ANNE KOLB

ANTIKE STRASSENVERZEICHNISSE – WISSENSSPEICHER UND MEDIEN GEOGRAPHISCHER RAUMERSCHLIESSUNG[1]

Eine Grabinschrift aus dem venetischen Asolo, dem antiken Acelum berichtet uns von der Reise einer unglücklichen Gattin zum Todesort ihres Mannes das Folgende: »Für ---, der ungefähr 40 Jahre gelebt hat, hat Martina, die teure Gemahlin, die aus Gallien in 50 Tagesreisen (wörtlich: Herbergen) kam, (das Monument errichtet), damit es die Erinnerung an ihren lieben Mann bewahre. Gut sollst Du ruhen, mein liebster Mann!«[2]

Trotz des traurigen Anlasses können die Inschrift und das offenbar bescheidene Grabmonument exemplarisch aufzeigen, dass auch Angehörige einer vermutlich einfacheren Bevölkerungsschicht das Imperium Romanum zu weiten Reisen durchquerten. Sehr gut bekannt ist die Mobilität der Oberschichten, deren Vertreter häufig zu privaten oder öffentlichen Geschäften, Studienzwecken oder mit dem Ziel von Muße und Erholung unterwegs waren. Ebenso von Bedeutung war die Mobilität von Unternehmern im Nah- und Fernhandel sowie auch von Kaiser, Heer

1 Die Abkürzungen der Inschriften erfolgen nach Manfred Clauss (http://www.manfredclauss.de/abkuerz.html) bzw. SEG.

2 CIL V 2108 (p. 1069) = ILS 8453: ------ */ qui vixi[t] an[nos] / plus minus XL Ma/rtina cara coniux qu(a)[e] / venit de Gallia per man/siones L ut commemo/raret memoriam du[lcis/si]mi mariti sui / bene qu(i)escas dulcissime / mi marite.* Die Herkunft der Martina vermutet Friedländer, Ludwig: Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms in der Zeit von Augustus bis zum Ausgang der Antonine, bearbeitet von Georg Wissowa, Bd. I. Leipzig [10]1922, 330 f. nördlich von Bordeaux, das 40 Halteorte von Aquileia entfernt lag. – Für Hinweise und Kritik danke ich Anna Willi und Jens Bartels (Zürich) sowie Joachim Fugmann (Konstanz).

und Verwaltung, da im Rahmen von Nachrichtenwesen, Feldzügen, Nachschub- und Versorgungstransporten staatliche Amtsträger, Soldaten und Boten das Imperium Romanum fortwährend durchquerten. Die Mobilität im Römischen Reich dürfte – besonders während der Kaiserzeit – ein wesentlich höheres Maß als in anderen antiken Gesellschaften erreicht haben.

1 Straßennetz des kaiserzeitlichen Imperium Romanum

All diese Reisenden nutzten die gut ausgebauten Verkehrsverbindungen des Reiches, deren größter und wichtigster Teil das Straßennetz bildete. Dieses hatte vor allem seit Augustus unter den zentral gelenkten Herrschaftsstrukturen der Monarchie sowie den günstigen sozialen und ökonomischen Bedingungen der *pax Romana* einen massiven Ausbau erfahren. Allein die Reichsstraßen *(viae publicae)* dürften rund 80–100.000 km umfasst haben – nicht eingerechnet regionale wie lokale Verbindungen, welche die Anbindung bzw. Vernetzung unterschiedlicher Arten des Transports ermöglichten. Daher ist für das Imperium Romanum insgesamt wohl von einem ausgedehnten Wegenetz mit ca. 300.000 km auszugehen.[3] Um diese große Zahl an Haupt- und Nebenstraßen, Wegen

3 So die Schätzung von Forbes, Robert James: Studies in Ancient Technology II. Leiden 1965 (ND 1993), 151.

und Pfaden effizient zu nutzen und sich im Raum zu orientieren, standen den Reisenden Hilfsmittel zur Verfügung: die antiken Straßenverzeichnisse bzw. Itinerare, die Listen, Zusammenstellungen oder Übersichten der Verkehrsverbindungen liefern. Von diesen in literarischer oder epigraphischer Form erhaltenen Texten hat sich die Forschung bisher in besonderem Maße mit den erstgenannten auseinandergesetzt. Mit dem Fund des sogenannten »Stadiasmus von Patara« wurde jüngst ein epigraphisches Exemplum eines Straßenverzeichnisses bekannt, welches bereits erste Überlegungen zu Funktion und Bedeutung dieses Quellentypus hervorgerufen hat. Diese Untersuchungen werden hier fortgeführt, um zu zeigen, dass solchen Monumenten eine andere Funktion zukam als den literarisch tradierten Itineraren. Im Folgenden werden daher Inhalt und Form der Präsentation geographischen Wissens an diesem Beispiel sowie weiteren vergleichbaren epigraphischen Zeugnissen analysiert. Mit dieser Zielsetzung gliedert sich der folgende Beitrag in drei Teile: 1) Itinerare als Speicher geographischen Wissens. 2) Der Stadiasmus von Patara: Inhalt und Funktion. 3) Epigraphische Straßenverzeichnisse als Medien geographischer Raumerschließung.

1) ITINERARE ALS SPEICHER GEOGRAPHISCHEN WISSENS

Die Haupt- und Nebenstrecken des Straßennetzes im Imperium Romanum wurden seit der Antike schriftlich fixiert und zusammengestellt – zu unterschiedlichen Zwecken, aber auch in unterschiedlicher Auswahl. Die römischen Nutzer bezeichneten derartige Straßen- bzw. Routenverzeichnisse als *itineraria* (vom Adjektiv *itinerarius* zu *iter* = Weg), da ihnen die Straßen als Basis zugrunde lagen.[4] Ein Itinerar bietet als relevante

4 Zu den Itineraren und ihrer Definition siehe den grundlegenden Überblick mit der älteren Literatur bei Fugmann, Joachim: Itinerarium. In: RAC 19, 1999, 1–31; vgl. ferner Brodersen, Kai: The presentation of geographical knowledge for travel and transport in the Roman world: *itineraria non tantum adnotata sed etiam picta*. In: Adams, Colin; Laurence, Ray (Hg.): Travel and geography in the Roman Empire. London/New York 2001, 7–21; Hänger, Christian: Die Welt im Kopf: Raumbilder und Strategie im römischen Kaiserreich. Göttingen 2001, 95–163, bes. 95–112; Salway, Benet: Travel, *itineraria* and *tabellaria*. In: Adams, Colin; Laurence, Ray (Hg.): Travel and geography in the Roman Empire. London/New York 2001, 22–66; Brodersen, Kai: *Terra Cognita*: Studien zur römischen Raumerfassung.

geographische Informationen über eine Straßenverbindung, üblicherweise Ausgangsort, Zielort, Entfernungen sowie Etappenorte entlang der Straße; hinzukommen kann der Name einer Straße, weitere Zielorte bzw. Abzweigungen sowie für Streckenverlauf und Topographie unwesentliche Informationen – z. B. historischer oder anekdotischer Natur. Damit speicherte ein Itinerar das Wissen über die Verbindungen zwischen einzelnen Orten unter Angabe der jeweiligen Distanzen innerhalb des Raumes, der durch eine oder mehrere Straßen erschlossen war.[5] Die Präsentation der einzelnen Routen erfolgte in einer sukzessiven Anordnung von Lokalitäten und Distanzangaben. Demnach entspricht sie einer linearen Abfolge. Auch moderne Routenplaner, wie sie aus dem Internet verfügbar sind, verfahren nach dieser Methodik, indem die Routenvorschläge als lineare Auflistung von Orten, Distanzen und Kreuzungspunkten angezeigt werden.

Dieses aus moderner Sicht linear fokussierte Wissen über geographische Räume oder genauer gesagt, das Wissen, auf welchen Wegen man geographische Räume durchqueren konnte, war für alle Reisenden von zentraler Bedeutung, egal, ob ein kürzerer Weg zur nächsten Stadt oder eine lange provinzübergreifende Fahrt vorgesehen war.

Im Gegensatz zu dieser hochrelevanten Funktion erweist sich jedoch die Quellenlage für Straßen- und Streckenverzeichnisse als äußerst dürftig. Dennoch ist – schon allein aufgrund des Vorhandenseins der Straßen – von einer weit verbreiteten Existenz und Verwendung der Itinerare sowohl im Privatleben wie in der Reichsverwaltung auszugehen. Im staatlichen Bereich waren sie für alle Ebenen der Administration von Relevanz: Kaiser und Heer benötigten exakte Straßen- und Streckenverzeichnisse der einzelnen Regionen des Imperium Romanum, um Kaiserreisen und Feldzüge zu planen und logistisch vorzubereiten.[6] Dabei

Hildesheim u. a. ²2003, passim, bes. 172–194; Kolb, Anne: Raumwahrnehmung und Raumerschliessung durch römische Strassen. In: Rathmann, Michael (Hg.): Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike. Mainz 2007, 169–180; Salway, Benet: The perception of space in Roman itineraries. In: Rathmann, Michael (Hg.): Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike. Mainz 2007, 181–209.

5 Zur »hodologischen« bzw. an Routen orientierten Erfassung des Raumes siehe bes. Janni, Pietro: La mappa e il periplo: Cartografia antica e spazio odologico. Rom 1984, 90–158; Brodersen 2003 (wie Anm. 4), 54–65, 165–171, 191–194; vgl. Hänger 2001 (wie Anm. 4), 160–161.

6 Vgl. allg. Halfmann, Helmut: *Itinera principum*: Geschichte und Typologie der Kaiserreisen im römischen Reich. Stuttgart 1986, 65–110, bes. 75, 86.

entstanden vergleichbare Aufzeichnungen, welche die einzelnen Routen samt Marschterminen, Raststationen, Lagerplätzen und Orten für die Versorgung mit Lebensmitteln fixierten.[7] Reflexe dieser Dokumentation finden sich gelegentlich in Inschriften wie das Beispiel einer Ehrung für Caracalla aus dem syrischen Apameia bezeugt.[8]

Auch für die Statthalter mit ihren Stäben in den Provinzen sowie weitere staatliche Beauftragte in Italien ist davon auszugehen, dass sie genaue Kenntnisse über das bestehende Straßennetz – mit Stationen und Entfernungen – sowie über dessen Zustand hatten.[9] Dies war nicht nur aus steuerlichen und administrativen Gründen nötig, sondern auch für den Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur – einschließlich des staatlichen Transportwesens, der *vehiculatio* bzw. des *cursus publicus*.[10]

Ebenso scheinen auf der untersten Ebene die Lokalverwaltungen von Städten und Gemeinden aus denselben Gründen über Straßenverzeichnisse

7 Siehe die Reiseplanung des Severus Alexander nach HA Sev. Al. 45, 2 *(…) itinerum autem dies publice proponebantur, ita ut edictum penderet ante menses duos, in quo scriptum esset: »illa die, illa hora ab urbe sum exiturus et, si di voluerint, in prima mansione mansurus.« Deinde per ordinem mansiones, deinde stativae, deinde ubi annona esset accipienda, et id quidem eo usque quamdiu ad fines barbaricos veniretur.*

8 IGLS IV 1346 = Lassère, Jean-Marie: Manuel d'épigraphie Romaine, 2 Bde. Paris 2005, 920 Nr. 491: [Ὑπὲρ σωτηρίας καὶ / νίκης τοῦ κυρίου / ἡμ]ῶν Α‹ύ›τοκ[ρ(άτορος) Μ. Αὐρ(ηλίου)] / Ἀντωνείνου [Εὐσεβ(οῦς)] / Εὐτυχοῦς νική‹τ›(ου) / Σεβ(αστοῦ) καὶ τῶν ἱερῶν / στρατοπέδων καὶ τῆς / ἱερᾶς συνκλήτου καὶ δ‹ή›/[μ]ου Ῥωμαίων, ἡ βουλὴ / [κα]ὶ ὁ δῆμος Κλ(αυδιέων) Ἀπα/[μέ]ων Ἀντωνεινου/πόλεως, ἀπαρχομ(ένου) ἐν / [α]ὐτῇ ἀπὸ τῆς μον(ῆς) τῆς / γς'›.

9 Während der Prinzipatszeit gilt dies in Italien für die *curatores viarum*, die entweder für einzelne oder mehrere Straßen zuständig waren, für die *praefecti vehiculorum* sowie die wenigen bekannten überregional tätigen Transportpräfekten; zu diesen Amtsträgern siehe Eck, Werner: Die staatliche Organisation Italiens in der hohen Kaiserzeit. München 1979, 37–110; Kolb, Anne: Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich. Berlin 2000, 152–165.

10 Gut bekannt sind in den Provinzen die *munera* der Straßenanrainer zum Unterhalt von Straßen und *cursus publicus* nach z. B. Dig. 50,4,1,2; 50,5,11; dazu Pekáry, Thomas: Untersuchungen zu den römischen Reichsstraßen. Bonn 1968, bes. 113–138; Kolb 2000 (wie Anm. 9), 123–151; Rathmann, Michael: Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum. Bonn 2003, 136–142.

verfügt zu haben. Im Osten des Reiches legen dies epigraphische Zeugnisse aus hellenistischer Zeit nahe: Eine Inschrift aus der kleinasiatischen Polis Erythrai bietet ein fragmentarisches Straßenverzeichnis – jeweils mit Ausgangspunkt und Zielort der einzelnen Wege, allerdings ohne Entfernungsangaben.[11] Dieses könnte von den städtischen Magistraten der Gemeinde veröffentlicht worden sein, um die Durchsetzung von Verwaltungsbestimmungen zu gewährleisten. Weitere Informationen sind dem pergamenischen Astynomengesetz, das ursprünglich aus dem 2. Jh. v. Chr. stammt, aber offenbar noch zur Zeit seiner erneuten Aufzeichnung im 2. Jh. n. Chr. Gültigkeit hatte, zu entnehmen:[12] Die lokalen Magistrate wie auch die Haus- und Gründstückseigentümer waren für die Pflege unterschiedlicher Kategorien von Straßen innerhalb der Stadt und auf deren Territorium verantwortlich. Daher ist vom Vorhandensein einer entsprechenden Dokumentation als Grundlage der Zuständigkeiten und Leistungsberechnungen auszugehen. Dies legt ebenso für die Stadt Rom die berühmte *Tabula Heracleensis* (1. Jh. v. Chr.) nahe, auf der unter anderem Regelungen zur Instandhaltung und Nutzung der hauptstädtischen Straßen verzeichnet waren.[13]

Im privaten Bereich lässt das eingangs zitierte Zeugnis der Martina, die aus Nordgallien bis nach Acelum/Asolo (bei Treviso) über 50 *mansiones* zu ihrem Zielort gereist war, auf die Kenntnis sowie Nutzung eines Routenverzeichnisses schließen, da sie ihre Reise bzw. deren Strecke als Summe der Wegstationen ausdrückte.[14] Die Relevanz der Itinerare zeigt nochmals im 4. Jh. der Militärschriftsteller Vegetius auf, indem er sie als allgemein gebräuchliches, strategisches Hilfsmittel charakterisierte, das in diversen Ausformungen verfügbar war.[15]

11 I.Erythrai 151 mit SEG 37, 920 (340 v. Chr.).

12 OGIS II 483 = Klaffenbach, Günther: Die Astynomeninschrift von Pergamon, Abh. Akad. Berlin 6, 1935. Berlin 1954, siehe auch Hennig, Dieter: Staatliche Ansprüche an privaten Immobilienbesitz. In: Chiron 25, 1995, 235–282, bes. 248–249 mit weiterer Literatur.

13 CIL I² 593 (p. 724, 833, 916) = ILS 6085 Z. 20–61 dazu Frei-Stolba, Regula: Strassenunterhalt und Strassenreinigung in Rom: Zu einigen Paragraphen der Tabula Heracleensis. In: Herzig, Heinz E.; Frei-Stolba, Regula (Hg.): *Labor omnibus unus*. Gerold Walser zum 70. Geburtstag dargebracht von Freunden, Kollegen und Schülern, Historia ES 60. Stuttgart 1989, 25–37.

14 CIL V 2108 (p. 1069) = ILS 8453.

15 Veget. 3,6 siehe unten Anm. 24.

2 Itinerarium Antonini, Raetia

Überliefert sind die antiken Itinerare in literarischer und epigraphischer Form. Von diesen haben die erstgenannten Texte den primären Charakter von Gebrauchsliteratur, welche den Zielen bzw. dem Bedarf der Reisenden entsprechend erstellt wurde. Daher rührt der unterschiedliche Charakter der erhaltenen Itinerare, waren sie doch zu verschiedenartigen Zwecken und deshalb auch für eine variierende Auswahl von Strecken angelegt worden. Die Reisewilligen konsultierten vermutlich vor Antritt der Fahrt vorhandene Straßen- bzw. Streckenverzeichnisse und erstellten danach ihr eigenes Itinerar, oder aber sie hielten das Resultat einer Reise schriftlich fest. Auf diese Weise entstanden individuelle Streckenverzeichnisse wie das *Itinerarium Burdigalense*,[16] das den Reiseweg eines Christen von Bordeaux nach Jerusalem aus dem Jahr 333 enthält, oder wie die – primär zu Abrechnungszwecken erstellten – Aufzeichnungen des Juristen Theophanes über seine Dienstreise der Jahre 322/23 (?), die eine Aufstellung von Stationen und Distanzen vom mittelägyptischen Hermopolis nach Antiochia in Syrien enthalten.[17] Ebenfalls als individuelles Itinerar beschreibt das *Itinerarium Alexandri* aus dem Jahr 340 den Weg des Alexanderzuges nach Persien.[18] Ausführlichere Zusatzinformationen

16 Siehe zuletzt Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 14–15 und Salway 2001 (wie Anm. 4), 33–39; Salway 2007 (wie Anm. 4), bes. 188–190, 205–209.
17 Siehe zuletzt ausführlich Matthews, John: The journey of Theophanes. Travel, business, and daily life in the Roman east. Yale 2006; zusammenfassend Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 11–12; Salway 2001 (wie Anm. 4), 32–35.
18 Dazu Davies, Iolo: Alexander's Itinerary (Itinerarium Alexandri). An English translation. In: Ancient History Bulletin 12, 1998, 29–54; Tabacco,

bieten die spätantiken Reiseberichte wie derjenige der Egeria, die von 381 bis 384 das heilige Land bereiste.[19]

Das älteste Routenverzeichnis dieses ersten Typus, das zugleich das einzige griechische Itinerar-Exemplar bildet, sind die »Parthischen Stationen« des Isidor von Charax aus augusteischer Zeit: Sie skizzieren den Weg von Antiochia am Orontes über die persische Königsstraße bis Alexandroupolis in Arachosien mit seinen Stationen und Entfernungen.[20] Dieses Itinerar könnte jedoch auch Bestandteil eines geographischen Berichts oder einer Monographie über Parthien gewesen sein.[21]

Den zweiten Typus literarischer Routenverzeichnisse bezeugt für das 3. Jh. das *Itinerarium Antonini*, das eine Sammlung bzw. Zusammenstellung von zahlreichen Straßen und Routen liefert. Mit über 225 Strecken und 2000 Orts- und Distanzangaben innerhalb des gesamten Imperium Romanum bildete es wohl eine Art von Reisehandbuch, das als Vorlage für eine individuelle Planung genutzt wurde.[22] Dass derartige Literatur schon seit langem in Gebrauch war, belegt ferner eine Grabinschrift des 1. Jh. n. Chr. aus Smyrna, die unter den zahlreichen literarischen Werken, die der verstorbene Arzt Hermogenes während seines Lebens verfasst

Raffaella: Itinerarium Alexandri. Testo, apparato critico, introduzione, traduzione e commento. Firenze 2000.
19 Zu Egeria siehe die verbesserte Textausgabe mit Einführung von Röwekamp, Georg: Egeria Itinerarium. Reisebericht mit Auszügen aus Petrus Diaconus, De locis sanctis, die heiligen Stätten, Fontes Christiani 20. Freiburg u. a. ²2000; zusammenfassend Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 15–17; einen Überblick über alle christlichen Itinerare gibt Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 12–22; vgl. ferner Günther, Linda-Marie: Reisewege in der spätantiken Hagiographie. In: Olshausen, Eckart; Sonnabend, Holger (Hg.): Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums 7, 1999. Zu Wasser und zu Land. Verkehrswege in der antiken Welt. Stuttgart 2002, 68–76; Günther, Linda-Marie: Raumwahrnehmung in der spätantiken Hagiographie und Historiographie. In: Rathmann, Michael (Hg.): Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike. Mainz 2007, 231–241.
20 Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 5–6; Schuol, Monika: Die Charakene. Stuttgart 2000, 114–117, 341, 388.
21 Mattern, Susan: Rome and the enemy. Imperial strategy in the principate. Berkley 1997, 34–35.
22 Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 9–11; Brodersen 2003 (wie Anm. 4), 171, 185–186; Hänger 2001 (wie Anm. 4), 97, 101–103; Salway 2001 (wie Anm. 4), bes. 22–43; Salway 2007 (wie Anm. 4), bes. 182–188, 203–205.

hatte, zwei Bücher mit Distanzangaben in Stadien nennt – eines für Asien und eines für Europa.[23]

Eine Sonderform dieses Streckenverzeichnis-Typus scheint schließlich Vegetius in der berühmten Textpassage mit seinem Hinweis auf diverse Darstellungs-Formen von Itineraren *(itineraria … non tantum adnotata sed etiam picta)* zu belegen.[24] So dürften neben einfachen Verzeichnissen und solchen mit Anmerkungen auch Itinerare, die in zeichnerischer Darstellung wiedergegeben oder mit Graphiken versehen waren, verwendet worden sein. Möglicherweise bildet die berühmte *Tabula Peutingeriana*, die mittelalterliche Kopie einer solchen graphisch gearbeiteten Streckenübersicht, deren Original aus dem 4. Jh. stammt, das bedeutendste Beispiel dafür (Abb. 3).[25]

Die in epigraphischer Form überlieferten Straßenlisten oder Streckenverzeichnisse lassen sich ebenfalls in unterschiedliche Typen einteilen:[26]

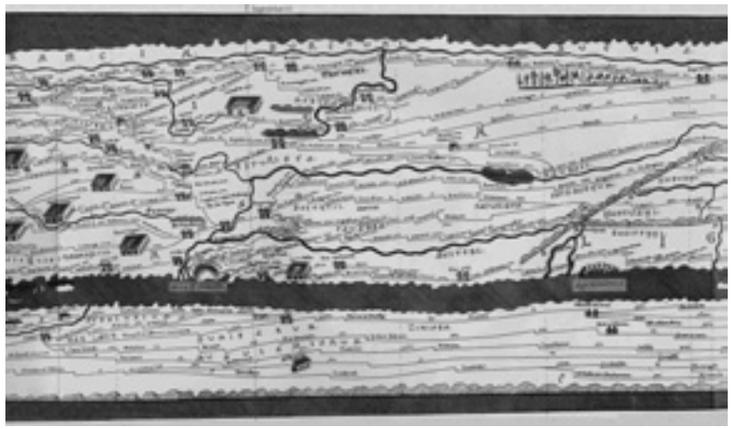
---

23 IK 23, 536 (mit IK 24, 2 S. 374) = SGO 05/01/26 (Smyrna, Asia): Ἑρμογένης Χαριδήμου ἱητρείην ἀναγράψας / ἑπτὰ ἐπὶ ἑβδομήκοντ' ἔτεσιν καὶ ἴσαις ἐπὶ βύβλοις / [[------]] / (vac.) / (vac.) / Συνέγραψε δὲ βυβλία – ἰατρικὰ μὲν – οβ΄΄, / ἱστορικὰ δὲ – περὶ Ζμύρνης – αβ – / περὶ τῆς Ὁμήρου σοφίας – α – καὶ πατρίδος – α – / – Ἀσίας κτίσεων – αβ – Εὐρώπης κτίσεων – αβγδ – νήσσων – α[---] /Ἀσίας σταδιασμῶν – α – καὶ Εὐρώπης – α – στρατηγημάτων – αβ – / πίναξ Ῥωμαίων καὶ Ζμυρναίων· διαδοχὴ κατὰ χρόνους.

24 Veget. 3,6: *(…) primum itineraria omnium regionum, in quibus bellum geritur, plenissime debet habere perscripta, ita ut locorum intervalla non solum passuum numero sed etiam viarum qualitate perdiscat, compendia diverticula montes flumina ad fidem descripta consideret; usque ad eo, ut sollertiores duces itineraria provinciarum, in quibus necessitas gerebatur, non tantum adnotata sed etiam picta habuisse firmentur, ut non solum consilio mentis verum aspectu oculorum viam profecturus eligeret. (…).*

25 Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 25–28 mit der maßgeblichen Literatur; Brodersen 2003 (wie Anm. 4), 179–180, 186–189; Hänger 2001 (wie Anm. 4), 97, 103–107; Salway 2001 (wie Anm. 4), bes. 28–32, 43–47; Salway 2007 (wie Anm. 4), bes. 182–188, 203–205.

26 Im Folgenden nicht berücksichtigt werden die Tontafeln von Astorga (AE 1921, 6–9) aufgrund ihrer unsicheren Authentizität; so auch Salway 2001 (wie Anm. 4), 65 Anm. 101; vgl. dazu Mócsy, Andras: Zu den *prata legionis*. In: Studien zu den Militärgrenzen Roms, Beiheft 19 der Bonner Jahrbücher. Köln/Graz 1967, 211–214, 210 Anm. 6; Pekáry 1968 (wie Anm. 10), 142–143 Anm. 235; Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 7. Im Gegensatz dazu zieht Roldán Hervás, José Manuel: Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la península ibérica. Madrid 1975, 163–175 allein die Echtheit von Tafel 2 in Erwägung; alle Tafeln für



3 Tabula Peutingeriana pars III

Die erste Kategorie liefert – analog zur literarischen Tradition – die Präsentation individueller Reisen oder einzelner Wege und Strecken wie dies ein Inschriftenfragment aus einer Grabanlage tiberisch-claudischer Zeit mit den Tagesetappen einer Reise von Kilikien nach Kappadokien bezeugt.[27] Ein weiteres Inschriftenfragment aus Valentia, das lediglich in einer einzigen Abschrift tradiert wird, ist eventuell vergleichbar. Die darin angeführten Ortsnamen dürften zur Strecke zwischen *Carthago nova* (Cartagena) und den Pyrenäen gehören.[28]

---

authentisch hält Garcia y Bellido, Antonio: El llamado »Itinerario de Barro«. In: BRAH 170, 1975, 547–563; diesem folgen Rodríguez Colmenero, Antonio; Ferrer Sierra, Santiago; Álvarez Asorey, Rubén D.: Miliarios e outras inscricións viarias romanas do noroeste hispánico (conventos bracarense, lucense e asturicense), Consello da Cultura Galega, Sección de Patrimonio Histórico. Santiago de Compostela 2004, 26–30, die 612 Nr. 534 ein neues, eventuell ähnliches Dokument anzeigen, das lediglich den folgenden Text tradiert: *[--- A]sturi/[cam ---]*.

27 CIL VI 5076 (p. 3416); Miller, Konrad: Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana dargestellt. Stuttgart 1916, ND 1988, LXXIII; Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 7; Kolb 2007 (wie Anm. 4), 175; nach Halfmann 1986 (wie Anm. 6), 86, 190 ist das Itinerar auf Hadrian zu beziehen.

28 CIL II/14, 38 = II 6239 (Valentia, Hispania citerior): *Ab Valentia Sagunt(um) / ab Sagunto Dertos(am) / ab Dertosa Tarracona(m) / ab Tarracona [---] / ab [---] / ab [---] / ------*; dazu Roldán Hervás 1975 (wie Anm. 26),

In größerer Zahl ist derselbe Itinerar-Typus dann durch ›Reiseandenken‹ in Form von Bechern oder Schüsseln dokumentiert, welche jeweils einzelne Routen zu touristischen Zielen oder Wallfahrtsorten umfassen. Dazu gehören an erster Stelle die vier berühmten Silberbecher aus Vicarello (am Lago di Bracciano), die wohl aus der Zeit zwischen 50 und 150 stammen und damit das älteste römische Itinerar epigraphischer Art tradieren.[29] Mittels ihrer Inschriften – mit den genauen Etappen- und Distanzangaben – erinnern die Becher an eine Reise von Gades in Spanien nach Rom. Der Besitzer hatte diese Reiseandenken in Vicarello *(Aquae Apollinares Novae)* dem Apollo als kostbares Weihgeschenk übereignet. Ihre Inschriften illustrieren nicht nur die private Nutzung, sondern auch die Bedeutung der genannten Route über die Via Augusta und die Via Flaminia während der frühen Kaiserzeit.[30] In ähnlicher Weise – allerdings ohne erhaltene Distanzangaben – sind die Inschriften der Bronzegefässe aus Amiens und Rudge gestaltet, die Orte entlang des Hadrianswalls bezeugen.[31]

Die zweite und größte Gruppe epigraphisch tradierter Itinerare bilden die Meilensteine (Abb. 4). Sie säumten die Reichsstraßen *(viae publicae)*, die der Nutzung durch den öffentlichen Verkehr dienten, indem sie dort an jeder Meile aufgestellt waren. Da jeder Meilenstein die Entfernung zum Anfangs- bzw. Zählort *(caput viae)* einer Straße benennt, bildet er ein Itinerar in Minimalform, das der Orientierung auf dem Weg entlang der Reichsstraßen diente. Durch die Entfernungsangabe konnte sich der Reisende eine Vorstellung davon machen, welche Strecke er bereits

163–164; Brodersen 2003 (wie Anm. 4), 173; Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 8; Salway 2001 (wie Anm. 4), 55; Kolb 2007 (wie Anm. 4), 177.

29 CIL XI 3281–3284; vgl. Roldán Hervás 1975 (wie Anm. 26), 147–153 mit Tf. XIV–XIX; Brodersen 2003 (wie Anm. 4), 178 f.; Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 6; Hänger 2001 (wie Anm. 4), 99; Salway 2001 (wie Anm. 4), 54–55; Kolb 2007 (wie Anm. 4), 175; zur Datierung Heurgon, Jean: La date des gobelets de Vicarello. In: REA 54, 1952, 39–50: augusteisch oder tiberisch; zuletzt Künzl, Ernst; Koeppel, Gerhard: Souvenirs und Devotionalien. Mainz 2002, 19: zwischen 50 und 150.

30 Dass die Becher auf ein ursprünglich in Gades existierendes Denkmal als Vorbild zurückzuführen sind, scheint möglich, lässt sich jedoch bisher nicht nachweisen; dazu Kubitschek, Wilhelm: Itinerarien. In: RE 9.2, 1916, Sp. 2308–2363, Sp. 2319; Heurgon 1952 (wie Anm. 29), 41–42.

31 AE 1950, 56; CIL VII 1291; siehe Dilke, Oswald Ashton Wentworth: Greek and Roman maps. Ithaca/NY 1985, 124–125: »Hadrian's wall souvenirs«; vgl. Brodersen 2003 (wie Anm. 4), 176–177; Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 6–7; Salway 2001 (wie Anm. 4), 55; Kolb 2007 (wie Anm. 4), 175.

absolviert hatte und wie weit er noch von seinem Zielort entfernt war.[32] Die Inschriften einiger weniger Meilensteine, die offenbar an besonders markanten Punkten oder eventuell auch Wegkreuzungen standen, geben

4 Meilenstein aus Kösching

32 Quint. Inst. Orat. 4,5,22: *(...) non aliter quam facientibus iter multum detrahunt fatigationis notata inscriptis lapidibus spatia*; Kolb, Anne: Meile und Meilenstein. In: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde 19, 2001, 505–507; Kolb, Anne: Römische Meilensteine: Stand der Forschung und Probleme. In: Frei-Stolba, Regula (Hg.): Siedlung und Verkehr im Römischen Reich. Römerstrassen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung, Akten des Kolloquiums anlässlich des 65. Geburtstags von Heinz E. Herzig 26.–29.6.01 in Bern. Bern u. a. 2004, 150; für eine nach Provinzen geordnete Zusammenstellung der *capita viarum* aus dem Westen des Imperium Romanum sowie eine Auswertung des Materials siehe Rathmann, Michael: Die Städte und die Verwaltung der Reichsstrassen. In: Frei-Stolba, Regula (Hg.): Siedlung und Verkehr im Römischen Reich. Römerstrassen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung, Akten des Kolloquiums anlässlich des 65. Geburtstags von Heinz E. Herzig 26.–29.6.01 in Bern. Bern u. a. 2004, S. 163–226.

entweder mehrere *capita viarum* mit den zugehörigen Entfernungen oder auch sehr weit entfernt liegende Zielorte an.[33] Sie liefern folglich Angaben entweder zu denselben oder zu verschiedenen Straßen und bieten damit eine Art von Übersicht zum Streckenverlauf oder sogar diversen Routen.[34] Die Nennung eines weit entfernten Zielortes und seiner Distanz, insbesondere die angezeigte Distanz nach Rom, akzentuierte die überregionale Anbindung (Abb. 5).[35]

In diesem Zusammenhang ist auch nach dem *miliarium aureum*, das Augustus 20 v. Chr. nach der Übernahme der *cura viarum* auf dem Forum Romanum errichten ließ, zu fragen. Gehörte es ebenfalls zu diesem Übersichts-Typus unter den Meilensteinen? Dies ließe sich aus diversen Meinungen von Forschern folgern, die immer wieder fordern, dass auf dem Monument die von Rom ausgehenden Straßen mit Orten und Distanzen festgehalten gewesen seien. Die Behauptungen lassen sich aber bisher durch keine Quelle erhärten, da alle einschlägigen literarischen Zeugnisse lediglich die Aufstellung und Benennung des Monuments – als goldenen Meilenstein – tradieren, aber keinerlei Inschriften nennen.[36]

---

33 Siehe bes. CIL VIII 10118 = 22247 = IlAlg I 3892 (Fedji-Souioud, Numidia): *Imp(erator) / Caes(ar), divi Sep[ti]/mi Severi, Pi[i, A]/rabici, Adiab[eni]/ci, Parthici maxi[mi], / Brittanici max[i]/mi nepos, divi / M(arci) Aureli Anto[ni]/ni Pii, Parthici [ma]/ximi, Brittan[ici] / maximi, Germa[ni]/ci maximi, Adia[be]/nici maximi, / [[...]] <<[M(arco)] / Aurelio Sev[e]/ro [[Al[exa]n[dro]]]>> / [[...]] <<Pio Felici>>, pontifex m[axi]/mus, tribu[ni]/ciae potes[ta]/tis [[III]], co(n)s(ul) [[III]], / p(ater) p(atriae). / Karthagine m(ilia) [p(assuum) ---]; /Hipponi R(egio) m(ilia) p(assuum) [---]; / Cirtae m(ilia) p(assuum) L[---]; / Lambaese m(ilia) p(assuum) [C---]; / Theveste m(ilia) [p(assuum) ---]*; dazu Brodersen 2003 (wie Anm. 4), 184; Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 9; Salway 2001 (wie Anm. 4), 56; Kolb 2007 (wie Anm. 4), 171–173 mit weiteren Beispielen.

34 Solche Meilensteine bezeichnet Hänger 2001 (wie Anm. 4), 99 als »Miliasmen«.

35 Z. B. AE 2000, 1195; CIL XVII 2, 291 = XII 5668 (p. 858); CIL XVII 2, 298 = XII 5671; zu diesen und weiteren Zeugnissen siehe Kolb 2007 (wie Anm. 4), 171–174.

36 Siehe schon zurecht in aller Klarheit Brodersen 2003 (wie Anm. 4), 254–255 mit der älteren Literatur; dagegen z. B. Alföldy, Geza: Augustus und die Inschriften: Tradition und Innovation. Die Geburt der imperialen Epigraphik. In: Gymnasium 98, 1991, 330 oder Şahin, Sencer; Adak, Mustafa: Stadiasmus Patarensis. Itinera Romana Provinciae Lyciae. Istanbul 2007, 12.

Die dritte Gruppe inschriftlich tradierter Strassenverzeichnisse, die mehrere oder zahlreiche Strecken mit Orten und Entfernungen auflisten und deren Form auf eine repräsentative Funktion als Ehren- oder Herrschaftsmonument schließen lässt, ist nun im Folgenden näher zu bestimmen. Dazu gehört als bedeutendstes Exemplar der sogenannte »Stadiasmus provinicae Lyciae«.[37]

5 Römische Straße in Syrien, Tell al-Kharama

---

37 Die nun neue maßgebliche Edition von Şahin/Adak 2007 (wie Anm. 36) ersetzt frühere Arbeiten; vgl. bes. zu Anlage und Gliederung Salway 2007 (wie Anm. 4), 195–203; Graßhoff, Gerd; Mittenhuber, Florian (Hg.): Untersuchungen zum Stadiasmos von Patara. Modellierung und Analyse eines antiken Streckennetzes. Bern 2009.

2) DER STADIASMUS VON PATARA: INHALT UND FUNKTION

Die Inschrift mit dem sogenannten »Stadiasmus Lyciae oder Patarensis« aus der kleinasiatischen Hafenstadt Patara, dem Verwaltungssitz der im Jahr 43 neu eingerichteten Provinz Lykien, bildet ein besonders umfangreiches Exemplar eines epigraphisch tradierten Straßenverzeichnisses. Die Streckenliste stammt von einem – mit 6 m Höhe – sehr großen Pfeilermonument, das wohl ursprünglich die Reiterstatue des Kaisers Claudius trug (Abb. 6).[38]

Die Beschriftung befindet sich auf drei Seiten des Monuments und gliedert sich in zwei unterschiedliche Inschriftentypen:

1) Auf der Vorderseite der Basis hält eine Ehreninschrift für Claudius die Wertschätzung und Verehrung durch die Lykier fest, die mit der Aufstellung des Monuments im Jahr 45 ihre Dankbarkeit für die Befreiung von Unruhen und die Beseitigung des damaligen Räuberunwesens zum Ausdruck brachten.[39]

---

38 Höhe einschließlich der Sockelblöcke mindestens 6,03 m, Breite 1,60 m, Tiefe 2,35 m nach Şahin/Adak 2007 (wie Anm. 36), 5.

39 Şahin/Adak 2007 (wie Anm. 36), 29: Τιβερίωι Κλαυδίωι / Δρούσου [υἱ]ῶι Καί/σαρι Σεβαστῶι Γερ/μανικῶι, ἀρχιερεῖ με/[γ]ίστωι, δ[η]μαρχικῆς / ἐξου[σί]ας τὸ πέμπτον [αὐ]το{[[κρατο]]}/κράτορι τὸ ἐνδέκα/τον πατρὶ πατρί/δος, ὑπάτω[ι] τὸ τέ/ταρτον ἀποδεδει/γμέν[ω]ι, σωτῆρι τοῦ / ἑαυτῶν ἔθνους, Λύ/κιοι φιλορώμαιοι καὶ / φιλοκ[αί]σαρες πισ/τοὶ σύμμαχοι παλ/ḷαγ[έ]ν[τε]ς στάσεως καὶ νομίας καὶ λῃ/θσ[τ]ειῶṇ [δι]ὰ ṭὴṇ θ̣ε̣ί̣α̣ṇ / αὐṭo̱[ῦ] p̣ρόνοιαν, ἀ/πειλη[φ]ότες δὲ ὀμό/[νοι]ạν kạὶ τὴν ἴσην δ[ι/καιοδ]οσίαν καὶ τοὺς / [π]ạ[τρίο]ṇς νόμους / τῆς πολιτείας τοῖς / ἐξ ἀρίστων ἐπιλελε/γμένοις βουḷ̣ẹυ/ταῖς ἀπὸ τοῦ ἀκρίτου / p̣ḷ̣ḥ̣θ̣o̱ṇ̣ p̣ị̣σ̣ṭ̣ẹ̣ṇ/θ̣ẹ̣ị̣σ̣ης, [δι᾽ ὅ τῆς πατρίδο]ς ὑπ᾽ [αὐτοῦ (?) ἐπεκρα]τήθσα[ν διὰ Κοίντου] / Οὐηραν[ίου πρεσβευ]/[τ]οῦ ḳ[αὶ ἀντι]στρατή/γου Τιβερίου Κλαυ/δίου Καί̣σαρος Σε[βα]στοῦ. Dem Tiberius Claudius, dem Sohn des Drusus, Caesar Augustus Germanicus, dem pontifex maximus, im fünften Jahr seiner tribunizischen Gewalt, Imperator zum elften Mal, dem Vater des Vaterlandes, dem designierten Consul zum vierten Mal, dem Erretter ihres Volkes (haben) die römerfreundlichen und kaiserliebenden, treu verbündeten Lykier (das Monument gewidmet), weil sie durch seinen göttlichen Vorbedacht vom Aufruhr und der Gesetzlosigkeit und Räuberunwesen befreit wurden (und) jetzt den Eintracht und die Gleichheit bei Rechtsprechung sowie die [väterliche]n Gesetze wiedererlangt haben, nachdem der Staatsapparat von der gesetzlosen Volksmenge (weggenommen und) den

6 Rekonstruktion des sognannten Stadiasmus-Monuments in Patara

---

aus den besten (Männern) erwählten Ratsherren anvertraut worden ist, [wodurch] sie (die Lykier) von [ihm durch Quintus] Veranius, [den lega]tus pro praetore des Tiberius Claudius Caesar Augustus, wieder [zum Herren] über [ihr Vaterlan]d [gemacht] wurden.

2) Auf der linken Langseite ist eine Bauinschrift zu lesen, welche den Kaiser als Bauherrn und den Statthalter Q. Veranius als Bauausführenden von Straßen in ganz Lykien nennt. In einem zweiten und wesentlich längeren Teil dokumentiert die Inschrift die einzelnen Straßen und gibt deren Länge an. Eingeleitet wird dies – wie für Bauinschriften üblich – folgendermaßen:[40] »Tiberius Claudius, Sohn des Drusus, Caesar Augustus Germanicus, Herrscher über den Erdkreis, hat Straßen, deren Längen unten aufgeschrieben sind, in ganz Lykien durch die Bemühung seines *legatus pro praetore* Quintus Veranius bauen lassen.« Danach folgt die Auflistung von 65 Strecken jeweils mit Anfangs- und Zielort sowie deren Entfernungen. Dieses Verzeichnis ist auf der rechten Langseite des Monuments weiter und zu Ende geführt.

Die Verbindungswege befinden sich innerhalb der Provinz Lykien. Sie sind jedoch nicht nach einem klaren einheitlichen geographischen System gegliedert, so dass ein Reisender die Liste kaum als Wegbeschreibung oder als Vorlage für eine solche hätte verwenden können.[41] Denn gerade längere Verbindungen, die über mehrere Orte führen, sind in Einzelstrecken zergliedert und über den Text verteilt. Eine Systematik lässt sich weitestgehend in der Anordnung der Einzelstrecken erkennen, da sie zwischen Knotenpunkten oder ausgehend von solchen aufgelistet sind.[42] Die nur schwer vorstellbare Benutzung – besonders auch aufgrund der nur beschränkten Lesbarkeit (bei 6 m Höhe) – macht plausibel, dass das Straßenverzeichnis keine Itinerarfunktion im engeren Sinn gehabt haben kann.[43] In ähnlicher Weise folgern auch die Editoren, dass die

40 Şahin/Adak 2007 (wie Anm. 36), 37: [Τιβ]ἑ[ρ]ι̣ος Κλαύδιο[ς Δρού]σο̣υ̣ / υἱὸς Καῖσαρ Σεβασ[τὸς Γ]ερμανι/κὸς ὁ τῆς οἰκουμ[ένης Α]ὐτοκρά/τωρ ὁδοὺς καθ᾽ ὅ[λην Λυ]κ̣ί̣α̣ν̣ ἐποί/ησεν διὰ τὴ[ν Κοίντ]ου Οὐηρανί[ου] / τοῦ ἰδίου π[ρεσβευ]τοῦ ἀντιστρα/τήγου ὑπηρ[εσίαν ὧ]ν̣ ἐστιν μέτρο/ν̣ τὸ ὑπ{ρ}ογεγ[ραμμέν]ο̣ν.

41 Şahin/Adak 2007 (wie Anm. 36), 12–15 sprechen von einer »verwirrenden Aufzählung der Strecken«, die keinem klaren Konzept folgen, da die Straßen »von keinem gemeinsamen *caput viae* ausgehend gezählt werden und keinen fortlaufenden Linien folgen, sondern willkürlich von einer Strecke auf die andere überspringen.«

42 Zur Anordnung der Strecken siehe zuletzt Graßhoff/Mittenhuber 2009 (wie Anm. 37), 221–250.

43 Kolb 2007 (wie Anm. 4), 179–180; dagegen aber Salway 2001 (wie Anm. 4) und Salway 2007 (wie Anm. 4), 194–201, der die Inschrift (wie auch diejenigen von Autun und Tongeren, dazu unten) ohne eindeutige Fundierung durch antike Zeugnisse als »tabellarium« (i.e. »inscribed lists of places and

Zielsetzung des Ehrenmonuments und seiner Inschriften in der politischen Demonstration der (in der ersten Inschrift überlieferten) »kaiserlichen Tat« liege. Im Straßenverzeichnis sehen sie eine »Liste staatlich registrierter Straßen«. Zu Recht betonen sie damit zwar die repräsentative Funktion des Ehrendenkmals, gehen jedoch irrtümlich davon aus, dass die epigraphischen Texte einerseits eine ›amtliche Dokumentation‹ bilden und andererseits keinen Bezug zueinander hatten.[44]

So darf denn der Eindruck, der durch Form und Inhalt als Inszenierung des römischen Herrschaftsanspruchs hervorgerufen wird, nicht darüber hinwegtäuschen, dass nicht der Kaiser oder Statthalter,[45] sondern die Lykier, deren Gebiet nach bürgerkriegsartigen Zuständen in den Provinzialstatus überführt worden war, das Monument samt seiner Inschriften errichten ließen. Erstaunlich erscheint auf den ersten Blick die Kombination der beiden unterschiedlichen Inschriftentypen, der Ehreninschrift für den Kaiser mit der kaiserlichen Baudokumentation, welche das Straßeninventar enthält, da die Texte keine direkte inhaltliche Beziehung zueinander herstellen. Aus diesem Befund folgert Benet Salway, dass das Straßenverzeichnis nicht zeitgleich mit der Ehreninschrift auf dem Monument eingemeißelt worden sei. Denn das Pfeilermonument sei allein dazu bestimmt gewesen, die Kaiserstatue zu tragen. Daher müssten die Inschriften der Seiten mit dem Straßenverzeichnis zu einer sekundären Phase des Denkmals gehören.[46]

Im Gegensatz dazu beweist jedoch eine weitere lykische Inschrift auf einem ebenfalls großen Denkmal, dass ein direkter Zusammenhang zwischen der Ehren- und der Bauinschrift des Stadiasmus-Denkmals bestanden haben muß. Diese monumentale Kaiserehrung auf einem Altar von ca. 4 m Höhe wurde im selben Jahr (45), aber etwas früher als das Patara-Monument, durch das lykische Volk auf dem Bonda Tepesi in 700 m Höhe am Westhang des Bonda-Massivs zwischen Myra und Limyra oberhalb einer antiken Straße errichtet.[47] Gemäß dem epigraphischen Text statteten

distances«) tituliert und als Monument, das gelegentlich Reisenden zur Orientierung diente, erklärt.

44 Şahin/Adak 2007 (wie Anm. 36), 11–20; bes. 11 und 15 (Zitate).

45 So missverstanden auch von Salway 2007 (wie Anm. 4), 201 als »text issued by a Roman authority«.

46 Salway 2007 (wie Anm. 4), S. 195.

47 SEG 52, 1438 = Marksteiner, Thomas; Wörrle, Michael: Ein Altar für Kaiser Claudius auf dem Bonda Tepesi zwischen Myra und Limyra. In: Chiron 32, 2002, 555 f.: [Τιβερίωι] Κλαυδί]ωι Δρο[ύσ]ου υἱῷ / [Καίσαρι

die Lykier auch hiermit dem Kaiser ihren Dank ab und zwar in doppelter Hinsicht: zum einen für den Frieden, zum anderen für den Straßenbau. Die Verbindung beider kaiserlicher Wohltaten in dieser Inschrift legt nahe, dass auch am Stadiasmus-Monument die Verbindung von Ehren- und Bauinschrift im Namen des Kaisers bewusst vorgenommen wurde. Darüber hinaus bietet die Auffindung des Bonda Tepesi-Monuments, das die Passhöhe der Straße von Myra nach Limyra sowie zugleich die Grenze zwischen den Gebieten der genannten Städte markierte, Anlass zur Vermutung, dass von der Existenz einer Reihe vergleichbarer Dokumente auszugehen ist, welche in ganz Lykien die Loyalität und Dankbarkeit der Bevölkerung bekundeten.[48]

Obwohl die umfassende Dokumentation des Straßenbaus auf dem Monument in Patara ausdrücklich den Kaiser im Nominativ als Bauherrn und den Statthalter als Ausführenden nennt, wird sie dennoch auf die Lykier – wohl nach Rücksprache mit dem Statthalter – zurückzuführen sein. Den Hintergrund für diese Initiative der Lykier scheint nicht allein die Absicht, den Kaiser zu verehren, gebildet zu haben, sondern ebenso die Dankbarkeit, dass Claudius in Lykien ein Straßenbauprogramm in die Wege geleitet hatte. Dabei dürften die konkreten Bauarbeiten aber wohl nur zu einem geringen Teil von den Römern ausgeführt worden sein.[49] Derart umfassende Arbeiten an Vermessung und Straßenbau scheinen innerhalb von zwei bis drei Jahren nur schwer möglich. Auch zeigt die Stadiasmus-Inschrift selbst, dass zum Zeitpunkt der Errichtung des Monuments lediglich ein kleines Teilstück von 32 Stadien (4 römischen

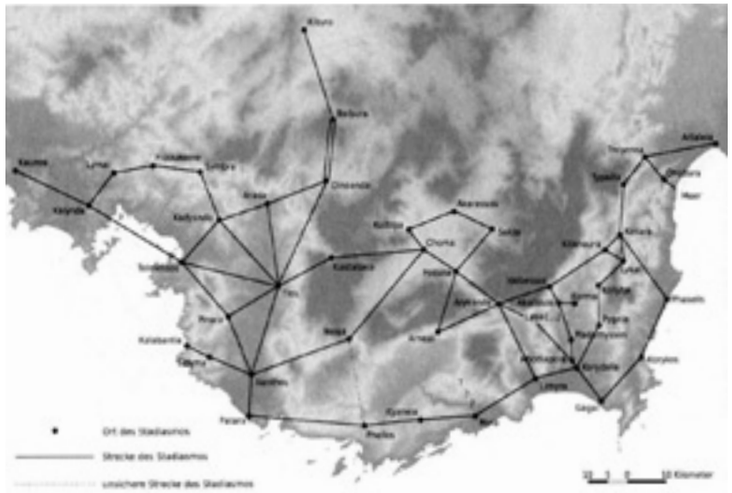
Σ]εβα[στῶι Γ]ερμ̣α̣ν̣ι̣κ̣ῶ̣[ι, / ἀρχιερεῖ μεγίστ]ωι, δημαρχι̣κ̣ῆ̣[ς] / ἐξ̣ο[υ]σία‹ς› τ̣ὸ̣ ε̣΄, αὐτοκράτορι τὸ / ἐ̣[νδέ]κ̣α̣τ̣ο‹ν›, π̣ατρὶ πατρίδος, ὑπάτ̣[ωι] τ[ὸ] γ΄, Λύ̣κ̣ι̣οι φιλο̣καίσ̣α̣ρες κ̣α̣ὶ φιλ[ο]/ρώμαιοι εὐ[χ]αριστ̣οῦντ̣ε̣ς / περὶ τῆς ε̣ἰρ̣ή̣-[ν]η̣ς καὶ περὶ τῆς κα/τ̣α̣[σκευ]ῆ̣ς τῶν ὁδῶν / [ἐ]π̣ὶ Κ̣[ο]ΐν̣τ̣ου Οὐηρανίου πρεσβευτοῦ / [κ]α̣ὶ ἀν̣[τιστ]ρ̣α̣τ̣ήγου Τ̣ι̣β̣ε̣ρίου Κλαυδίου / [Γε]ρ̣μα[νικοῦ Καίσαρος Σε]β̣α̣σ̣τοῦ. Für Tiberius Claudius, Sohn des Drusus, Caesar Augustus Germanicus, pontifex maximus, mit der tribunicia potestas zum 5. Mal, imperator zum 11. Mal, pater patriae, consul zum 3. Mal, die Lykier, Freunde des Kaisers und Freunde Roms, zum Dank für den Frieden und den Bau der Straßen, unter Quintus Veranius, *legatus pro praetore* des Tiberius Claudius Germanicus Caesar Augustus.

48 Marksteiner/Wörrle 2002 (wie Anm. 47), 562.

49 Ähnliches vermuten Marksteiner/Wörrle 2002 (wie Anm. 47), 561; siehe dagegen aber Şahin/Adak 2007 (wie Anm. 36), 74–75, 107, die den Straßenbau durch die Römer betonen.

Meilen) einer Straßenverbindung im Nordwesten der Provinz fertiggestellt worden war.[50] Außerdem stand das Heer wohl kaum für Bauarbeiten zur Verfügung, da es zunächst mit der Unterwerfung und militärischen Sicherung des von Bürgerkriegen erschütterten Landes beschäftigt war, wie die Inschriften deutlich machen (Abb. 7).[51]

Für die konkreten Baumaßnahmen könnten die Römer aber einzelne Ingenieure zur Verfügung gestellt haben, um die Arbeiten anzuleiten und schwierige Konstruktionen zu realisieren – ein Verfahren, das auch in anderen Provinzen Anwendung fand.[52] In Lykien selbst wurde die Errichtung einer Brücke 2,5 km nördlich von Oinoanda, die jedoch erst im Jahr



7 Streckennetz nach dem Stadiasmos

50 Şahin/Adak 2007 (wie Anm. 36), 41 C 3–4 (Str. 42): ἀπὸ Ἰσεβησσοῦ ἡ εἰς Κιτάν[αυρ]α τῶν Τερ/μησσέων φέρουσα κατεσκεύασται ἑ[πὶ σ]τάδια λ̣β› ... Von Isebessos nach Kitanaura über Termessos führend wurden 32 Stadien gebaut.

51 Siehe den Text oben in Anm. 39.

52 Siehe den berühmten Tunnelbau von Saldae in CIL VIII 2728 = 18122 = ILS 5795 (Lambaesis, Numidia). Allerdings lehnt Traian den häufig von Plinius geäusserten Wunsch, ihm Vermessungsingenieure oder Architekten für die Bauprojekte in seine Provinz zu senden, in der Mehrzahl der Fälle ab, siehe Plin. ep. 10,17b. 18. 37–42.

50 vollendet wurde, unter römischer Leitung durchgeführt.[53] Schließlich ist bei den Straßenbaumaßnahmen wohl auch kaum von einer generellen Neuanlage auszugehen, sondern es ist vielmehr an den Ausbau und die Verbesserung des bestehenden Wegenetzes zu denken.[54] Damit traten die Lykier in eine direkte Zusammenarbeit mit den Repräsentanten Roms vor Ort und indirekt mit dem Kaiser ein, wodurch eine für beide Seiten günstige Beziehung entstand, welcher das Denkmal für Claudius angemessenen Ausdruck verleiht.

Auch ein weiteres Argument spricht gegen einen ausgedehnten römischen Straßenbau wie ihn die Editoren fordern: Nach ihrer Überzeugung handelt es sich bei den dokumentierten Straßen fast ausschließlich um Fuß- und Saumpfade,[55] die nicht für den Wagenverkehr – wie er auf *viae publicae* üblich war – geeignet waren.[56] Daraus folgt, dass das in der Inschrift präsentierte Wegenetz überwiegend lokal und regional bedeutende Verbindungen zeigt. Die typisch römischen *viae publicae*, die großen, üblicherweise vom Kaiser oder Statthalter veranlassten Reichsstraßen sind demnach kaum im Straßenverzeichnis erwähnt. Daher verwundert auch nicht der Befund, dass bisher kein einziger Meilenstein des Claudius gefunden worden ist.[57] Dargestellt ist in der Inschrift aus Patara folglich insgesamt ein hoch differenziertes, aber überwiegend aus lokalen und regionalen Fußwegen bestehendes Verkehrsnetz mit wenigen *viae publicae*. Dies gilt, selbst wenn – wie in gebirgigen Regionen immer

53 AE 1998, 1399 (Kemerarasi / Oinoanda, Lycia et Pamphylia): *Ti(berius) Claudius Drusi f(ilius) / Caesar deus Aug(ustus) Ger/manicus pontife[x] / max(imus) tr[i]buniciae p[ot(estatis)] / X co(n)s(ul) V imp(erator) X II des[ig(natus)] / p(ater) p(atriae) pontem per T(itum) [Cl(odium?)] / Eprium Marcellum / [l]eg(atum) Aug(usti) pro pr(aetore) so(dalem) A(ugustalem).*

54 Ebenso gehen Marksteiner/Wörrle 2002 (wie Anm. 47), 561 A. 58 von hellenistischen Vorgängerbauten aus, da sie darauf hinweisen, dass die Wortwahl (κατασκευή) nicht zwingend eine Neuanlage bedeuten muss; siehe außerdem zum vorrömischen Straßenbau in Kleinasien unten Anm. 61.

55 Şahin/Adak 2007 (wie Anm. 36), 17, 107–108.

56 Zur Straßentypologie in Lykien siehe auch Marksteiner/Wörrle 2002 (wie Anm. 47), 554; Schuler, Christof: Ländliche Siedlungen und Gemeinden im hellenistischen und römischen Kleinasien. München 1998, 134–136; Kolb, Frank: Burg – Polis – Bischofsitz. Geschichte der Siedlungskammer von Kyaneiai in der Südwesttürkei. Mainz 2008, 359–366; siehe ausführlich zur literarisch verwendeten Terminologie Lolos, Yannis: Greek roads: a commentary on the ancient terms. In: Glotta 79, 2003, 137–174.

57 Şahin/Adak 2007 (wie Anm. 36), 17.

wieder vorkommend – zum Teil auch schmalere Pfade oder Treppenwege dem öffentlichen Verkehr dienen mussten.[58] Die Annahme, dass Claudius in Lykien auf die Errichtung von Meilensteinen verzichtet habe,[59] ist unnötig.

Auf den ersten Blick unklar erscheint, ob die im Straßenverzeichnis dokumentierte Vermessung von den Römern oder den Lykiern durchgeführt worden ist. So spricht vor allem die Verwendung des im griechischen Osten üblichen Stadien-Maßes anstelle römischer Meilen, wie sie sonst auf den Meilensteinen in Kleinasien zu finden sind, dafür, dass das Vermessen in der Hand der Lykier gelegen haben wird. Dagegen wurde eingewandt, dass in der Stadiasmus-Inschrift die Ergebnisse der römischen Vermessungsarbeiten vom Meilenmaß in Stadien umgerechnet worden seien, weil alle Längenangaben durch acht (oder vier), der Standardgleichsetzung mit einer römischen Meile, teilbar sind.[60]

Im Gegensatz dazu ließe sich jedoch mit vielleicht größerer Plausibilität vermuten, dass die Stadien-Maßangaben auf die Verwendung bereits vorhandener Aufzeichnungen über seit langem bestehende Wege und Grundstücksgrenzen zurückzuführen sind. Da in Kleinasien sowohl die Landvermessung wie auch der Straßenbau spätestens seit der Herrschaft der Perser eine bedeutende Rolle einnahm,[61] waren auch für Lykien

58 Vgl. French, David H.: Roman Roads and Milestones of Asia Minor I: The Pilgrim's Road. Oxford 1981, 21; Marksteiner/Wörrle 2002 (wie Anm. 47), 554.

59 Şahin/Adak 2007 (wie Anm. 36), 111.

60 Salway 2007 (wie Anm. 4), 201 f., Şahin/Adak 2007 (wie Anm. 36), 107, 120 und ebenso Graßhoff/Mittenhuber 2009 (wie Anm. 37), 26, 159–166. Schon Polybius (und später Plutarch) bezeugt diesen üblichen Umrechnungsfaktor (1 Meile = 8 Stadien). Jedoch erscheint auch das Argument, dass wegen des Stadienmaßes die Streckenlängen keinen praktischen Nutzwert für Reisen hatten und daher eine offensichtlich falsche Zahlenangabe der Strecke Patara – Phellos nicht erkannt wurde (dazu Salway 2007 (wie Anm. 4), 201), nicht zwingend. Der Betrachter konnte die Zahlen an diesem hohen Monument zudem wohl kaum lesen.

61 So berichtet beispielsweise Herodot 6,42,2 über die Landvermessung aus fiskalischen Gründen durch den Satrapen Artaphrenes in Ionien; zum vorrömischen Straßenbau in Kleinasien Pekáry 1968 (wie Anm. 10), 60–61; zur persischen Königsstraße bes. French, David: Pre- and Early-Roman roads of Asia Minor. The Persian Royal Road. In: Iran 36, 1998, 15–29; Seibert, Jakob: Unterwegs auf den Straßen Persiens zur Zeit der Achämeniden. In: Iranistik. Deutsche Zeitschrift für iranistische Studien 1, 2002, 7–40.

Strecken- und Entfernungsangaben schon lange bekannt.[62] Festhalten lässt sich auch, dass den griechischsprachigen Rezipienten das Stadienmaß geläufiger war. Zudem passt dies zur Erkenntnis, dass die Lykier für das Stadiasmus-Monument mit seinen Inschriften verantwortlich waren. Schon von daher ist die Verwendung des Stadienmaßes für die Präsentation der Streckenlängen zu erklären.

Insgesamt zeigt sich, dass das sogenannte »Stadiasmus«-Monument aus Patara einen repräsentativen Charakter hatte und höchstwahrscheinlich keinem direkten praktischen Zweck wie der Planung und Durchführung von Reisen oder Transporten diente. Stattdessen bildete es ein Medium zur Ehrung und Repräsentation des Herrschers. Durch die Integration des Straßenverzeichnisses in die monumentale Bauinschrift wurde das geographische Wissen über Straßen, Orte und Distanzen Lykiens gespeichert und öffentlich präsentiert. Auf diese Weise demonstrierten die Lykier sowohl die Größe der Provinz als auch die wiedererlangte Eintracht. Indem das Wegesystem den provinzialen Raum offenbar vollständig durchdrang, symbolisierte es das hohe organisatorische und zivilisatorische Niveau, wie es in anderen Teilen des Imperium Romanum herrschte. Mittels der Präsentation ihres Streckennetzes visualisierten die Lykier folglich den – nach römischem Vorbild – erschlossenen Raum und akzentuierten dabei die neue Provinz als ebenbürtigen Bestandteil des römischen Reiches.

3) EPIGRAPHISCHE STRASSENVERZEICHNISSE ALS MEDIEN GEOGRAPHISCHER RAUMERSCHLIESSUNG

Im Zuge ihrer territorialen Expansion erbauten die Römer die ersten großen Staatsstraßen seit dem 4. Jh. v. Chr., um die eroberten Gebiete sukzessive in ihr Reich einzugliedern und zu erschließen. Denn der Ausbau des Verkehrsnetzes unterstützte in maßgeblicher Weise sowohl die Konsolidierung der Herrschaft sowie deren Implementierung, indem vor allem die *viae publicae* die An- und Verbindung der provinzialen Territorien ermöglichten. Die Initiative oder den erfolgreichen Abschluss von Baumaßnahmen und Raumerschließung präsentierten die Verantwortlichen üblicherweise durch dauerhafte Monumente, die in aller Regel

62 Siehe z. B. die verschiedenen Angaben bei Strabon in seiner Beschreibung Lykiens: Strab. 14,3,6–8.

Bau-, aber auch Ehreninschriften trugen. Auf diese Weise feierten sie nicht nur die Leistung der Bauherrn am Straßennetz, welches mit Orten und Distanzen spezifiziert war, sondern visualisierten auch den durch die neue Infrastruktur erfassten Raum.

Ein frühes Beispiel dafür zeigt der berühmte Stein aus dem süditalienischen Polla, dem antiken *Forum Popilii*, aus republikanischer Zeit (Ende des 2. Jh. v. Chr.).[63] In unterschiedlicher Deutung wird das Dokument in der Forschung entweder als Meilenstein identifiziert, da die Inschrift Orte und Distanzen erwähnt,[64] oder als eine Art *elogium* bzw. Leistungsbericht, zählt doch der bisher nicht eindeutig identifizierbare Magistrat, dessen Name am Anfang der Inschrift fehlt, selbst seine politischen Aktivitäten auf:[65] 1) den Bau der Straße, 2) die Rückführung flüchtiger Sklaven, 3) die agrarische Nutzung des *ager publicus*, 4) die Einrichtung eines *Forum* mit öffentlichen Bauten. Dieser Tatenbericht bietet Anlass zur Vermutung, dass die Inschrift, eine sekundär verbaute Tafel (70 × 74 cm), zu der wegen des fehlenden Namens am Anfang mindestens noch eine weitere Zeile oder eine weitere Tafel gehört haben muss, ursprünglich den Teil einer Statuenbasis, d. h. eines Ehrenmonuments gebildet haben könnte.[66] In

63 CIL I² 638 = X 6950 (p. 1019) = ILS 23 = Gordon, Arthur E.: Illustrated Introduction into Latin Epigraphy. Berkeley 1983, 87–89 Nr. 12 = Calabi Limentani, Ida: Epigrafia latina. Milano 1991, S. 288–292 Nr. 80 = Lassère 2005 (wie Anm. 8), 194–196 Nr. 108 (Forum Popillii, Regio III): *[P(ublius) Popillius C(ai) f(ilius) co(n)s(ul)] / viam fecei ab Regio ad Capuam et / in ea via ponteis omneis miliarios / tabelariosque poseivei. hince sunt / Nouceriam meilia LI Capuam XXCIIII / Muranum LXXIIII Cosentiam CXXIII Valentiam CLXXX ad Fretum ad / Statuam CCXXXI Regium CCXXXVII / Suma af Capua Regium meilia CCCXXI / et eidem praetor in / Sicilia fugiteivos Italicorum / conquaeisivei redideique / homines DCCCCXVII eidemque / primus fecei ut de agro poplico / aratoribus cederent paastores. / forum aedisque poplicas heic fecei*; dazu auch Brodersen 2003 (wie Anm. 4), 172; Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 8; Salway 2001 (wie Anm. 4), 48–54, 58–60; Kolb 2007 (wie Anm. 4), 176 f.; Salway 2007 (wie Anm. 4), 190–192.

64 Siehe zuletzt Canali De Rossi, Filippo: Due note di epigrafia tardorepubblicana. In: Mayer Olivé, Marc; Baratta, Giulia; Guzmán Almagro, Alejandra (Hg.): Acta XII Congressus internationalis epigraphiae graecae et latinae. Barcelona 2007, 234; Calabi Limentani, Ida: Epigrafia Latina. Mailand ⁴1991, 280.

65 Gordon 1983 (wie Anm. 63), 87 »milestone with acephalous Elogium«; vgl. Lassère 2005 (wie Anm. 8), 194–196 Nr. 108.

66 Gordon 1983 (wie Anm. 63), S. 88; Calabi Limentani 1991 (wie Anm. 64), S. 280.

Betracht zu ziehen wäre jedoch ebenso, dass die Beschriftung an einem öffentlichen, möglicherweise an der Straße liegenden Gebäude (z. B. ein Tor oder Rasthaus) oder auch einem Grabbau angebracht war. Obwohl sich der Monumenttypus demnach nicht definitiv klären lässt, ist von Bedeutung, dass die Dokumentation des Straßenbaus den größten und zentralen Teil der Inschrift umfasst: Der Bauherr errichtete die Straße von Capua nach Regium und stattete diese mit Meilensteinen und Täfelchen aus. Es folgt die umfangreiche Auflistung der wichtigsten Orte entlang der neuen Straße mit den genauen Entfernungsangaben in beiden Richtungen. Damit wird die Erschließung des Raumes durch die neue Straße im Detail vor Augen geführt. Aufgrund dieser Kombination von Straßenbau und Raumerschließung ist davon auszugehen, dass nicht nur der großzügigen euergetischen Leistung, sondern insbesondere der raumpolitischen Maßnahme eine große Bedeutung zugemessen wurde (Abb. 8).

Vergleichbare Inschriften, welche die Straßen ausführlich mit Distanzen und Orten bzw. Stationen beschreiben und damit die Raumerschließung durch den Bauherrn feiern, dürften im Imperium Romanum an vielen Orten existiert haben, da Magistrate wie Kaiser ihre Leistungen gerne öffentlich propagierten oder – wie im Fall Lykiens – dies als Ehrung der unterworfenen Bevölkerung erfolgte. Bekannt sind aus dem dalmatischen Split fünf Kalksteintafeln, die drei Bauinschriften des Kaisers Tiberius tradieren:[67] Der Herrscher hatte den Straßenbau nach

67 CIL III 3198a = 10156a (p. 2275, 2328[19]) = ILS 5829 und CIL III 3200 = 10158 (p. 2328[19]) = ILS 2478 (Tafel I–II:) = CIL XVII 4 p. 130 f.: *[Ti(berius) C]aesar divi Augusti f(ilius) / [Aug]ustus, imp(erator), pont(ifex) max(imus), / [trib(unicia)] potest(ate) XIIX, co(n)s(ul) II, / [------] / [viam] a colonia Salonitan(a) / [ad f]in[es] provinciae Illyrici / [inferioris?---] // cuius viai millia passus sunt / CLXVII, munit per vexillarios / leg(ionis) VII et XI. / Item viam Gabinianam / ab Salonis Andetrium aperuit / et munit* (vac. circ. 5) *pe[r] leg(ionem) VII / [P(ublio) Cornelio Dolabella] / [leg(ato) pro pr(aetore)]*; CIL III 3201 = 10159 (p. 2328[19]) = ILS 5829a und CIL III 3198b = 10156b = ILS 5829 (Tafeln III–IV) = CIL XVII 4 p. 131 f.: *[Ti(berius) C] aesar divi Augusti f(ilius) / [Au]gustus, imp(erator), pontif(ex) max(imus), / trib(unicia) potest(ate) XXI* (vac.), *[c]o(n)s(ul) III, / viam a Salonis ad He[dum c]astel(lum) / Daesitiatium per m[ill(ia) pass]uum / CLVI munit, / et idem viam ad Bat[inum flu]men, / quod dividit Breu[cos* – circ. 8-10-*t] ibus, / a Salonis muni[t per millia pas]suum / CLVIII, // [et idem viam ---] / munit [ad i]mum montem Ditionum / [Ulcirum* (vac.) *per] millia passuum / [a Salonis] LXXVII[D] / [P(ublio) Dolabell]a leg(ato) pro / [pr(aetore)]*; CIL

8 Tabulae Dolabellae im Museum Split, Kroatien

III 3199 = 10157 (Tafel V) = CIL XVII 4 p. 131 f.: *[Ti(berius) Caesar] divi Aug[usti f(ilius) Aug(ustus), / imp(erator), pont(ifex)] max(imus), tri[b(unicia) potest(ate) XIIX(?)], / co(n)s(ul) ite[rum, / viam a coloni]a Salonita[na --- munit?] / P(ublio) Dola[bella, leg(ato) Aug(usti) pr(o) pr(aetore)]*; siehe dazu Schmidt, Manfred: ›Regional development‹ under Tiberius and the *tabulae Dolabellae.* In: Donati, Angela; Angeli Bertinelli, Maria Gabriella (Hg.): Misurare il tempo, misurare lo spazio. Atti del Colloquio AIEGL – Borghesi 2005. Faenza 2006, 423–440; Kolb 2007 (wie Anm. 4), 178 f.

der Einrichtung der Provinz Dalmatien seinem Legaten Lucius Cornelius Dolabella während dessen Statthalterschaft in den Jahren zwischen 16/7 und 19/20 n. Chr. aufgetragen. Die Bauinschriften zeigen, dass damals mindestens fünf von *Salona* (Solin) ausgehende Hauptrouten angelegt wurden. Dabei sind die Straßen jeweils durch die Angabe ihrer Ausrichtung von *Salona* zum jeweiligen Zielort definiert. Nur zum Teil werden die Längen der zum Zeitpunkt der Monumenterrichtung ausgebauten Strecken angegeben.[68] Demzufolge stand wie in der Stadiasmus-Inschrift aus Lykien auch hier das initiierte Bauprogramm bzw. dessen Planung im Vordergrund der Präsentation. Mit den Inschriften werden wiederum Straßenbau und Raumerschließung als politische Leistungen des Kaisers medial inszeniert. Ein praktischer Nutzen im Sinne einer Information für Reisende über bestehende Strecken war mit dieser Art von Dokumentation nicht bezweckt. Da zahlreiche weitere Tafeln desselben Typs (allerdings ohne Beschriftung) ebenfalls im Turm der Kathedrale von Split verbaut waren, wird schon lange angenommen, dass die Inschriftentafeln von einem großen repräsentativen Denkmal (als Träger einer Kaiserstatue) wie von einem Bogenmonument[69] oder von einem gewaltigen Pfeiler stammen.[70]

Eine Reihe weiterer, wohlbekannter epigraphischer Denkmäler mit Inschriften, die Straßen, Orte und Distanzen vorlegen, können m. E. in vergleichbarer Weise als Baudokumente gedeutet werden. Auch wenn ihr fragmentarischer Zustand keine völlig sicheren Aussagen zulässt,

68 Zu den Straßen im Einzelnen siehe zuletzt Schmidt 2006 (wie Anm. 67) CIL XVII 4 p. 130–133.

69 Domaszewski, Alfred von: Die Benificiarierposten und die römischen Straßenetze. In: Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst 21, 1902, 167–168.

70 Siehe im Kommentar zu CIL III 3201 = 10159, p. 1651 adn 1. Im Hinblick auf das Monument in Patara erscheint dies nun umso plausibler, obwohl gewisse Zweifel bestehen: Denn ein solches Monument des Tiberius hätte mindestens 3 gleichartige Bauinschriften desselben Kaisers getragen, welche man, wenn sie am selben Monument angebracht gewesen sind, einfacher in einem Text hätte präsentieren können. Will man dennoch von einem einzigen Monument ausgehen, müssten die einzelnen Inschriften zumindest an unterschiedlichen Seiten eingemeißelt gewesen sein. Das Pfeilermonument von Patara ist hierbei nicht vergleichbar, da die Basis zwei formal und inhaltlich unterschiedliche Inschriften trägt. Daher kann im Fall der drei dalmatischen Bauinschriften nicht ausgeschlossen werden, dass ursprünglich drei kleinere Monumente gleicher Art existierten.

scheinen diese Zeugnisse doch ebenfalls sowohl den Straßenbau wie auch die Raumerschließung zu verewigen.[71]

Das berühmteste dieser Monumente repräsentiert sicherlich ein Steinpfeiler aus der Nähe von Tongeren, das Bruchstück einer ursprünglich achteckigen Säule (Höhe ca. 40–50 cm, Buchstabenhöhe 1,5–3,3 cm) aus dem antiken *Atuatuca Tungrorum* (3. Jh.).[72] Erhalten hat sich die Angabe dreier Strecken, die ihren Ausgangspunkt offenbar in Tongeren nahmen, wobei die Distanzen im gallischen Leugenmaß (1,5 m. p. (× 1,48 km) = 2,22 km) angegeben sind. Die genannten Verbindungen zeigen Tongeren als Verkehrsknotenpunkt in einem Netz von Straßen: 1) nach *Borbetomagus* (Worms) bzw. *Argentorate* (Straßburg) über Köln entlang des Rheins, 2) nach *Samarabriva* (Amiens) bzw. *Gesoriacum* (Boulogne-sur-Mer), 3) nach *Castellum Menapiorum* (Cassel). Mit Blick auf die erläuterten Monumente liegt es nahe, auch hier auf das Fragment einer Bauinschrift mit repräsentativer Ausrichtung zu schließen. Dabei könnte die Säule als Statuenbasis gedient haben.

Aus Autun *(Augustodunum)* stammen des Weiteren die Fragmente dreier kleinerer Marmortafeln (Frag. b: 16 × 26 × 17 cm, Bh. 1,2) des 3. Jh., die zu einem Marmorpfeiler oder einer Basis gehört haben könnten.[73] Die

71 Vgl. jedoch mit anderer Deutung der Dokumente Salway 2001 (wie Anm. 4), bes. 59, der eine praktische Nutzung solcher »instruments of public display« durch gelegentlich Reisende fordert; vgl. noch Salway 2007 (wie Anm. 4).

72 CIL XVII 2, 675 = CIL XIII 9158 = ILS 5839 (Atuatuca Tungrorum, Gallia Belgica/ Germania inferior): *------ / [col. Agrippin(ensium)] / l(eugas) XI / [Bonna] / l(eugas) VIIII / [Rigo]magus / l(eugas) VIII / [Antu]nnacum / l(eugas) VIII / [Conf]luentes / l(eugas) VIII / [Bo]udobriga / l(eugas) VIII / [Vo]solvia / l(eugas) VIII / [B]ingium / l(eugas) XII / [Mo]gontiac(um) / l(eugas) VIIII / [Bu]conica / l(eugas) XI / [Borb]etomag(us) ------ // ------ / l(eugas) XV / [Mosa] / l(eugas) XV / [Nov]iomag(us) / l(eugas) XII / Durocorter(um!) / l(eugas) XII / ad fines / l(eugas) XII / Aug(usta) Suessionum / l(eugas) XVI / Isara / l(eugas) VIIII / Roudium / l(eugas) VIII / Sefulae / l(eugas) [---] / Samarabriva / ------ // item / a cas/tello / fines Atrebatium / l(eugas) XIIII / Nemetac(um) / l(eugas) [---] / item / a Ba[gaco?] / ------*; Brodersen 2003 (wie Anm. 4), 182; Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 8; Hänger 2001 (wie Anm. 4), 99; Salway 2001 (wie Anm. 4), 55 f., 58; Kolb 2007 (wie Anm. 4), 176 f.; Salway 2007 (wie Anm. 4), 192–194, 209.

73 CIL XVII 2, 490 = CIL XIII 2681 = ILS 5838 (Augustodunum, Gallia Lugdunensis) Frag. b: *------ / [---]AIIL[--- ab] / Autessioduro. / [---]XVI Siduo ab m(ilia) p(assuum) XX[---] / Autessioduro. / [---]II Intaranum ab*

Inschriftenreste der beiden erhaltenen Bruchstücke (b–c) lassen noch drei Routen innerhalb Galliens wohl in der näheren Umgebung erkennen: 1) von *Autessiodorum* (Auxerre) nach *Suduo* (Saulieu?), 2) von *Autessiodorum* (Auxerre) nach *Intaranum* (Entrains-sur-Nohain), 3) eventuell von *Divodorum* (Metz) nach *Andemantunum Lingonum* (Langres). Das heute verlorene dritte Fragment scheint einen Ausschnitt der Via Aemilia geboten zu haben. Auch in diesem Fall könnten Baumaßnahmen durchgeführt worden sein. Ebenso ist die Wiederaufstellung oder Reparatur eines älteren Denkmals denkbar.[74] Schließlich liefert eine eher unscheinbare Stele aus der Provinz Arabia (offenbar aus dem Jahr 273) ebenfalls Angaben zum durchdrungenen Raum, indem Baumaßnahmen eines Herrschers angezeigt sind.[75] Der Block ist im oberen Teil beschädigt (48 × 29 × 26 cm), weshalb auch Name und Titulatur des Kaisers fehlen. Er dokumentiert in seiner Inschrift eine Verkehrsverbindung von Bostra nach Dumata, die durch drei Streckenabschnitte mit Distanzangaben in Meilen definiert ist. Vermutlich wurden an

m(ilia) p(assuum) XX[---] / Autessioduro. / sic: / Odouna, / Intaranum. / [---] VXX Intar[anum ab m(ilia) p(assum) ---] / ------. Frag. c: *------ / [---]X[---] / [---]V[---] / [Andemantunnum Li]ngonum m(ilia) [p(assuum ---] / [---]C [---] / [Tullum Leuco]rum [---]V[---] / [?Solimaria]ca [---] / ------*; Brodersen 2003 (wie Anm. 4), 183; Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 7 f.; Hänger 2001 (wie Anm. 4), 99; Salway 2001 (wie Anm. 4), 55; Kolb 2007 (wie Anm. 4), 176 f.; Salway 2007 (wie Anm. 4), 190–193.

74 Zu diesem Typus einer Straßenbauinschrift könnte noch das Fragment einer Steintafel (27 × 36 cm, Bh 2,5 cm) zählen, die in Luxemburg zwischen den Orten Junglinster und Bourglinster gefunden wurde: CIL XVII 2, 676 = XIII 4085 (zwischen Junglinster und Bourglinster, Gallia Belgica): *[Mogontiac]i(?) / [Belgi]ni / [No]viom(a)gi / [---] // [---] / Mogontiac[i] / Buconice / Magione / vetere Mo/gontia/ci / [---] // [---] / [Mogontiaci?] / a[d Novam?] / V[osolviae] / C[onfluentibus] / A[ntunnaci?] / [---]*; Brodersen 2003 (wie Anm. 4), 174; Fugmann 1999 (wie Anm. 4), 8; Hänger 2001 (wie Anm. 4), 99; Salway 2001 (wie Anm. 4), 56; Kolb 2007 (wie Anm. 4), 177. Die Inschrift nennt die Stationen von drei jeweils von *Mogontiacum* (Mainz) ausgehenden Strecken: 1) nach Trier, 2) nach Straßburg und 3) nach Köln.

75 Siehe zuletzt mit der älteren Literatur Kennedy, David: The Roman army in Jordan. London 2004, 60 f. Nr. 2 (Qasr al Azraq, Arabia): *------ / per mil(ites) fortiss(imos) suos / legg(ionum) XI Kl(audiae!) et VII Kl(audiae!) / et I Ital(icae) et IIII Fl(aviae) et / I Ill(yricorum) praetensione / colicata mil(itibus) suis ex / leg(ione) III Kyr(enaicae) a Bostra / Dasianis m(ilia) XVI et / a Basienis Amat(a) XXXII / et ab Amata Dumata / m(ilia) p(assuum) CCVIII*; zuletzt zur Datierung Christol, Michel; Lenoir, Maurice: Qasr el-Azraq et la reconquête de l'Orient par Aurélien. In: Syria 78, 2001, 63–178.

den erwähnten Teilstücken Bauarbeiten durchgeführt. Über diese Dokumentation hinausgehend wird hiermit die Durchmessung des Raumes im Rahmen der militärischen Sicherung des Gebietes präsentiert.

FAZIT

Die antiken Straßenverzeichnisse – in literarischer oder epigraphischer Form – speicherten das bekannte Wissen über Verbindungen zwischen Orten unter Angabe der jeweiligen Distanzen innerhalb eines Raumes, der durch eine oder mehrere Straßen erschlossen wird. Obwohl die Quellenlage äußerst dürftig ist, muss von einer weit verbreiteten Existenz und Verwendung solcher Verzeichnisse sowohl im Privatleben wie in der Reichsverwaltung ausgegangen werden. Als Gebrauchsliteratur erweisen sich die literarisch tradierten Itinerare als benutzerorientierte Texte, woraus sich der unterschiedliche Charakter der heute noch erhaltenen Itinerare erklärt.

Ein Teil der epigraphischen Monumente, die Straßenverbindungen dokumentieren, verfolgten vergleichbare Ziele: Sie dienten entweder zur Erinnerung an individuelle Reisen – so in der Sepulchralepigraphik oder auf Reiseandenken – oder sie boten Orientierung im Raum entlang der *viae publicae*, wie insbesondere die Meilensteine zeigen. Eine dritte Gruppe jedoch weist eine aus den literarisch tradierten Strassenverzeichnissen unbekannte Funktion auf: bestimmte ausführliche Straßenbaudokumente. Diese feierten nicht nur den Bauherrn – seit der Kaiserzeit primär den Herrscher – und seine Leistungen, sondern lassen sich durch Nennung von Orten, Routen und Distanzen als Zeugnisse medialer Inszenierung der Raumerschließung deuten.

ABBILDUNGSNACHWEISE

1 Werner Heinz: Reisewege der Antike. Stuttgart 2003, 8 / Bearbeitung Monika Pfau.
2 http://www.jakobus-weg.de/aRoradw/roemstr/aviaeromanaeJSt.htm.
3 http://www.hs-augsburg.de/~harsch/Chronologia/Lspost03/Tabula/tab_pe00.html.
4, 5, 8 Foto A. Kolb.
6 http://gephyra.akdeniz.edu.tr/stadiasmus-patarensis.
7 Graßhoff/Mittenhuber 2009 (wie Anm. 37), S. 156.