

Zitierhinweis

Lückoff, Jochen: Rezension über: Arnold Esch, Zwischen Antike und Mittelalter. Der Verfall des römischen Straßensystems und die Via Amerina, München: C.H. Beck, 2011, in: Plekos. Elektronische Zeitschrift für Rezensionen und Berichte zur Erforschung der Spätantike, 14 (2012), S. 13-16, DOI: 10.21245/rec.ant.361877114, heruntergeladen über Website



copyright

Dieser Beitrag kann vom Nutzer zu eigenen nicht-kommerziellen Zwecken heruntergeladen und/oder ausgedruckt werden. Darüber hinausgehende Nutzungen sind ohne weitere Genehmigung der Rechteinhaber nur im Rahmen der gesetzlichen Schrankenbestimmungen (§§ 44a-63a UrhG) zulässig.

Arnold Esch: Zwischen Antike und Mittelalter. Der Verfall des römischen Straßensystems und die Via Amerina. München: Beck 2011. 208 S. 184 farb. Abb. 7 Kartenausschnitte. EUR 38.00. ISBN 978-3-406-62143-7.

Arnold Esch (E.), emeritierter Professor für Mittelalterliche Geschichte und Archäologie und ehemaliger Direktor des deutschen Archäologischen Instituts in Rom, dokumentiert vor dem Hintergrund historischer Erkenntnisse und archäologischer Befunde den Übergangsprozess bzw. den kontinuierlich schleichenden Verfall des antik-römischen Straßensystems in der Übergangsphase von Spätantike zum frühen Mittelalter.

Die Bedeutung des römischen Straßensystems als Voraussetzung für die Prosperität und Expansion des Römischen Weltreiches kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Die Schlagkraft der Legionen wäre ohne die Effektivität eines ausgeklügelten und bestens gewarteten Verkehrswegesystems nicht zur Entfaltung gekommen, so dass die Koinzidenz zwischen dem Verfall des römischen Straßensystems und dem politisch-militärischen Untergang des weströmischen Reiches in der Zeit der Völkerwanderung kein Zufall war.

Die Rücksichtslosigkeit römischer Straßenführung im freien Gelände machte viele wartungsintensive Sonderbaumaßnahmen notwendig wie z. B. Brücken, Geländeeinschnitte, Straßendämme sowie tal- und hangseitige Böschungen. In Form von Inschriften auf Meilensteinen wurde die Instandsetzung staatlicherseits bisweilen dokumentiert. In der Zeit nach Theodosius (gest. 395) bricht diese infrastrukturelle Daseinsfürsorge des Staates abrupt ab. Selbst aus der Zeit der Plünderung Roms durch Alarichs Westgoten im Jahre 410 und der Brandschatzung der ewigen Stadt durch die Wandalen im Jahre 455 gibt es noch Belege für ein intaktes römisches Straßensystems. Mit dem Ende des 6. Jh. bricht dann jede staatliche Fürsorgepflicht für den Erhalt der Straßen zusammen. Hier ist förmlich das Ende der Antike greifbar, Brücken stürzen ein, Gebüsch überwuchert die Straßenränder, wenn überhaupt Reparaturen vorgenommen werden, so werden diese laien- und stümperhaft durchgeführt. Da werden schon einmal Statuen, die gerade am Wegesrand stehen, umgestürzt und als Füllmaterial für Schlaglöcher missbraucht. Es ist eine Mischung aus mangelndem technischem Können und fehlender staatlicher Verantwortung, die nach dem Untergang des Reiches den Straßenverfall beschleunigen.

Im Frühmittelalter werden dann im Unterschied zur Antike, in der beim Straßenbau Hindernisse z. B. Täler durch Brücken überwunden werden, Geländeschwierigkeiten vermieden, indem durch Kurven und Umgehungen diese Besonderheiten im Geländeprofil ausmanövriert werden. Bemerkenswert in diesem Kontext ist die Tatsache, dass die Namen der alten Konsularstraßen weniger aus Pietät gegenüber den berühmten Ahnen, als zur besseren Lokalisierung der Märtyrergräber beibehalten wurden. Die stets gut organisierte Kirche wusste

um die monetäre Einträglichkeit der zu den Katakomben und mit Märtyrer-gebeinen gefüllten Kirchen ziehenden Pilgerströmen, so dass aus rein pragmatischen Gründen eine *via Appia* oder *via Flaminia* weiter unter den tradierten Namen firmierten.

Die ehemals große Distanzen überwindenden von Rom konzentrisch ausgehenden Reichsstraßen verlieren ihre ursprüngliche Funktion. Sie dienen im frühen Mittelalter zur Kommunikation innerhalb kleinerer Räume. Über den Fundamenten antiker Raststationen sog. *mansiones* an Straßenabzweigungen oder Straßenkreuzungen werden Kirchen errichtet. Ebenso ist eine Spolierung heidnisch-antiker Grabmonumente nachzuweisen, die sich in großer Anzahl an den Straßenrändern fernab von Städten und größeren Siedlungen fanden.

Es bot sich ein reichhaltiges Reservoir verschiedenster Bauelemente für die Neuerrichtung von Kirchen an, wobei sich beispielsweise leicht aus den gekrümmten Quadern eines antik-heidnischen Rundgrabes noch die Apsis einer Kirche konstruieren ließ. Auch ein römischer Meilenstein wie beispielsweise das lange verlorengelaubte 54. *Miliarium* der *via Appia* wurde als integraler Baustein für einen kirchlichen Sakralbau missbraucht, indem er von den Zisterziensern in der 10 km entfernten Abtei Fossanova um das Jahr 1200 als Fuß des Brunnenbeckens vor dem Refektorium zweckentfremdet wurde (S. 47, Abb. 39).

Nach dem militärischen und politischen Niedergang des weströmischen Reiches im 5. Jh. kam seinen Feinden das konzentrisch auf Rom zulaufende Straßensystem der Römer zugute. Nach den Turbulenzen der Völkerwanderungszeit zogen auf diesem nacheinander seit dem 8. Jh. Byzantiner, Langobarden und Franken nach Rom beziehungsweise bedienten sich dieses wiederum von Rom weg ins Landesinnere.

Bei der Spurensuche im Gelände ergeben sich für den Wanderer verschiedene Schwierigkeiten. Eine antike Trasse zeigt sich im Landschaftsprofil oftmals als hohe Hecke auf gewölbtem Damm meist streng linear hier und da mit sanfter Krümmung. Für ihre schnurgerade Ausrichtung fungiert oftmals die antike Straße als Grenzmarkierung. Falls die antike Pflasterung unter eine Humusdecke geriet, wird der alte Straßenzug oftmals als grüner unbeackter Streifen zwischen bebauten Feldern sichtbar. Bedauerlicherweise wird in der modernen Zeit eine antike Pflasterung, die mehr als zwei Tausend Jahren dem Zahn der Zeit standgehalten hat, von modernen Baumaschinen innerhalb weniger Stunden abgeräumt, wenn ein modernes Bauprojekt durchgeführt werden soll.

Im zweiten Teil des Buches (ab S. 73) konzentriert E. den Blick konkret auf die *via Amerina* von der *via Cassia* bis zum Tiber. Der Straßenverlauf der *via Amerina* verläuft westlich parallel zur *via Flaminia* von Rom nordwärts ins südliche Umbrien. Sie endet zunächst bei der Stadt Ameria (heute Amelia), die der Straße ihren Namen verlieh. Die Straße muss gut ausgebaut gewesen sein, denn von Cicero höchstpersönlich erfahren wir, dass 56 römische

Meilen (dies entspricht genau der Entfernung von Rom nach Ameria gemäß der 4 Jahrhunderte später publizierten *Tabula Peutingeriana*) in 10 Stunden von einem schnellen Reisewagen bewältigt werden konnten. E. rekonstruiert auch für den ungeübten Kenner und Beobachter den historischen Verlauf der antiken Trasse vorzüglich, so dass auch ein topographischer Laie die oftmals überhaupt nicht mehr optisch sichtbare Straßenführung errahnen und erkennen kann. Gleichwohl gibt es auch immer wieder erstaunlich gut erhaltene Straßenpassagen, wo beispielsweise noch die antike Pflasterung vollkommen intakt geblieben ist. Hier sind sogar die erhöhten antiken Bordsteine im Abstand von rund 2,40 m noch gut erkennbar (S. 90, Abb. 78). Wie alle antiken Straßen, so säumen oftmals Grabmonumente auch die *via Amerina*, deren steil in die Höhe ragende Zementkerne als Relikte dem Wanderer schon von weitem Orientierung im oftmals unwegsamen und unübersichtlichen Gelände geben. Der Leser wird parallel zum Text kontinuierlich und anschaulich über Wegstrecke, Trasse, Landschaftsprofil und markanten Orientierungspunkten mittels kolorierten Abbildungen (insgesamt 186) auf Kunstdruckpapier und detailliertem kartographischem Material auf dem Laufenden gehalten.

Die ursprüngliche Straßenführung der *via Amerina* ist in der zurückliegenden Zeit von mehr als zwei Jahrtausenden einem ungeheuren Transformationsprozess unterworfen gewesen, so dass durch Geländeabsenkungen, üppige Vegetation, durch Hangabbrüche infolge von leichten Erdbeben, Beseitigung der antiken Pflasterung zum Zwecke der Errichtung von Kapellen, Kirchen oder einfachen Landhäusern und nicht zu letzt durch Überbauung der antiken Trasse durch moderne Baumaßnahmen, immense Veränderungen des originären antiken Straßenverlaufs eingetreten sind. Oftmals verliert sich die antike Trasse einfach im Ackerland, ohne dass sich eine etwaige Streckenführung durch Bodenwelle oder Rinne andeuten würde. Zum Zwecke einer möglichst authentischen Rekonstruktion hat E. Luftbilder zu Rate gezogen sowie aktuelle Ausgrabungen interpretiert und deutet überzeugende Hypothesen einer potentiellen Straßenführung aus.

Ohne Zweifel ein Nachteil der faktenreichen und detaillierten Studie ist die kaum überschaubare Fülle von Einzelinformationen zu Archäologie, Historie und tektonischen Veränderungen im Gelände, mit denen der Leser im Verlauf der Rekonstruktion der ursprünglichen Streckenführung der *via Amerina* konfrontiert wird. Hier hätte weniger mehr bedeutet, da der Blick auf das Große und Ganze im Schwall der gleichwohl akribisch herausgearbeiteten Details verloren zu gehen droht.

Ein umfangreicher Anmerkungsapparat und ein Personen- und Sachregister beschließen ein mit großer Sachkunde und Liebe zum Detail geschriebenes Werk, das den interessierten Leser authentisch archäologisch-historisch die ungemain spannende Phase des Übergangs von Spätantike zum frühen Mittelalter mit der geänderten Funktion von Straßen, die sich, die rücksichtslose römische

Gerade aufgebend, nun wieder dem Geländere relief anpassen, nacherleben lässt, wobei exemplarisch am Beispiel der Streckenführung der *via Amerina* Geschichte im archäologischen Kontext anschaulich und mit dem geschulten Auge des akribischen Beobachters sichtbar gemacht wird.

Jochen Lückoff, Großalmerode
J.Lueckoff@t-online.de

[Inhalt Plekos 14,2012 HTML](#) [Startseite Plekos](#)
