

## Zur Rekonstruktion antiker Verkehrswege

Klaus Tausend

**Abstract:** The reconstruction of ancient roads is mainly based on the following sources:

1. Descriptions of roads by ancient writers (e.g. Pausanias, Strabo).
2. The natural environment such as mountains or rivers.
3. Descriptions by travelers and maps from the 18th and 19th centuries, since the roadnetwork of that time rather closely resembled the ancient one.
4. Traces of ancient roads such as bridges, pavement and wheelruts.

### Der Gegenstand

Wie der Titel verrät, beschäftigt sich die folgende kurze Darstellung mit den Möglichkeiten und Prinzipien, antike Verkehrswege zu rekonstruieren. Zunächst stellt sich jedoch die Frage, wieso man dies überhaupt tun sollte.

Zum einen liegt die Begründung darin, daß die Rekonstruktion dieser Wege eine zusätzliche Quellengattung eröffnet und das generelle Bild antiker Verhältnisse vervollständigt. Antike Verkehrswege bzw. die Rekonstruktionen des antiken Straßensystems einer Landschaft unterscheiden sich nämlich zuweilen erheblich von den modernen Straßenverhältnissen und erlauben daher ganz andere Schlussfolgerungen als diejenigen, welche bloß aufgrund der Gegebenheiten des heutigen Straßenbildes und Verkehrsnetzes gezogen werden können.<sup>1</sup>

Zum zweiten kann die Kenntnis des antiken Straßennetzes sowie des Zustandes der jeweiligen Wege und das Wissen um den Zeitpunkt und den Zweck der Anlage eine wesentliche Quelle zur Beurteilung von Fragen der Wirtschaftsgeschichte, der Militärgeschichte und auch der politischen Geschichte darstellen. Hierzu seien nur drei Beispiele genannt:

1. Die engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Athen und Euboia, die im 6. und 5. Jh. u.a. die Getreideversorgung Athens sicherten, werden erst plausibel, wenn man weiß, auf welchen Wegen das Getreide von der Insel nach Athen gelangen konnte, ohne den durch aiginetische Schiffe bedrohten Seeweg benutzen zu müssen.<sup>2</sup>

2. Die Tatsache, daß es den Spartanern unter Kleomenes III. gelungen ist, die Argiver völlig zu überraschen,<sup>3</sup> ist nur erklärlich, wenn man die möglichen Verkehrswege von Lakonien in die Argolis kennt und zudem beurteilen kann, welcher Weg, mit welchen Truppenstärken, zu welcher Jahreszeit, in welchem

---

1 Pritchett (1965–1989).

2 Hdt. 1,61,2; 5,82–88.

3 Polyb. 2,64f.; Plut. Kleom. 49.

Zeitraum benutzt werden konnte. Hierzu ist es natürlich notwendig, nicht nur über den genauen Verlauf der möglichen Wege Bescheid zu wissen, sondern auch über die topographischen Gegebenheiten und den jeweiligen baulichen Zustand Kenntnis zu besitzen.

3. Im Jahre 369 wurde auf Initiative des Thebaners Epameinondas die neue Hauptstadt des arkadischen Bundes gegründet: Megalopolis.<sup>4</sup> Diese neue Stadt liegt aber keineswegs in einer der wirtschaftlich wie politisch wichtigen Regionen Arkadiens im Osten der Landschaft, sondern im eher bedeutungslosen Südwesten Arkadiens.<sup>5</sup> Die Lage einer großen befestigten Stadt der mit den Thebanern verbündeten Arkader<sup>6</sup> erlaubte es allerdings, den wichtigsten und für größere Truppenbewegungen einzigen Verkehrsweg zwischen Sparta und seinen Verbündeten im Westen der Peloponnes – vor allem mit Elis – zu behindern oder sogar zu unterbinden. Die Gründung von Megalopolis diente also vornehmlich dazu, die Spartaner, die Feinde der Thebaner und Arkader, von ihren Verbündeten abzuschneiden, indem der Verbindungsweg kontrolliert wurde. Um dies aber zu verstehen, ist es notwendig, den genauen Verlauf dieses bedeutenden Verkehrs von Lakonien nach Elis zu kennen und auch mögliche Alternativen beurteilen zu können.

## Die Vorgangsweise

### Antike Texte

Ausgangspunkt für die Rekonstruktion antiker Verkehrswege sind die Beschreibungen oder auch nur Erwähnungen von Straßen bei antiken Schriftstellern. Im Idealfall handelt es sich hierbei um mehr oder minder genaue Schilderungen von Wegen, wobei diese Beschreibungen selbst einen wichtigen Bestandteil des Werkes eines Autors bilden. Solche Texte finden sich in erster Linie bei antiken Geographen wie Strabon oder bei Reiseschriftstellern (Periegeten), besonders bei Pausanias,<sup>7</sup> der eine genaue Schilderung der griechischen Landschaften, ihrer natürlichen Gegebenheiten (Flüsse und Berge) und ihrer Bauten hinterlassen hat. Zu diesen zählen hierbei auch die Verkehrswege, deren genaue Route samt allen Stationen gewöhnlich beschrieben wird. Allerdings finden sich solche Texte, die den Verlauf einer Straße eingehend darstellen und kommentieren und somit deren Rekonstruktion relativ einfach gestalten, ziemlich selten.

Wesentlich häufiger findet sich die Erwähnung von Verkehrswegen im Zuge der Darstellung historischer Vorgänge bei antiken Geschichtschreibern wie den Griechen Herodot, Thukydides, Xenophon und Polybios oder den römischen Autoren Livius, Tacitus und Ammianus Marcellinus.<sup>8</sup> In diesen Texten ist meist nur der Ausgangspunkt und das Ziel einer Reise oder (häufig) eines Feldzuges erwähnt, bestenfalls ergänzt durch die Nennung der einen oder anderen Station auf dem Marsch oder durch die Schilderung einer besonderen topographischen Gegebenheit wie eines Flussüberganges oder eines Passes. Wenn also dermaßen spärliche Angaben in den Texten vorliegen, ist es nicht möglich, einen Verkehrsweg allein auf dieser Grundlage zu rekonstruieren, und es ist notwendig, den nächsten Schritt zu tun.

---

4 Diod. 15,72,4; Paus. 8,27,3f.

5 Pikoulas (1988).

6 Xen. hell. 7,5,5.

7 Einführend hierzu: Hutton (2005); Pretzler (2007).

8 Dillery (1995); Foster / Lateiner (2012); Grieb / Koehn (2013); Will (2015).

## Betrachtung der Topographie

Hierzu werden möglichst detaillierte Satellitenaufnahmen<sup>9</sup> des betreffenden Gebietes, in welchem der antike Verkehrsweg verlaufen sein muß, herangezogen. Auf der Basis solcher Bildinformationen ist es möglich zu beurteilen, wo in einer bestimmten Region natürliche Verkehrswege existiert haben könnten, wobei vor allem die Möglichkeit, die topographische Situation aus verschiedenen Winkeln – gleichsam wie ein 3D-Bild – zu betrachten, Auskünfte über Steilheit des Geländes, Begehbarkeit etc. liefern kann. Keinen Hinweis können diese Bilder jedoch über mögliche Veränderungen der Landschaft seit der Antike geben.<sup>10</sup> Hier sei besonders auf etwaige Verlagerungen von Flussläufen und die vielleicht völlig andere Vegetation (Waldbestand) aufmerksam gemacht. Dazu ist es notwendig, einen Schritt zurück in die Geschichte zu tun.

## Alte Karten

Eine Möglichkeit, den antiken Verhältnissen näher zu kommen, besteht in der Heranziehung historischer Karten, meist des 18. und 19. Jh.<sup>11</sup> Diese Karten verzeichnen sehr oft auch die zur jeweiligen Zeit vorhandenen Verkehrswege und zeigen auch die Bedeutung der einzelnen Wege (Hauptstraßen, Nebenwege, Saumpfade etc.) an. Da solche Verkehrswege des 18./19. Jh. den antiken Verhältnissen auf jeden Fall näher stehen als den heutigen durch den modernen Straßenbau veränderten, erlauben sie gewissermaßen eine Annäherung an die möglichen antiken Verkehrswege. Besonders aussagekräftig ist hierbei der Vergleich von historischen Karten aus verschiedenen Zeiten, da sie Konstanten und Veränderungen im Wegenetz einer Landschaft abbilden. Gerade diese Konstanten aber erlauben den vorsichtigen Schluss, daß sich die antiken Verhältnisse von der in den Karten verzeichneten Situation kaum unterschieden haben werden und somit eine annähernde Rekonstruktion einer antiken Straße erlauben.

---

9 Über „Google Maps“ und „Google Earth“ ist zumindest die Antike Welt sehr gut abgedeckt.

10 Zwar kann man Altarme feststellen. Ferner können die menschlichen Einflüsse (Begradigungen, Flurbereinigungen) in den Bildern festgestellt werden, eine Datierung vorzunehmen, erscheint mir jedoch unmöglich.

11 Eine umfangreiche Sammlung findet sich in der Gennadius Bibliothek der American School of Classical Studies at Athens. (URL: <https://www.ascsa.edu.gr/research/gennadius-library> [zuletzt gesehen am 04-05-2020]).



Abb. 1: Militärgeographisches Institut der österreichisch-ungarischen Monarchie unter der Leitung von Josef Scheda um 1860–70: Peloponnes, westliches Kreta aus der Generalkarte der europäischen Türkei und des Königreichs Griechenland. (Ausschnitt).

## Reiseberichte aus dem 18. und 19. Jahrhundert

Ergänzend zu den Karten sind Reiseberichte (ebenfalls vornehmlich aus dem 18. und 19. Jh.) heranzuziehen. Diese Reisenden – für den griechischen Raum seien hier stellvertretend nur Puillon de Boblaye, Pouqueville, Gell, Leake und Dodwell genannt<sup>12</sup> – hatten zwar primär einerseits Interesse an den Bewohnern und generell an den Verhältnissen Griechenlands ihrer Zeit und andererseits an der Flora und Fauna des Landes und den Altertümern, die sie besuchten, beschrieben jedoch meist auch die Reiserouten, die sie wählten. Hierbei kommen die Wegverhältnisse zuweilen ebenso zur Sprache wie topographische Besonderheiten, vor allem aber die durch natürliche Hindernisse (Steilstücke, Schluchten, Flüsse etc.) auftretenden Probleme für den Reisenden. Da – wie schon oben dargelegt – die Wegverhält-

<sup>12</sup> Gell (1810); Dodwell (1819); Pouqueville (1820); Leake (1830); Puillon de Boblaye (1836).

nisse des 18./19. Jh. sich nicht grundlegend von denen des Altertums unterschieden, kann aus diesen Beschreibungen – noch mehr als aus den Karten – auf die antike Straßensituation der jeweiligen Region geschlossen werden. Als Beispiel für solche Schilderungen sei hier ein kurzer Abschnitt des Berichtes des Engländers William Gell aus dem frühen 19. Jh. gebracht:

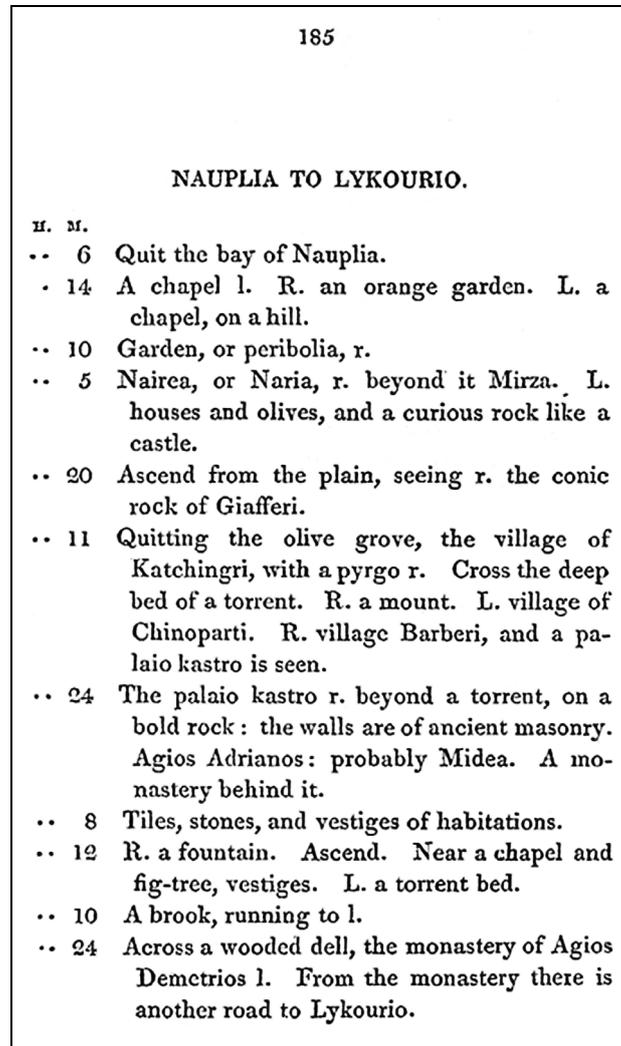


Abb. 2: William Gell, Itinerary of the Moreia, London 1817, S. 185.

Der Text zeigt eindrücklich die Genauigkeit der Wegangaben dieser frühen Schilderungen. Zudem können Reiseberichte und Karten des 18. und 19. Jh. über die natürliche, also die nicht durch menschliche (technische und bauliche) Eingriffe veränderte Verkehrswegssituation eines Gebietes Auskunft geben, doch lassen sie nur sehr selten – wenn antike Baureste der jeweiligen Straße erwähnt werden – Rückschlüsse darauf zu, ob ein natürlicher Verkehrsweg, der in der Antike hätte benutzt werden können, in dieser Zeit auch tatsächlich begangen wurde. Selbst wenn man aus dem eben genannten dies vermuten kann, so läßt sich doch keinesfalls sagen, ob es sich im jeweiligen Fall um eine größere, bedeutende Straße oder um nicht viel mehr als einen Pfad gehandelt hat, und zu welchem Zweck (Warenverkehr, militärische Operationen etc.) er genutzt wurde. Um diese Fragen beantworten zu können, ist es notwendig, sich ins Gelände zu begeben, um Spuren antiker Wege festzustellen.

## Rekonstruktion von Wegen anhand von antiken Bauresten und anderen Spuren

### Indirekte Spuren: Charakteristische Bauten entlang von Straßen

Als indirekte Hinweise auf den Verlauf einer antiken Straße dienen fortifikatorische Bauten, die gleichsam als charakteristisch für antike Verkehrswege – vor allem im griechischen Bereich – gelten können.

Am häufigsten anzutreffen sind Turmbauten unterschiedlicher Größe und Form. Es gibt sowohl Rundtürme mit einem Durchmesser zwischen 6 und 10 Metern sowie Türme mit quadratischem Grundriss von 5 mal 5 bis 10 mal 10 Metern.<sup>13</sup>



**Abb. 3:** Griechische Turmbauten in Arkadien und der Argolis. Links oben: Turm von Sta Nera; rechts oben: Turm von Agios Sostis; links unten: Turm von Berbati; rechts unten: Turm von Loutsas.

Solche Türme hatten gewöhnlich eine Besatzung von fünf bis acht Mann, lagen im relativ ebenen Gelände in unmittelbarer Nähe einer Straße und dienten zur Überwachung und Kontrolle des jeweiligen Verkehrsweges. Im militärischen Einsatzfall sollten sie den Vormarsch feindlicher Truppen beobachten und möglichst behindern; sie hatten jedoch auch zivile, den Handelsverkehr betreffende Funktionen, indem sie als Grenzposten und Zollstationen Dienst taten. Gemäß ihren Aufgaben werden solche Türme gewöhnlich als „Wachtürme“ bezeichnet.

Diese Türme sind jedoch zu unterscheiden von solchen ähnlicher, wenngleich meist etwas geringerer Größe, die auf deutlich erhöhten Positionen – auf Bergabhängen und Hügeln – gelegen sind. Sie dienten ausschließlich militärischen Zwecken, da sie militärische Bewegungen eines Feindes aus weiter

<sup>13</sup> Lord (1939).

Entfernung entdecken und melden sollten. Dementsprechend bezeichnet man diese Türme als „Beobachtungstürme“. Über den Verlauf von Straßen geben sie nur bedingt Auskunft, da sie sich oft in großer Entfernung der Wege befanden.

Gleichen Zwecken wie die Wachtürme dienten die sogenannten „blockhouses“.<sup>14</sup>



Abb. 4: „Blockhouses“ der Argolis. Links oben: Pyramide von Helleniko; rechts oben: Pyramide von Helleniko; links unten: Miloti Turm; rechts unten: Miloti Turm.

Diese Anlagen – es gibt sie in rechteckiger und runder Form, zuweilen auch als Pyramidenstumpf – unterscheiden sich von den Türmen durch meist geringere Höhe aber wesentlich größere Grundfläche. Sie liegen ausschließlich in unmittelbarer Nähe von Straßen, zu deren Kontrolle und Überwachung sowohl in militärischer als auch in ziviler Hinsicht (Zollstationen) sie dienten. Ihre wesentlich stärkere Besatzung sowie die an den Schießscharten ablesbare Ausstattung mit Katapulten zeigt, daß *blockhouses* nur an den größeren und bedeutenden Straßen errichtet wurden, da auf diesen Verkehrswegen auch Truppenbewegungen größeren Ausmaßes, also ganzer Heere, zu erwarten waren. Diese Anlagen lassen somit nicht nur auf den genauen Verlauf einer antiken Straße, sondern auch auf deren Bedeutung – nicht nur in militärischer Hinsicht – schließen. Die mit Abstand größte Form fortifikatorischer Anlagen sind *Festungen*.

<sup>14</sup> Zu diesen Anlagen und ihrer Bezeichnung siehe: Lord (1941).



Abb. 5: Festungen in der Argolis. Links oben: Festung von Kastraki; rechts oben: Festung von Kastraki; links unten: Arachnaion-Festung; rechts unten: Festung von Kazarma.

Diese eher selten anzutreffenden fortifikatorischen Anlagen finden sich nur entlang der Hauptstraßen einer Landschaft. Sie dienten vornehmlich militärischen Zwecken und wurden meist an der Grenze eines Polis-Territoriums errichtet; sie hatten die Aufgabe, einen Aggressor bereits an der Grenze abzuwehren und einen Einfall ins wirtschaftlich wichtige Fruchtländ und somit dessen Verwüstung zu verhindern. Auf jeden Fall zeigt die Existenz einer Festung an, daß in unmittelbarer Nähe der bzw. ein Hauptverkehrsweg einer Landschaft verlief. Übrigens sind es meist diese Wege, an denen Festungen standen, die auch von antiken Autoren wie Pausanias, aber auch Thukydides und Xenophon gelegentlich erwähnt werden.<sup>15</sup>

### Direkte Spuren: Überreste antiker Straßen

Direkte Spuren finden sich fast ausschließlich in schwierig zu begehendem, meist steilem Gelände, d.h. an den Abhängen von Hügeln und Bergen und im Gebirge selbst. Fast nie haben sich solche Spuren auf flachem, ebenem Terrain erhalten. Der Grund dafür liegt zum einen in der Tatsache, daß nur ein steiniger Untergrund geeignet ist, Spuren zu bewahren – Bedingungen, die auf Erde nicht gewährleistet sind. Zum anderen war es nur im schwierigen, steilen Gelände notwendig, daß menschliche Eingriffe vorge-

<sup>15</sup> So etwa Paus. 2,24,6f. oder Paus. 2,15,2 sowie Hdt. 5,82–88 und 6,92,9.

nommen wurden, die eine Begehrbarkeit ermöglichten. Eben diese Spuren technischer Maßnahmen sind es aber, welche die Existenz und den Verlauf einer antiken Straße belegen können.

Die bei weitem häufigste Form solcher Eingriffe sind *Trassierungen*. Diese mußten vorgenommen werden, wenn beispielsweise die Oberfläche des Terrains zu uneben war, um eine ungehinderte Begehung zu ermöglichen. In diesem Falle genügte es, weitestgehend Planierungen vorzunehmen, d.h. Felsstücke und größere Unebenheiten zu entfernen. Im steilen Gelände, in dem Wege meist an den Abhängen von Hügeln oder Bergen verliefen, mußte der von Natur aus schräge Untergrund begradigt werden. Hierzu war es oft notwendig, daß Erde oder gar Felsen abgegraben wurden und somit ein deutlicher Einschnitt ins Gelände geschaffen wurde. Besonders auffallend sind diese Abarbeitungen natürlich, wenn es sich um wichtige Verkehrswege handelt, deren Breite oft mehrere Meter betragen mußte. Gerade diese Maßnahmen ermöglichen es uns aber, nicht nur den genauen Verlauf einer Straße – zuweilen über mehrere hundert Meter – zu verfolgen, sondern aufgrund der jeweiligen Breite auch Rückschlüsse auf die Bedeutung des Weges zu ziehen. Daß hinsichtlich der militärischen Nutzung gewöhnlich nur breite Wege von größeren Truppen benutzt werden konnten, versteht sich von selbst, aber auch für den zivilen Warenverkehr gibt die Breite eines Weges Aufschluss über dessen Nutzung. Schmale Wege konnten nur mit Tragtieren (Maultieren oder Eseln) zum Warentransport begangen werden; größere Transportkapazitäten hatten natürlich Ochsenkarren, die jedoch auch wesentlich breitere Wege erforderten. Besonders breite Trassierungen lassen Rückschlüsse auf eine sehr intensive Nutzung, d.h. eine hohe Verkehrsfrequenz, zu, da sie dazu ausgelegt waren, daß – zumindest an einigen Stellen – zwei Ochsenkarren aneinander vorbeifahren konnten bzw. an Ausweichstellen abwarten konnten, bis der entgegenkommende Karren passiert hatte.



Abb. 6: Griechische Straßentrassierungen (Argolis und Arkadien). Links oben: Weg bei Koliaki; rechts oben: Anigraia; links unten: Weg bei Elaiochori; rechts unten: Weg bei Aidonia.

Zuweilen wurden die Trassen griechischer Straßen auch mit einer Pflasterung versehen. Diese bestand aus unbehauenen, unregelmäßigen flachen Steinplatten, die in den Untergrund gedrückt wurden. Meist geschah dies in unmittelbarer Nähe von Siedlungen, da hier die Benutzung und somit die Beanspruchung der Wege ungleich höher war als in größerer Entfernung von den Ortschaften. Außerhalb der Siedlungen finden sich Pflasterungen vornehmlich an Stellen, die entweder stärker durch den Verkehr beansprucht waren – z.B. wegen der Steigung des Weges – oder weil sie aufgrund von Witterungseinflüssen wie Regengüssen, kleinen Wasserläufen oder Schmelzwässern (im Frühjahr) von Unterspülung betroffen sein konnten und daher Gefahr liefen, weggespült zu werden. Generell gilt, daß auch Abschnitte des Weges, die zwar in steilem Gelände gelegen waren, jedoch nicht auf steinigem, sondern erdigem Untergrund verliefen, zuweilen gepflastert wurden. Insgesamt sind all diese Pflasterungen allerdings relativ selten anzutreffen, wenn man von den Zonen im nächsten Umkreis der Orte einmal absieht.



**Abb. 7: Pflasterung griechischer Straßen (Argolis).**Links oben: Anigraia; rechts oben: Weg bei Epidauros; links unten: Weg bei Koliaki; rechts unten: Weg bei Kephalaria.

Eine weitere Maßnahme zur baulichen Sicherung und Stabilisierung von Wegen stellen *Stützmauern* dar. Diese finden sich gewöhnlich im steilen oder zumindest leicht abschüssigen Gelände, indem sie einen Weg auf der hangabgewandten Seite – oft über weite Strecken – abstützten. Sie waren aus meist unbehauenen Steinen errichtet und konnten eine Höhe bis zu zwei Metern aufweisen; gewöhnlich waren sie allerdings nur etwa 50 cm hoch. Da diese steinernen Stützmauern oft ziemlich lose gefügt waren, bestand immer die Gefahr, daß bei Regenfällen vom Hang herabfließendes Wasser die Mauer unterspülte und schließlich wegriss. Um dies zu verhindern, wurden an Stellen, an denen das Wasser gewöhnlich herabließ, kleine Durchlässe in der Stützmauer offengelassen, durch die das Wasser ungehindert fließen konnte, ohne den Rest der Mauer zu beschädigen. In den gebirgigen Regionen Griechenlands finden sich solche Stützmauern von Wegen ziemlich häufig.



**Abb. 8: Stützmauern unterschiedlicher Höhe (Argolis und Arkadien). Links oben: Kontoporeia; rechts oben: Stützmauer im Kakorema; links unten: Kontoporeia; rechts unten: Wegtrasse bei Ano Phanari.**

All diese Spuren, Trassierungen, Pflasterungen und Stützmauern, die eindeutig den Verlauf und die Breite eines *alten* Weges belegen, haben jedoch ein großes Manko: Während diese direkten Wegspuren den exakten Verlauf eines *alten* Weges zeigen können, sind sie nicht in der Lage, „alt“ genauer zu spezifizieren. „Alt“ bedeutet hier nur, daß der Weg schon vor der Zeit des modernen Straßenbaus (im 20. Jh.) existiert hat. Doch kann die Bezeichnung nicht bezeugen, ob er aus der Antike, dem Mittelalter oder (in Griechenland) aus der Zeit der Türkenherrschaft stammt. Allerdings gilt auch in diesem Zusammenhang, was schon über natürliche Verkehrswege gesagt wurde, nämlich daß diese Wege zu allen Zeiten begangen werden konnten und in vielen Fällen tatsächlich immer benutzt wurden. Bewiesen – etwa für die Antike – kann dies im Einzelfall lediglich anhand solcher Wegreste freilich nicht werden. Hierzu bedarf es archäologisch datierbarer Befunde auf oder entlang dieser Straßenspuren; in erster Linie sind dies Bearbeitungsspuren von Steinen (bei den Stützmauern), Keramikreste oder anderes *verlorenes* Material, wie etwa Münzen.

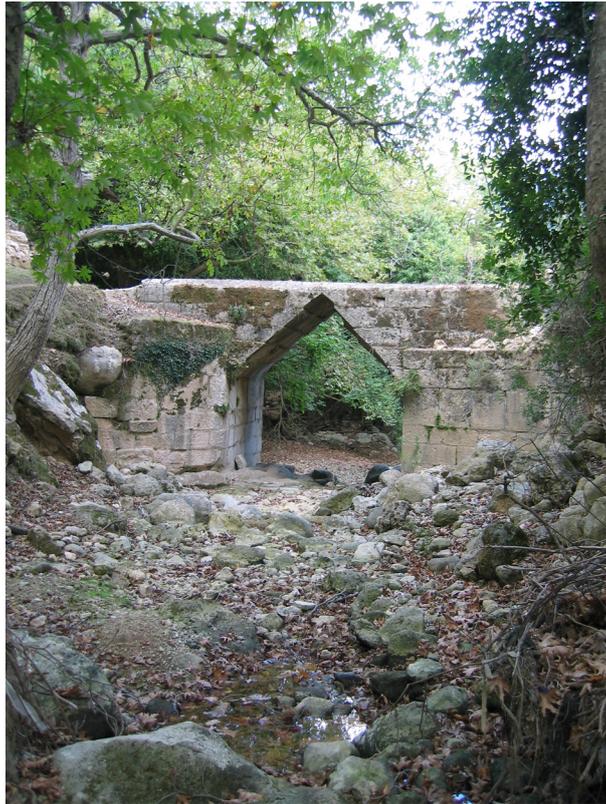
Als direkte Spuren von Wegen, die zweifelsohne eine antike Benutzung belegen, kommen zunächst Bauten in Frage, die der Straße selbst dienten und aufgrund der Bauweise datiert werden können, nämlich *Brücken*.



**Abb. 9: Mykenische Brücken in der Argolis. Links oben: Brücke bei Kazarma; rechts oben: Brücke westl. von Kazarma; links unten: Brücke östl. von Kazarma; rechts unten: Brücke von Limniatis.**

Diese wohl spektakulärsten Wegreste antiker Straßen finden sich im griechischen Bereich allerdings ziemlich selten, da über lange Zeiträume (12. Jh. bis 4. Jh. v. Chr.) Brücken in Griechenland vornehmlich aus Holz gebaut wurden. Steinbrücken wurden vor allem in mykenischer Zeit errichtet – aus dieser Zeit stammen auch die eindrucksvollen Beispiele aus der Argolis –, und dann erst wieder im Hellenismus und in römischer Zeit.<sup>16</sup> Natürlich wurden auch noch in nachantiker Zeit Steinbrücken in Griechenland errichtet, wobei solche aus dem Mittelalter sehr selten sind, Brücken aus osmanischer Zeit aber häufiger vorkommen.

<sup>16</sup> Zu den Brücken der Argolis siehe: Protonotariou-Deilaki (1973); Hope (1980).



**Abb. 10: Hellenistische Brücke bei Eleutherna (Kreta).**



**Abb. 11: Osmanische Brücke über den Megalopotamos (Kreta).**

All diese Steinbrücken aus verschiedenen Zeiten unterscheiden sich deutlich in Form, Bauweise und verwendeten Materialien, so daß jede Brücke sehr genau datiert werden kann. Somit können diese Bauten sowohl über den Zeitpunkt ihrer Entstehung als auch über den zu dieser Zeit benutzten Weg Auskunft geben. Da die Errichtung solcher Steinbrücken jedoch sehr aufwendig war, wurden sie weit über ihre Entstehungszeit hinaus benutzt – über einige mykenische Brücken (14./13. Jh. v. Chr.) fahren noch heute Traktoren und Kleinlastwagen –, so daß ihre Existenz auch die Benutzung einer Straße in viel späterer Zeit belegt. Vor allem gilt dies für mykenische Brücken, die wohl die gesamte Antike hindurch

begangen wurden, was somit auch für die über diese Brücken führenden Straßen gilt.<sup>17</sup> Gleichzeitig belegt der Aufwand, der für die Errichtung, aber auch für die Instandhaltung der Brücken notwendig war, die Wichtigkeit des jeweiligen Verkehrsweges, wobei neben dem militärischen in erster Linie wohl der wirtschaftliche Aspekt ausschlaggebend war.

Die vierte Art der direkten, den Verlauf einer antiken Straße mit Sicherheit anzeigenden Spuren ist gleichzeitig eine der häufigsten – zumindest häufiger als bauliche Reste – und diejenige, die eine Datierung in die Antike am sichersten gewährleistet: *Wagenspuren*.



**Abb. 12: Wagenspuren in der Argolis und in Arkadien. Links oben: Wagenspuren am Alonaki; rechts oben: Wagenspuren von Merringolongos; links unten: Wagenspur am Tretos; rechts unten: Wagenspuren von Stephani.**

Wagenspuren haben sich vor allem auf den Trassierungen antiker Wege erhalten, sind aber des Öfteren auch im Gelände außerhalb trassierter Straßenstücke zu finden. Gerade letztere ermöglichen es aber, den Verlauf eines antiken Verkehrsweges auch dort zu verfolgen, wo andere Wegspuren fehlen. Wagenspuren entstehen dadurch, daß sich die Räder schwer beladener Wagen in den felsigen Untergrund graben und daher sehr charakteristische glatte Rillen hinterlassen. Solche Spuren können in Griechenland zwischen 5 cm und etwa 20 cm tief sein und sind bisweilen nur 10 cm bis 20 cm lang, es gibt jedoch auch Spurrillen, die mehrere hundert Meter weit zu verfolgen sind. Die Tiefe der Spuren gibt deutlich Auskunft über die Häufigkeit der Benutzung eines Weges durch Lastkarren, da die Fahrzeuge immer wieder in denselben Spurrillen gefahren sind. Besonders häufig und dicht befahrene Straßen sind daran ersichtlich, daß oft mehrere Geleise – so nennt man parallele Spurrillen – nebeneinander erkennbar

<sup>17</sup> Hope (1980).

sind, wie etwa in der Abbildung links unten zu sehen ist.<sup>18</sup> Tiefe und Anzahl nebeneinanderliegender Wagenspuren geben somit klare Auskunft über die Verkehrsfrequenz auf einer Straße und somit über die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrsweges.

Besonders wichtig sind die schon erwähnten Geleise, also die parallelen Spurrillen, da aus diesen die Spurweite der Wagen abgelesen werden kann. In der Antike ist diese Spurweite gleichsam normiert, da sie sich an der Breite zweier nebeneinander gehender Ochsen orientiert. Sie beträgt die gesamte Antike hindurch ca. 145 cm und unterscheidet sich dadurch von den wesentlich schmälere Spuren mykenischer oder mittelalterlicher Wagen, da diese von Pferden bzw. Maultieren gezogen wurden. Im Übrigen sind diese 145 cm Spurweite bezeugenden Wagenspuren – also die antiken – die bei weitem häufigsten in den griechischen Landschaften.

Als Beispiel, wie die Rekonstruktion einer antiken Straße anhand der verschiedenen Wegspuren aussieht sei hier die des Weges von Argos nach Epidauros gebracht:



Abb. 13: Der antike Weg von Argos nach Epidauros.

Wie in der kurzen Betrachtung antiker (griechischer) Verkehrswege zu zeigen versucht wurde, sind mehrere Methoden zur Rekonstruktion antiker Straßen in dem einen oder anderen Fall zielführend. Um aber wirklich Klarheit über den Verlauf und die Bedeutung eines Weges zu erlangen, ist die Autopsie im Gelände jedoch unbedingt erforderlich. Annähernd Sicherheit in diesen Fragen ist schließlich nur zu erreichen, wenn die einen Weg belegenden Wagenspuren gefunden und hinsichtlich ihrer Aussagekraft interpretiert werden können. Um es mit den Worten meines Freundes und Kollegen Iannis Pikoulas – denen ich mich in dieser Schärfe jedoch nicht ganz anschließen kann – zu sagen: αρχαίοι δρόμοι χωρίς αρματροχιές δεν είναι αρχαίοι δρόμοι.

<sup>18</sup> Grundlegend zu Wagenspuren im griechischen Raum (besonders auf der Peloponnes) siehe: Pikoulas (1995).

## Literatur

- Dillery (1995): J. Dillery, *Xenophon and the History of his Times*, London / New York 1995.
- Dodwell (1819): E. Dodwell, *Classical and Topographical tour through Greece during the years 1801, 1805 and 1806*, London 1819.
- Foster / Lateiner (2012): E. Foster / D. Lateiner (Hgg.), *Thucydides and Herodotus*, Oxford u. a. 2012.
- Gell (1810): W. Gell, *Itinerary of Greece, Argolis*, London 1810.
- Gell (1817): W. Gell, *Itinerary of the Morea: Being a Description of the Routes of that Peninsula*, London 1817.
- Grieb / Koehn (2013): V. Grieb / C. Koehn (Hgg.), *Polybios und seine Historien*, Stuttgart 2013.
- Hope (1980): R. Hope Simpson, *Mycenaean Greece*, Park Ridge 1980.
- Hutton (2005): W. Hutton, *Describing Greece. Landscape and literature in the 'Periegesis' of Pausanias*, Cambridge 2005.
- Leake (1830): W. M. Leake, *Travels in the Morea. With a Map and Plans*, London 1830.
- Lord (1941): L. E. Lord, "Blockhouses in the Argolid", in: *Hesperia* 10 (1941), S. 93–109.
- Lord: (1939): L. E. Lord, "Watchtowers and Fortresses in Argolis", in: *AJA* 43 (1939), S. 78–84.
- Pikoulas (1988): I. Pikoulas, *Megalopolis*, Athen 1988.
- Pikoulas (1995): I. Pikoulas, *Odiko diktyo kai amyna*, Athen 1995.
- Pouqueville (1820): F. C. H. L. Pouqueville, *Voyage de la Grèce*, Paris 1820.
- Pretzler (2007): M. Pretzler, *Pausanias, Travel Writing in Ancient Greece*, London 2007.
- Pritchett (1965–1989): W. K. Pritchett, *Studies in Ancient Greek Topography I–VI*, Berkeley 1965–1989.
- Protonotariou-Deilaki (1973): E. Protonotariou-Deilaki, „Kazarma“, in: *ADelt* 28 (1973) Chron. 94.
- Puillon de Boblaye (1836): M. E. Puillon de Boblaye, *Expédition scientifique de Morée ordonnée par le gouvernement française. Recherches géographiques sur les ruines de la Morée*, Paris 1836.
- Tausend (2006): K. Tausend, *Verkehrswege der Argolis. Rekonstruktion und historische Bedeutung*, Stuttgart 2006.
- Will (2015): W. Will, *Herodot und Thukydides. Die Geburt der Geschichte*, München 2015.

## Abbildungsnachweis

Abb. 1: Militärgeographisches Institut der österreichisch-ungarischen Monarchie unter der Leitung von Josef Scheda um 1860–70: Peloponnes, westliches Kreta aus der Generalkarte der europäischen Türkei und des Königreichs Griechenland. (Ausschnitt). Public domain: URI: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:10\\_-\\_Peloponnes,\\_%C3%B6stl\\_Kreta;\\_Scheda-Karte\\_europ\\_T%C3%BCrkei.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:10_-_Peloponnes,_%C3%B6stl_Kreta;_Scheda-Karte_europ_T%C3%BCrkei.jpg) (zuletzt abgerufen 04-05-2020).

Abb. 2: Scan: Google Books, Nachbearbeitung Leif Scheuermann.

Abb. 3–9 und 12: Alle Rechte liegen beim Autor. Siehe auch: Tausend (2006).

Abb. 10: Altgriechische Kragsteinbrücke bei Eleutherna auf der Insel Kreta (Griechenland). Blick nach Süden. Petr Novak / CC BY-SA (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0>) [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Eleutherna\\_Bridge,\\_Crete,\\_Greece.\\_Pic\\_01.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Eleutherna_Bridge,_Crete,_Greece._Pic_01.jpg) (zuletzt abgerufen 04-05-2020).

Abb. 11: Große Brücke (μεγάλη γέφυρα) über den Megalopotamos, erbaut 1850 bis 1852, Gemeinde Agios Vasilios, Regionalbezirk Rethymno, Kreta, Griechenland. Olaf Tausch / CC BY-SA (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>). URL: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Megalopotamos\\_Br%C3%BCcke\\_01.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Megalopotamos_Br%C3%BCcke_01.jpg) (zuletzt abgerufen 04-05-2020).

Abb. 13: Karte: Google-Earth, Graphik der Autor, Nachbearbeitung Leif Scheuermann.

## Autorenkontakt<sup>19</sup>

**Ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. phil. Klaus Tausend**

Institut für Antike  
Karl-Franzens-Universität, Graz  
Universitätsplatz 3/II  
8010 Graz, Austria

---

<sup>19</sup> Die Rechte für Inhalt, Texte, Graphiken und Abbildungen liegen, wenn nicht anders vermerkt, bei dem Autor. Alle Inhalte dieses Beitrages unterstehen, soweit nicht anders gekennzeichnet, der Lizenz CC BY 4.0.