

Unverkäufliche Leseprobe



**ARNOLD ESCH ZWISCHEN
ANTIKE UND MITTELALTER**

Der Verfall des römischen
Straßensystems in Mittelitalien
und die Via Amerina

C.H.Beck

Arnold Esch
Zwischen Antike und Mittelalter
Der Verfall des römischen
Straßensystems in Mittelitalien und die
Via Amerina

208 Seiten, In Leinen
ISBN: 978-3-406-62143-7

I.

STRASSEN UM ROM ZWISCHEN ANTIKE UND MITTELALTER

Wie römische Straßen sich im Gelände bewegen; wie sie mit dem Zusammenbruch des römischen Reiches in völlig andere Bedingungen und Zusammenhänge geraten, und wie sie unter diesen neuen Bedingungen weiterleben oder aber untergehen: das sei, die Perspektive des Archäologen und die des Historikers zusammenführend, anhand hi-

storischer Quellen und des Befundes im Gelände am Beispiel der Straßen um Rom untersucht und am Fall einer weniger bekannten Straße in der Landschaft verfolgt: der Via Amerina.

Das Ende der Antike wird, wie jeder Epochenwandel, gern durch symbolische Daten bezeichnet, mit denen Historiker sich



Abb. 1 Die Zeit ist über die Antike hinweggegangen, die Wagenspur hat das antike Gebälk fast schon zerteilt. Gebälk-Spolie als Schwelle der Porta Maggiore in Rom.

Abb. 2 Römische Brücken blieben, auch wo manche Fernstraßen-Stücke aufgegeben wurden, willkommene Übergangsstellen im Lokalverkehr. Allein in Latium gibt es mehrere intakte römische Brücken, die, ohne erkennbare mittelalterliche Reparaturen, noch heute begangen oder befahren werden. Untersicht der Brücke über den Fosso dei Tre Ponti. Via Amerina Karte Punkt 35.



in der Periodisierungsdebatte verständigen, da sie, übereinstimmend oder kontrovers, eine Vorstellung davon haben, was für eine Zäsur solche Daten bedeuten. Ob die Absetzung des Kaisers Romulus Augustulus 476 n. Chr. nur wieder eine Entthronung unter vielen oder aber ein Ereignis von definitiver Wirkung sein werde; ob der Langobardenzug von 568 n. Chr. nur wieder ein Barbareneinfall unter vielen oder aber eine dauernde Eroberung sein werde: das kann nur der Historiker sagen, da er, aus seiner überhöhten Position des Nachhinein, immer schon weiß, wie es dann weitergegangen ist.

Das Ende der Antike von der Straße gesehen

Die damaligen Menschen aber haben, aus ihrer niedrigen Augenhöhe, den Epochenwandel so nicht wahrgenommen. Den endgültigen Charakter einzelner Ereignisse vermochten sie nicht einzuschätzen. Vielleicht aber haben sie aus elementaren Erfahrungen

ihres Alltags undeutlich erahnt, daß da etwas zu Ende gehe. Wer eines Nachts das Feuer auf dem Leuchtturm von Ostia nicht mehr aufleuchten sah, wird sich vielleicht bang gefragt haben, ob das Feuer dort oben je wieder leuchten werde; wer das Wasser in den Thermen versiegen sah, wird vielleicht geahnt haben, daß es nie wieder fließen werde: daß der Wille und die Kraft dahin waren, die das Feuer hatten leuchten und das Wasser hatten fließen lassen, und daß die Prioritäten nun andere sein würden. Existentielle Erfahrungen, die im Unterschied zu datierbaren politischen Ereignissen mehr das Atmosphärische erfassen und doch nicht weniger aussagen.⁴

Zu diesen elementaren Bereichen, in denen das Ende staatlicher Organisation den Zeitgenossen bald vor Augen trat, gehört auch die Straße.⁵ Römische Fernstraßen schienen für die Ewigkeit gebaut: aber daß ihr systematischer Unterhalt nun aufhörte, und daß sie ihr fernes Ziel aus den Augen verloren, wird man ihnen bald angesehen haben. Nun ging die Zeit über die Antike



Abb. 3 Unter den Kunstbauten römischen Straßenbaus beeindruckten die gewaltigen Rampen, die wichtigere Straßen aus dem Talgrund geradenwegs auf die Höhe hinauf führten, wie die Rampe der Via Appia bei Ariccia, oder diese – ganz von Vegetation bedeckte – rund 250 m lange Rampe der Via Flaminia im Treja-Tal, deren volkstümliche Bezeichnung *Muro del Peccato* die Ratlosigkeit angesichts eines solch kolossalen Bauwerks erkennen läßt.

Abb. 4 Die Infrastruktur des römischen Straßensystems war sehr aufwendig: selbst über kleine Wasserläufe, die man in vor- und nachrömischer Zeit ohne größere Konstruktion überschnitten hätte, wurden massive Brücken geschlagen wie hier der *Ponte Amato* der Via Praenestina, der unmittelbar auf einen ebenso aufwendigen Felsdurchstich folgte. Via Praenestina bei S. Pastore.



Abb. 5 Großflächige Abarbeitungen hoher Felswände über der Straße erforderten, da Wasser und Vegetation in den Felsspalten arbeiteten, regelmäßige Inspektion. Wo keine Straßenaufsicht mehr eingriff, konnte niedergehendes Gestein in engem Tal die Straße bald blockieren und aus ihrer kühnen geraden Bahn drängen. Via Salaria, Gole del Velino: *Masso dell’Orso*, fast 20 m hohe Abarbeitung, unten links eingetieftes Feld für eine (verlorene) Inschrift.





Abb. 6 Römischer Straßenbau leistete sich aufwendige Kunstbauten auch in weniger schwierigem Gelände. Um der Via Ostiense an leichtem Hang einen gleichmäßigen Anstieg zu verschaffen, wurde ein hoher Straßendamm errichtet (die parallelen Einfassungsmauern hier ausgeräumt), der, um nicht als Sperre zu wirken, mit gewölbten Durchlässen für Wasser, Mensch und Vieh versehen war. Ohne Wartung konnten sich hier Hohlräume, Breschen, versumpfte Stellen bilden. Via Ostiensis bei Acilia (1997, zerstört).

hinweg (Abb. 1). Die Solidität römischer Pflasterung und römischer Brückenbauten, die ja stellenweise ohne Reparatur bis heute überdauern⁶ (Abb. 2), läßt ihre Gefährdung gering, ihren Unterhalt unproblematisch erscheinen. Aber römische Straßen haben eine spezifische Gefährdung, auf die hier nachdrücklich hingewiesen sei: sie liegt nicht so sehr in der Pflasterung, sondern darin, daß römische Straßen in ihrer geraden Streckenführung wenig Rücksicht auf das Geländere relief nehmen. So wie eine römische *basis villae* sich nicht in die Landschaft einfügt, sondern in sie eingreift, sie dominiert, sie gestaltet,⁷ so auch die römische Straße.

Diese römische Rücksichtslosigkeit aber macht viele Kunstbauten notwendig: Brücken, Geländeeinschnitte, Straßendämme, be-

festigte Böschungen talseitig und hangseitig. Um nur einige Beispiele aus der Umgebung Roms zu nennen: Da werden, unter Vermeidung von Kehren,⁸ Straßen auf langen geraden Rampen aus dem Talboden hinaufgeführt (Abb. 3), massive Brücken auch über kleinste Wasserläufe gelegt (Abb. 4), Felswände über der Straße großflächig abgearbeitet (Abb. 5); wird die Straße zu einem von Quadern gefaßten Straßendamm erhöht, um Geländeunebenheiten auszugleichen und Durchlässe für Wasserläufe oder Pfade zu schaffen (Abb. 6).⁹

All diese Bauten erfordern Inspektion und Instandhaltung. Sogar in weni-

ger schwierigem Gelände gibt es von solchen straßenbezogenen Kunstbauten mehr, als es auf den ersten Blick scheint. Im übrigen kann auch scheinbar ebenes Gelände, und gerade um Rom, immer wieder von schmalen, aber markanten Taleinschnitten durchzogen sein. Eine mittelalterliche Straße wird sich da die jeweils flachste Übergangsstelle suchen, die antike Straße hingegen hat diese Wahl nicht, wenn sie einer konsequenten Geraden folgt. Wir werden an der Via Amerina sehen, daß sie allein zwischen Nepi und Falerii Novi, auf 7 km, in scheinbar ebenem Gelände zur Überquerung solcher Taleinschnitte nicht weniger als 7 bisweilen recht hohe Brücken benötigt.¹⁰ Um wieviel mehr in schwierigem Gelände: etwa die Via Valeria, wenn sie von den Höhen des Monte Bove hinun-

terfinden mußte auf die Palentinischen Felder und zum Lago di Fucino (Abb. 7); oder die Via Flacca mit Tunnel und gewagten Substruktionen an der Steilküste von Sperlonga¹¹ (Abb. 8). Solche Strecken waren mit dem Aufhören kontinuierlicher Inspektionen und professioneller Wartungsarbeiten besonders gefährdet und wurden teilweise unbegebar.

Letzte Instandhaltungsarbeiten

Für die regelmäßige Instandhaltung all dieser Konstruktionen hatte bisher der Staat Sorge getragen. Das Setzen von Meilensteinen, deren Inschriften ja bisweilen ausdrücklich auf Straßenarbeiten hinweisen, kann anhaltende Fürsorge für die Straßen anzeigen; daß sie nach Theodosius (379–395) aufhören, würde dann ein fatales Indiz sein. Aber man konnte Meilensteine auch aus rein propagandistischen Zwecken setzen (so wie die Inschriften auf den Münzen, je tiefer das Reich

Abb. 7 In gebirgiger Landschaft einer römischen Straße, die sich nicht jeder Geländefalte anpassen wollte, eine einigermaßen direkte Streckenführung zu geben, erforderte zahlreiche Kunstbauten: Abarbeitung von Felsvorsprüngen, Unterfangung von Kurven, Ausbau von Ausweichstellen usw. Hier mußte die Via Valeria von den 1230 m des Monte Bove-Passes hinabfinden auf die 700 m der Palentinischen Felder und des Fucino-Beckens. Blick von Roccacerro über die (von der Valeria genutzte) Scharte von Tagliacozzo gegen Fucino und Maiella.





Abb. 8 Eine derart kühne Straßenführung, wie sie die Via Flacca an der Felsküste zwischen Sperlonga und Gaeta aufweist (zahlreiche Abarbeitungen, hohe Substruktionsmauern, sogar ein Tunneldurchstich im Hintergrund links), war, wenn regelmäßige Inspektion und Instandhaltung aufhörten, nicht mehr zu halten. Und da man, anders als in ebenem Gelände, zwischen Fels und Meer ein entstandenes Hindernis nicht umgehen konnte, mußte man auf die Via Appia weiter im Innern ausweichen. Via Flacca, Punta di Trapani bei Sperlonga.

in die Krise gerät, desto lauter die *felicitatis temporum reparatio* ausschreien). Andererseits wissen wir von Reparaturen an Straßen und Brücken noch lange nach den letzten Meilensteinen, etwa durch Theoderich und durch Narses im 6. Jahrhundert.¹² Ob solche Instandsetzungen noch so professionell ausgeführt wurden wie in der Kaiserzeit, ist allerdings zu bezweifeln.

Aus der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts sind, durch Prokop von Caesarea als Augenzeuge der Kriege gegen die Goten, noch Schilderungen des Zustands der Straßen überliefert, wie sie präziser und anschaulicher nicht zu denken sind, und so sachbezogen – nämlich als Aussagen ausdrücklich über den Straßenzustand – danach nicht mehr vorkommen. In der bekannten Stelle über die Via Appia findet Prokop bewundernde Worte dafür, daß das Pflaster

jetzt, um 540, «auch nach 900 Jahren» noch völlig intakt sei:

*«Die Steine sind so fest miteinander verbunden und zusammengefügt, daß sie dem Betrachter den Eindruck machen, als seien sie nicht ineinander gefügt, sondern miteinander verwachsen. Im Laufe langer Zeit sind so viele Wagen und Lebewesen aller Art Tag um Tag über sie hinweggegangen – und doch hat sich ihr gleichbleibender Zusammenhalt nicht verändert, und es ist auch keiner ihrer Steine zerbrochen oder kleiner geworden, ja nicht einmal von ihrem Glanz haben sie etwas verloren».*¹³

Und er berichtet, daß die Straße damals wie selbstverständlich noch benutzt wurde: über die Via Appia ziehen die Goten 536 von Rom in die Pontinische Ebene zur Wahl eines neuen Königs, weil sie dort genug Weiden für

ihre Pferde fanden; über die Via Appia schickt Belisar 537 die nichtkämpfende Bevölkerung aus dem belagerten Rom, geht der Verfasser Prokop im Auftrag Belisars nach Neapel; durch die dauernde Blockierung von Via Appia und Via Latina versuchen die Goten, Belisar den Nachschub von Süden abzuschneiden.¹⁴ Hingegen findet Prokop die Via Ostiensis damals schon in desolatem Zustand, «mit Vegetation bedeckt», «völlig vernachlässigt» (ὀλώδης, ἀπημελγμένη), und fügt erklärend hinzu, daß Ostia seine große Bedeutung von einst verloren habe und von dort – anders als von Portus her – ja auch kein Treidelverkehr tiberaufwärts nach Rom mehr stattfinde.¹⁵

Aus der gleichen Zeit, dem zweiten Viertel des 6. Jahrhunderts, gibt ein von Cassiodor verfaßtes (und in seinen *Variae* überliefertes) Mandat eine anschauliche Beschreibung dessen, was alles für den regelmäßigen Unterhalt einer auch weiterhin stark benutzten Straße wie der Via Flaminia und ihrer Kunstbauten zu tun war: «Kümmert euch um die Via Flaminia, schon zerfurchen Wasserläufe den Straßenkörper, stürzen Brücken ein, überwuchert Gebüsch die Straßenränder», heißt es in dieser Anweisung an den zuständigen Beamten.¹⁶ Und auch ein Preisedikt zum Schutz der Reisenden auf der Flaminia gegen Übervorteilung (*Edictum pretiorum per Flaminiam: recipiatur hospes ad pretia definita*), gleichfalls von Cassiodor konzipiert, läßt die Fürsorge der ostgotischen Regierung für diese wichtige Konsularstraße erkennen.

Letzte Ausbesserungsarbeiten unter Theoderich, der die Pflichten des Herrschers ja noch römisch ernst nahm, sind damals auch an der Via Appia in der Pontinischen Ebene bezeugt: 3 Inschriften und ein Brief Cassiodors belegen, daß der König gegen

510 das sogenannte *Decemnovium* wiederherstellen ließ, wie das 19 Meilen lange, die Via Appia von *Forum Appii* bis kurz vor Terracina führende, von einem Kanal begleitete Straßenstück (und der Kanal selbst) hieß. Dieser Kanal war nicht nur für die Trockenlegung der Sümpfe, sondern auch für die Instandhaltung der Via Appia (*quod erit cunctis viantibus profuturum*) unerlässlich, und beides war von Theoderich ausdrücklich bezweckt.¹⁷

Denn auf dieser Strecke hatten die Reisenden lange den Transport auf dem Kanal dem Transport auf der Straße vorgezogen. Bekanntlich beschreibt Horaz im *Iter Brundisinum* (Satiren I 5) anschaulich, wie er, im Frühjahr 37 v. Chr. mit Maecenas über die Via Appia gegen Süden reisend, in *Forum Appii* die Barke besteigt. In umgekehrter Richtung dürfte der Apostel Paulus im Frühjahr 61 n. Chr. die Barke genommen haben, denn das ist gewiß der Grund, warum die römischen Christen ihn, wie Apostelgeschichte und apokryphe Paulus-Akten berichten, hier, an der romseitigen Endstation *Forum Appii*, abholten. Die gelehrten Kommentatoren haben das manchmal schrecklich mißverstanden, da sie, Horaz auf Poesie und nicht auch auf Realien hin lesend, den kombinierten Fahrbetrieb von Via Appia und *Decemnovium*-Kanal nicht begriffen und die – völlig korrekte – Darstellung in den Texten als unklar oder gar als phantastisch glaubten zurückweisen zu müssen. Da in den apokryphen Paulus-Akten cap. 13 der Apostel ausdrücklich zu Wasser durch die Pontinische Ebene reist, unterstellt ein Kommentator sogar einen «ganz ungeheuerlichen» Irrtum, nämlich die Verwechslung der Via Appia mit dem Tiber!¹⁸ Ohne Geländekenntnis mißlingt manchmal sogar Textkritik.



Abb. 9 Spätantike (oder nachantike) Ausbesserungen von Straßenpflaster sind selten und wenig professionell. Hier, an einer Seitenstraße der Via Nomentana, nahm man die Statue eines *togatus*, von der an der Straße und in den angrenzenden Villen gewiß Dutzende herumstanden, glättete ihr etwas den Rücken und flickte damit das Pflaster. Villa bei S. Alessandro, km 13 der Via Nomentana (CARBONARA/MESSINEO, 1991/92).

Theoderichs Reparaturarbeiten scheinen noch einen gewissen Effekt gehabt zu haben, sonst würde Prokop, eine Generation später, die Via Appia nicht mehr als Fernverbindung gerühmt haben. Diese Arbeiten und Instandsetzungen der byzantinischen Militärverwaltung nach dem Sieg über die Goten 553¹⁹ sind die letzten überlieferten Maßnahmen. Mit dem späten 6. Jahrhundert scheint jede staatliche Fürsorge für das Straßennetz aufgehört zu haben, und schon das kann für Kunststraßen fatal sein (man erkläre nicht alles und jedes, selbst den Verfall von Straßen, mit den Plünderungszügen Alarichs 410 und der Vandalen 455: die hatten in den wenigen verfügbaren Tagen wahrhaftig Lohnenderes zu tun als Basaltpflaster aufzureißen). Mochte das Gesetzeswerk Justinians eben noch den Anwohnern den Unterhalt der Straßen zur Pflicht gemacht haben:²⁰ was hal das nun – wo nichts ist, da hat der Kaiser bekanntlich sein Recht verloren, und das galt fortan buchstäblich.

Verfall und Nachleben der antiken Straße

Die Folgen lassen sich leicht denken, wenn man der in Cassiodors Straßenmandat ausgemalten Gefährdung ihren Lauf läßt: Wasser unterwühlt den Straßenkörper, Brücken stürzen ein, Gebüsch überwuchert die Straßenränder. Man kann dem Ende der Antike eben auch auf der Straße nachgehen und sich dabei in elegische Stimmung versetzen. Was sich an Pflaster-Reparaturen feststellen läßt, ist unprofessionell, kümmerlich und undantierbar. Löcher werden gestopft mit allem, was gerade zur Hand war: notfalls nimmt man sogar Statuen, denen man den Rücken glättete²¹ (Abb. 9); verwendet Inschriften als Straßenrandsteine (da am Straßenrand in Stadtnähe Grabinschriften ja genügend herumstanden);²² versucht sich in improvisierter Verlegung von Basaltpflastersteinen (wie man sie auch heute noch in Villen-Vorgärten beobachten kann) und anderen Schrecklichkeiten.

Das Mittelalter hat defektes antikes

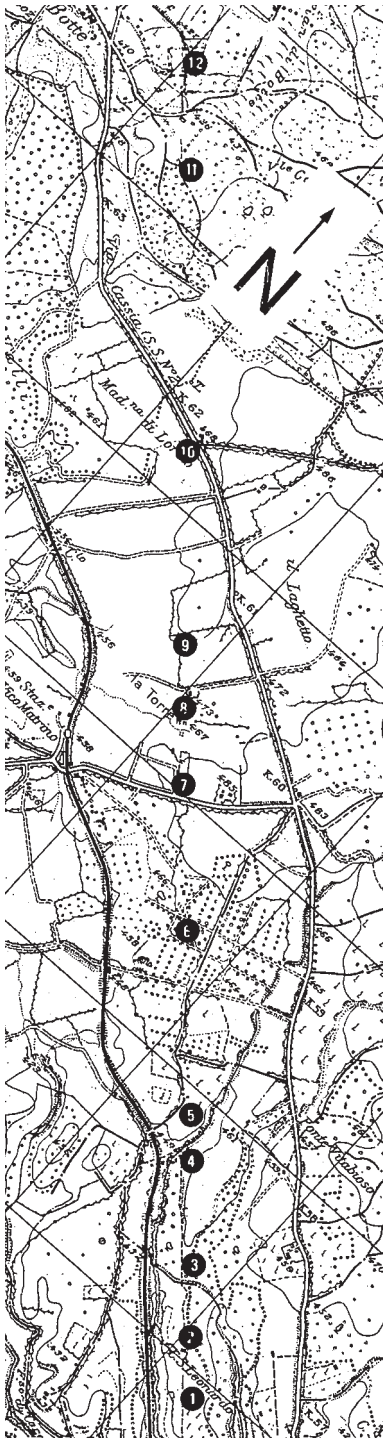
Pflaster dann lieber gleich umgangen.²³ Während die antike Straße Hindernisse bewältigt, geht die mittelalterliche Straße Hindernissen aus dem Wege. Wenn ein heftiger Regen im 7. Jahrhundert das römische Pflaster an einer Stelle zerstört, wird die Unterbrechung fortan durch eine kleine Ausbuchtung (sagen wir nach rechts) umgangen; ein Windbruch im 8. Jahrhundert, und die Straße weicht fortan nach links aus; im 9. Jahrhundert stürzt eine römische Brücke ein, und die Straße sucht sich fortan etwas weiter bachaufwärts eine flachere Übergangsstelle,²⁴ usw. Das ergibt

die – auf den Karten 1:25 000 des Istituto Geografico Militare gut erkennbaren – Geraden, die wie mit zittriger Hand gezogen sind, mal hier, mal da etwas ausschwingend, um dann immer wieder in die Gerade zurückzufallen, mit intakten römischen Brücken als Fixpunkten: antike Gerade von mittelalterlicher Hand gezogen (Abb. 10).

Es muß am Ende aber nicht eine Straße sein, in der sich die alte Trasse noch abbildet, sondern beispielsweise, hintereinander in einer Linie, ein Fahrweg, dann ein Pfad, dann ein bloßer Rain, dann mal ein Stück weit gar



Abb. 10 Den geraden römischen Straßentrassen folgte man weiterhin gern, aber nicht mehr über größere Distanzen. Wo eine Brücke eingestürzt, eine Böschungsmauer geborsten, ein Sumpf entstanden war, beseitigte man diese Hindernisse oft nicht mehr, sondern umging sie. So bildeten sich die im Ganzen auffallend geraden, aber leicht ausschweifenden, wie mit zittriger Hand gezogenen Strecken, die doch immer wieder in die römische Gerade zurückfielen, wie hier an der Via Appia in den Weinbergen bei Velletri.



nichts, dann eine Grenze – aber alles zusammen doch eine Linie bildend, die Umspielung einer Geraden (Abb. 11). Denn eine Gerade in der Landschaft ist untilgbar. Darum findet man eine römische Straße in der Landschaft immer wieder, eine mittelalterliche Straße hingegen nicht.

Natürlich kann sich die mittelalterliche Straße aber auch streckenweise ganz vom Verlauf der antiken Vorgängerstraße lösen und, zunächst als Piste, eine neue Spur durchs Gelände suchen, wie sich das bei mehreren Konsularstraßen in Latium beobachten läßt. Wer einmal ein weitgehend straßenloses Land, etwa die Mongolei, bereist hat, der weiß, wie Verkehr, wenn man ihn läßt und ihm nicht römisch gebietet, sich seinen Weg durch das Relief einer Landschaft bahnt, durch großzügiges Ausholen ins angrenzende Feld vorläufige und bleibende Kurven schaffend: bei Bachdurchquerungen, an großen Lachen des letzten Regens, vor querenden Bodenwellen, vor frischen Erdbeben, in feuchten Niederungen, und vor allem bei zu tief ausgefahrener Spur. Denn «Piste» ist, wie der Name sagt (von *pestare* «stampfen»), ja nur eine von Fuß, Huf oder Rad auf den bloßen Erdboden gestampfte Trasse. Daß die römische Straße nur eine einzige (und dazu noch gerade) Spur sucht und

Abb. 11 Die Trasse der Via Cassia im heutigen Wegenetz zwischen Sutri und Vetralla: eine schnurgerade, von der heutigen Strada Statale 2 Cassia (rechts) und der Eisenbahn (links) kurvig umspielte Folge von Feldwegen, Hecken, Grenzrainen, Waldrändern. Wo sie einmal ganz verloren scheint, gehe man einfach geradeaus im Gelände weiter.



Abb. 12 Daß antike Straßen intakt unter die Erde gerieten, ist ein Indiz dafür, daß sie nicht etwa deshalb aufgegeben wurden, weil sie allzu abgenutzt waren oder ungangbar geworden wären. Wann sie aufgegeben wurden und unter Humus verschwanden, würde nur eine stratigraphische Grabung feststellen können, der man Straßenpflaster aber bisher selten für würdig hielt. Via Amerina bei Karte Punkt 34 .



Abb. 13 Im künstlichen Geländeeinschnitt des Cavo degli Zucchi geriet das Pflaster der Via Amerina intakt unter Humus. Da der auf die Straße niedergegangene Felsblock auf Humus liegt, scheint die Pflasterstrecke der Via Amerina hier damals bereits nicht mehr systematisch gewartet worden zu sein. Doch konnte das Hindernis umgangen werden. Via Amerina bei Karte Punkt 37.

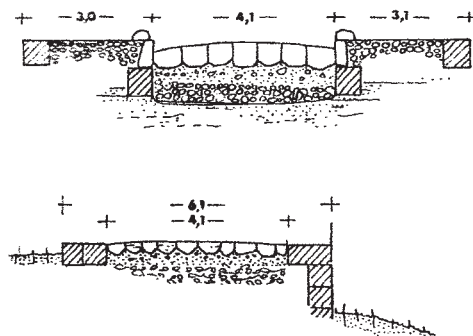


Abb. 14 Querschnitt durch den Straßenkörper von Konsularstraßen auf romnahen Strecken, hier am Beispiel der Via Flaminia (QUILICI 2006).

diese eine Spur dann auch hält, ist ihr eigentümlicher Vorsatz und ist ihre eigentümliche Leistung. Denn wenn aus einer Piste zwischen Bächen, Talkanten, Bodenwellen eine richtige Straße werden soll, dann muß man sie der Natur abgewinnen, sie durch Kunstbauten gegen die Natur sichern, durch Instandhaltung gegen die Natur verteidigen – sonst wird sich die Natur die Straße zurückholen. Und das hat sie im Frühmittelalter dann auch getan.

Ein Indiz für weitere dauernde Begehung ist, daß antike Hohlwege – für das Überqueren der Schluchten im Tuff – in der Regel immer tiefer werden, was man daran erkennen kann, daß die Eingänge zu den Kammergräbern immer höher in der Wand des Hohlweges zu liegen kommen. Aber dieses Indiz funktioniert nicht, wenn solche Tuffeinschnitte der Straße gepflastert waren. Bis wann das antike Pflaster-Niveau begangen wurde, und wann es in nachantiker Zeit unter die Erde geriet, kann man eigentlich nur durch stratigraphische Grabung feststellen, d.h. durch Datierung der Keramik in den untersten, frühesten Humusschichten über dem Pflaster. Straßenpflaster so aufwendig zu ergraben und nicht einfach freizuräumen, hat man lange Zeit für entbehrlich gehalten. Bei der Via Flaminia ist es nun einmal getan worden, ebenso dann bei der Freilegung der Via Amerina in der contrada S. Lorenzo (Abb. 12) und beim Cavo degli Zucchi (Abb. 13).²⁵

Jedenfalls ist die Solidität römischen Basaltpflasters bemerkenswert auch nach dem Ende aller Instandhaltungsmaßnahmen, und es sind nur wenige spezifische Gefährdungen, die dem Pflaster etwas anhaben können. Hier sei nicht abermals die römische Straßenbautechnik²⁶ behandelt: Querschnitte durch den Straßenkörper von Konsularstraßen auf

romnahen Strecken sind verschiedentlich veröffentlicht, die üblichen Maße von Fahrbahn und Gehsteigen, die Schichtenfolge und Zusammensetzung des Unterbaus mehrmals untersucht worden (Abb. 14). Hier sei nur darauf hingewiesen, wo man beim Begehen im Gelände am ehesten Einblick in die Konstruktion des Straßenkörpers gewinnen kann. Am ergiebigsten sind Querschnitte, wie sie in querenden Bachbetten oder Hohlwegen zutage treten (Abb. 15–17). Man erkennt hier die Bettung aus Sand oder Kies, darunter Schotter, auch die Verkeilung der Pflastersteine, vor allem aber die eindrucksvolle Kompaktheit der Oberfläche, deren Steine auch über Hohlräumen noch zusammenhalten, ja selbst bei weiten Längsschnitten sich noch einige Zeit in der Schwebe halten.²⁷ Die dichte Fugung kann sich ohne menschliches Zutun öffnen, wenn das Pflaster über die Flanken des Dammes, zu dem sich der Straßenkörper oft aufwölbt, allmählich hinabgleitet (Abb. 18). In ebenem Gelände hängen und bei guter Bettung bleibt die Pflasterung dicht geschlossen, können auch eingeschlifene Radspuren der Kompaktheit nichts anhaben (Abb. 19).

Man hat das intakte römische Basaltpflaster stellenweise auch leichteren Herzens aufgegeben, weil es in nachantiker Zeit nicht so geschätzt wurde, und nicht so gerühmt wie von Prokop damals und von uns heute. Jedenfalls berichtet der Vater Goethes auf seiner Italienreise 1740, nachdem er das Basaltpflaster bewundert und beschrieben hatte, daß die «Strada Flaminia dennoch von den Vetturini gemieden wird, wann immer sie können», weil die Pferde auf den glatten Steinen leicht stürzten. Dieselbe Beobachtung machte Goethes Freund Karl Philipp Moritz 1786: «Mein Vetturin versicherte mir,



Abb. 15 Das Pflaster der Via Flaminia längs erodiert in einer – jahreszeitlich wasserführenden – Geländerinne, durch die nun ein Pfad annähernd der alten Trasse folgt. Dichtes Wurzelwerk hält vier Pflastersteine gerade noch in ihrer ursprünglichen Lage (rechts scheint ein weiterer vor kurzem abgestürzt). Unter der Straßendecke erkennt man zunächst eine dünne Schicht von Sand oder feinem Kies, darunter eine Schüttung von grobem Schotter. Via Flaminia beim Abstieg ins Tal der Treja.



Abb. 16 Querschnitt durch römisches Pflaster. Die großen, unten konisch zugerichteten Basaltpflastersteine werden – zweitoberste Schicht des Straßenkörpers – in eine Schicht Kies gebettet und gegebenenfalls mit kleineren Steinen verkeilt. Querschnitte römischen Pflasters treten in der Wand querender Bachbetten zutage, oder in der Wand moderner Straßeneinschnitte wie hier das Pflaster der Via Amerina bei Campagnano Romano, Karte Punkt 4.



Abb. 17 Römische Pflasterung ist so kompakt gefügt («als seien die Steine nicht ineinander verfugt, sondern miteinander verwachsen», sagt Prokop, Gotenkrieg I 14, noch im 6. Jahrhundert vom Pflaster der Via Appia), daß die Steine, selbst wenn die Bettung darunter stellenweise verschwunden ist, sich noch gegenseitig in der Schwebelage halten. Bei moderner Wiederausführung antiker Pflasterung gelingt solch dichte Fugung nicht. Via Amerina, nördl. Karte Punkt 56.



Abb. 18 Römische Pflasterung kann aber von selbst aus den Fugen geraten, wenn es, auf schmalen gewölbtem Damm zwischen begleitendem Fahrweg und beackertem Feld, beide tiefer liegend, über die Flanken des Damms allmählich hinabgleitet, und sich so die Fugen öffnen. Wo sich die Fugen aber so weit öffnen, werden Baum und Gebüsch die Pflasterung umso leichter sprengen und die zur Grenze gewordene antike Straße zu noch dichterem Heckemachen. Via Amerina, nördl. Karte Punkt 56.



Abb. 19 Römisches Pflaster kann Jahrhunderte fast unbeschadet überdauern, ja die in die Pflasterdecke eingeschliffenen Radspuren erhöhen noch den Eindruck der Geschlossenheit. Zwar zeigt die Pflasterung – etwa auf stadtnahen Strecken der Via Flaminia – stellenweise starke Abnutzungsspuren. Aber es ist nicht Abnutzung, was in nachantiker Zeit zum Aufgeben von Pflasterstrecken führt, sondern zerstörte Brücken, Auswaschung durch querende Wasserläufe, Umorientierung des Verkehrs auf andere Ziele – und die verbreitete Abneigung gegen solch massives Pflaster. Via Praenestina westlich S. Maria di Cavamonte.

daß er diese Steine verfluche, sooft er darüber führe».²⁸ Es ist sehr wahrscheinlich, daß dieses – uns heute überraschende – Urteil der Benutzer auch schon für das Mittelalter gilt und das Aufgeben der antiken Trasse erleichtert hat. Daß der benutzte Fahrweg nicht auf, sondern unmittelbar neben der antiken Pflasterung liegt, ist denn auch häufiger zu beobachten.²⁹ Das ergibt, wenn dieser Fahrweg und nicht das römische Pflaster später die Asphaltierung bekam (wie etwa an der von Goethes Vater erwähnten Stelle bei Rignano), eine auffallende Parallelführung, da sich in schwierigem Gelände der neue Fahrweg nicht allzu weit von der gut gezogenen alten Trasse entfernen mochte (Abb. 20).

Wo die antike Straße aber erst einmal aufgegeben ist, da werfen die Bauern die aus

ihren Feldern geräumten Steine gerade auf diese Pflasterreste, die ja nicht zu bepflanzen sind. Umso mehr wächst Gebüsch darauf, häuft sich Humus an, und so erhält die alte Straße immer mehr den Charakter einer undurchdringlichen Grenzlinie, verkehrt ihren Charakter – erst Kommunikation, nun Grenze – also in ihr diametrales Gegenteil (Abb. 21). Aber auch eine gut markierte, unzerstörbare Grenze war dem Mittelalter etwas äußerst Nützliches, manchmal vielleicht sogar nützlicher als eine Straße – ja aus einer Straße zur Grenze geworden zu sein, ist dann für antike Pflasterung oft die einzige Chance, in einer Urkunde erwähnt zu werden, wie wir aus den *silex*-Toponymen noch sehen werden.³⁰

Soviel zum Verfall der Straßen aus mangelnder regelmäßiger Instandhaltung, gleichgültig ob das, nach dem Ende des Reiches, nun aus mangelndem technischen Können oder aus mangelnder politischer Verantwortung resultierte. Aber es kann nicht nachdrücklich genug hervorgehoben werden, daß das nicht der einzige und vielleicht nicht einmal der wichtigste Faktor war, wie oft geglaubt wird. Intaktes Pflaster ist noch keine Garantie für das Überleben einer Straße – sonst könnte es ja nicht geschehen, daß weite Strecken Pflasters intakt unter die Erde kamen und heute intakt freigelegt werden (s. o. Abb. 12). Da werden Straßen, und mögen sie noch so unbeschädigt sein, einfach aufgegeben, während andere, und mögen sie noch so *tritae*, so abgenutzt sein wie Martials Via Flaminia, an Bedeutung sogar noch gewinnen.³¹ Entscheidend für das Überleben ist nicht der Zustand des Pflasters, sondern die Funktion einer Straße, ihre Erstreckung, der Verkehrsbedarf, das Ziel. Eine neue Zeit setzt neue Prioritäten.