

Laufen und Fahren - Römische Spuren

Unter Spur ist zunächst der "hinterlassene Eindruck der Fußtritte eines Wildes oder Menschen" zu verstehen (1). In diesem Sinne zählen Spuren zu den persönlichsten Zeugnissen menschlicher Existenz, denen ein Archäologe begegnen kann. Der Bogen spannt sich von den 4 Millionen Jahre alten Fußspuren, die in den siebziger Jahren in Tansania entdeckt wurden, bis zu den Fingereindrücken auf prähistorischer und jüngerer Keramik. Die wohl eindrucksvollsten Spuren hinterließen die beim Ausbruch des Vesuvus im Jahre 79 umgekommenen Menschen in Pompeji. Ihre Körper verbrannten in Asche und Lava und wurden von den Ausgräbern mit Gips ausgegossen, so daß menschliches Schicksal in einmaliger Weise sichtbar wurde (2). Ebenfalls in die römische Kaiserzeit sollen uns Spuren führen, die bei Ausgrabungen im Rheinland aufgedeckt wurden.

Wenden wir uns zuerst den mehr oder weniger zufälligen Fußabdrücken zu, die römische Soldaten und Handwerker auf Lehmziegeln hinterließen. In der Mitte des 1. Jahrhunderts unterhielt die legio I in Dormagen (Durnomagus) eine Militärziegelei, die 1963 durch G. Müller freigelegt wurde (3). In fünf Ziegelöfen wurden quadratische und rechteckige Bodenplatten (*lateres*), Leistenziegel (*tegulae*) und Halbrundziegel (*imbrices*) gebrannt. Vor dem Brandprozeß wurden die Rohlinge im Freien und in einem Trockenschuppen einer mehrmonatigen Lufttrocknung ausgesetzt, so daß Fuß- und Tierpfotenabdrücke auf die frisch geformten Ziegel gelangen konnten (Abb. 1). Die Abdrücke zeigen die charakteristische Form römischen Schuhwerks, so wie es beispielsweise durch wohlerhaltene Lederfunde aus Britannien, dem Valkenburger und Bonner Legionslager bekannt ist (4). Die Schuhsohlen waren mit zahlreichen (bis 160 Stück) unterschiedlich dicht gesetzten, zum Teil ornamental angeordneten Nietstiften belegt. Im Abdruck sind nicht nur die Nietköpfe, sondern gelegentlich ist auch die Kontur der Schuhsohle erkennbar. Während Teilabdrücke relativ häufig vorkommen, gelangte der Umriß ganzer Schuhsohlen nur selten auf eine Ziegeloberfläche. Einen Sonderfall stellt die 25 m lange Laufspur eines römischen Soldaten dar, die 1976 in der frühkaiserzeitlichen Flottenstation von Velsen an der niederländischen Nordseeküste entdeckt wurde (5).

Eine weitere im ganzen Imperium vorkommende Gruppe von Spuren sind Tierpfotenabdrücke auf Ziegeln (Abb. 1). Sie illustrieren das Zusammenleben von Mensch und Tier und geben zugleich wichtige zoologische Einblicke in die Fauna der ersten nachchristlichen Jahrhunderte. Hunde und Katzen bevölkerten nicht nur die römischen Landsiedlungen sondern auch die Städte und Militärlager am Limes, wie wir durch Knochenfunde wissen. Wildtiere kommen unter den Tierpfotenabdrücken auf Ziegeln seltener vor. Es überwiegen Haustiere, die im Umfeld der Produktionsstätten lebten. Der apotropäische Charakter mancher Pfotenabdrücke kann nicht ausgeschlossen werden.

Von diesen zufälligen, mehr oder weniger unbewußt hinterlassenen Spuren zu unterscheiden sind diejenigen, die eine Folge menschlicher Tätigkeit und Lebensform sind. Bevor in diesem Zusammenhang auf die interessante Gruppe der Fahrspuren einzugehen ist, soll ein Beispiel römischer Werkzeug- und Gerätespuren vorgestellt werden. Ist das Einwirken eiserner Meißel häufig und leicht auf marmornen Kunstwerken oder schlichteren Sandsteinsarkophagen zu verfolgen (6), so sind Spuren der Holzbearbeitung nur selten zu beobachten. Die Gründe dafür liegen in der Materialerhaltung. Während Stein äußeren Einflüssen gegenüber besser standhielt, blieben bearbeitete Hölzer nur unter Sauerstoffabschluß oder in subtropischen Klimazonen erhalten. Die im

Rheinischen Braunkohlenrevier angetroffenen und mit großem technischen Aufwand freigelegten römischen Brunnenschächte haben in den letzten Jahren zahlreiche Holzbohlen geliefert, die sowohl dendrochronologische Datierungen ermöglichen als auch technologisch-konstruktive Aussagen. Eines der unteren Hölzer eines über 14 m tiefen Brunnens im Gelände einer Villa rustica (Hambach 382) zeigt Bearbeitungsspuren (7). In einer Schrägaufnahme (Abb. 2) der angefeuchteten Oberfläche wurden parallele Linien sichtbar, die quer zur Längsachse der Eichenbohle verlaufen. Es sind die gleichmäßigen Zahnspuren eines handwerklich akkurat gesetzten Sägeschnittes.

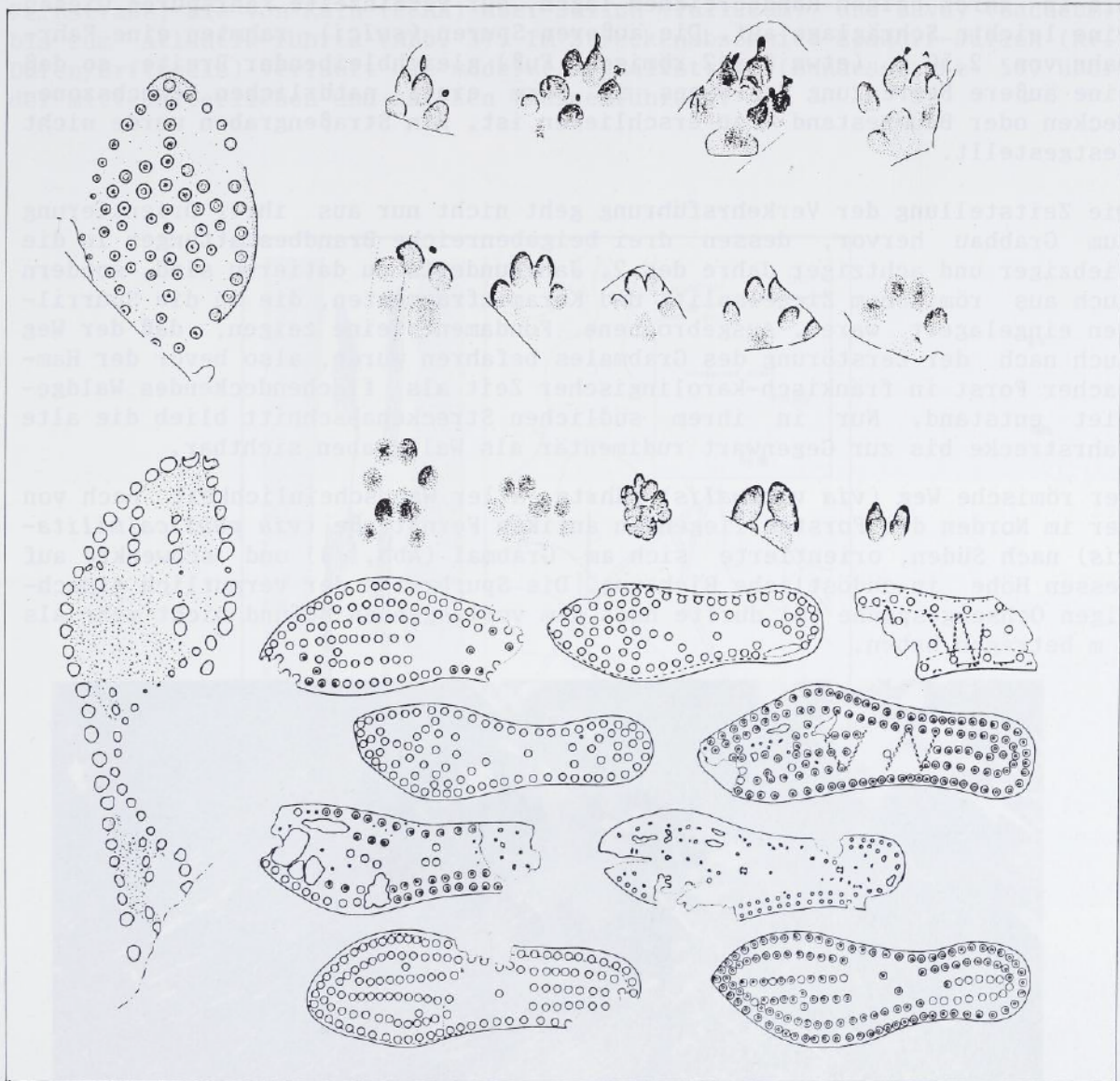


Abb. 1 Schuhsohlenabdrücke (links) und Tierpfotenabdrücke (oben: Hund, Katze, Luchs, Ziege, Reh) auf römischen Ziegeln des 1. Jh. aus Dormagen. Ledersohlen der legio I Minervia aus Bonn (rechts unten). Verschiedene Maßstäbe.

Den Anlaß, auf römische Fahrspuren einzugehen, bietet eine aktuelle Ausgrabung des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege im Hambacher Forst, Kr. Düren. Auf einer Länge von über 6 m wurden Fahrspuren erstmals im Jahre 1980 am Rande einer Villa rustica (Hambach 69) beobachtet (Abb. 3). Nach der Entdeckung eines monumentalen Grabbaues (Fundplatz 415) an der Abbaukante des Braunkohlentagebaues Hambach I wurde im Herbst 1988 das angrenzende Gelände untersucht, um weitere Bestattungen und den zugehörigen Siedlungsplatz zu lokalisieren. Ein zunächst als neuzeitlich interpretierter Grabenverlauf erwies sich beim Aufdecken als antike Wegführung. In der

äußerst flachen, nach Südosten ziehenden Geländemulde - sie wurde erst nach der Rodung des dichten Mischwaldes sichtbar - wurden auf einer Länge von über 700 m Fahrspuren entdeckt (Abb. 3). Die Fortsetzung der Ausgrabung läßt wesentliche Aufschüsse zur antiken Verkehrsführung und zur Lage der angrenzenden Landsiedlungen im westlichen Vorland der niedergermanischen Provinzhauptstadt erwarten.

Der freigelegte Weg war von unterschiedlich tiefen, mehrfach ausgefahrenen Spurrillen durchzogen, die weniger in der Mitte der unbefestigten Fahrbahn als in ihren beiden Randbereichen lagen. Nur vereinzelte Fahrspuren wiesen eine leichte Schräglage auf. Die äußeren Spuren (*sulci*) rahmten eine Fahrbahn von 2,50 m (etwa 8 1/2 römische Fuß) gleichbleibender Breite, so daß eine äußere Begrenzung des Weges in Form einer natürlichen Bewuchszone-Hecken oder Baumbestand - zu erschließen ist. Ein Straßengraben wurde nicht festgestellt.

Die Zeitstellung der Verkehrsführung geht nicht nur aus ihrer Orientierung zum Grabbau hervor, dessen drei beigabenreiche Brandbestattungen in die siebziger und achtziger Jahre des 2. Jahrhunderts zu datieren sind, sondern auch aus römischem Ziegelsplitt und Keramikfragmenten, die in die Spurrillen eingelagert waren. Ausgebrochene Fundamentsteine zeigen, daß der Weg auch nach der Zerstörung des Grabmales befahren wurde, also bevor der Hambacher Forst in fränkisch-karolingischer Zeit als flächendeckendes Waldgebiet entstand. Nur in ihrem südlichen Streckenabschnitt blieb die alte Fahrstrecke bis zur Gegenwart rudimentär als Waldgraben sichtbar.

Der römische Weg (*via vicinalis*) führte aller Wahrscheinlichkeit nach von der im Norden des Forstes liegenden antiken Fernstraße (*via publica/militaris*) nach Süden, orientierte sich am Grabmal (Abb. 3) und schwenkte auf dessen Höhe in südöstliche Richtung. Die Spurbreite der vermutlich einachsigen Ochsenespanne (8) dürfte nach dem vorliegenden Befund nicht mehr als 2 m betragen haben.

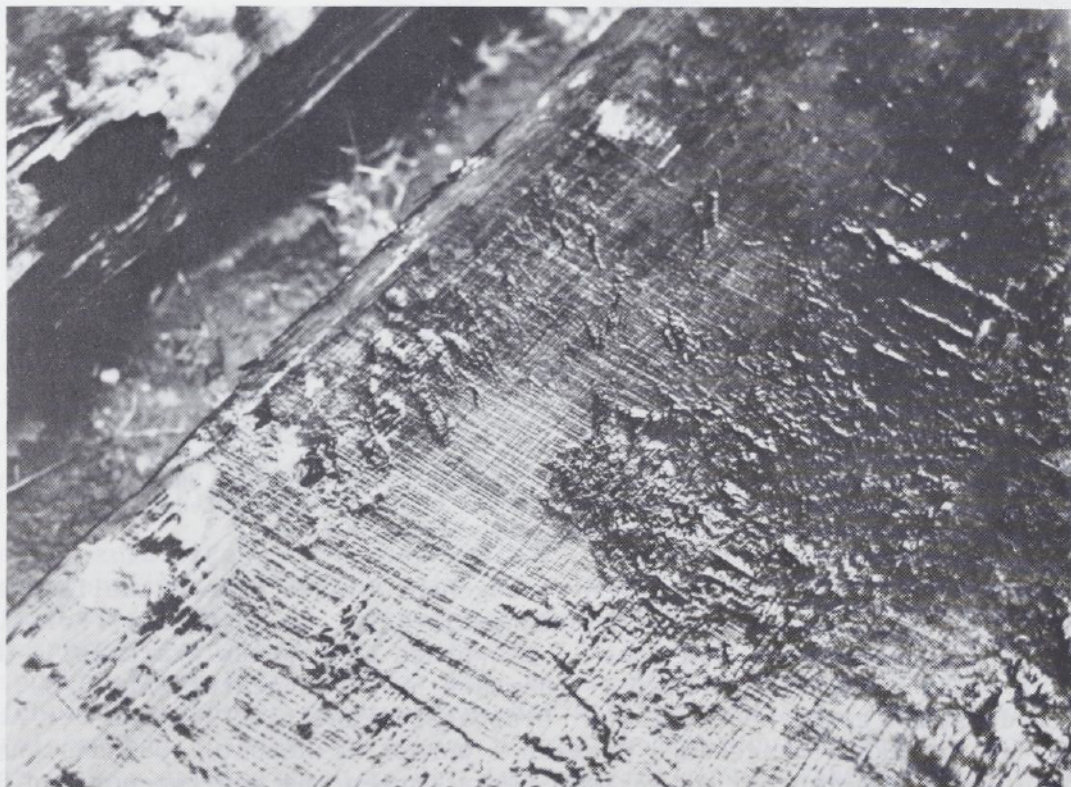


Abb. 2 Römisches Brunnenbrett (2. Jh.) mit Sägespuren.
Niederzier, Kr. Düren, Villa rustica Hambach 382.

Ist die Spur zahlreicher überregionaler, gut ausgebauter und heute nicht mehr befahrener Römerstraßen in den nördlichen Provinzen mit Methoden der Luftbildarchäologie großräumig sichtbar zu machen (9), so können für unbefestigte Nebenstrecken nur detaillierte archäologische Befundaufnahmen zur Klärung der Zeitstellung beitragen. Nur auf diese Weise sind lokale Auffassungen zu überprüfen, die allzu gern von einem römischen Ursprung zahlreicher benachbarter Wege und Straßen ausgehen (10).

Eine zweitausendjährige Verkehrstradition verbindet sich mit der römischen Fernstraße, die von Köln (CCAA) über Jülich (Iuliacum) und Bavay (Bacacum) bis zum Atlantik führte (Abb. 3). Im Streckenabschnitt Elsdorf-Jülich (Kr. Düren/Erftkreis) verläuft die moderne Asphaltstraße (Bundesstraße 55) über der mittelalterlichen und antiken Trassenführung.

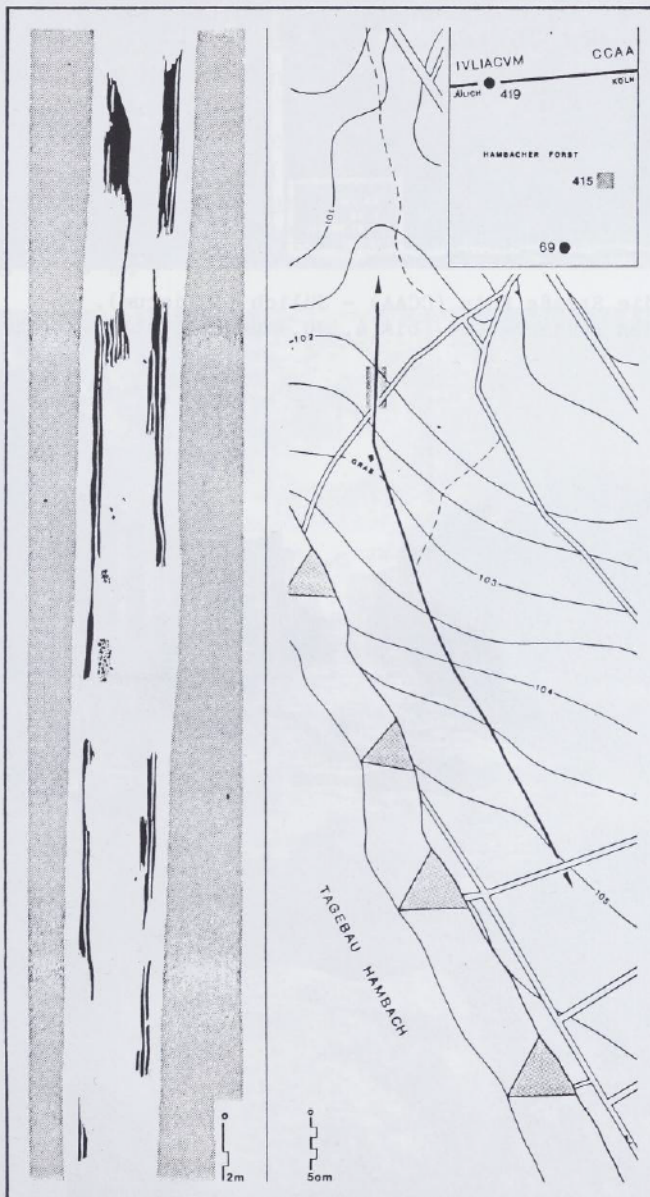


Abb. 3 Römischer Weg mit Fahrspuren.
Niederzier, Kr. Düren. Fundplatz Hambach 415.

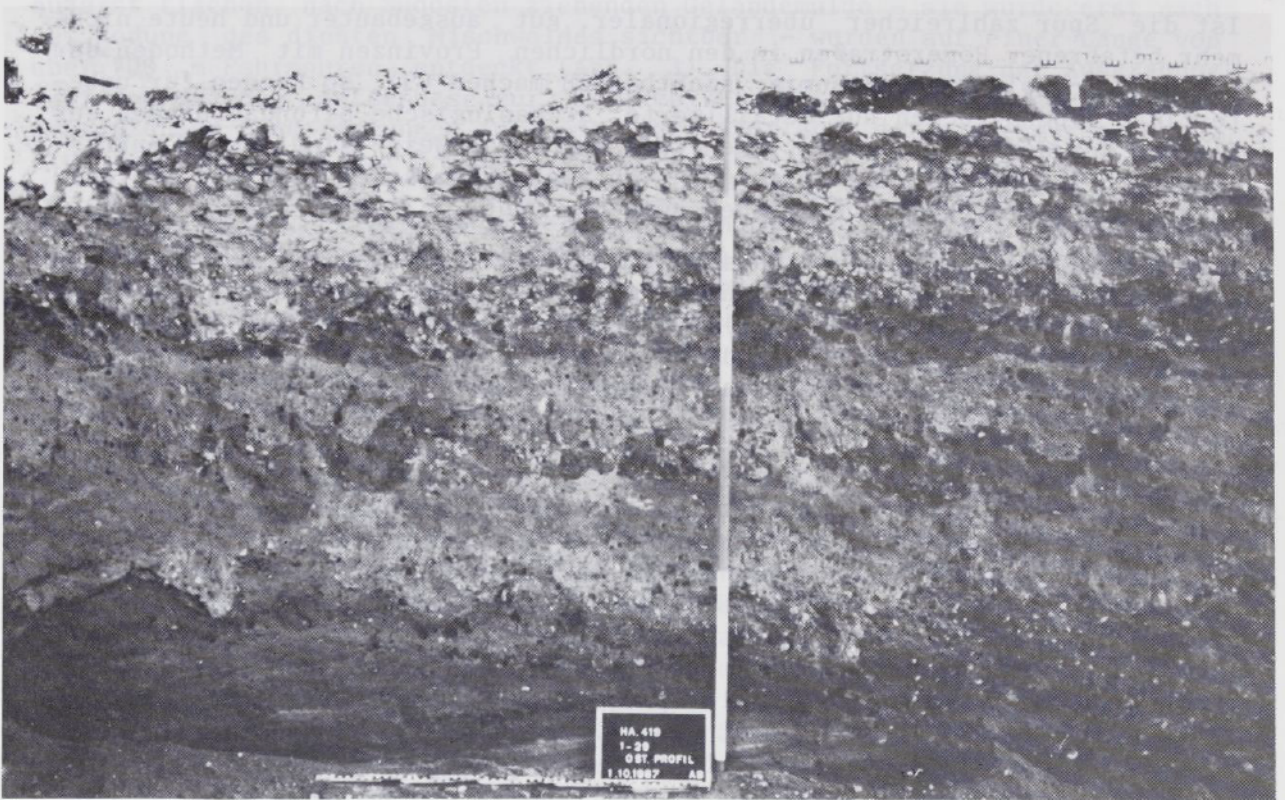


Abb. 4 Schnitt durch die Straße Köln (CCAA) – Jülich (Iuliacum).
 Fahrspuren in den römischen (1. bis 4. Jh.) und mittelalterlichen Kiestrassen.



Abb. 5 Pompeji, Via di Nola. Trittsteine und Spurrillen.

Zwischen Jülich-Stetternich und Steinstraß wurde die Bundesstraße 55 in den Jahren 1978 und 1988 vom Braunkohlentagebau Hambach I erfaßt und Ende 1988 durch eine neue 17 km lange Trassenführung am Nordrand der Abraumhalde Sophienhöhe ersetzt. Anläßlich der teilweisen Zerstörung dieses historisch gewachsenen Bodendenkmales - die Straße war die nördlichste kontinentale Ost-West-Verbindung des römischen Reiches - wurden archäologische Untersuchungen notwendig und vollständige Straßenschnitte möglich (Ausgrabungen Hambach 399 und 419) (11). Unser Interesse soll hier nicht der 2,50 m hohen Schichtenfolge - Fahrbahnen, Auffüllungen, Planierungen - der zweitausend Jahre lang befahrenen Straße gelten, sondern den Fahrspuren in der zweiten römischen Kiestrasse (Abb. 4), die in das 1. Jahrhundert n.Chr. zu datieren ist. Es handelt sich um zahlreiche, z.T. sehr tiefe Spurrillen, die eine kräftige Eisen- und Manganausfällung charakterisiert. Zur Wasserabführung war der Straßendamm in seiner Mitte gewölbt. Er besaß eine Scheitelhöhe von 0,50 m. An der Nordseite schloß sich ein Straßengraben an. Der 7,40 m breiten Fahrbahn können vergleichbare Straßen aus den germanischen Provinzen zur Seite gestellt werden. Weniger breit scheint die Limesstraße in Xanten (CVT) gewesen zu sein. Sie wurde bei Baumaßnahmen mehrfach angetroffen. Die 3 m breite Fahrbahn bestand aus wechselnden Kies-, Sand- und Schotterlagen, die einen dreifachen Ausbau erkennen ließen (12).

In den bekannten und bis zur Gegenwart erhaltenen römischen Straßen in Italien, insbesondere in Pompeji (Abb. 5) können Fahrspuren häufiger und in besserer Erhaltung studiert werden als in Deutschland (13). Eine Ausnahme bilden die antiken Alpenstraßen (Abb. 6). Die Spurbreiten der Fahrzeuge lagen bei 1,07 bis 1,10 m.



Abb. 6 Römische Fahrstrecke ("Geleise") vom Brenner nach Augsburg bei Mittenwald, Landkreis Garmisch-Partenkirchen.

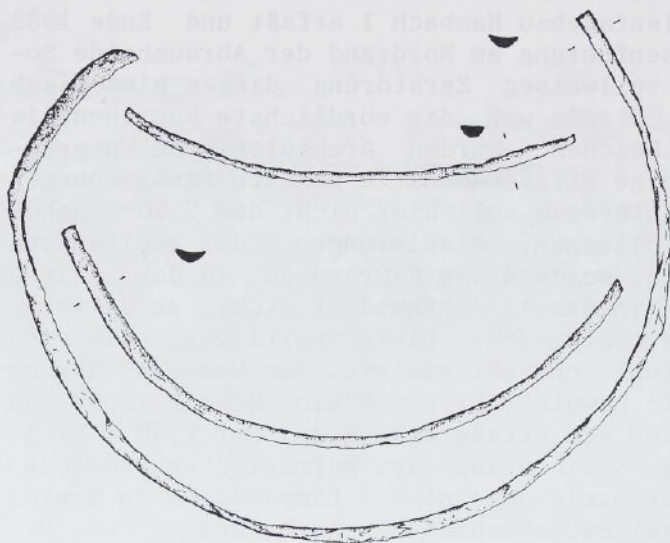


Abb. 7

Fragmente römischer Radreifen, Eisen.
Eschweiler-Lohn, Kr. Aachen.

Die ältesten italischen Fahrspuren finden sich in der Gräberstraße der etruskischen Banditaccia-Nekropole von Cerveteri. Die Totenwagen des 6. und 5. vorchristlichen Jahrhunderts schnitten tiefe Spuren, regelrechte Geleise, in das weiche Tuffgestein (14). Die Spurbreiten im griechisch-hellenistischen Raum werden nach verschiedenen Befunden mit 1,12 bis 1,44 m angegeben (15). Die Spurtiefen liegen bei 12 bis 15 cm. Die befahrenen Hauptstraßen in Pompeji weisen Spurbreiten von 0,90 m (3 römische Fuß) auf (16). Die jüngste Münchener Rekonstruktion eines zweiachsigen römischen Reisewagens legt einen Radabstand von 1,62 m (etwa 6 römische Fuß) zugrunde, wobei die eisernen Radreifen einen D-förmigen Querschnitt besitzen und im Durchmesser 1,00 (vorn) bzw. 1,10 m (hinten) messen (17). Drei Fragmente von zwei Radreifen wurden in römischen Siedlungsresten (Fundstellen WW 87/56, 57) bei Aldenhoven, Kr. Aachen gefunden (Abb. 7). Bronzene und eiserne Wagenbeschläge sowie Bildquellen (Abb. 8) ergänzen unser Wissen römischer Landfahrzeuge, deren Radspuren das antike Leben in besonderer Weise widerspiegeln.

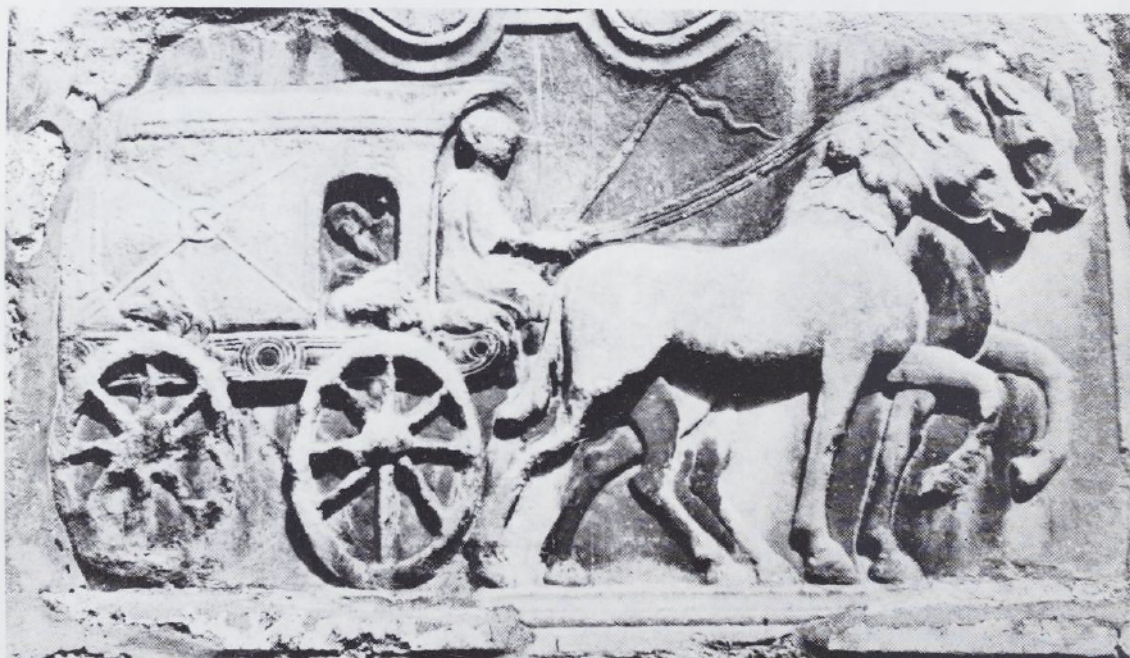


Abb. 8 Relief aus Virunum. Zweiachsiger römischer Reisewagen.
Maria Saal/Klagenfurt.

Anmerkungen und Literatur

- (1) J. u. W. Grimm, Deutsches Wörterbuch 10 II 1 (1960, Nachdruck 1984 Bd. 17), 235ff. s.v. Spur, bes. 242 (Fahrspur).
- (2) z.B. H. Eschbach, Pompeji. Erlebte antike Welt (1978), Taf. 121.269.270. - Pompeii a.d. 79. Ausstellungs-Kat. Boston 1978, 121, Abb. 15-16.
- (3) G. Müller, Ausgrabungen in Dormagen 1963-1977. Rheinische Ausgrabungen 20 (1979), 5-16; ders., Durnomagus. Das römische Dormagen. Kunst und Altertum am Rhein 90 (1979), 17-28.
- (4) C. van Driel-Murray u. M. Gechter, Funde aus der fabrica der legio I Minervia am Bonner Berg. Beiträge zur Archäologie des römischen Rheinlandes 4 (1984), 5ff.; K. Goethert-Polaschek in: Die Römer an Mosel und Saar. Ausstellungs-Kat. Trier ²(1983), 201ff. m. Abb. (jeweils weitere Lit. zu Schuh- und Lederfunden). Einzelner Schuhabdruck im spätromischen Burgus von Froitzheim, Rhein. Ausgr. 3 (1968), 10ff. Taf. 15,2; P. Stuart, Provincie van een imperium (1986), 104, Abb. 141; A. McWhirr (Hrsg.), Roman Brick and Tile. BAR Int. Ser. 68 (1979), bes. 211ff.; G. Brodrigg, Roman Brick and Tile (1987), 125ff. (Fuß- und Tierpfotenabdrücke).
- (5) J.H.F. Bloemers u.a., Verleden Land. Archeologische opgravingen in Nederland (1981), 82 m. Abb.
- (6) D. Strong u. D. Brown, Roman Crafts (1976), 194ff., Abb. 316ff. (mit weiterer Lit.).
- (7) W. Gaitzsch, Arbeitsspuren antiker Handwerker. Das Rheinische Landesmuseum Bonn. Ber. aus der Arbeit des Museums 3, 1983, 39ff. und ANRW II 12,3 (1985), 184ff., Taf. 12.
- (8) Einachsige Wagen z.B. Eschbach a.a.O. (Anm. 2), Taf. 98 (Rekonstruktion in Pompeji); Katalog Trier a.a.O. (Anm. 4), 81ff., Abb. 2-3 (Reliefbilder); H. Bender, Römischer Reiseverkehr. Cursus publicus und Privatreisen (1978), Abb. 19-20; W. Drack (Hrsg.), Ur- und frühgeschichtliche Archäologie der Schweiz V (1975), 111, Abb. 12 (Mosaikbild mit zweiachsigen Wirtschaftswagen); J. Garbsch, Mann und Roß und Wagen. Ausstellungs-Kat. München (1986), 46ff., Abb. 26-27 (antike Bildzeugnisse und Rekonstruktion) und hier Abb. 7. - Zu Ladekapazität und Transportgeschwindigkeit der Fahrzeuge H.-Chr. Schneider, Münstersche Beitr. zur antiken Handelsgeschichte 1 (1982), 88ff.
- (9) O. Braasch, Luftbildarchäologie in Süddeutschland. Spuren aus römischer Zeit. Kl. Schriften zur Kenntnis der römischen Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands 30 (1983); Sitwell a.a.O. (Anm. 13) passim; Das archäologische Jahr in Bayern 1980 (1981) u. jährl. Folgebände, passim; G. Amtmann u. W. Gaitzsch, Römerstraße im Blickpunkt. Das Rhein. Landesmuseum Bonn 2, 1985, 23ff. m. Abb.; Garbsch a.a.O. (Anm. 8), 81f., Abb. 58, 1.7.10.
- (10) "Verhinderte, weil zu spät geborene römische Strategen haben sich in diesem Metier ebenso betätigt wie scharfsinnige Tüftler, die auf der Karte, auf dem geduldigen Papier, ganze Straßensysteme entwarfen, leider oft ohne die mindesten Voraussetzungen an geographischen und topographischen Kenntnissen, ohne Praxis im Gelände und ohne archäologische Anhaltspunkte." G. Fingerlin, Vom Hochrhein zur Donau. Archäologische Anmerkungen zu einer wichtigen Römerstraße. Archäologische Nachrichten aus Baden 32, 1984, 3.
- (11) M. Dohrn-Ihmig, Ein Schnitt durch die römische Straße Köln-Jülich-Tongern im Tagebau Hambach I. Ausgrabungen im Rheinland '79 (1980), 191ff., Abb. 156-157; W. Gaitzsch, Preußischer Meilenstein an römischer Straße. Eine 2000jährige Verkehrsverbindung weicht der Braunkohlegewinnung. Archäologie im Rheinland 1987 (1988), 72ff., Abb. 28, Taf. 5. - Zur Straße überregional: J. Hagen, Römerstraßen der Rheinprovinz. Erläuterungen zum Geschichtlichen Atlas der Rheinprovinz 8 ²(1931), 196ff. bes. 204ff., Abb. 73-75; W. u. M. Brou, Routes romaines et vertes chaussées en Gaule Belgique (1981), 17ff.; P. Stuart u. M.E.Th. de Grooth (Hrsg.), Langs de Weg. De romeinse weg van Boulogne-sur-Mer naar Keulen. Ausstellungs-Kat. Heerlen (1987).
- (12) Bonner Jahrb. 162, 1962, 574f., Abb. 23; Bonner Jahrb. 180, 1980, 673, Abb. 11; Rhein. Ausgr. 3 (1968), 233f., Abb. 3, Taf. 24,1.
- (13) A. Neuburger, Die Technik des Altertums ⁴(1919, Nachdruck 1977), 311ff., Abb. 407-408; F. Kretzschmer, Bilddokumente römischer Technik ³(1983), 97, Abb. 122 (nach Maiuri); Eschbach a.a.O. (Anm. 2), 39ff., Taf. 85-86.97. - Imperium: R. Chevallier, Roman Roads (1976); N.H.H. Sitwell, Roman Roads of Europe (1981); A. Esch, Die Via Appia in der Landschaft. Antike Welt 1, 1988, 15ff. (mit Lit.). - Nordprovinzen: H. Bulle, Geleisestraßen des Altertums. Sitzungsber. Bayer. Akad. Wissensch. Phil.-Hist. Klasse 1947 H.2 (Rezension: R. Nierhaus, Gnomon 22, 1950, 268ff.); L. Pauli, Die Alpen in Frühzeit und Mittelalter (1980), 240ff., Abb. 138 (hier Abb. 6); G. Winkler, Die römischen Straßen und Meilensteine in Noricum-Österreich (1985), 66.98f., Abb. 5-6; Köln. Führer zu vor- und frühgeschichtlichen Denkmälern 38 II (1980), 81ff., Abb. 1-2 (röm. Hafenstraße des 3./4. Jh.).

(14) R. Hess, Das etruskische Italien (1973), 202ff., Taf. 90 (mit weiterer Lit.).

(15) J.G. Landels, Die Technik in der antiken Welt (1978, dt. 1980), 220. Weitere Spurbreiten, keltische und römische, bei Bulle a.a.O. (Anm. 13), 124f.

(16) nach Neuburger a.a.O. (Anm. 13), 312.

(17) Garbsch a.a.O. (Anm. 8), 47ff., Abb. 30; vorausgehend Ch.W. Röring, Untersuchungen zu römischen Reisewagen (1983).

Nach Manuskriptabschluß erschien: W. Heinz, Straßen und Brücken im Römischen Reich. Antike Welt. Sondernr. 1988.

Abbildungsnachweis

Abb. 1: Rhein. Ausgr. 20 (1979), Taf. 39,1.3; 40,4-17; 23 (1984), Taf. 3, 27-36).

Abb. 2-4.7: Rhein. Amt für Bodendenkmalpflege (A. Brown, J. Hermanns, F. Lürken).

Abb. 5: W. Gaitzsch (1978).

Abb. 6: Bayer. Landesamt für Denkmalpflege (E. Keller).

Abb. 8: Bildarchiv Österreichische Nationalbibliothek Wien.

Dr. Wolfgang Gaitzsch
Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege Bonn
- Außenstelle -
Große Forststraße 229
5162 Niederzier-Hambach

