

5. Durch den Balkan nach Byzanz

6. Vom Schwarzen Meer durch Kleinasien, Syrien und Arabien nach Ägypten.

Entlang dieser Routen standen gegen Bezahlung Rasthäuser, Pferdewechselstationen, Nachschub-lager und Verpflegungsdepots zur Verfügung. Wachposten, Kontrollstellen und andere Dienste sorgten für Sicherheit. Nirgends wurde Wegegeld erhoben, kein Brückenzoll war zu entrichten, überall galt die gleiche Währung und es wurde, zumindest in den amtlichen Stationen, Lateinisch gesprochen.

B5) Straßen in Klein-Asien



Nachdem den Römern der Sprung über das Ägäische Meer gelungen war und sie die kleinasiatische Küste und das Schwarze Meer erreicht hatten, dauerte es nicht lange, bis sich ihre Legionen unaufhaltsam durch ganz Kleinasien hindurchkämpften. Bereits 85 v. Chr. hatte Pompejus den Partherkönig Mithridates aus Kleinasien verjagt und 64 v. Chr. wurde Syrien zur römischen Provinz erklärt. Das Straßennetz in Kleinasien entstand rasch und war vergleichsweise dichter als in anderen Provinzen, weil die Römer hier noch guterhaltene Abschnitte der persischen Heerstraßen und der von Alexander dem Großen und seinen Nachfolgern angelegten Trassen vorfanden. Wo diese für ihre Zwecke brauchbar erschienen, haben die Römer sie benützt, wieder instandgesetzt und ausgebaut.



B6) Vermessung

Mit der Streckenkennzeichnung und Markierung der Entfernungen hatten die Römer schon etwa 120 v. Chr. unter den Gracchen begonnen. Sie ließen hierzu Meilensteine aufstellen, die mit ihren Inschriften auch angaben, wann die Straße angelegt, ausgebaut oder ausgebessert wurde. Außerdem trugen sie den Namen des Erbauers, d. h. desjenigen, der den Bau veranlaßt und befohlen hatte. So begleiteten zur Blütezeit des römischen Imperiums viele Tausende sorgfältig behauener Meilensteine die Straßen. Einige wenige sind auf uns gekommen, weil sie in Kirchen, Burgen und Häusern verbaut wurden; man hat sie als Ackerwalzen, Taufbeckenständer und Säulen verwendet.

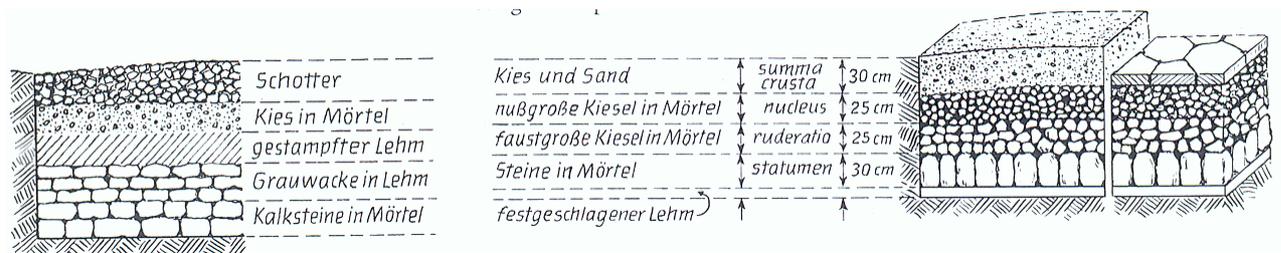
B7) Bauart

Die römischen Überlandstraßen hatten eine durchschnittliche Breite von 4-5 Metern; in den Bergen betrug sie dagegen nur 1,35-2,35 m.

In sumpfigen Talböden und auf Bergstrecken, wo die Gefahr des Ausgewaschenwerdens durch Regen und Schneeschmelze bestand, legte man Bohlenwege an. Diese waren erheblich stärker und tragfähiger als die in Norddeutschland gefundenen Moorwege aus vorgeschichtlicher Zeit: 30 cm starke Stämme, der Länge nach verlegt, darauf quer ein Bohlenbelag und über diesem eine Schotterschicht. Im Gebirge haben die römischen Straßenbauer vielfach Fahrinnen in den Felsboden gehauen, um ein seitliches Abrutschen der Fahrzeuge zu verhindern.

Vitruvius Pollio hat in seinem Werk »De architectura« ein Schema der römischen Straßenkonstruktion überliefert:

1. das »statumen«, die Standschicht oder Packlage, 30 cm stark aus hochgestellten Bruchsteinen, darüber eine Lage platter Steine
2. die »ruderalio« aus faustgroßen Kieseln oder Grobschlag, 2,5 cm stark
3. der »nucleus«, 25 cm stark, aus Steinschlag von Nußgröße oder Kieseln mit Ziegelbrocken. Alle drei Schichten waren meist mit Mörtel verbunden.
4. die »summacrusta« oder das »summundorsum«, die oberste Schicht, also die Fahrbahndecke, war entweder aus einer 30 cm starken Sand- oder Kies-Schicht, oder bestand in bevorzugter Verkehrslage aus einem vieleckigen Steinpflaster.



Der gesamte Straßenkörper hatte also eine Stärke von durchschnittlich 1 m, was etwa der Konstruktion einer heutigen Autobahn entspricht. Eine so starke Befestigung war aber nur bei viel befahrenen Haupt- und Heerstraßen üblich. Das angeführte Bauschema galt überdies nie als starre Vorschrift, es wurde immer wieder in anderen Varianten angewendet, abhängig von den Materialien der Gegend, die die Bautrupps der Legionen vorfanden und den Erfahrungen der unterworfenen Bevölkerung. So übernahmen die Römer z.B. von den unteritalienischen Griechen das caementum, ein Bindemittel im Mörtel aus gemahlenem Vulkangestein, oder stattdessen notfalls Ziegelmehl oder Tuffsteinmehl. Das römische caementum aus Pozzulanerde stand an Härte unserem heutigen Zement in nichts nach und ist bis zur Erfindung des Portland-Zementes im 19. Jahrhundert ein begehrtes Baumaterial gewesen.

Auch Brückenpfeiler waren gelegentlich bereits aus Gussbeton, darauf wurden Holz- oder Steinbrücken errichtet.



B8) Trassierung

Die römischen Straßenbauer versuchten wo es nur ging, ihre Trassen schnurgerade zu ziehen. Schwierigkeiten, die sich aus der unterschiedlichen Gestalt der Landschaft ergaben, konnten sie nur selten hiervon abhalten. Felsnasen wurden abgetragen, ganze Berge bewegt oder durch Einschnitte passierbar gemacht, Tunnels angelegt, Dämme aufgeschüttet und Mauern zur Abstützung von Hängen errichtet. Im Gebirge achtete man auf lawinensichere Führung der Trassen. Die Straßen wurden oft hoch über der Talsohle an schneegeschützten Sonnenhängen entlanggeführt, Bäche überbrückt und Dämme errichtet, die man wiederum durch Mauern abstützte.

Der so beharrlich eingehaltene Methode, geradlinig und auf dem kürzesten Weg die Verbindung zwischen den einzelnen von ihnen besetzten Punkten, Kastellen usw. herzustellen, entsprach auch die Abneigung der Römer, bestehende Orte und Ansiedlungen mit ihren Straßen zu berühren. Selbst wenn nur kleine Umwege nötig gewesen wären, um solche Ortschaften mit in das eigene Verkehrsnetz einzubeziehen, verzichtete



man häufig darauf im Interesse der Linienführung; bestenfalls schuf man noch eine geringerwertige Verbindung mittels einer Stichstraße. Die um 240 v. Chr. angelegte via Aurelia ging zum Beispiel im Abstand

von 10 km an der Etruskerstadt Tarquinia vorbei, nur um möglichst direkt ihr Ziel, die Grenzfeste Luna gegen Ligurien, zu erreichen. Diese strikte Straßenführung wurde vornehmlich solange beachtet, wie die Region nicht befriedet war und die Bautrupps der Legionen sich nicht um Landbesitzverhältnisse zu kümmern brauchten. Später wurde das Straßennetz automatisch dichter.

B9) Folgen des Straßenbaus

An diesen Straßen wuchsen neue Ansiedlungen, ja Städte förmlich aus dem Boden, Verwaltungen und Behörden breiteten sich aus, und innerhalb kurzer Zeit wurde aus einem feindlichen, besetzten Land eine römische Provinz, deren Bewohner sich, teils gerne, teils widerwillig, als Untertanen des großen römischen Imperiums betrachteten und für die sehr bald die Bezeichnung »civis Romanus« - Römischer Bürger - einen geradezu magischen Klang hatte; viele bemühten sich intensiv, diesen Status zu erlangen.

Mit diesem Wachstum breitete sich auch die Sprache der neuen Herren der Welt aus. Das Lateinische beherrschte das öffentliche, das amtliche Leben, es drang aber auch immer mehr in private Bereiche ein. Das römische Recht wurde allgemeingültig, Handel und Gewerbe organisierten sich nach römischen Vorbildern, Wissenschaft, Dichtkunst und Prosa profitierten von der Disziplin und Präzision der lateinischen Sprache.

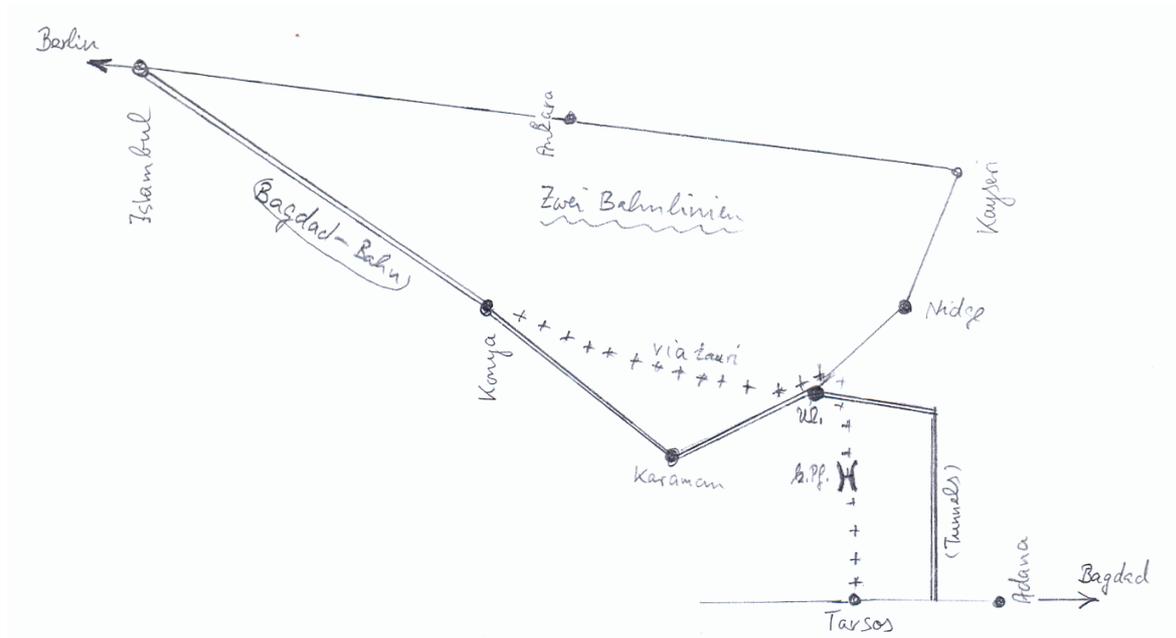
Basis und Ausgangspunkt für diese ungeheure Entwicklung waren und blieben die römischen Straßen - Ganglien, die vom Hirn und Nervenzentrum Rom aus das Imperium durchzogen, es mit Impulsen versorgten, aber auch seine rücksichtslose Beherrschung und Ausnützung sicherstellten.

Und last but not least sind diese Straßen von gewaltiger religionsgeschichtlicher Bedeutung. Denn ohne sie, wozu auch die Via Tauri gehört, wäre es den ersten christlichen Missionaren, z. B. Paulus, wohl kaum möglich gewesen – ihre Botschaft in so viele Städte der damaligen Welt zu tragen.

C) Die Kilikische Pforte

C1) Ihre Bedeutung

Von allen Taurus-Pässen ist die kilikische Pforte historisch gesehen die wichtigste. Ihre Bedeutung als Handelsroute liegt vornehmlich in der Vergangenheit. In osmanischer Zeit war sie ohne jede Bedeutung; der türkische Handel lief über Izmir/Smyrna an der Westküste und Trapezunt am Schwarzen Meer. Ramsay macht sich in seinem Artikel 1903 Gedanken darüber, ob die Kil. Pforte wieder einmal wichtig werden könnte. Kurze Zeit später starteten die osmanische Regierung, deutsche Planer und Scharen türkischer Arbeiter den Bau (1903 –1940) der Bagdad-Bahn, die das Kaiserreich von Berlin aus mit Bagdad verbinden sollte.



Das Diagramm (hergestellt aus Lexikon-Infos und einer Straßenkarte) zeigt, daß die Eisenbahn die K. Pf. einige km östlich in Tunneln umgeht. Die Trasse der (weitgehend) fertigen Autobahn verläuft jedoch teilweise auf der römischen.

C2) Die Info-Lage von Ramsay bzgl. der Kil. Pforte und der Via Tauri

Ramsay fiel bedauernd auf, daß so wenig Literatur über die K. Pf. existiert. Die genaueste, die er fand, stammt von Macdonald Kinneir, Captain in der East India Company, der die kilikische Pforte 1818 im Zuge einer langen Reise durch die asiatische Türkei passierte. Ist es typisch für Ramsay, wenn er etwas skurril meinte, dieser Mangel läge vielleicht daran, daß jeder der vielen Reisenden durch die Kilikische Pforte glaubte, schon mancher vor ihm hätte einen Bericht über seine eigene Reise verfaßt und es deshalb unterließ, selbst etwas zu schreiben.

War es nun dieser Mangel an Literatur oder weil ihn die Landschaft im Hinterland von Paulus' Geburtsstadt geografisch und historisch so faszinierte, Ramsay besuchte diese Gegend gleich viermal (1882, 1891, 1900, 1902). Sein umfangreicher Bericht mit Photos aus der Camera seiner Frau bescherte mir einige Schwierigkeiten: Erstens ist er für „The Geographical Journal, No. 4, Oct. 1908, Vol. XXII“ verfaßt, nicht für eine althistorische oder theologische Zeitschrift, zweitens wurde er 1903 geschrieben, wie aktuell ist er also heute noch? Ramsay schreibt damals, daß ihm die Trasse der römischen Straße nur auf den ersten 20 km und auf den letzten paar km vor dem Tor gesichert erscheint. Von der Straße selbst ist kaum noch etwas vorhanden, und wie original die vielen Brücken sind, ist höchst strittig.