

# LernCafe 38 vom 1. Juni 2007: "Vom Steinzeitmesser zur Bionik"

Online-Journal zur allgemeinen Weiterbildung

[www.lerncafe.de](http://www.lerncafe.de)

---

Anne Pöttgen  
[annepoettgen@web.de](mailto:annepoettgen@web.de)

## Furchen anfangen . . . Weltveränderung durch Römerstraßen

„Alle Wege führen nach Rom“ wie anders könnte ein Artikel über Römerstraßen beginnen. Tatsächlich zeigt eine Karte der Römerstraßen, dass die Stadt Rom wie eine Spinne im Netz der Straßen saß. Und so beherrschte das antike Rom auch die Gebiete, die es im Laufe von Jahrhunderten erobert und besetzt hatte. Den absoluten Mittelpunkt bildete der goldene Meilenstein, den der Kaiser Augustus gesetzt hatte. Eine ausführliche Website – tatsächlich nur eine Seite - berichtet über die Geschichte, die Straßenbautechnik, die Straßenarten, die Namengebung für die Straßen und vieles mehr.

### **Geschichte der Römerstraßen**

Wie so vieles bei den Römern, beginnt auch die Geschichte der Römerstraßen mit den Etruskern. Sie bewältigten den Warenaustausch in Norditalien mit Hilfe ihrer bis zu fünfzehn Meter breiten gepflasterten Straßen.

Die bekannteste römische Straße dürfte die Via Appia sein, benannt nach Appius Claudius Caecus. Sie entstand dreihundert Jahre v. Chr. und führte nach ihrer endgültigen Fertigstellung bis nach Brindisi.

Älter noch ist die Via Salaria, die vom Apennin zur Tibermündung führte und dem Salztransport der Sabiner diente. Sie soll aus dem vierten Jahrhundert v. Chr. stammen.

Die älteste Straße links des Rheins war die Staatsstraße von Lyon, über Metz und Trier nach Köln. Sie wurde vom Statthalter in Gallien M. Vipsanius Agrippa in seinen Amtszeiten 39/38 und 20/19 v. Chr. gebaut. Bei Trier überquerte sie die Mosel; die Brücke hat sich bis heute erhalten und wird auch bis heute benutzt.

### **Die Technik**

Vielleicht tauchte schon die Frage auf, was die Römerstraßen eigentlich mit dem Thema dieser LernCafé-Ausgabe zu tun haben. Einiges, wie sich in diesem Abschnitt der Website zeigt. Wir sehen einen Landvermesser mit seinem Visierinstrument zur Landvermessung und den Querschnitt durch eine Pflasterstraße.

Hier wird deutlich, welcher erheblicher technischer Aufwand erforderlich war, um den Straßen, die meist sechs Meter - zwanzig römische Fuß - breit waren, Halt zu verleihen. Bis zu fünf Schichten, die zusammen etwa einen Meter Höhe ausmachten, bildeten den gesamten Straßenkörper. Die oberste Schicht bestand – wenn möglich – aus Plastersteinen.

Die Straßen wurden leicht gewölbt angelegt wegen der besseren Entwässerung, zu beiden Seiten

hatten sie Straßengräben, die heute noch zu erkennen sind.

Wegen des Bestrebens, eine möglichst geradlinige Straßenführung zu erreichen, mussten in schwierigem Gelände Tunnel gebaut, Felsen abgetragen und Brücken gebaut werden.

### **Straßenarten**

Natürlich gab es, wie heutzutage auch, Straßen erster Ordnung und andere. Die Staatsstraßen (viae publicae) oder Heerstraßen wurden von Rom aus geplant, gebaut und bezahlt. Eine der bekanntesten ist die Via Appia.

Daneben gab es die Provinzialstraßen (viae vincinales) und die Privatstraßen (viae privatae), die natürlich nicht die Qualität der großen Fernstraßen hatten. Ihre Finanzierung erfolgte in den Provinzen oder durch die Privatleute, zu deren Gütern die Straßen führten.

Die Staatsstraßen mieden bei ihrer Trassenführung enge Täler, führten wo möglich über Hochflächen. Immer wurde angestrebt, die Endpunkte auf kürzest möglichem Weg zu erreichen. Dabei wurden auch starke Steigungen in Kauf genommen.

Gebaut wurden die Straßen häufig von Soldaten, die auch in friedlichen Zeiten besoldet werden mussten. Ebenso hat man Sklaven und Sträflinge zum Straßenbau herangezogen.

Wie manche früher stolze Straßen heute aussehen, zeigt das nachfolgende Foto:

### **Straßenbau – warum?**

Wozu dienten nun die zahlreichen Straßen im römischen Reich? Sie waren breit und solide genug, um das schnelle Fortkommen der römischen Legionen zu ermöglichen.

Sie hielten aber auch dem regen Warenverkehr von Ort zu Ort stand. Auch dabei zeigte sich der technische Sachverstand der Römer. Die Aufbauten der vierrädrigen Karren waren austauschbar – Körbe, Kästen, Leitern oder Fässer konnten wahlweise transportiert werden, wie erhaltene Wandmalereien, Reliefs oder Mosaiken zeigen.

Zu Fuß bewegten sich private Reisende über die Straßen, ihre Lasten trugen sie selbst oder ihre Maultiere. Für ihre Unterbringung war in mansiones gesorgt, sie boten die gleichen Bequemlichkeiten wie später die Posthaltereien zu Zeiten der Postkutschen.

Auch die römische „Post“ mit Nachrichten und Waren (cursus publicus) war auf den Straßen unterwegs.

### **Namengebung der Straßen**

Die meisten Straßen hießen nach ihrem Zielort – natürlich von Rom aus gesehen. Manche hießen nach ihrem Erbauer, wie die Via Appia, andere erhielten den Namen des Kaisers, der sie erbauen oder reparieren ließ

Sicher kennen manche unserer Leserinnen und Leser die Via Appia aus eigener Anschauung. Aber haben sie sich auch klar gemacht, wie viel Technik unter dem erhaltenen Pflaster verborgen ist?

Viele römische Straßennamen scheinen nach Frauen benannt zu sein, aber die Via Flaminia, Via Clodia oder Via Cornelia, sie hießen nach Flaminius, Claudius oder Cornelius. „Die“ Straße ist eben auch im Lateinischen (via) weiblich.

Ausführlich wird auf der Website über das Reisen auf den römischen Straßen berichtet. Gezeigt wird dort auch die Tabula Peutingeriana, eine frühe Weltkarte.

### **Römerstraßen in den Städten**

Waren die Überlandstraßen schon geradlinig, so galt dies erst recht für die Straßen in einer Stadt. Der cardo, die Nord-Süd-Achse wurde gekreuzt vom decumanus, der von Ost nach West führte. Alle anderen Straßen richteten sich danach aus. In Köln heißt die Nord-Süd-Achse heute Hohe

Straße. In römischen Zeiten war diese Straße fünf Mal so breit wie zu unserer Zeit: 32 Meter von Hausfront zu Hausfront. Das war auch die Breite der linksrheinischen Limesstraße, die von Bonn nach Xanten führte.

### **Die Website**

Die Website „Alle Straßen führen nach Rom“ ist bereits seit 1996 im Internet. Sie besteht aus einer Seite, es gibt keine Links zu den einzelnen Kapitelüberschriften, man muss scrollen. Neben dem ausführlichen Text gibt es eine Zeitliche Übersicht sowie ein umfangreiches Quellenverzeichnis. Die Seite wird häufig zitiert.

Die Links im letzten Abschnitt geben weitere Informationen zum Thema.

„Furchen anfangen und Grenzen reißen“ damit beginnt die Website und damit begannen die Menschen in der Römerzeit ihre Welt zu verändern, weil sie Güter und Menschen über weite Strecken transportieren wollten, um ihre Ziele zu erreichen.

### **Links**

[www.klischat.net/onlnepub/referate/rom/rom.htm](http://www.klischat.net/onlnepub/referate/rom/rom.htm)

Eine ähnliche Website aus neuerer Zeit:

[www.antikefan.de/Themen/strassen/strassen.html](http://www.antikefan.de/Themen/strassen/strassen.html)

Interessantes nicht nur zum Straßenbau:

<http://xanten.afg.hs-anhalt.de/desk30.html>

Die Römerbrücke in Trier:

[http://redaktion.trier.de/praeffectus/trier?set\\_tourismushttp://www.trier.de/tourismus/sehenswertes/bauwerke.htm](http://redaktion.trier.de/praeffectus/trier?set_tourismushttp://www.trier.de/tourismus/sehenswertes/bauwerke.htm)

Beigezogene Literatur:

Die Römer in Rheinland-Pfalz, Theiss Verlag