Eine Reise in die römische Vergangenheit

Schuhe

Die Römer unterschieden bei der Herstellung der Schuhe zwischen rechten und linken Schuhen. Das bedeutete zwar einen größeren Aufwand bei der Herstellung, führte aber zu einem größeren Tragekomfort. Doch das Wissen, die Schuhe unterschiedlich zu machen, weil die Füße unterschiedlich sind, verschwand mit dem Untergang des Römischen Reiches. Forscher haben gut erhaltene Schuhe der Römer im nordenglischen Vindolanda geborgen. Die Modelle sind sehr unterschiedlich, was Stil, Qualität, Preis und Größe angeht, und spiegeln einen Querschnitt durch die damalige Gesellschaft. Sie wurden von allen benutzt, nur die Sklaven durften sie nicht tragen. Der Römer trug gewöhnlich zwei Arten von Schuhen, die sowohl für Männer als auch für Frauen gedacht waren. Es gab weder Winter- noch Sommerschuhe, weder Tages- noch Abendschuhe: es gab nur Schuhe, die zu Hause oder zum Gehen auf der Strasse benutzt wurden. Römische Schuhe unterschieden sich in Sandalen (soleae/sandalia), Schuhe (calcei) und Stiefel (caligae). Sandalen in der Öffentlichkeit zu tragen, verstieß gegen die guten Sitten.



Fahrzeuge / Lasttiere

Die Römer hatten schon eine Vielzahl von verschiedenen Transportmitteln. Einige von ihnen sind keltischen Ursprungs. Folgende sind bekannt:

plaustrum	einachsiger, bäuerlicher Ochsenkarren; schwerer Lastkarren
birota	einachsige Kutsche für max. 2 Personen
cisium	offene, leichte, einachsige Reisekutsche
carpentum	schwerer, überdachter, einachsiger Last- u. Reisewagen
carruca	vierrädriger, überdachter, reichverzierter Transportwagen
carrus	Gepäckkarren

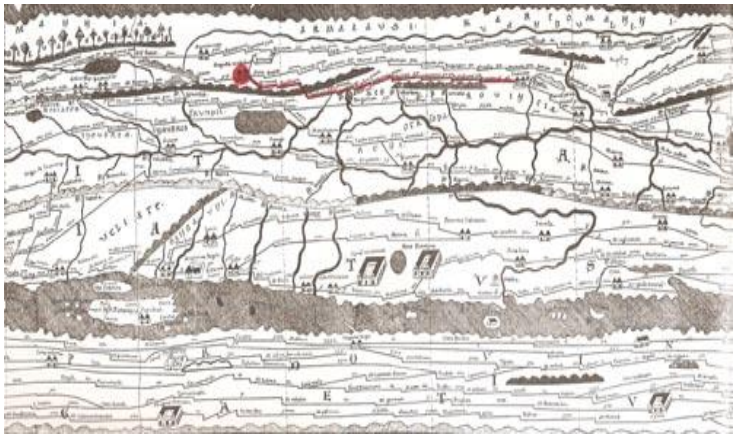
Keltischen Ursprungs sind der cisium, der carruca und der carrus. Als Zugtiere dienten Pferde, Maultiere oder Ochsen. Auch das Reisen mit dem Wagen war anfangs noch kein Vergnügen, da die Straßen ja nicht so eben waren wie heute und die meisten Wagen nicht gefedert waren. Die bequemste Art sich fortzubewegen war die, sich in einer Sänfte tragen zu lassen. Dieser Dienst wurde vor allem in den Städten angeboten, und von Sklaven ausgeführt.



Reisen / Strassenkarten

Der Römer konnte seine Reise genau vorbereiten. Dazu bediente er sich kursbuchartiger Straßenverzeichnisse. Es gab Reisehandbücher, in denen die Orte mit ihren Entfernungen untereinander aufgelistet waren.

„Der reisefreudige Römer konnte sich aber auch mit Hilfe von Landkarten, orientieren und sich Abschriften bestimmter Kartenausschnitte besorgen. Die Kartographie entsprach in Genauigkeit und Darstellungsform jedoch nicht den Ansprüchen einer topographischen Karte, sondern mehr einem vereinfachten Netzplan, auf den Streckenzusammenhängen nach Art unserer U-Bahn-Pläne. Die berühmteste einer solchen Karte war die "Tabula Peutingeriana". „Nach der heutigen Forschungsmeinung beruht sie auf einer Urkarte, die der Schwiegersohn des Augustus für seine Säulenhalle auf dem Marsfeld in Rom angelegt und begonnen hat. Ihr Name stammt nicht aus römischer Zeit, sondern wurde ihr erst später gegeben. Die Karte ist 6,82m lang und 33-35 cm breit.



Meilensteine

Heute noch werden antike römische Meilensteine gefunden. Sie werden jedoch meist nicht, wie man erwartet, entlang der Straße gefunden, sondern in den Mauern von Kirchen, Klöstern oder anderen Gebäuden. Mittelalterliche Bauherrn haben diese gut verwendbaren Steinsäulen gern verbaut.

Die römischen Meilensteine hatten entlang der Straße keine richtungsweisende Funktion, da die Geradlinigkeit der Straßenführung diese Aufgabe übernahm, sondern sie dienten der Anerkennung des Kaisers und des Bauherrn und nannten die Weglänge nach Rom oder zur nächsten größeren Stadt. Man beschrieb auf Meilensteinen auch gern kurz die Taten, die der Kaiser vollbracht hatte, und datierte mit der Nennung des Kaisers auch gleich die Entstehung der Straße.
„Die Meilensteine waren in der Regel 2-3 m groß, wovon ein Viertel als Basissockel im Boden steckte.

Von der Stadt Rom ausgehend markierten die Meilensteine in Italien den Abstand von der Hauptstadt. Der Meilenstein steht, wie der Name schon sagt, nach jeder römischen Meile am Straßenrand, zumindest im italienischen Mutterland. Eine römische Meile ist 1478m lang.
In anderen Provinzen ist das Zählsystem geteilt und in der Regel innerhalb der einzelnen Bürgerschaften organisiert. Das heißt es gab innerhalb einer Provinz mehrere Bezugspunkte von denen die Abstände bemessen wurden.



Herbergen und Rast

Besonders bei der Platzierung der Raststationen und Herbergen kann man erkennen, wie gut die Einrichtung des Verkehrsnetzes auf die Bedürfnisse der Reisenden abgestimmt war. Die Raststationen und Herbergen, die an jeder Fernstraße vorhanden waren, waren die wichtigsten Anlaufstellen für die Reisenden. Hier mussten Kurierpferde ausgewechselt werden und Wagen repariert werden, außerdem mussten die Reisenden versorgt und Schlafmöglichkeiten angeboten werden.

Es gab sogenannte „mansiones“ bzw. „stationes“, “mutationes“, und „hospitia“.

Die „mansiones“ oder „stationes“ waren sehr gut ausgestattete Gasthäuser mit Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten, Stallungen und Versorgungslagern. Hier wurden die Pferde gewechselt. Der Unterschied zwischen den „mansiones“ und „stationes“ ist nur der, dass die „mansiones“ ursprünglich zur Versorgung einer kaiserlichen Reisegesellschaft eingerichtet wurden, und die „stationes“ eigentlich die Dienstgebäude der Straßenpolizei waren. In der Praxis gab es zwischen den beiden jedoch keinen Unterschied.

„Zwischen zwei "mansiones" befanden sich ein bis zwei sehr einfache Rasthäuser (mutatio).“ Dort bekam man einen Imbiss, konnte die Pferde wechseln und manchmal gab es auch ein Bett.

An besonderen Stellen wie Flussübergängen oder Passstrassen gab es noch die sogenannten „hospities“. Sie boten auch für längere Zeit Unterkunft, wenn das Passieren des besonderen Streckenabschnittes nicht möglich war. Ansonsten war die erlaubte Aufenthaltsdauer in den an der Straße gelegenen Unterkünften auf maximal 3 Tage begrenzt.



Römerstrasse/ Strassenbau

Die wichtigste Voraussetzung dafür, dass eine Straße gut befahrbar und haltbar war, war die richtige Bettung der Strasse. In sumpfigem Gelände bestand die Gefahr, dass die Straße absackte. Die römischen Straßenbauer ließen deshalb nach gründlicher Untersuchung der Bodenbeschaffenheit bis zu 110 cm Erdreich ausheben um eine solide Bettung der Straßen bestehend aus mehreren Gesteinsschichten herzustellen. War der Morast jedoch noch tiefer, ließen sie Pfähle in den Boden rammen und von Zimmerern eine Straße aus Holz zimmern.

Für gewöhnlich waren die Straßen ebenmäßig. Ein sehr typisches Merkmal der Römerstraße im Alpenvorland, an dem man auch heute noch ihren Verlauf verfolgen kann, ist die Dammschüttung. Die Römer schütteten vor allem in Gebieten, in denen man im Winter mit heftigen Schneefällen zu rechnen hatte z.T. über 10m breite Dämme aus Schotter für die Fahrbahn auf. Das Material hierfür entnahmen sie dem Boden links und rechts des Dämme. Dadurch entstanden zu beiden Seiten der Straßen meter-große Materialgruben. Aus diesen Gruben wurde dann außerdem das Material zur Ausbesserung der Straßendecke entnommen.

An der Art der Straßendecke konnte man die Wichtigkeit der Straße erkennen. Man unterschied die Straßen mit einer Pflasterung und die Straßen mit einfacher Sandstreuung als Straßendecke.

Die Pflasterung der Straßen außerhalb der Städte fand man hauptsächlich im italienischen Mutterland. Es wurden im Durchmesser ca. 50 cm große Platten von 20 cm Tiefe aus Basalt, Granit oder Porphyr verwendet.

Die Breite der Straße war an den Verkehr angepasst. In den Provinzen waren die Straßen meist gerade so breit, dass ein Wagen Platz hatte. Es gab Ausweichstellen falls Gegenverkehr kam. In Italien waren die wichtigen Verbindungsstraßen manchmal sogar für 3 Wagen nebeneinander ausgelegt und man hatte auch neben der Fahrbahn extra Fußwege angelegt. Die meisten nach Rom hineinführenden Straßen waren manchmal sogar doppelt so breit.

In steinigem, unwegsamen Gelände verfuhr man anders mit dem Bau der Straßen. Auf solchen meist steilen oder gefährlichen Streckenabschnitten, meißelte man Fahrrinnen in den Untergrund. Diese Spurrillen waren so genormt, dass sie genau den Radabstand der römischen Wagen hatten. Dieser war 1.20 m breit. Zwischen den Spurrillen waren an steilen Stellen auch Stufen in den Felsen gemeißelt, die Tier und Mensch besseren halt boten. Zwischen diesen Spurrillen waren an steilen Stellen meist Stufen in den Boden gemeißelt, die Tier und Mensch besseren Halt gaben. Die Spurrillen und die Stufen sind auf dem folgenden Bild gut zu erkennen.





Die Lateinklasse 1bP am Eingang zum Holzweg.