von Überresten einer antiken Brücke über die Donau bei *Brigetio*, doch konnten diese Hinweise lange Zeit nicht verifiziert werden.

Begeben wir uns nun aber weiter flussabwärts, zu einer schon länger bekannten römischen Brücke über die Donau zwischen Drobeta-Turnu Severin (Rumänien) und Kostol (Serbien), der weltbekannten Trajansbrücke bzw. Apollodorusbrücke.

### HISTORISCHER ABRISS

Im 1. Jahrhundert n. Chr. verursachte die konstante Bedrohung durch die Daker Unruhe in den Provinzen entlang der mittleren und unteren Donau (Gudea/Lobüscher 2006, 14–17). Als Kaiser Trajan im Jahr 98 n. Chr. die Herrschaft übernahm, war eine seiner ersten Maßnahmen, gegen die Daker vorzugehen. Nach seiner Amtseinführung begab er sich nach Moesien, um dort die Truppen und Befestigungen zu inspizieren und sich auf einen Krieg vorzubereiten. Er ließ neue Kastelle aus Stein errichten, die unter seinen Vorgängern begonnene Straße entlang der Donauschlucht fertigstellen und einen Kanal am Ende der Schlucht anlegen. Diese Maßnahmen sollten im Hinblick auf einen Krieg eine effiziente Kommunikation, Versorgung und Truppenbewegung gewährleisten. In dieser Zeit kam es auch zu größeren Truppenverschiebungen: Neben den bereits in *Moesia Superior* stationierten Legionen *legio IIII Flavia*, *legio VII Claudia*, *legio I Italica* und *legio V Macedonica* kamen weitere Legionen aus *Pannonia* und Vexillationen der Legionen aus der *Germania Superior*, *Britannia* und den östlichen Provinzen sowie zahlreiche Hilfstruppen hinzu (Tudor 1974, 123). Im Jahr 101 n. Chr. begann Trajan seinen ersten Krieg gegen die Daker, in dem er große Teile ihres Landes unter römische Kontrolle brachte (Cass. Dio 68, 6; Breeze/Marcu/Cupcea 2021, 42; Gudea/Lobüscher 2006, 18, 19). Ein Jahr später schloss er mit den Dakern unter ihrem Führer Decebal Frieden, der aber eine vollständige Abrüstung und Entmilitarisierung ihres Volkes zur Bedingung hatte. Durch die Eroberung großer Gebiete Dakiens konnten die Römer nun die Grenzen der beiden moesischen Provinzen bereits im Limesvorland sichern (Breeze/Marcu/Cupcea 2021, 44, 45). Zusätzliche Kastelle wurden entlang des linken Donauufers errichtet, so dass auf beiden Flussseiten Militäranlagen vorhanden waren. Zwischen den heutigen Ortschaften Kostol (Serbien) und Drobeta-Turnu Severin (Rumänien) ließ Trajan zwischen 103 und 105 n. Chr. von seinem Herresingenieur Apollodorus von Damaskus eine Brücke erbauen, welche die Flussüberquerung wesentlich erleichterte (Cass. Dio 68, 13; Prok. aed. 4, 6).

Der Frieden zwischen Römern und Dakern hielt nicht lange an, da sowohl Trajan als auch Decebal ihre Truppen für einen erneuten Konflikt mobilisierten. Den Bruch der Friedensvereinbarung nahm Trajan zum Anlass, ein zweites Mal gegen die Daker zu ziehen. Diesmal mit dem erklärten Ziel, Decebal und seine Anhänger zu vernichten und ihr Land als Provinz in das Imperium einzugliedern (Breeze/Marcu/Cupcea 2021, 45; Gudea/Lobüscher 2006, 19, 20). Die von Apollodorus errichtete Brücke diente dabei als Ausgangspunkt für den zweiten Dakerkrieg. Beide erfolgreichen Feldzüge wurden später auf der Trajanssäule in Rom verewigt.

Mit der Gründung der Provinz *Dacia* im Jahr 106 n. Chr. verlor der Donaulimes in diesem Abschnitt vorübergehend seine Rolle als Verteidigungslinie (Gudea/Lobüscher 2006, 21, 22). Die Kastelle entlang des Donauufers blieben zwar bestehen, jedoch mit der Hauptaufgabe, den Verkehr und die Kommunikation zwischen den Truppen aufrechtzuerhalten. Viele Legionen und Hilfstruppen, die zuvor in den moesischen Lagern und Kastellen stationiert waren, wurden in die neu gegründete Provinz versetzt, was zu einer erheblichen Verringerung der Truppen entlang des Donaulimes führte. Mit der neuen Provinz als Puffer zwischen Donau und der Reichsgrenze gab es unter den folgenden Kaisern keine weiteren Angriffe auf die moesischen Provinzen.

### ANTIKE BIS NEUZEITLICHE QUELLEN BIS ZUR WIEDERENTDECKUNG DER TRAJANSBRÜCKE

Die Brücke, die zweifelsfrei eine Meisterleistung römischer Ingenieurskunst darstellte, wird dem Baumeister Apollodorus zugeschrieben, der um 65 n. Chr. in Damaskus geboren wurde (Stefan 2020, 81). Trajan vertraute ihm während der Dakerkriege und danach wichtige Bauprojekte an, neben der Donaubrücke etwa auch die Trajanssäule, die Trajansmärkte und das Trajansforum in Rom. Ebenso wird ihm die Errichtung der Puente de Alconétar in der spanischen Extremadura zugeschrieben (O'Connor 1993, 108, 109, 171).

Die Existenz der Trajansbrücke wird durch verschiedene Quellen bestätigt, obwohl antike Schriften spärlich sind. Leider ist Apollodorus Bericht über die Donaubrücke verloren gegangen. Abbildungen auf



Abb. 1. Relief der Trajansbrücke auf der Trajanssäule in Rom. Im Vordergrund Opferhandlung des Kaisers an der Donau, im Hintergrund die Brücke des Apollodorus und die beiden Kastelle Pontes und Dobreta (Vorlage Cichorius 1900, Taf. LXXII; bild XCIX).

römischen Münzen ab dem Jahr 105 n. Chr. und die noch erhaltene Trajanssäule in Rom (um 112 n. Chr. errichtet) belegen zweifelsfrei ihre Existenz (Abb. 1; *Stefan 2020*, 84, Abb. 35; Taf. 39; 40). Cassius Dio (um 163–um 235 n. Chr.) drückt seine Bewunderung für das Bauwerk aus, erwähnt jedoch nicht den genauen Standort oder den Baumeister (*Cass. Dio* 68, 13). Prokopius von Caesarea liefert in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts Informationen über die Brücke und nennt Apollodorus von Damaskus als Erbauer, basierend auf dem verlorenen Werk des Apollodorus (*Prok. aed.* 4, 6).

Der um die Mitte des 12. Jahrhunderts in Konstantinopel lebende Johannes Tzetzes bestätigt ebenfalls Apollodorus als Baumeister und trägt zusätzliche Details zur Pfeilergründung im Flussbett der Donau bei (*Tzetzes chiliad.* 2, 61–73, 86–94). Tzetzes beruft sich in seinem Bericht auf Theophilus Patricius, dem die Schrift des Apollodorus in der ersten Hälfte des 4. Jahrhunderts noch vorgelegen haben soll (*Aschbach 1858*, 211).

Die frühesten neuzeitlichen Berichte über die römischen Ruinen von Drobeta stammen von Ioannes Cuspinianus (1473–1529) und Ștefan Brodarics (1470–1539), die beide die Überreste der Trajansbrücke erwähnen (*Găzdac et al. 2015*, 11). Auf der *Tabula Hungariae* (sogenannte Karte von Lazarus), der ältesten noch erhaltenen Landkarte Ungarns von 1528, ist die Brücke als *Pons Traiani* eingezeichnet, obwohl sie da schon lange nicht mehr existierte (*Török 1987*, 1823 mit Anm. 107). Im 17. bzw. frühen 18. Jahrhundert beschrieben auch Constantin Cantacuzino und Dimitrie Cantemir diese Ruinen (*Găzdac et al. 2015*, 11).

Die ersten bedeutenden Informationen über die Brücke lieferte der italienische Graf Luigi Ferdinando de Marsigli (1658–1730), ein Offizier im Heer des Prinzen Eugen von Savoyen. Er war zwischen 1689 und 1691 an der mittleren Donau stationiert und veröffentlichte 1726 eine sechsbändige, mit zahlreichen Kupferstichen illustrierte Monographie über den Donaauraum, seine Geschichte und Geographie (*Marsigli 1726*). Er beschrieb detailliert die Lage der Auxiliarkastelle von Pontes und Drobeta, der zugehörigen Zivilsiedlungen sowie der Brückenpfeiler (*Marsigli 1726*, II. *De antiquitatibus Romanorum ad ripas Danubii*, 25–34). Auch fertigte er mehrere Pläne, Rekonstruktionen und Zeichnungen an, etwa der beiden Widerlager, die noch heute auf serbischer bzw. rumänischer Seite zu sehen sind (Abb. 2; *Marsigli 1726*, II. *De antiquitatibus Romanorum ad ripas Danubii*, Taf. 10–15). Marsigli äußerte als erster die Vermutung, dass es sich dabei um die berühmte Brücke von Trajan handeln müsse, doch es dauerte noch eineinhalb Jahrhunderte, bis diese Theorie bestätigt wurde.

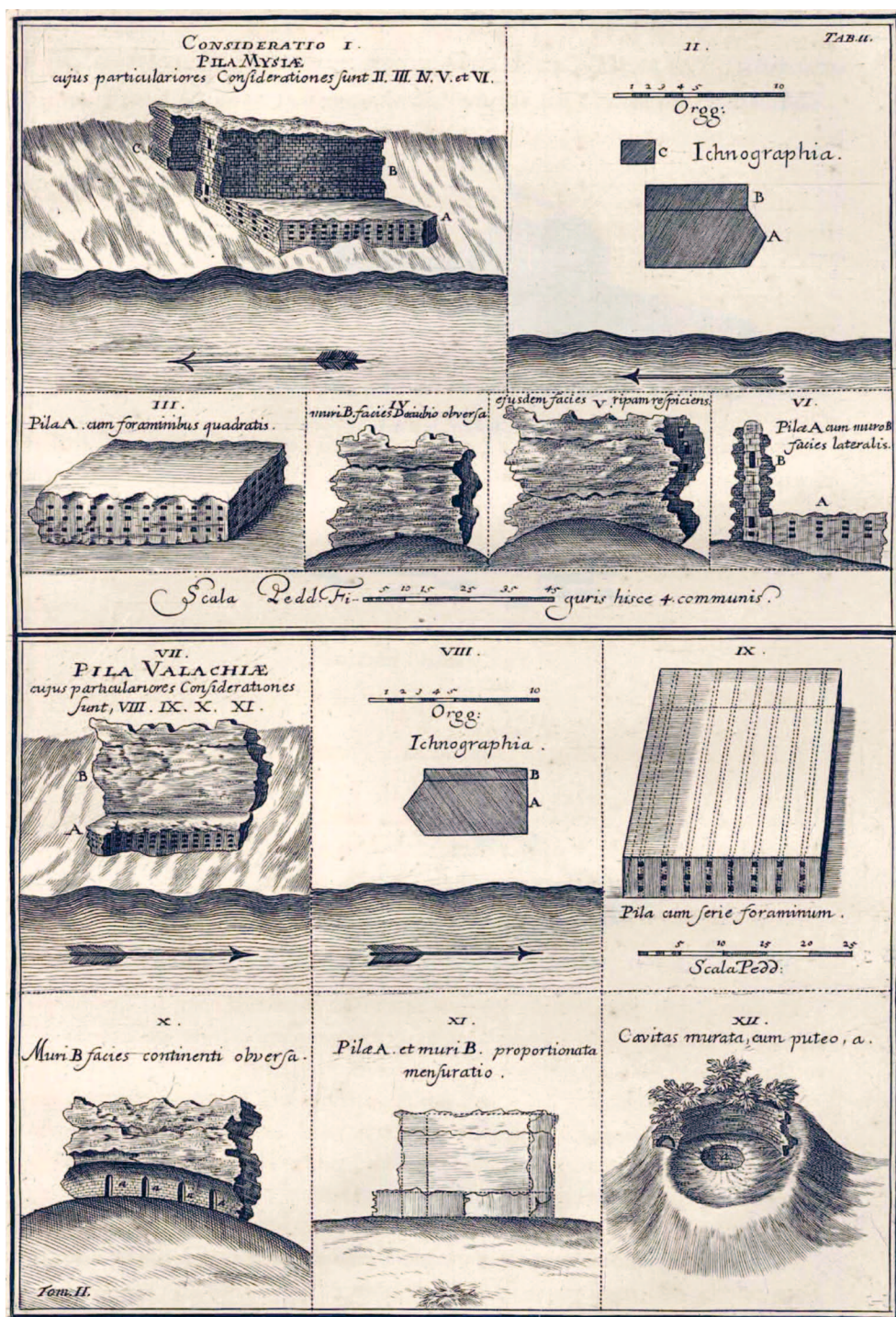


Abb. 2. Befundzeichnungen und Rekonstruktionen der Überreste der Trajansbrücke durch Graf Luigi Ferdinando de Marsigli (Vorlage Marsigli 1726, II. De antiquitatibus Romanorum ad ripas Danubii, Taf. 11).

In Jahre 1858, während eines außergewöhnlich trockenen Jahres, erreichte der Wasserstand der Donau ein historisches Tief, sodass weitere Pfeiler der von Marsigli beschriebenen Brücke, als die schon auf seinem Übersichtsplan bekannten (Abb. 3), sichtbar wurden. Diesen Umstand nutzte eine österreichische Expedition unter der Leitung des k. k. Majors Martin Imbrisevic, um die Brückenreste im Flussbett im Jänner 1858 näher zu untersuchen. Das Vorhaben war nur möglich, weil die k. k. Central-Commission (die Vorgängerorganisation des heutigen Bundesdenkmalamtes) die großzügige Unterstützung der Werftbauleitung der *Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* (DDSG, gegründet 1829) in Orsova erhielt.

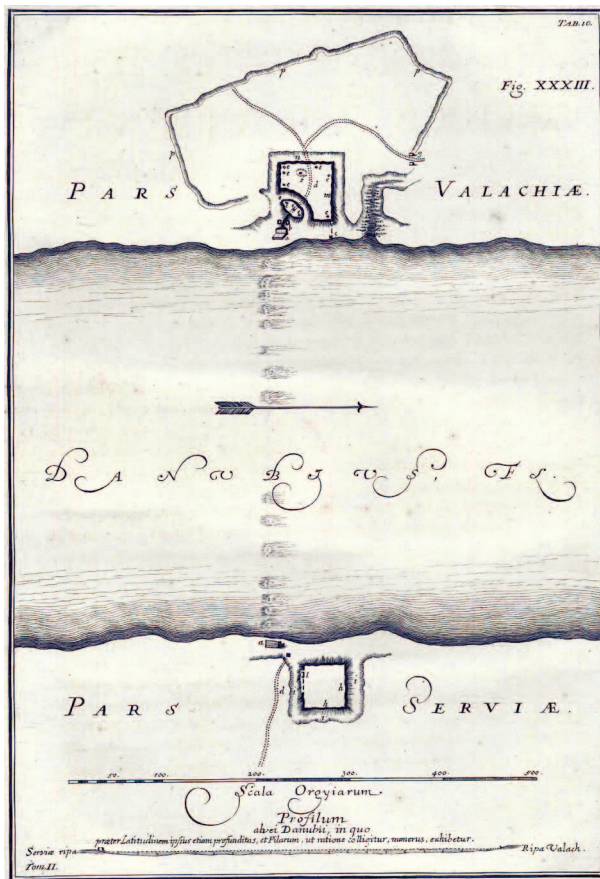


Abb. 3. Lageplan der beiden Kastelle Pontes und Dobreta sowie der Pfeilerreste der Trajansbrücke um 1690 (Vorlage Marsigli 1726, II. De antiquitatibus Romanorum ad ripas Danubii, Taf. 10).

Joseph Aschbach veröffentlichte dazu noch im selben Jahr die erste monographische Abhandlung über die Brücke (Aschbach 1858). Ferner publizierte er Grund- und Aufrisse der Pfeiler, die das Landesgeneralkommando Temesvár der Central-Commission vorlegte (Abb. 4; Aschbach 1858, Taf. IX). Aufgrund der großen Übereinstimmungen mit den historischen Quellen war sich die Fachwelt von nun an einig, dass es sich bei den Ruinen zwischen Kostol (bei Kladovo) und Drobeta-Turnu Severin um Trajans Brücke handeln müsse.

Seitdem rückte die Brücke mehr und mehr in das Interesse der Forschung. Aus der Feder des ersten preußischen Staatskonservators Ferdinand Alexander von Quast (1807–1877) etwa sind drei Bleistiftzeichnungen der Reste eines Brückenpfeilers bei Turnu Severin überliefert (Abb. 5).<sup>4</sup> Vom gegenüber liegenden Donauufer geben Aufzeichnungen und Skizzen des österreichisch-ungarischen Archäologen und Naturforschers Felix Philipp Kanitz Auskunft über Aufbau und Erhaltungszustand des beim Kastell Pontes befindlichen Brückenpfeilers (Kanitz 1892, 45–48, Abb. 25; 26).

Ende des 19. Jahrhunderts begann Grigore Tocilescu mit systematischen Ausgrabungen in Drobeta und konzentrierte sich dabei auf die Pfeiler der Trajansbrücke, das Kastell und Teile der Zivilsiedlung (Găzdac et al. 2015, 11). Der französische Ingenieur Edgar Duperrex veröffentlichte 1907 eine Monographie über die Trajansbrücke, die sich auf

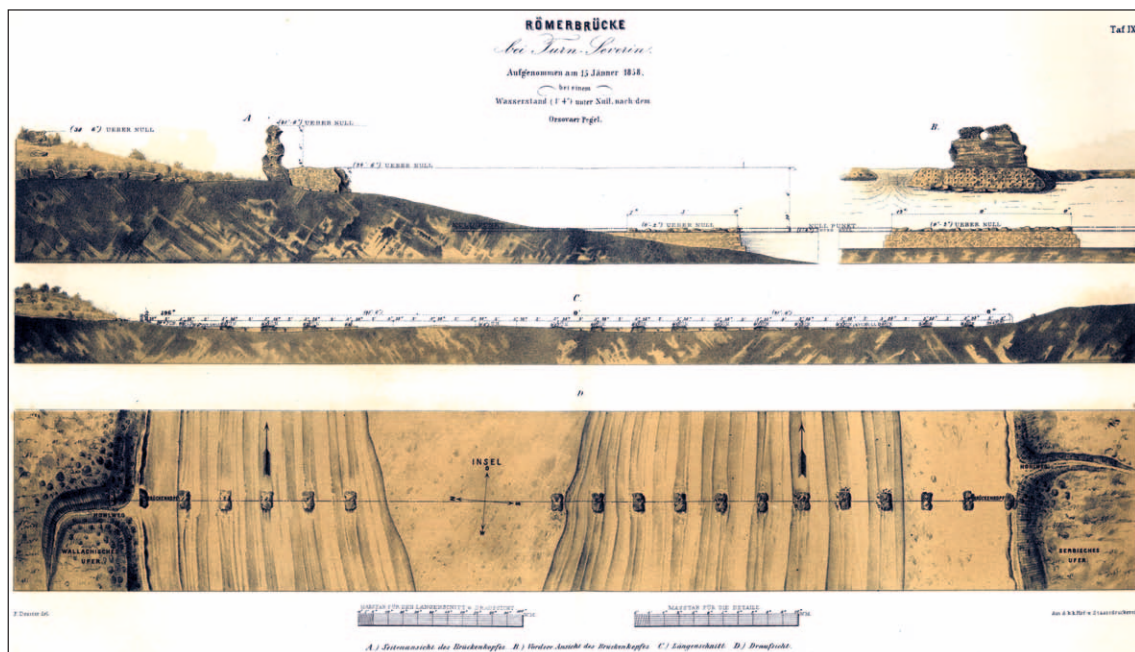


Abb. 4. Grund- und Aufriss der Pfeiler der Trajansbrücke im Jahr 1858 (Vorlage Aschbach 1858, Taf. IX).

<sup>4</sup> TU Berlin Architekturmuseum, Inv. No. 44513.

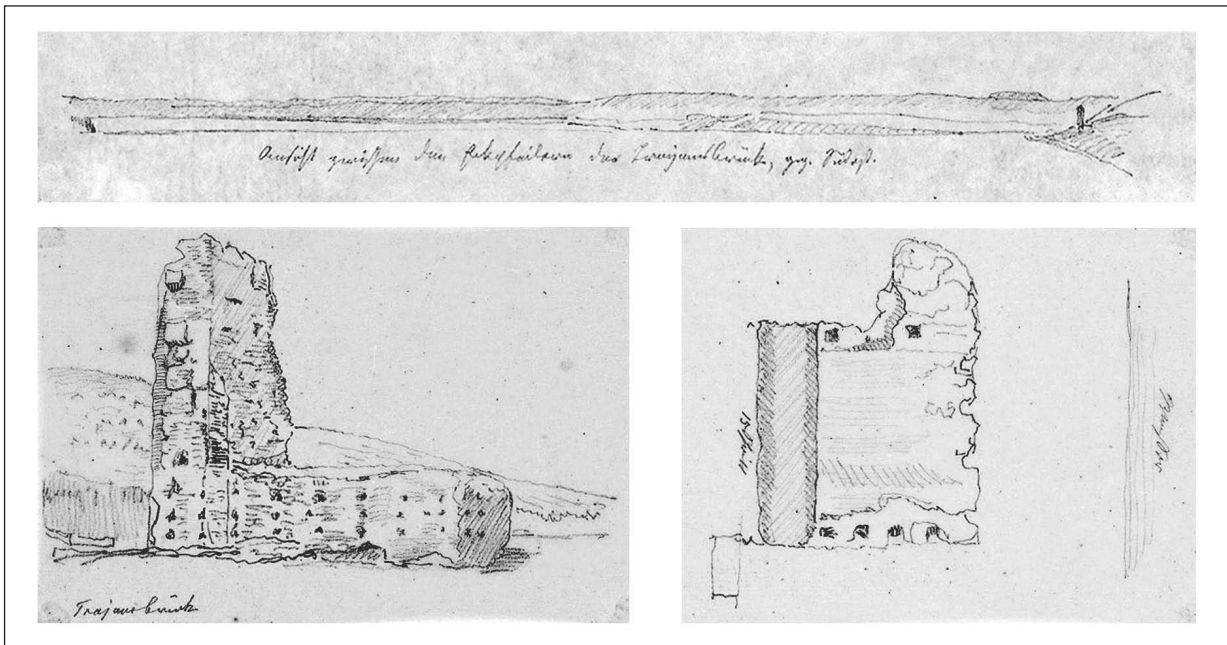


Abb. 5. Reste des Brückenpfeilers bei Turnu Severin. Bleistiftskizzen des preußischen Staatskonservators Ferdinand Alexander von Quast (Vorlage Architekturmuseum der TU Berlin, Inv. Nr. 44513).

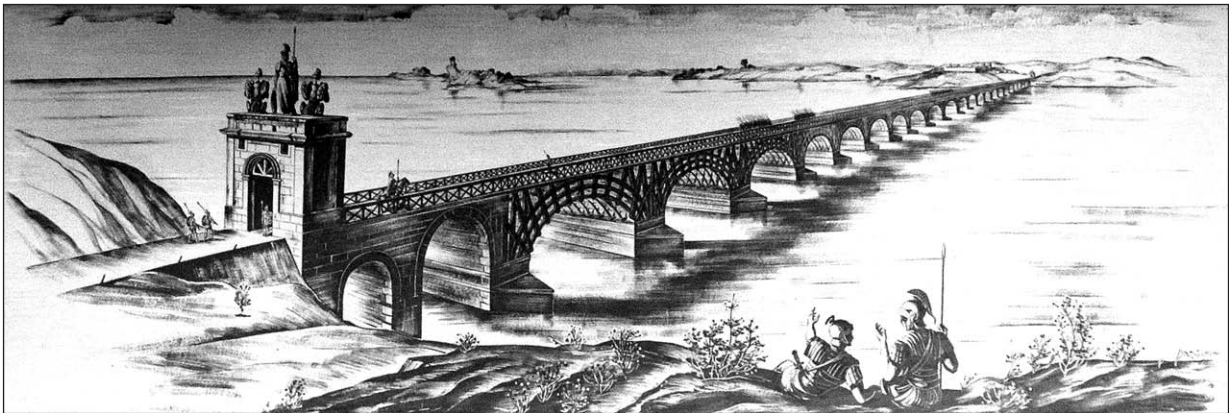


Abb. 6. Rekonstruktionsversuch der Trajansbrücke von Edgar Duperrex (Vorlage Duperrex 1907).

technische und architektonische Aspekte konzentrierte (Duperrex 1907). Seine Rekonstruktion der Brücke ist bis heute die weit verbreitetste (Abb. 6).

Bereits 1909 wurden zwei Brückenpfeiler im Fluss zerstört, da sie die Schifffahrt behinderten (Garašanin/Vasić 1980, 11). Wiederholte Untersuchungen bis in die heutige Zeit haben ergeben, dass die Bausubstanz der verbliebenen Pfeiler mehr und mehr schwindet.<sup>5</sup> Waren 1932 noch 16 Pfeiler im Wasser auszumachen, so konnten 2003 nur mehr zehn Pfeiler festgestellt werden. Somit ist der von Aschbach 1858 veröffentlichte Plan der vollständigste, den es von der Trajansbrücke gibt. In seiner Publikation ist jedoch nur eine umgearbeitete Schwarz-Weiß-Abbildung dargestellt. Erst unlängst konnte der zugehörige kolorierte Druck, der von Bauingenieur Deuster am 6. März 1858 in „Turn Severin“ angefertigt wurde und als Vorlage diente, im Archiv des Bundesdenkmalamtes in Wien wiederentdeckt werden (Abb. 7).<sup>6</sup> Dieser

<sup>5</sup> Zur Forschungsgeschichte im 20. und 21. Jahrhunderts s. zusammenfassend: Brzakovic 2014, 13–17, 104, 105; Găzdac et al. 2015, 11, 12.

<sup>6</sup> Für diesen Hinweis sei Gabriele Roithner vom Archiv des Bundesdenkmalamtes herzlich gedankt. Die in Aschbach 1858, Taf. IX abgebildete Schwarz-Weiß-Zeichnung ist dem farbigen Original sehr ähnlich, naturgemäß aber von schlechterer Qualität. Das Original misst 100 × 63,5 cm.

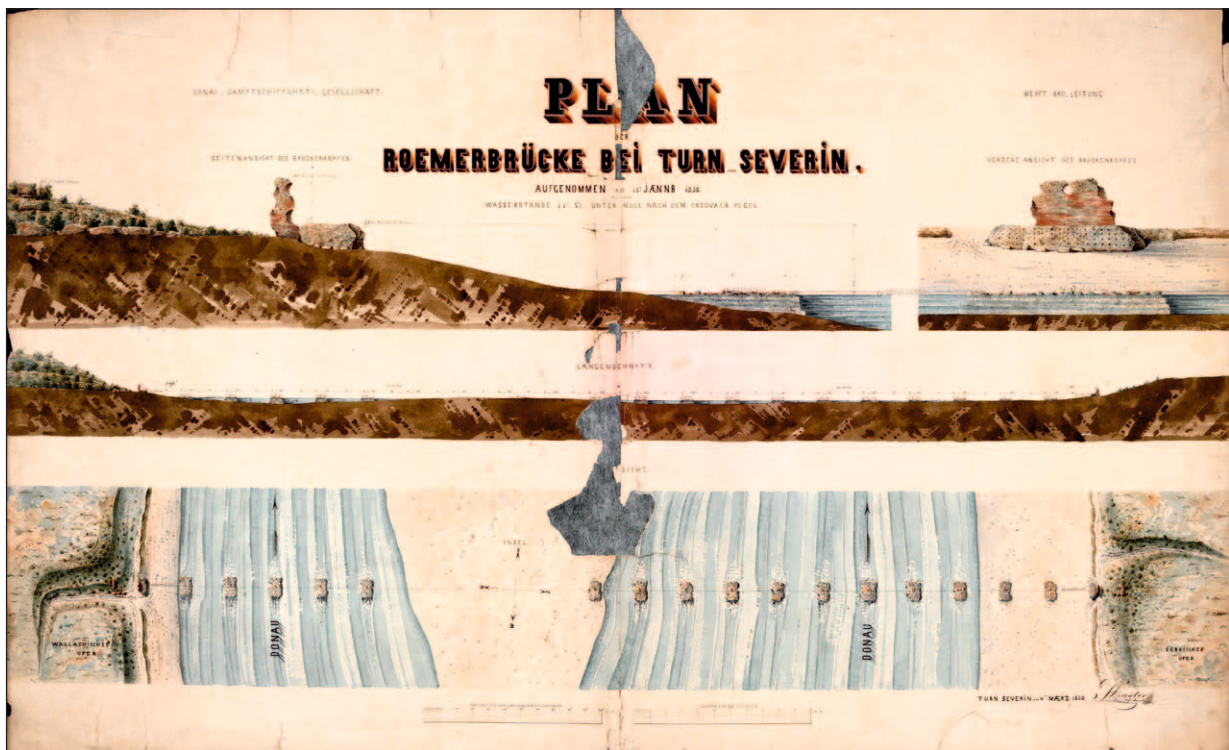


Abb. 7. Plan der Überreste der Trajansbrücke bei Turnu Severin, aufgenommen von Ing. F. Deuster am 15. Jänner 1858, Planerstellung am 6. März 1858 (© Bundesdenkmalamt, Archiv).

Druck soll nun als Grundlage für die weiteren Ausführungen dienen und die dort angegebenen Maße und Informationen sollen mit jenen von Cassius Dio und den neuesten wissenschaftlichen Untersuchungen verglichen werden.<sup>7</sup>

## DIE BRÜCKE

Die Position für den Bau der Brücke wurde sowohl aus topografischen als auch aus strategischen Überlegungen gewählt, um die Kontrolle über das Donautal von beiden Ufern aus zu ermöglichen. Die Brücke verband das Kastell von *Pontes* in *Moesia Superior* (heute Kostol, Serbien) mit *Drobeta* in *Dacia* (heute Drobeta-Turnu Severin, Rumänien). In römischer Zeit wurde die Donau an dieser Stelle von einer großen Sandbank in zwei Kanäle geteilt, die stromaufwärts der heutigen Șimian-Insel lag. Dadurch konnte der Flussstrom je nach Bedarf in den einen oder anderen Kanal geleitet werden (Tudor 1974, 76–78).

Die Brücke wurde zwischen 103 und 105 n. Chr. errichtet, noch vor dem Ausbruch des zweiten Dakerkrieges im Jahr 105 (Cass. Dio 68, 14). Schon Aschbach hält die Errichtung der Brücke in der Zeit zwischen den beiden Dakerkriegen für plausibel, da dafür (und für den Bau der beiden Kastelle *Pontes* und *Drobeta*) der volle Einsatz der römischen Truppen und „viele Tausende von Händen“ notwendig waren (Aschbach 1858, 202). Auf der Trajanssäule zeigt eine Darstellung römische Legionäre beim Fällen von Bäumen und Anrühren von Kalk. Möglicherweise wird hier der Beginn des Brückenbaus gezeigt (Stefan 2020, Taf. 38, Segment XCVII). Die Fertigstellung der Brücke im Jahr 105 bezeugen nicht nur die Überlieferung Cassius Dios (Cass. Dio 68, 13), sondern auch Münzen aus diesem Jahr, die der Senat anlässlich der Eröffnung des Baus prägen ließ (Aschbach 1858, 202, Anm. 1; Garašanin/Vasić 1980, 9; Stefan 2020, 84, Abb. 35). Die in den Pfeilern verbauten aufgefundenen gestempelten Ziegel deuten darauf hin, dass verschiedene Einheiten

<sup>7</sup> Zu den hier herangezogenen Forschungen auf serbischer Seite siehe Karović/Mihajlović/Vučković 2008. Die Ergebnisse basieren auf hydrographischen Messungen des Flussbetts mittels Fächerecholot, bei denen die Pfeilerreste geortet wurden. Der aktuelle Zustand der Pfeilerreste wurde mittels Photogrammetrie gemessen. Einen Überblick über diverse andere neuzeitliche Untersuchungen der Trajansbrücke gibt Griggs 2007 wieder.

wie die *legio VII Claudia*, die *cohors III Brittonum*, die *cohors I Cretum*, die *cohors XIII Gemina*, die *cohors II Hispanorum*, die *cohors I Antichensium* sowie die *cohors I Civium Romanorum Equitata* am Brückenbau beteiligt waren. Alle diese Truppen gehörten zur Armee von *Moesia Superior* und nahmen am zweiten Dakerkrieg teil (Tudor 1974, 123).

Die Sicherung der Brücke erfolgte von den beiden schon genannten Kastellen *Pontes* und *Drobeta*, die sich direkt an den Brückenköpfen an beiden Seiten der Donau befanden, sowie von Schiffen der *Classis Flavia Moesica* (Tudor 1974, 124–129). Sowohl Brücke als auch Kastelle wurden zeitgleich errichtet (Prok. aed. 4, 6). Neben der antiken Überlieferung durch Prokop sprechen auch die Bautechnik sowie Baumaterialien für diese Tatsache (Garašanin/Kondić o. J.; Garašanin/Vasić 1980, 7).

Bei der Brücke handelte es sich allem Anschein nach um eine auf steinernen Pfeilern ruhende hölzerne Fachwerkkonstruktion mit flachen Segmentbögen. Dies untermauern antike Darstellungen der Brücke wie etwa auf Münzen oder auf der Trajanssäule (Abb. 1; Stefan 2020, 84, Abb. 35; Taf. 39). In den Widerlagern konnten horizontale und vertikale Einfassungslöcher für Holzbalken festgestellt werden, die diese Annahme bestätigen (Aschbach 1858, 220; Garašanin/Vasić 1980, 7. 11; zusammengefasst bei Brzakovic 2014, 106, 107). Deuster gibt für die Löcher, in denen noch Holzreste zu finden waren, einen Querschnitt von 5–6 Zoll (13,2–15,8 cm) und eine Tiefe von 18 Zoll bis 2 Fuß (47,4–63,2 cm) an (Aschbach 1858, 220).

Von beiden Ufern aus führten Rampen bis zu den Portalen, die auf den Pfeilern der Brückenköpfe errichtet waren und durch die man auf die Brücke gelangte. Münzdarstellungen überliefern, dass diese Portale mit Skulpturen geschmückt waren (Stefan 2020, 84, Abb. 35). Auch ein 1850 in der Nähe eines Brückenkopfs gefundener Bronzekopf (der vermutlich von einer Statue von Trajans gleichnamigem Vater stammte) bestätigt diese Annahme (Tudor 1974, 58–62, Abb. 24).

Laut der Angaben bei Cassius Dio müsste die Spannweite der Brücke 3230 römische Fuß betragen haben, was etwa 956 m entspricht.<sup>8</sup> Dio gibt an, dass die Brücke 20 Pfeiler besaß, die ohne Fundament 150 Fuß (44,40 m) hoch und 60 Fuß (ca. 17,80 m) breit waren. Der Abstand zwischen den Pfeilerachsen betrug 170 Fuß (etwa 50,30 m). Fügt man die auf beiden Uferseiten errichteten Widerlager hinzu, erhöht sich die Anzahl der Pfeiler auf 22. Somit kann die Länge der Holzkonstruktion der Brücke zwischen den beiden Widerlagern nach Dios Angaben mit 3570 Fuß (1057 m) rekonstruiert werden.<sup>9</sup> Auf Deusters Plan ist der Abstand zwischen den beiden Widerlager mit 596 Klaftern angegeben, was 1130 m entspricht.<sup>10</sup> Mittels der im September 2003 durchgeführten hydrographischen Messungen kann die Spannweite zwischen den Pfeilern, von denen die Holzkonstruktion der Brücke ausging, mit 1097,50 m angegeben werden, also 32,50 m weniger als bei Deuster (Karović/Mihajlović/Vučković 2008, 285). Werden zu dieser Länge noch die Entfernungen zum Portal auf der serbischen Seite (30,43 m) und zum Portal auf der rumänischen Seite (30,40 m) hinzugezählt, ergibt sich eine Gesamtlänge der Brücke von 1158,33 m von Tor zu Tor (Karović/Mihajlović/Vučković 2008, 285).

Die Anzahl der angegebenen Pfeiler bei Dio wird durch die Untersuchungen der DDSG jedenfalls bestätigt. Im Strombett konnten 16 Pfeiler dokumentiert werden, die auf einem festen Fundament aus *opus caementitium* erbaut waren. Wie Deuster anmerkt, sind auf der Sandbank zwischen den Pfeilern 5 und 6 noch vier weitere Stützen anzunehmen (Aschbach 1858, 220). Diese fehlenden Pfeiler lassen sich auch auf der zugehörigen Zeichnung gut einfügen. Der Abstand zwischen den einzelnen Pfeilerachsen wird auf Deusters Plan sehr einheitlich mit 28 Klafter, 2 Fuß und 3 Zoll angegeben. Dies entspricht 53,81 m. Mithilfe der neuesten Untersuchungen konnte ein Pfeilerachsenabstand von 54 m ( $\pm 2\%$ ) eruiert werden, was den Deuster'schen Angaben sehr gut entspricht (Karović/Mihajlović/Vučković 2008, 285).<sup>11</sup>

Weiters sind aus den Ausführungen Deusters die Maße der Pfeiler zu entnehmen (Aschbach 1858, 220). Sie haben eine Länge zwischen 11 Klafter 3 Zoll (20,94 m) und 12 Klafter (22,76 m) und eine Breite von 7 Klafter und 3 Fuß (14,22 m) bis 7 Klafter und 5 Fuß (14,86 m). Der besterhaltene Pfeiler Nr. 12 wies noch Sichtmauerwerk und eine Breite von 10 Klafter auf (18,96 m). Dieser Pfeiler stimmt gut mit der Darstellung

<sup>8</sup> Cass. Dio 68, 13 gibt den Abstand zwischen den 20 Pfeilerachsen mit je 170 Fuß an. Umgerechnet mit der statistischen Länge von 296 mm für 1 röm. Fuß.

<sup>9</sup> Die in der Literatur zur Länge der Brücke gemachten Angaben variieren zwischen 800 und 1500 m. Siehe zusammenfassend: Griggs 2007, 40 tab. 1; Karović/Mihajlović/Vučković 2008, 285.

<sup>10</sup> Mit Gesetz vom 23. Juli 1871 wurde das metrische System in Österreich mit Wirkung ab 1. Jänner 1876 verbindlich eingeführt und das Klafter auf genau 1,89648384 m festgesetzt (kundgemacht durch Reichsgesetzblatt No. 16 am 2. März 1872, s. 29).

<sup>11</sup> In Karović/Mihajlović/Vučković 2008, Anm. 8 wird angemerkt, dass in der Literatur der letzten vier Jahrzehnte der Abstand zwischen den Pfeilerachsen von 38 bis 57 m variiert.



Abb. 8. Reste des südlichen Brückenkopfs bei Kostol (Serbien) von Osten gesehen, Zustand September 2018 (Foto R. Ployer).



Abb. 9. Reste des südlichen Brückenkopfs bei Kostol (Serbien) von Westen gesehen, Zustand September 2018 (Foto R. Ployer).

Dios überein, der ein Quadermauerwerk beschreibt und eine Breite von knapp 18 m angibt (*Cass. Dio* 68, 13). Vergleichende Maßangaben neuerer Untersuchungen sind leider nicht vorhanden. Zwar fanden 1979 archäologische Grabungen auf serbischer Seite statt, doch wurden dabei nur die Brückenreste am Festland untersucht (*Garašanin/Vasić* 1980, 7). Dies waren einerseits drei Pfeiler, die den Beginn der Brücke markierten, auf denen das Eingangsportal stand und die kleiner als die Tragepfeiler für die eigentliche Brückenkonstruktion waren. Andererseits wurde das Widerlager untersucht, das unmittelbar am Uferstand und von dem aus die hölzerne Brückenkonstruktion begann (bei Deuster als „Brückenkopf“ am „serbischen Ufer“ bezeichnet).

Die Brückenpfeiler wurden mittels Kastendämmen errichtet, eine Baumaßnahme, die schon Vitruv beschreibt (*Vitr.* 5, 12, 5). Der Kern der Pfeiler bestand aus *opus implectum*, einer äußeren Ziegelreihe mit einer inneren Füllmasse aus Bruchsteinen und Mörtel, das mit Quadersteinen verkleidet war. Die Sockel der Pfeiler liefen in Richtung flussaufwärts spitz zu, um einerseits den Druck durch die Wassermassen zu entlasten, andererseits um als Eisbrecher zu fungieren. In die Mitte der Fundamente wurden Eichenstämme getrieben, um die Pfeiler zu stabilisieren. Diese Eichenstämme werden bereits im Bericht von Major Imbrisevic an die k. k. Central-Commission beschrieben (*Aschbach 1858*, 220). Auf Deusters Plan ist jedoch nur bei den beiden auf den Flussufern befindlichen Widerlagern die flussaufwärts gerichtete keilförmige Verstärkung der Pfeiler eindeutig erkennbar (die übrigens bis heute noch besteht); bei den in der Donau befindlichen Pfeilern lässt sie sich nur erahnen.

Zur Zerstörung der Brücke gibt es zwei Hypothesen: Nach Cassius Dio ordnete bereits Kaiser Hadrian die Entfernung der Überstruktur an, um die Daker am Überqueren des Flusses nach Moesien zu hindern (*Cass. Dio* 68, 13). Die zweite mögliche Erklärung stammt von Prokopios und betrifft natürliche Ursachen wie „Überschwemmungen des Ister (Donau) und den Zahn der Zeit“ (*Prok. aed.* 4, 6, 11). Zu seiner Zeit, in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts, stand die Brücke jedenfalls in Ruinen. Es ist jedoch unklar, wann und wie genau die Brücke zerstört wurde.

Heute werden sowohl auf serbischer als auch auf rumänischer Seite Überreste der gemauerten Brückenköpfe durch Betonmauern und Dämme vom steigenden Wasserpegel der Donau, der durch die Stauanlagen des Kraftwerks Djerdap 2 etwas gestiegen ist, geschützt (Abb. 8; 9). Abgesehen von diesen steinernen Pfeilern sind nur mehr wenige Überreste im Wasser der Donau erhalten, die von der einst großartigen architektonischen Leistung des Apollodoros von Damaskus und seiner Brücke zeugen. Dass es sich aber durchaus lohnt, alte Archivalien zur Rekonstruktion von Vergangenen in die Hand zu nehmen, zeigt exemplarisch der hier vorgestellte Plan der „Roemerbrücke bei Turn Severin“ von der Expedition der DDSG im Jahr 1858.

## LITERATUR

- Aschbach 1858* J. Aschbach: Über Trajan's steinerne Donaubrücke. *Mittheilungen der k. k. Central-Commission zur Erforschung und Erhaltung der Baudenkmale* 3, 1858, 197–220, Taf. VIII; IX.  
DOI: <https://doi.org/10.11588/diglit.20705#0203>
- Breeze/Marcu/Cupcea 2021* D. J. Breeze/F. Marcu/G. Cupcea: *Frontiers of the Roman Empire: The Roman Frontiers of Dacia*. Oxford 2021.  
DOI: <https://doi.org/10.2307/jj.15135945>
- Brzakovic 2014* M. Brzakovic: *Römische Hinterlassenschaften im Gemeindegebiet Kladovo in Serbien*. Master thesis. Institut für Klassische Archäologie der Universität Wien. Wien 2014.
- Cichorius 1900* Conrad Cichorius: *Die Reliefs der Traianssäule 2. Tafelband. Die Reliefs des Zweiten Dakischen Krieges*. Berlin 1900, Taf. LXXII (Bild XCIX).
- Daňová/Daňová/Rajtár, im Druck* K. Daňová/M. Daňová/J. Rajtár: *The Danube Riverbed near the Roman Fort in Iža-Leányvár. The Results of Research in 2019–2022*. Dissertationes Archaeologicae ex Instituto Archaeologico Universitatis de Rolando Eötvös nominatae. Budapest, im Druck.
- Duperrex 1907* E. Duperrex: *Podul lui Traian peste Dunăre lângă Turnu Severin. Incercare de reconstituire*. Extras din Buletinul Societății Politecnice. București 1907.
- Garašanin/Kondić o. J.* M. Garašanin/V. Kondić: *Diana – Pontes. Kladovo o. J.*
- Garašanin/Vasić 1980* M. Garašanin/M. Vasić: Trajanov most – Kastel Pontes. In: V. Kondić (Hrsg.): *Derdapske sveske* 1, 1980, 7–24.
- Găzdac et al. 2015* C. Găzdac/Á. Alföldy-Găzdac/M. Neagoe/O. Neagoe: *Drobeta. The Never Abandoned City of Roman Dacia*. Coins from Roman Sites and Collections of Roman Coins from Romania 9. Cluj-Napoca 2015.
- Griggs 2007* F. E. Griggs: Trajan's Bridge. The World's First Long-Span Wooden Bridge. *Civil Engineering Practice* 22, 2007, 19–50.
- Gudea/Lobüscher 2006* N. Gudea/Th. Lobüscher: *Dacia. Eine römische Provinz zwischen Karpaten und Schwarzem Meer*. Mainz am Rhein 2006.
- Kanitz 1892* F. Kanitz: *Römische Studien in Serbien. Der Donau-Grenzwall, das Strassennetz, die Städte, Castelle, Denkmale, Thermen und Bergwerke zur Römerzeit im Königreiche Serbien*. Denkschriften der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften Philosophisch-Historische Classe 41. Wien 1892.

- Karović/Mihajlović/Vučković 2008 G. Karović/D. Mihajlović/D. Vučković: Trajan's bridge over the Danube. The current results of underwater archaeological research. In: I. R. Rossi/A. Gaspari/A. Pydyn (Hrsg.): *Proceedings of the 13<sup>th</sup> Annual Meeting of the European Association of Archaeologists (Zadar, Croatia, 18–23 September 2007. Session: Underwater Archaeology*. Zagreb 2008, 281–289.
- Marsigli 1726 L. F. Marsigli: *Danubius Pannonico-Mysicus: observationibus geographicis, astronomicis, hydrographicis, historicis, physicis perlustratus et in sex tomos digestus*. Hagae 1726.
- O'Connor 1993 C. O'Connor: *Roman Bridges*. Cambridge 1993.
- Stefan 2020 A. S. Stefan: *Die Trajanssäule. Symbolik und Mysterienkult in der römischen Kaiserzeit. Die Trajanssäule: Symbolik und Mysterienkult in der römischen Kaiserzeit*. Darmstadt 2020.
- Török 1987 Zsolt G. Török: Renaissance Cartography in East-Central Europe, ca. 1450–1650. In: David Woodward (Hrsg.): *Cartography in the European Renaissance. The History of Cartography 3. Teil 2*. Chicago 1987, 1806–1851. Verfügbar unter: [https://press.uchicago.edu/books/hoc/HOC\\_V3\\_Pt2/HOC\\_VOLUME3\\_Part2\\_chapter61.pdf](https://press.uchicago.edu/books/hoc/HOC_V3_Pt2/HOC_VOLUME3_Part2_chapter61.pdf)
- Tudor 1974 D. Tudor: *Les ponts romains du Bas-Danube*. Bibliotheca historica Romaniae 51. Bukarest 1974.

## QUELLEN

- Cass. Dio Cassius Dio, Römische Geschichte. 16 Teilbände, (Metzler), übers. Leonhard Tafel, Stuttgart 1831–1844.
- Prok. aed. Prokopios von Caesarea, Bauten. Griechisch – deutsch, (Sammlung Tusculum), hrsg. u. übers. Otto Veh, München 1977.
- Tzetzes chiliad. Johannes Tzetzes, Chiliades Theophilus Kiesslingius: Ioannu tu Tzetzū Bibliōn historikēs tēs dia stichōn politikōn = Ioannis Tzetzae historiarum variarum chiliades/ Ioannes Tzetzes. Graece. Textum ad fidem duorum codicum Monacensium recogn., brevi adnotatione et indicibus instruxit. Leipzig 1826.
- Vitr. Vitruv, Zehn Bücher über die Architektur. Lateinisch – deutsch, (Sammlung Tusculum), hrsg. u. übers. Curt Fensterbusch, Darmstadt 1964.

## O mostoch a ľudoch

### K starej kolorovanej tlači v archíve Spolkového pamiatkového úradu

René Ployer

#### Súhrn

Článok sa zaoberá históriou slávneho Trajánovho mosta, známeho aj ako Apollodorov most. Dákovia ohrozovali v 1. storočí n. l. rímske provincie na strednom a dolnom Dunaji. Keď sa v roku 98 n. l. ujal vlády cisár Traján, začal sa pripravovať na vojnu s Dákmi. Kvôli logistike nechal postaviť nové pevnosti a zlepšiť infraštruktúru a to vrátane mosta cez Dunaj medzi dnešnými obcami Kostol (Srbsko) a Drobeta-Turnu Severin (Rumunsko). V roku 101 n. l. začal Traján prvú dácku vojnu, počas ktorej sa veľká časť Dácie dostala pod rímsku kontrolu. Po krátkom mieri však nasledovala druhá vojna, v ktorej spomínaný most slúžil ako dôležitý východiskový bod pre rímske jednotky. Po založení provincie Dácia v roku 106 n. l., stratil dunajský Limes svoju obrannú funkciu.

Most, navrhnutý slávnym architektom Apollodorom z Damašku, bol postavený v rokoch 103 až 105 n. l.. Išlo o majstrovské dielo rímskeho inžinierstva. Pozostával z kamenných pilierov s drevenou nosnou konštrukciou. Antickí autori Cassius Dio a Prokopios z Caesarey o ňom písali a vyjadrovali obdiv k tejto stavbe. Zobrazenia mosta na rímskych minciach a na Trajánovom stĺpe poskytujú indicie o vzhľade mosta. Most ležal po stáročia v ruinách a jeho piliere postupne mizli v Dunaji. Pozostatky mosta však potvrdili historické správy ale aj moderné archeologické výskumy. V priebehu storočí bolo o moste napísaných mnoho správ a to vrátane podrobných štúdií Luigiho Ferdinanda de Marsigliho (17. storočie).

Dnes sú žiaľ z mosta viditeľné, prípadne pod vodou zachované, len jeho časti. Znovuobjavenie farebnej tlače z roku 1858 v archíve Rakúskeho spolkového pamiatkového úradu poskytuje dôležité informácie pre rekonštrukciu a výskum tejto

starobylej stavby. Nízka hladina vody vtedy umožnila rakúskej expedícii prezrieť si zvyšky mosta zblízka. V koryte rieky zdokumentovali 16 pilierov, ktoré postavili na pevnom základe – opus caementitium. Keďže v posledných desaťročiach bolo viac a viac častí starobylého mosta zničených, tento dokument je nielen najúplnejším plánom mosta, ale jeho opis zároveň poskytuje dôležité informácie o konštrukcii mostných pilierov.

- Obr. 1. Reliéf Trajánovho mosta na Trajánovom stĺpe v Ríme. V popredí obetný akt cisára pri Dunaji, v pozadí most Apollodora a obe kastely Pontes a Drobeta (predloha *Cichorius 1900*, tab. LXXII; obr. XCIX).
- Obr. 2. Nálezy a rekonštrukcie zvyškov Trajánovho mosta od grófa Luigiho Ferdinanda de Marsigliho (predloha *Marsigli 1726*, II. De antiquitatibus Romanorum ad ripas Danubii, tab. 11).
- Obr. 3. Situácia oboch kastelov Pontes a Drobeta, ako aj zvyškov pilierov Trajánovho mosta okolo roku 1690 (predloha *Marsigli 1726*, II. De antiquitatibus Romanorum ad ripas Danubii, tab. 10).
- Obr. 4. Pôdorys a nárys pilierov Trajánovho mosta v roku 1858 (predloha *Aschbach 1858*, tab. IX).
- Obr. 5. Zvyšky mostného piliera pri Turnu Severin. Skice ceruzkou pruského štátneho konzervátora Ferdinanda Alexandra von Quasta (predloha Architektonické múzeum TU Berlín, inv. č. 44513).
- Obr. 6. Pokus o rekonštrukciu Trajánovho mosta od Edgara Duperrexa (predloha *Duperrex 1907*).
- Obr. 7. Plán zvyškov Trajánovho mosta pri Turnu Severin, zaznamenaný inžinierom F. Deusterom 15. januára 1858, spracovanie plánu 6. marca 1858 (© Spolkový pamiatkový úrad, archív).
- Obr. 8. Zvyšky južného konca mosta pri Kostolaci (Srbsko) z pohľadu od východu, stav september 2018 (foto R. Ployer).
- Obr. 9. Zvyšky južného konca mosta pri Kostolaci (Srbsko) z pohľadu od západu, stav september 2018 (foto R. Ployer).

Mag. Dr. René Ployer  
Bundesdenkmalamt  
Abteilung für Digitalisierung und Wissensmanagement  
Hofburg, Säulenstiege  
AT – 1010 Wien  
rene.ployer@bda.gv.at  
<https://orcid.org/0000-0002-5124-2574>