

# Römische Fernstraßen

Friedrich Giesler

Daß das römische Kaiserreich ein ausgezeichnetes Straßensystem besaß, ist allgemein bekannt. Durch die Kopie einer antiken „Autobahnkarte“, die TABULA PEUTINGERIANA, und ein Verzeichnis der Poststationen, das ITINERARIUM ANTONINI, sind wir bestens über das römische Straßennetz unterrichtet.<sup>i</sup>

Trotzdem tut man gut daran, sich vor Augen zu führen, welchen Zwecken die Straßen dienten, um nicht durch Übertragen von Denkgewohnheiten Fehlern aufzusitzen.

Römische Fernstraßen waren zunächst von ihrem Zweck her Straßen der kaiserlichen Verwaltung, d.h. sie dienten

- der militärischen Infrastruktur zur Kontrolle neu erobelter Gebiete<sup>ii</sup>,
- strategisch der schnellen Verlegung großer Truppeneinheiten von einem Reichsteil in den andern<sup>iii</sup>,
- der kaiserlichen Propaganda<sup>iv</sup>,
- der Übermittlung von Nachrichten (staatliches Kommunikationsnetz)<sup>v</sup>,
- der Beförderung von Verwaltungsbeamten<sup>vi</sup>,
- dem staatlichen Gütertransport<sup>vii</sup>.

Wenn man die Funktionen mit unserem modernen Straßennetz vergleicht, so fällt auf, daß einige Funktionen eher die der Kommunikation sind und daß andererseits die Aufgaben des allgemeinen Güter- und Personenverkehrs fehlen (obwohl die Straßen - mit Einschränkungen - auch dazu dienen konnten).

Die Aufgabe der Straßen als „Rollbahn“ kann man recht gut an ihrer Breite ablesen. Nach der Beschreibung der Marschordnung einer Legion durch Flavius Josephus wurde in einer Kolonnenbreite von sechs Mann<sup>viii</sup> marschiert. Es verwundert daher nicht, daß die Straßen, wo es das Gelände zuließ, sieben Meter oder mehr breit waren<sup>ix</sup>.

Da es sowohl bei der Truppenverlegung wie der Nachrichtenübermitt-

lung um den Zeitfaktor ging, „verließen die neuangelegten Straßen meist schnurgerade, wobei längere und oft recht beträchtliche Steigungen nur selten vermieden wurden.“<sup>x</sup> Für den Güterverkehr mit Wagen waren diese Straßen offenbar nicht in erster Linie vorgesehen!



Meilenstein des Claudius (47 n.Chr.)

aus Versvey

(Das quadratische Unterteil steckte ursprünglich in der Erde)

Technisch waren die römischen Straßen sehr modern, so daß die Datierung eines gefundenen Straßenstücks oft Schwierigkeiten bereitet: Man weiß nicht, ob es sich um ein modernes Bauwerk handelt!<sup>xi</sup>

Der Bau einer Straße wird so beschrieben: Nach den Ausführungen von STATIUS<sup>xii</sup> wurde die VIA DOMITIANA „in der Weise gebaut, daß man zunächst zwei zueinander parallel lau-

fende Gräben (SULCI) zog, welche die Begrenzung der Straße bildeten und zugleich dazu dienen sollten, das von ihr ablaufende Wasser aufzunehmen und abzuführen. Dann wurde die Erde zwischen den beiden Gräben abgegraben, so daß eine breite Rinne entstand, welche die Bettung aufzunehmen bestimmt war. An den Seiten dieser Rinne wurde eine Reihe großer Randsteine (UMBONES) gesetzt, welche die seitliche Begrenzung der Bettung und zugleich die innere Grabenseite darstellten. Um sie im sumpfigen Gelände zu befestigen, schlug man an ihren Seiten starke Holzpfähle ein. Dann wurde die Bettung mit einer Lage größerer Steine bedeckt, auf die weitere Steinschichten kamen. Hierbei wurde bereits darauf gesehen, eine gewölbte Straßendecke zu erhalten. Als eigentliche Decke diente dann Kleinerer Steinschlag, der festgestampft und mit Sand oder Kies gestopft wurde. So erhielt man einen glatten Fahrdamm, von dem infolge seiner Wölbung das Regenwasser nach rechts und links in den Graben abließ.

Diese Art des Baus weisen fast alle Römerstraßen auf. Wir haben überall den Graben und die gewölbte Straßendecke sowie die Randsteine<sup>xiii</sup>

„Die Überlandstraßen, die sich in ebenem Gelände auch heute noch als leichte, meist kiesige Aufwölbung unschwer zu erkennen geben und schnurgerade die Landschaft durchziehen [...], sind auf einem soliden Fundament aus meist größeren Steinen errichtet. Zwei weitere Schichten, bestehend aus Grob- und feinerem Kies, lagern unmittelbar unter der Straßendecke (poetisch DORSUM SUMMUM oder sonst PAVIMENTUM). Diese besteht in der Nähe einer Siedlung oder in einer Ortschaft selbst öfter aus Pflasterung mit unregelmäßigen Steinplatten (SILICES); bei platzartigen Erweiterungen wird das Pflaster meist von gut bearbeiteten Platten in Rechteck oder Quadratform (SAXUM



Querschnitt durch eine römische Fernstraße (nach einer Zeichnung des Verfassers)

QUADRATUM) abgelöst. [...] Außerhalb der Siedlungen bestand die Straßendecke, von Ausnahmen abgesehen, überwiegend aus einer Kiesdecke [...]. Unter Ausnahmen verstehen wir, was auch durch den archäologischen Befund nahe gelegt wird, Straßenabschnitte, wo das Gelände rutschig und feucht war, die Straßenschotterung abgeschwemmt werden konnte oder ungenügend Halt hatte. Auch bei Straßensteigungen wählte man lieber Pflasterung, im Gebirge gab der felsige Untergrund ausreichende Festigkeit. Die Straßendecke war leicht gewölbt, so daß das Wasser in die vorgeschriebenen Gräben zu beiden Seiten abfließen konnte.“<sup>xiv</sup>

Über die Breite der Straßen findet man widersprüchliche Angaben, was wohl darauf beruht, daß die älteren Straßen und Straßen in schwierigem Gelände schmaler waren als die Straßen der Dominanzzeit und die großen Truppenrollbahnen.

„Die Straßen waren schmal. So schmal, daß zwei Fuhrwerke sich gerade begegnen konnten“<sup>xv</sup>. Der Damm war gewölbt und befestigt.

Meistens durch Kies oder Schotter auf dünner Packlage, teilweise durch Platten oder Steinpflaster. Die Entwässerung durch Straßengräben war sorgfältig. Den Reisenden, aber wohl auch den Straßenmeistereien dienten häufige Meilensteine mit Entfernungszahlen.“<sup>xvi</sup>

„Die Breite der Straßen war sehr verschieden. Während die Julier ebenso wie andere alte Straßen nur eine Breite von 2 m aufweist, hat die Via Appia gleich der nach der Saalburg ziehenden Römerstraße und vielen sonstigen Straßen eine Breite von 4,30 m. Andere Straßen weisen eine Breite von 7 m, wieder andere sogar noch darüber auf. Dabei waren manche Straßen noch nicht einmal in ihrer ganzen Breite gepflastert. Insbesondere an den Alpenstraßen hatte der Pflasterstreifen oft nur eine Breite von 1,50 m, während die Straße selbst 2 m, an manchen Stellen sogar 3 m breit war.“<sup>xvii</sup>

Mit Zinnfiguren läßt sich der Bau einer Straße und der CURSUS PUBLICUS durchaus darstellen, selbst wenn es nicht alles an Figuren gibt, was man

brauchen könnte.

Da Straßen zumeist von der Armee gebaut wurden, lassen sich (teilweise mit kleineren Umbastelarbeiten) die in Tabelle 1 zusammengestellten Zinnfiguren verwenden.

Für den Verkehr auf der Straße gibt es natürlich sehr viele Figuren, einschließlich marschierender Truppen (v. Droste, Mutzbauer). Insbesondere für den CURSUS PUBLICUS sind die Figuren aus Tabelle 2 geeignet.

Meilensteine gibt es in Zinn nicht, sie lassen sich aber wegen ihrer einfachen Form leicht basteln. Als Vorlage können antike Originale und Abbildungen dienen (s. Literatur).

Nach dem Untergang des Römischen Reiches wurden die Straßen zwar weiter benutzt, ihre Bauweise geriet aber in Vergessenheit. Unsere Vorfahren behielten nur das Wort „Straße“, das von dem lateinischen VIA STRATA, gepflasterter Weg, abstammt. Erst im 17. Jahrhundert wurde die Kunststraße in England und Frankreich neu erfunden oder wiederentdeckt und gelangte von dort auch nach Deutschland, zusammen mit dem Wort für



Carrucca der römischen Post (Bastelfigur des Verfassers)

diese technische „Neuerung“: *Chaussee*<sup>xviii</sup>.

Diese auch Damm- oder Hochstraße genannte Konstruktion wird so beschrieben:

„[...] Die Chausseen stellten insofern eine bautechnische Neuerung dar, als sie in der neuen Packlage-Bauweise errichtet wurden. Dabei zerschlug man das aus den Steinbrüchen gebrochene Gestein in grobe, mittlere und feine Brocken. Mit den groben Steinen wurde eine feste, aber wasserdurchlässige Grundschicht als Unterbau gebildet. Mit dem mittleren und feinen Material trug man zwei festgestampfte Deckschichten auf. Man achtete auf eine deutliche Wölbung der Fahrfläche, die den raschen Abfluß des Regenwassers sicherstellte, das dann in seitlich verlaufende Gräben abgeleitet wurde. Gerade die Kombination von Pflaster und steinigem Unterbau erlaubte den Einsatz immer schwererer Karossen und vor allem großer Lastwagen. Die eigentliche Chaussee sollte etwa 20 Fuß breit sein, damit mindestens zwei Fuhrwerke nebeneinander Platz hatten. Zusammen mit den an beiden Seiten ausgehobenen Wasserabzugsgräben, der Bepflanzung und den beidseitig angelegten Sommer- und Fußwegen kam die gesamte Anlage auf eine Breite von etwa 15-20 Meter. [...] Schließlich

*favorisierte man Baumarten mit einem hohen Wasserbedarf und einer großen Blätterkrone, wie Pappeln, Linden oder Weiden, um die Passanten vor Witterungseinflüssen zu schützen und den Untergrund der Chaussee zu drainieren. Mit dieser Bepflanzung wurde auch die Grundlage für die malerischen und heute noch für bestimmte ländliche Bereiche des östlichen Deutschlands so charakteristischen Alleen gelegt.*

*Diese modernen Chausseen kamen allerdings in Mitteleuropa erst am Ende der Frühen Neuzeit in Gebrauch und erschlossen nur wenige Strecken. Die meisten Hauptstraßen und praktisch alle Nebenstrecken und Fahrwege blieben noch bis weit in das 19. Jahrhundert hinein weitgehend unbefestigt. [...]“<sup>xix</sup>*

Bis auf die Bepflanzung hatte so die römische Fernstraße ihre Auferstehung erfahren und lebt selbst in unseren Autobahnen im Prinzip fort!

Literatur:

- Helmut Bender, Römische Straßen und Straßenstationen, Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands Nr. 13, Stuttgart 1975 (Bender 1)
- Helmut Bender, Römischer Reiseverkehr, *Cursus publicus* und Pri-

vatreisen, Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands Nr. 20, Stuttgart 1978 (Bender 2)

- Holger Th. Gräf/Ralf Pröve, Wege ins Ungewisse, Reisen in der Frühen Neuzeit 1500-1800, Frankfurt/Main: S. Fischer, 1997 (Gräf)
- Albert Neuburger, Die Technik des Altertums, „Straßen und Brücken“ (S. 457-481), Leipzig 1987 (Reprint der Originalausgabe von 1929) (Neuburger)
- Dr. Ing. Fritz Kretschmer, Bild Dokumente Römischer Technik, Düsseldorf: VDI-Verlag, 1967 (Kretschmer)
- Gerold Walser, Die römischen Straßen und Meilensteine in Raetien, Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands Nr. 29, Stuttgart 1983 (Walser)
- Gerhard Winkler, Die römischen Straßen und Meilensteine in Noricum - Österreich, Schriften des Limesmuseums Aalen Nr. 35, Stuttgart 1985 (Winkler)

Tabelle 1 (Straßenbau)		
Figur	Hersteller	Typennummer
Offiziere, Unteroffiziere, Soldaten und Ausrüstung	Lampert Lecke Mignot Mutzbauer Nadebor Ochel	Serien RT IV/1 und RT IV/2 RG 1-11 703/a-d, 717/a-c, 718/a, 720/b R 1-35, 67-85 SL 1-13c VR 6-8
Baufahrzeuge, Versorgungsfahrzeuge	Fechner (v. Droste) Giesler Scholtz	Roe 50; Roe 55a-d „CLABULARE“, „PLAUSTRUM“ 982 (aus Serie „Vae victis“)
Tabelle 2 (Cursus publicus)		
Figur	Hersteller	Typennummer
Postreiter	Neumeister Ochel	3, 5-7 H 12/23a
Postwagen	Fechner Giesler Neumeister	5/43, 150/2 „CLABULARE“ 1
Poststation	Neumeister Rheinland-Verlag	1-8 M 1-10
Beneficiarier	v. Droste	Roe 75