Kolb, Anne, Zürich
Imperium sine fine – Vermessung und Erfassung des Raumes im Imperium Romanum
Vortrag am 7. Dezember 2012 in Verbindung mit dem Verein Kasseler Freunde der Antike, der Deutsch-Italienischen Gesellschaft Kassel, der Museumslandschaft Hessen Kassel und der Universität Kassel (Winckelmann-Feier)
Diese zweiteilige Publikation behandelt die Thematik des nicht schriftlich ausformulierten Vortrages.

FORSCHUNGSCLUSTER 3

Politische Räume

Politische Räume in vormodernen Gesellschaften

Gestaltung – Wahrnehmung – Funktion

Internationale Tagung des DAI und des DFG-Exzellenzclusters TOPOI
vom 18. – 22. November 2009 in Berlin

Herausgegeben von

Ortwin Dally, Friederike Fless, Rudolf Haensch,
Felix Pirson und **Susanne Sievers**

VML

VIII, 300 Seiten mit 119 Abbildungen

Titelvignette: Weiß zieht und gewinnt – Bondarenko & Gorgiev 1959 / Birgit Nennstiel (TOPOI), Berlin

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Dally, Ortwin / Fless, Friederike / Haensch, Rudolf / Pirson, Felix / Sievers, Susanne (Hrsg.):
Politische Räume in vormodernen Gesellschaften ; Gestaltung – Wahrnehmung – Funktion ; Internationale Tagung des DAI und des DFG-Exzellenzclusters TOPOI vom 18. – 22. November 2009 in Berlin / hrsg. von Ortwin Dally ... .
Rahden/Westf.: Leidorf 2012
(Menschen – Kulturen – Traditionen ; ForschungsCluster 3 ; Bd. 6)
ISBN 978-3-86757-386-3

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier

Alle Rechte vorbehalten
© 2012

Verlag Marie Leidorf GmbH
Geschäftsführer: Dr. Bert Wiegel
Stellerloh 65 · D-32369 Rahden/Westf.
Tel: +49/ (0) 57 71/95 10-74
Fax: +49/(0) 57 71/95 10-75
E-Mail: info@vml.de
Internet: http://www.vml.de

ISBN 978-3-86757-386-3
ISSN 2193-5300

Kein Teil des Buches darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, CD-ROM, DVD, BLUERAY, Internet oder einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages Marie Leidorf GmbH reproduziert werden oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Umschlagentwurf und Standard-Layout: Catrin Gerlach und Jörg Denkinger, Deutsches Archäologisches Institut, Zentrale Berlin
Redaktion: Sebastian Ristow, Köln

http://www.dainst.org

Satz, Layout und Bildnachbearbeitung: stm|media GmbH, Köthen/Anhalt

Druck und Produktion: IMPRESS Druckerei Halbritter KG, Halle/Saale

Herrschaft durch Raumerschließung – Rom und sein Imperium

Anne Kolb

Zusammenfassung: Die Verkehrsinfrastruktur der Römer bildete ein wesentliches Instrument zur Ausbildung, Konsolidierung und Stabilisierung der Macht des Römischen Reiches, da sie Kommunikation und Transport auf eine sichere Basis stellte. Exemplarisch lässt sich daran das pragmatisch und systematisch orientierte Handeln der Römer erkennen. So ermöglichte die Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur die Erfassung und Erschließung territorialer Räume, um sie nach der Befriedung zum Zweck der administrativen Durchdringung besser nutzbar zu machen. Ein bedeutendes Charakteristikum stellte dabei die konsequente Realisierung eines Konzepts der linearen Raumerfassung dar, d. h. der Ausbau einer im Verlauf direkten, möglichst geradlinigen Verbindung, die auch topografische Hindernisse durch zum Teil aufwändige Bauten zu überwinden vermochte. Die konkrete Ausführung im Gelände bildet zugleich eine monumentale Demonstration von höchster technischer Kompetenz, welche ebenso deutlichen Ausdruck in den epigrafischen Monumenten fanden. Als Instrument der Raumerschließung symbolisiert die Verkehrsinfrastruktur in besonderem Maße den umfassenden Herrschaftsanspruch sowie die Macht Roms.

Rule by Means of Accessing and Exploiting Space – Rome and its Empire

Abstract: The transport infrastructure of the Romans was a substantial instrument for the extension, consolidation and stabilization of the power of the Roman Empire, since it placed communication and transport on a secure footing. It exemplifies the pragmatic and systematic approach of the Romans. The expansion of the road network for instance allowed territorial spaces to be made accessible, so that after pacification they could be better exploited in the course of administrative penetration. A significant characteristic in this process was the rigorous application of a linear conception of space: that is, creating a direct, and as straight as possible a connection which is capable of surmounting topographical obstacles, if need be, by means of elaborate constructions. The concrete erection of these structures in the terrain is at the same time a monumental demonstration of supreme technological expertise, as was manifested equally clearly in the epigraphic monuments. As an instrument for rendering space accessible and open for exploration, the road infrastructure graphically symbolizes Rome's all-encompassing claim to rule and its power.

»Obwohl euer Reich so groß und umfassend ist, ist es noch weit größer durch seine vollendete Ordnung als die Ausdehnung seines Gebiets … (100) Jetzt ist es sowohl dem Griechen wie dem Barbaren möglich, mit oder ohne Habe ohne Schwierigkeit zu reisen, wohin er will, gerade als ob er von einer Heimatstadt in die andere zöge. Es schrecken ihn weder die Kilikischen Tore noch die schmale und sandige Durchgangsstraße durch das Land der Araber nach Ägypten, nicht unwegsame Gebirge, nicht unermesslich große Flüsse … (101) Ihr habt den gesamten Erdkreis vermessen, Flüsse überspannt mit Brücken verschiedener Art, Berge durchstochen, um Fahrwege anzulegen, in menschenleeren Gegenden Stationen installiert und überall eine kultivierte und geordnete Lebensweise eingeführt«[1].

Mit diesen Worten feiert der griechische Rhetor Aelius Aristides nach der Mitte des 2. Jahrhunderts in panegyrischer Weise die Errungenschaften der Römer in ihrem Reich. Als wesentliche Merkmale der römischen Herrschaft beurteilt er die vollendete Ordnung, die große Sicherheit sowie auch die hervorragende infrastrukturelle Erschließung des ausgedehnten Territoriums. Diese illustriert er durch den Hinweis auf Gebirge und Wüsten an Paradebeispielen, die eine Bezwingung der Natur symbolisieren. Der riesige und als umfassend wahrgenommene Raum des Reiches wird in seiner Erstreckung gar mit dem Erdkreis gleichgesetzt, der durch die Vermessung und den Bau von Straßen mit ihren zugehörigen Anlagen vollständig erschlossen erscheint. Natürliche Hindernisse werden zur Errichtung des Straßensystems konsequent beseitigt, wodurch im Ergebnis eine komplette Öffnung des Territoriums einschließlich abgelegener, menschenfeindlicher Regionen erzielt worden ist. Deutlich führt Aristides vor Augen, dass die Römer den Raum der gesamten Mittelmeerwelt auf Basis ihres Verkehrssystems erfasst, erschlossen und durchdrungen haben, wodurch sie innerhalb des Reichsgebietes eine kultivierte und geordnete Lebensweise etablierten.

Der vorliegende Beitrag beleuchtet die Ausübung von Herrschaft durch Raumerschließung am Beispiel der Verkehrsinfrastruktur in drei Teilen[2]: Zunächst werden Beschaffenheit und Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur betrachtet. Im Anschluss wird untersucht, auf welche Weise die Raumerschließung mittels Verkehrsinfrastruktur durchgeführt wurde. Schließlich wird danach gefragt, welche Prinzipien römischer Herrschaftspraxis sich an der Realisierung der Verkehrsinfrastruktur erkennen lassen.

1 Aristeid. 26,29: τοσαύτη δὲ οὖσα καὶ τηλικαύτη τὸ μέγεθος ἡ ἀρχὴ πολὺ μείζων ἐστὶ τῇ ἀκριβείᾳ ἢ τῷ κύκλῳ τῆς χώρας. … [100] … νῦν γοῦν ἔξεστι καὶ Ἕλληνι καὶ βαρβάρῳ καὶ τὰ αὑτοῦ κομίζοντι καὶ χωρὶς τῶν αὑτοῦ βαδίζειν ὅποι βούλεται ῥᾳδίως, ἀτεχνῶς ὡς ἐκ πατρίδος εἰς πατρίδα ἰόντι · καὶ οὔτε Πύλαι Κιλίκιοι φόβον παρέχουσιν οὔτε στεναὶ καὶ ψαμμώδεις δι' ἀράβων ἐπ' Αἴγυπτον πάροδοι, οὐκ ὄρη δύσβατα, οὐ ποταμῶν ἄπειρα μεγέθη, … [101] … ὑμεῖς ἔργῳ ἐποιήσατε, καταμετρήσαντες μὲν πᾶσαν τὴν οἰκουμένην, ζεύξαντες δὲ παντοδαπαῖς γεφύραις ποταμοὺς, καὶ ὄρη κόψαντες ἱππήλατον γῆν εἶναι, σταθμοῖς τε τὰ ἔρημα ἀναπλήσαντες, καὶ διαίτῃ καὶ τάξει πάντα ἡμερώσαντες.

2 Daher bleiben andere Vorgehensweisen wie die Urbanisierung hier unberücksichtigt; dazu schon Vogt 1942; Kirsten 1958.

Charakteristika der römischen Verkehrsinfrastruktur

Verkehrsverbindungen – zu Lande und zu Wasser – hatten für das *Imperium Romanum* aufgrund seiner enormen Ausdehnung eine besondere Bedeutung. Denn diese ermöglichten nicht allein den Aufbau des riesigen Reiches rund um das Mittelmeer, sondern vielmehr noch dessen Konsolidierung und politisch-administrative Durchdringung. Dabei war die Herrschaft Roms auf effiziente Kommunikation wie leistungsfähigen Transport angewiesen, weshalb die Verkehrsverbindungen zugleich Basis und Medium der römischen Macht bildeten, mit deren Hilfe der Bestand des Reiches über viele Jahrhunderte hinweg gesichert werden konnte.

Die Fortbewegung bzw. Beförderung von Personen und Gütern spielte nicht nur für den Staat eine wichtige Rolle, der primär im Rahmen von Nachrichtenwesen, Nachschub- und Versorgungstransporten sowie den Reisen staatlich Beauftragter zuverlässige Transportmöglichkeiten benötigte, sondern der Transport besaß ebenso für Teile der Bevölkerung, die besonders als Händler und Transportunternehmer, aber auch zu sonstigen Geschäfts-, Studien- oder Privatreisen unterwegs waren, einen hohen Stellenwert. Vor allem seit Augustus etablierten die Römer unter den zentral gelenkten Herrschaftsstrukturen der Monarchie sowie den günstigen sozialen und ökonomischen Bedingungen der *pax Romana* ein weitläufiges Verkehrsnetz, das aus einem gut ausgebauten Straßensystem in Verbindung mit der natürlichen Infrastruktur aus schiffbaren Fluss- und Seewegen sowie dessen gezielter Ergänzung durch zahlreiche Kanalbauten bestand. Aufgrund dieser Faktoren dürfte die Mobilität im Römischen Reich besonders während der Kaiserzeit ein wesentlich höheres Maß als in anderen antiken Gesellschaften erreicht haben.

Den größten und wichtigsten Teil dieses Verkehrssystems bildete ein Straßennetz, welches das gesamte Imperium mit Verbindungslinien aus Reichsstraßen (*viae publicae*) und lokalen wie regionalen Wegen auf ca. 300 000 km durchzog und so die Provinzen mit der Zentrale in Rom bzw. dem jeweiligen Aufenthaltsort des Kaisers verband. Das römische Straßensystem repräsentiert daher in besonderem Maße die römische Herrschaft und stellt ein Symbol der Macht des Kaiserreiches dar[3].

Prinzipiell bestanden Verbindungswege zwischen Siedlungen bereits in vorgeschichtlicher Zeit, wobei prähistorische Handelsrouten wie Bernstein- und Salzstraßen offenbar schon überregionale Bedeutung hatten. Diese frühen Wege folgten weitgehend den natürlichen Bedingungen des Geländes, doch sind auch planmäßige Anlagen besonders aus den Kulturen des Alten Ägypten und des Alten Orients bekannt. Die berühmte persische »Königsstraße« von Susa nach Sardes in Lydien war

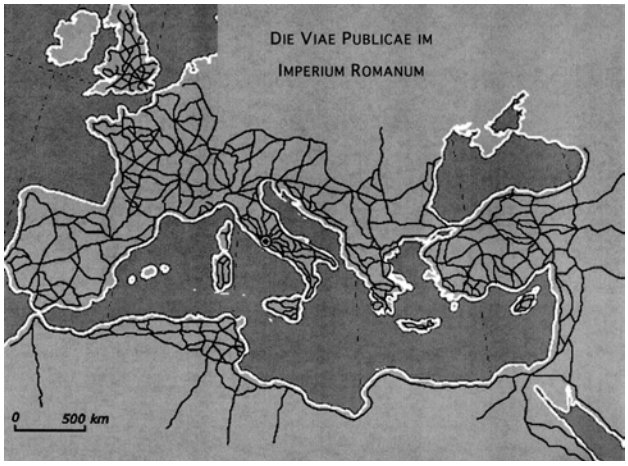


Abb. 1 Straßennetz des kaiserzeitlichen *Imperium Romanum*.

2300 km lang, aber wohl kaum gepflastert[4]. In Griechenland hatte aufgrund der geografischen Lage die Schifffahrt herausragende Bedeutung, sodass sich ein Großteil des Verkehrs darauf stützen konnte. Dennoch besaß auch eine Region wie Attika in klassischer Zeit ein dichtes Netz von Fahrstraßen und Saumpfaden, das der Verbindung von Polis und Umland auf möglichst einfachen, natürlichen Streckenführungen diente[5] (Abb. 1).

Erst im *Imperium Romanum* aber wurde im Auftrag des Staates konsequent ein öffentliches Straßennetz von reichsumspannender Ausdehnung – vom Hadrianswall in England bis zur Sahara und vom Atlantik bis zum Irak – realisiert, welches hinsichtlich seiner Organisation und Technik ein Novum in der Geschichte bildete. Bei diesen Hauptverbindungswegen des Reiches handelt es sich in rechtlich-administrativer Perspektive um *viae publicae*, da sie durch die römischen Magistrate bzw. den Kaiser oder in dessen Auftrag zum öffentlichen Nutzen errichtet und unterhalten wurden[6]. Zahlreiche Überreste der in hohem Maße durchdachten römischen Bautechnik haben sich bis heute erhalten. Diese zeichnet sich durch eine möglichst kurze und geradlinige Streckenführung – auch in unwegsamem Gelände – aus, wobei Hindernisse oft mittels baulicher Maßnahmen überwunden wurden[7]. Davon zeugen die noch heute erhaltenen archäologischen Reste, aber ebenso Inschriften, die beim Bau von Brücken, Viadukten und Tunneln immer wieder auf besonders schwierige Arbeiten wie das Durchschneiden von Bergen und Felsen hinweisen. Exemplarisch zeigt eine Inschrift des Jahres 217 aus der Provinz *Cappadocia* notwendige Arbeitsschritte bei Restaurierungsarbeiten

3 Zu den römischen Straßen grundlegend Pekáry 1968; Rathmann 2003; zusammenfassend Kolb 2005; Quilici 2008; zur Größe des Straßennetzes Forbes 1965, 151, der mit 90 000 km Hauptstraßen, davon 14 000 allein in Italien, und zusammen mit weiteren Straßentypen insgesamt 300 000 km rechnet. Vgl. die geringeren Schätzungen der älteren Forschung bei Bergier 1736, preface u. 345 mit Angaben zwischen 90–15 000 km, ferner von Stephan 1868/1966, 70 mit 76 000–100 000 km für die Haupt- bzw. Reichsstraßen, ähnlich Neuburger 1919, 460; Schneider 1982, 1; vgl. neuerdings Rogge 2001, 102, der für die Zeit des Diocletian 372 Hauptstraßen mit 85 000 km Länge annimmt; zuletzt Quilici 2008, 551, der 120 000 km nennt.

4 Zu den persischen Straßen Lendle 1987; Kessel 1997; Wiesehöfer 2002. – Zu Straßen in Ägypten Graeff 2004. – Zu Vorläufern der römischer Straßen in den hellenistischen und anderen Reichen Forbes 1965, 131–145; Pekáry 1968, 56–63; Schneider 1982, 2–11; Rathmann 2003, 44 f.; van Tilburg 2007, 2–4; Quilici 2008, 552 f.

5 Vgl. Lohmann 2002.

6 Zuletzt ausführlich zur Definition der *viae publicae* Rathmann 2003, 3–41.

7 Das Konzept der geradlinigen Streckenführung wird bereits in der Antike als Charakteristikum des römischen Straßenbaus gewertet (zu Plut. C. Gracch. 7 s. u.). Die archäologische Forschung stellt die Aneinanderkettung gerader Segmente und deren Führung in Winkeln (statt Kurven) heraus, so schon Hertlein 1924; Margary 1973, 18 f.; Ehrensberger 1989; Quilici 1990 am Beispiel der *via Appia*; Davies 2002, 39–52; Quilici 2008, 560 f.; zur Vermessungstechnik bes. Lewis 2001, 217–245.

Abb. 2 Meilensteine am Julierpass.

an der bedeutenden Straße von *Tyana (Cappadocia)* nach *Tarsos (Cilicia)*, die beim Passübergang der »Kilikischen Pforte« im Tauros-Gebirge in einer Höhe von 1050 m durchgeführt worden waren[8]. Demnach hatte Kaiser Caracalla die Straße durch den Taurus, die aufgrund ihres Alters eingestürzt war, nicht nur durch Baumaßnahmen wie neu errichtete Brücken wiederhergestellt, sondern das bergige Gelände einebnen, Felsen durchschneiden und die vorhandenen Wege erweitern lassen[9]. Vergleichbare Arbeiten erforderte bereits der neue sichere Verlauf der *via Appia* südlich von Terracina entlang der Küstenlinie, den Traian durch Beseitigung eines Felsvorsprungs schuf[10].

Unter normalen Geländebedingungen bestand der Körper einer römischen Straße oft aus einer mehrschichtigen Fundamentlage aus gestampften Bruchsteinen mit einer Decke aus Steinplatten oder Kies als Fahrbahn. Eine Pflasterung erfolgte nur partiell, besonders in der Umgebung von Städten[11]. Selbst die *via Appia* war zwischen Rom und Capua lediglich auf der ersten Teilstrecke ihrer Gesamtlänge von 196 km an diversen Stellen gepflastert[12]. In feuchtem bzw. überschwemmungsanfälligem Gelände wurde eine Straße über dem umliegenden Bodenniveau errichtet: Zur Stabilisierung im weichen Terrain diente ein hölzerner Unterbau aus Balken oder Bohlen, der den Straßenkörper trug[13]. Um starke Steigungen im Gelände zu überwinden, wurden auf derartigen Streckenabschnitten Fahrspuren, aber auch Stufen in den Fels gehauen, welche heute als Geleisestraßen und Treppenwege angesprochen werden[14] (Abb. 2).

8 Aelius Aristides erwähnt diesen Passübergang in der eingangs zitierten Passage; diverse Quellen zeigen seine Bedeutung in der antiken Geschichte: Xen. an. 1,4,4; Arr. an. 2,4,3; Cass. Dio 74,7,1.

9 IK 55 Nr. 132 (Tyana, Cappadocia): *[Imp(erator) Caes(ar)] / [M(arcus) Aurelius Severus Antoninus] / [Pius Feli]x {C} A[ugustus Parth(icus) max(imus)] / [Brit(annicus) m]ax(imus) Ger[m(anicus) max(imus)] pontif(ex) /⁵ [max(imus) tr]ib(unicia) potest(ate) XX imp(erator) III co(n) s(ul) IIII / [proco(n)]s(ul) p(ater) p(atriae) viam Tauri vetustate / [conl]apsam conplanatis monti/[bus e]t c[a]esis rupibus ac dilata/[tis i]tineribus cum pontibus / institutis restituit / a Pylas(!) m(ilia) p(assuum) XV.*

10 In den Fels gemeißelte Zahlenangaben zeigen, bis zu welcher Höhe der Stein des Pisco Montano abgetragen werden musste: CIL X 6849, dazu Radke 1973, 1521; Eck 2004, 19 f.; Quilici 2008, 557 f.

11 Zur Straßenbautechnik siehe zusammenfassend Forbes 1965, 151–155; Grewe 2008, 319–323; Quilici 2008, 560–568.

12 Die Pflasterung durch Nerva bezeugt CIL X 6824 = ILS 280; vgl. z. B. in Nordafrika die Verbesserung der Straße von Karthago nach Theveste im Jahr 123 (CIL VIII 22173). – Zur Baugeschichte und Anlage der *via Appia* bes. Radke 1973, 1439–1539; della Portella 2003; zusammenfassend Quilici 2008, 553–558.

13 Gut erforscht ist dies z. B. für die *via Claudia Augusta* am so genannten Prügelweg zwischen Biberwier und Leermoos, zuletzt Grabherr 2006, 131 (mit Lit.).

14 Zu den so genannten Geleisestraßen ausführlich Bulle 1948; zuletzt kritisch Schneider 2007. Römische Gleisrillen der *via Claudia Augusta* zeigt Grabherr 2006, 109. 124. Aus dem Fels gehauene Stufen wurden bereits in der Antike als »Treppe« bezeichnet; dazu Schuler 1998, 135 f.; zum Befund in Lykien Kolb 2008, 360.

Zusammenfassend führt Plutarch in seiner Vita des republikanischen Politikers Gaius Gracchus die wesentlichen Merkmale des römischen Straßensystems vor. Dabei hatte er wohl – dem von ihm geschilderten gehobenen Ausbaustandard entsprechend – die Situation seines eigenen Zeithorizonts zu Beginn des 2. Jahrhunderts vor Augen[15]:

»Die eifrigste Tätigkeit entfaltete Gaius Gracchus im Straßenbau, wobei er neben praktischen Erfordernissen auch auf gefällige Formen bedacht war. Schnurgerade zogen die Straßen durch das Land, teils mit behauenen Steinen gepflastert, teils mit aufgeschüttetem und festgestampftem Sand bedeckt. Vertiefungen füllte man aus und baute Brücken, wo Bäche oder Schluchten das Gelände durchschnitten, und da die Ufer auf beiden Seiten gleichmäßig erhöht wurden, gewann das ganze Werk ein ebenmäßiges und schönes Aussehen. Jede Wegstrecke war nach Meilen unterteilt – eine Meile entspricht nicht ganz acht Stadien –, und zur Angabe der Distanzen waren von Meile zu Meile steinerne Säulen aufgestellt«.

Deutlich lässt sich dem Text entnehmen, dass im Straßenbau eine strenge lineare Konzeption verfolgt wurde. Sie gelangte durch die zielgerichtete Beseitigung oder Durchschneidung natürlicher Hindernisse zur vollen Entfaltung. Eine genaue Vermessung und Einteilung in Meilen sowie die Markierung durch dauerhafte Steinmonumente entlang der Straßen trugen zur sichtbaren Perfektionierung der Verkehrsinfrastruktur bei.

In Gebieten mit gut schiffbaren und günstig verlaufenden Flüssen oder dort, wo die Möglichkeit zum Seetransport bestand, stellte die Beförderung zu Wasser in der Regel eine vorteilhaftere und kostengünstigere Transportmethode dar[16]. Denn diese natürliche Infrastruktur war zunächst einmal ohne intensiven und kostenträchtigen Ausbau zugänglich und musste nicht kontinuierlich instand gehalten werden, sieht man von größeren Hafenbauten ab, die primär der Lebensmittelversorgung und dem Handel dienten. Seeverbindungen unterhielten die Römer im gesamten Mittelmeer, wo neben der Küstenschifffahrt wohl fast ebenso häufig direkte Verbindungen über das offene Meer genutzt wurden, besonders zwischen Rom und Ägypten oder Nordafrika, den Hauptregionen für die Lebensmittelversorgung[17]. Deutlich geht die Relevanz von Seeverbindungen neben dem Landweg auch aus diversen Reisebeschreibungen hervor, in denen sich längere Strecken entsprechend den örtlichen Gegebenheiten aus Verbindungen zu Land und zu Wasser zusammensetzten[18]. Exemplarisch zeigt dies Plinius d. J., der Traian brieflich berichtet, auf welche Art und Weise er die Anreise in seine Provinz durchführte[19]:

»In der Überzeugung, dass es Dir wichtig ist, o Herr, melde ich Dir folgendes: Ich bin mit meiner Begleitung in Ephesus gelandet – am Kap Mela vorbei, obgleich durch widrige Winde aufgehalten. Nun will ich teils mit Küstenschiffen, teils mit Wagen die Provinz erreichen. Denn wie die drückende Hitze den Landweg beschwerlich macht, so erschweren auch die Passatwinde eine gleichmäßige Seefahrt«.

Die Binnenschifffahrt auf Flüssen, Seen oder dem Schwarzen Meer war ebenfalls hoch entwickelt und hatte in zahlreichen Regionen einen gleichwertigen oder teilweise sogar höheren Stellenwert als die jeweiligen Landverbindungen. Dies gilt besonders in Ägypten für die Nutzung des Nils oder in Nordeuropa für Donau, Rhein und Mosel. Manche Regionen verfügten außerdem über ein weit verzweigtes Netz an schiffbaren Verkehrsadern. Das Paradebeispiel bilden in Gallien die Flüsse Rhône, Saône, Loire und Maas[20]. Diese natürliche Infrastruktur wurde einerseits durch den Einsatz unterschiedlicher Schiffstypen und Fortbewegungstechniken genutzt, d. h. neben dem Segeln das Rudern und Treideln. Andererseits erfuhr sie durch Kanalbauten eine gezielte Ergänzung und Erweiterung[21]. Gerade in diesem Bereich kamen – wie im Straßenbau – wieder die pragmatischen, innovativen und technisch überragenden Fähigkeiten der Römer in Planung und Bauausführung in vollem Umfang zur Anwendung. So soll im 2. Jahrhundert v. Chr. M. Aemilius Scaurus, der Erbauer der *via Aemilia*, zwischen Modena und Parma zum Zweck der Entwässerung bereits schiffbare Kanäle angelegt haben[22]. Ebenfalls noch in dieser Epoche ließ der Konsul Marius 104/3 v. Chr. im Rhonedelta von Arles aus einen Kanal zum Mittelmeer anlegen, um der Störung der Schifffahrt durch Verlandung entgegen zu wirken[23]. Gut bekannt ist seit dem 1. Jahrhundert v. Chr. der Kanal entlang der *via Appia* im Gebiet der Pontinischen Sümpfe. Horaz hat diesen 19 Meilen langen Kanal, der neben oder an Stelle

15 Plut. C. Gracch. 7: Ἐσπούδασε δὲ μάλιστα περὶ τὴν ὁδοποιίαν, τῆς τε χρείας ἅμα καὶ τοῦ πρὸς χάριν καὶ κάλλος ἐπιμεληθείς. εὐθεῖαι γὰρ ἦγοντο διὰ τῶν χωρίων ἀτρεμεῖς. καὶ τὸ μὲν ἐστόρνυτο πέτρᾳ ξεστῇ, τὸ δ' ἄμμου χώμασι νακτῆς ἐπυκνοῦτο. πιμπλαμένων δὲ τῶν κοίλων, καὶ ζευγνυμένων γεφύραις ὅσα χείμαρροι διέκοπτον ἢ φάραγγες, ὕψος τε τῶν ἑκατέρωθεν ἴσον καὶ παράλληλον λαμβανόντων, ὁμαλὴν καὶ καλὴν ὄψιν εἶχε δι' ὅλου τὸ ἔργον. πρὸς δὲ τούτοις διαμετρήσας κατὰ μίλιον ὁδὸν πᾶσαν (τὸ δὲ μίλιον ὀκτὼ σταδίων ὀλίγον ἀποδεῖ), κίονας λιθίους σημεῖα τοῦ μέτρου κατέστησεν.

16 Vgl. Tac. ann. 13,53; Plin. ep. 10,41; Ed. Diocl. 17,5. – Jones 1964, 841–842; Hopkins 1983; Laurence 1999, 95–100. – Allgemein zur antiken und römischen Schifffahrt Casson 1995; MacGrail 2008; zu Hafenanlagen Blackman 2008.

17 Solche wichtigen und häufig genutzten Routen stellt Plinius d. Ä. in einer Auflistung besonders rascher Überfahrten vor: Plin. nat. 19,1,3–4; dazu auch Kolb 2000, 318.

18 Ov. trist. 1,10; Stat. silv. 3,2; Auson. Mos.; Rut. Nam. – Zur Bedeutung von See- und Flussschifffahrt in der Itinerarliteratur Salway 2004.

19 Plin. ep. 10,15: *Quia confido, domine, ad curam tuam pertinere, nuntio tibi me Ephesum cum omnibus meis ὑπὲρ Μαλέαν navigasse quamvis contrariis ventis retentum. Nunc destino partim orariis navibus, partim vehiculis provinciam petere. Nam sicut itineri graves aestus, ita continuae navigationi etesiae reluctantur*; vgl. Traian ep. 10,16, der ebenso den notwendigen Wechsel der Transportmethode betont: *Recte renuntiasti, mi Secunde carissime. Pertinet enim ad animum meum, quali itinere provinciam pervenias. Prudenter autem constituis interim navibus, interim vehiculis uti, prout loca suaserint.* Zu Recht, liebster Secundus, hast Du mir Meldung gemacht. Denn es interessiert mich, auf welchem Weg Du in die Provinz gelangt bist. In kluger Weise hast Du entschieden zeitweise Schiffe, zeitweise Wagen zu nutzen, so wie es die Orte empfehlen.

20 Strab. 4,6,14; Tac. ann. 13,53. – Zur Nutzung der Rhône auch in Verbindung mit den Straßen Christol – Fiches 1999.

21 Zum Kanalbau der Römer zusammenfassend White 1984, 110–112; zuletzt Grewe 2008, 333–336.

22 Strab. 5,1,11. Kaiserzeitliche Kanalbauten im Po-Gebiet erwähnt Plin nat. 3, 119–122 wie bes. eine *fossa Augusta* oder eine *fossa Flavia*; vgl. Smith 1977, 77; Uggeri 1998, 195 f.

23 Strab. 4,1,8; Plin. nat. 3,34; Plut. Marius 15; Vella u. a. 1999; Grewe 2008, 335.

der Straße zwischen *Forum Appii* und Terracina auf Treidelkähnen genutzt wurde, in einer seiner Satiren verewigt[24]. Als Feldherr sorgte Drusus 12 v. Chr. im Rahmen der augusteischen Expansion in Germanien vermutlich für die Anlage von einem oder mehreren Kanälen zwischen Niederrhein und Nordsee, von denen allerdings keine klar zuweisbaren Überreste bekannt sind[25]. Im Jahr 47 entstand zwischen Maas und Rhein auf Initiative des Heerführers Cn. Domitius Corbulo die 23 Meilen lange *fossa Corbulonis*, mit der er eine direkte schiffbare Verbindung der beiden Flüsse herstellte[26]. Während der Dakerkriege wurde unter Traian entlang der obermoesischen Donau, um deren Stromschnellen am Eisernen Tor (bei Djerdap) zu umgehen, ein Kanal von 3 km Länge und 14 m Breite geschaffen[27]. Derselbe Herrscher ließ in Ägypten im Jahr 112 – vielleicht als Nachschubweg für die Auseinandersetzung mit den Parthern – den Kanal zwischen dem Nil und dem Roten Meer (ποταμὸς Τραιανὸς), einen Vorläufer des heutigen Suezkanals, nicht nur restaurieren, sondern auch seinen Verlauf auf dem ersten Teilstück neu anlegen[28]. Genutzt wurde der Kanal wohl nur saisonal, jedoch mindestens bis in das 5. Jahrhundert hinein, wovon Papyri zeugen, die eine regelmäßige Wartung und Instandhaltung dokumentieren[29]. Zwei weitere römische Projekte werden zwar von Tacitus und Plinius d. J. ausführlich beschrieben, sind jedoch aus politischen Gründen nicht realisiert worden. So plante der obergermanische Heereskommandeur L. Antistius Vetus im Jahr 59 eine Schiffsverbindung zwischen Mosel und Saône[30]. Später schlug Plinius während seiner Statthalterschaft in Pontus-Bithynia dem Kaiser einen Kanalbau zur Umleitung der Flüsse Sangarios und Melas zum Sapanka-See vor[31]. Dadurch wäre eine schiffbare Verbindung zwischen Schwarzem und Marmara-Meer erzielt worden. Obwohl Traian dem Vorhaben zustimmte, konnte es wohl wegen dem Tod des Plinius, vermutlich im Jahr 113, und dem beginnenden Partherkrieg nicht durchgeführt werden.

Die Verfahrensweisen der Raumerschließung durch die Verkehrsinfrastruktur in diachroner Perspektive

Der Bau der römischen Reichsstraßen erfolgte maßgeblich seit dem 4. Jahrhundert v. Chr., um die neu erworbenen Gebiete mit dem Zentrum des Reiches zu verbinden und militärisch zu sichern. Daher wird in der Entstehung der großen Staatsstraßen weitgehend die Abfolge der römischen Expansion reflektiert, die auf dem Boden Italiens begann und dann nach Westen und Osten fortschritt. So manifestiert sich das Ausgreifen Roms auf der italischen Halbinsel nach Süden im Bau der *via Appia*, die laut Frontin 30 Jahre nach dem Beginn des Samnitenkrieges von dem Zensor Appius Claudius Caecus im Jahr 312 v. Chr. in Auftrag gegeben worden war[32]. Diese erste systematisch angelegte Staatsstraße bot durch ihren geraden Verlauf in Richtung Süden eine kürzere und schnellere Verbindung als die durch Gebirge führende *via Latina* oder die Küstenstraße. Zwischen *Forum Appii* und *Feronia* wurde zur Durchquerung der Pontinischen Sümpfe der von Horaz beschriebene Treidel- bzw. Entwässerungskanal neben der Straße angelegt, wodurch auch das ungünstige Gelände zu allen Jahreszeiten leicht zu meistern war.

Die Anlage weiterer italischer Straßen folgte, bevor erstmals eindeutig mit der *via Egnatia* in Makedonien nach der Mitte des 2. Jahrhunderts v. Chr. das römische Engagement im Straßenwesen der Provinzen dokumentiert ist.[33] Das bedeutet, dass möglicherweise in den damals schon bestehenden Provinzen – wie z. B. *Hispania citerior* seit 197 v. Chr. – so lange auf ein Eingreifen in das lokale Wegenetz verzichtet wurde, wie es für die überwiegend militärischen Bedürfnisse der Römer ausreichte. Auch wenn Nachrichten dazu fehlen, könnten jedoch schon früher besonders wichtige Routen zumindest ausgebessert worden sein.

Die bedeutende Route von Apollonia bzw. *Dyrrhachium/Epidamnos* nach Thrakien, die Polybios beschrieb, verdeutlicht exemplarisch das Vorgehen der Römer zur Sicherung von neu gewonnenem Territorium[34]. So markierten zunächst im 4. oder spätestens im 3. Jahrhunderts v. Chr. Grenzsteine den Verlauf einer bereits bestehenden makedonischen Ost-West-Verbindung[35], deren Ursprünge auf frühere griechische und evtl. noch ältere Handelswege zurückreichen dürften[36]. Aus dem 3. und 2. Jahrhundert v. Chr. stammen dann mehre-

24 Hor. sat. 1,5; vgl. zur Reisebeschreibung Stepper 2002; Strab. 5,3,6; zum Kanal Grewe 2008, 335.
25 Tac. ann. 2,8; Suet. Claudius 2; Grewe 2008, 335. – Zur Identifizierung Huisman 1995; Makaske u. a. 2008 bes. 327 f., 335.
26 Tac. ann. 11,20; Grewe 2008, 335.
27 Siehe die Bauinschrift AE 1973, 475 = ILJug 2, 468 mit den Ausführungen von Šašel 1973.
28 Der Kanal wurde wohl neu bei Babylon, wo sich ein römisches Militärlager befand, direkt vom Nil abgeleitet, anstelle des Pelusinischen Nilarms (in der Nähe des 60 km nördlicher gelegenen Bubastis), wo offenbar der Vorgängerkanal des Pharao Necho II. (610–595 v. Chr.) seinen Ausgang genommen hatte. Dazu Sijpesteijn 1963, 71 f.; zusammenfassend Jördens 2009, 417–423 (mit Lit.).
29 Sijpesteijn 1963, 72–77; neuerdings edierte Zeugnisse bei Jördens 2009, 420, 422.
30 Tac. ann. 13,53; Grewe 2008, 334 f.
31 Plin. ep. 10,41 f.; Grewe 2008, 335.
32 Frontin. aq. 5. Zur Entstehung der *via Appia* siehe die Lit. Anm. 12.
33 Zur umstrittenen Datierung und Deutung des bisher einzigen aus Sizilien bekannten Meilensteins (252 oder 248 v. Chr.?) siehe zuletzt Prag 2006.
34 Pol. 34,12,2a–8 (nach Strab. 7,7,3–4). - Zur *via Egnatia* siehe jetzt zusammenfassend mit der wichtigsten älteren Lit. Lolos 2007; vgl. die stärker archäologisch ausgerichtete Studie von Fasolo 2003; zurecht kritisch dazu Höcker 2007, 369–371; neueste Beiträge zur *via Egnatia* finden sich im Tagungsband Via Egnatia Foundation 2009.
35 Gefunden wurden zuerst zwei Steine in Drama (Heuzey – Daumet 1876, 143 Nr. 73) und einer in Philippi (Collart 1933, 313–379, 363) – jeweils mit dem Text ὅρος τῆς ὁδοῦ; nach den Erstpublikationen erneut von Edson 1951, 11–12 Nr. 1–3 vorgelegt; s. auch Adams 1982, 272–273; vgl. Koukouli-Chrysanthaki 1992, 73; Koukouli-Chrysanthaki 2001, 53–64.
36 Fasolo 2003, 119–123.

Abb. 3 Meilenstein des Aquilius IK 17,2, 3602.

re makedonische Distanzanzeiger, die zum Teil *in situ* an der Trasse der späteren *via Egnatia*, gefunden wurden[37]. Sie dokumentieren den weiteren Ausbau der wichtigen Ost-West-Route durch die Herrscher Makedoniens. Deren Maßnahmen bezeugt dann auch Livius, wenn er berichtet, dass Philipp V. (222–179 v.Chr.) Brücken und Streckenstücke befestigt habe, wovon Tiberius Sempronius Gracchus bei seinem Besuch in *Pella* im Jahr 190 v.Chr. erfahren habe[38]. Die Einbindung der bestehenden Trasse in das Straßensystem der Römer bezeugt erstmals der Meilenstein des Proconsuls Gnaeus Egnatius (143 v.Chr.?), der in Übereinstimmung mit seinem Fundort (westlich von Thessaloniki) und den Angaben der literarischen Tradition 260 Meilen benennt[39]. Ob die Römer damals neben der Aufstellung von Meilensteinen weitere Baumaßnahmen durchführten, muss jedoch unsicher bleiben, obwohl von archäologischer Seite die Begradigung von kurvenreichen Teilstücken durch die Römer konstatiert wird[40] (Abb. 3).

Das Vorgehen der Römer, die in einer Provinz vorhandene Wegestruktur zu übernehmen und zu verbessern – wie durch Meilensteinmarkierung oder Begradigungen in der Streckenführung – lassen Zeugnisse auch aus anderen Reichsteilen erkennen. So verbesserte der Konsul Manlius Aquilius im Jahr 129 v.Chr. in der neu eingerichteten Provinz *Asia* augenscheinlich die bestehenden Routen, indem er Meilensteine errichten ließ[41]. Gleichwohl bestätigt der Fund einer Straßenmarkierung aus hellenistischer Zeit nun auch durch eine Inschrift die Existenz vorrömischer Straßen in Kleinasien, insbesondere in der Umgebung, aus der die Miliarien des Aquilius stammen. So konnte David French einen rechteckigen Stein, der als »Meilenstein am Weg von Ephesos nach Sardis« publiziert worden war, als hellenistischen Distanzanzeiger identifizieren. Ausschlaggebend war neben der paläografischen Einordnung vor allem die Entfernungsangabe auf dem Stein, der den Standort mit 90 Stadien von Ephesos und 40 Stadien von Sardis aus vermerkt[42]. Solche vorrömischen Markierungssteine sind demnach unter Aquilius durch solche ergänzt oder ersetzt worden, welche die Distanz in Meilen zählen.

Dass die Römer bei ihren Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sukzessive vorgingen, beleuchtet auch Polybios, der die Verbindung zwischen Südspanien (*Carthago Nova*) und Italien beschreibt und die Längenangaben der einzelnen Teilstücke in dem ihm vertrauten griechischen Stadienmaß referiert[43]. Explizit weist er darauf hin, dass durch römische Initiative allein das Teilstück zwischen *Narbo* (Narbonne) und der Rhonemündung genau vermessen und die Straße im Abstand von jeweils acht Stadien, welche ungefähr einer römischen Meile entsprechen, gekennzeichnet worden sei.

Während der Kaiserzeit wurde die Methode beibehalten, dort, wo es möglich war, auf Vorhandenes zurückzugreifen und darauf aufzubauen. Eindrucksvoll führt dies das große Ehrendenkmal für Kaiser Claudius aus dem lykischen *Patara*, der so genannte *Stadiasmus provinciae Lyciae* aus dem Jahr 45, vor Augen, das 65 Strecken des provinzialen Straßennetzes epigrafisch dokumentiert[44]. Die beschriebenen

37 Dies gilt für den Stein aus Tserovo (östlich von Edessa) aus der Mitte des 3. Jhs. v.Chr. oder früher: Mordtmann 1893, 419 = Dimitsas 1896, 393 Nr. 4 = EAM 105 Nr. 109: ἐγ Βοκερίας/ στάδιοι ἑ/κατόν; vgl. dazu Edson 1951, 4 Nr. 1; Adams 1982, 276; Koukouli-Chrysanthaki 2001, 54. Der Stein gibt eine Entfernung von 100 Stadien vom Ort Bokeria an, was 12 römischen Meilen entspricht. Gemäß den römischen Itineraren befand sich in dieser Entfernung von Edessa aus nach Westen eine römische *mutatio (Ad duodecimum*); folglich könnte der Ort eine lange Tradition gehabt haben. Die anderen beiden Distanzanzeiger stammen aus 1.) Kalambaki (nahe Philippi, im Nordwesten gelegen, aus dem späten 3. oder frühen 2. Jh. v.Chr.), siehe Koukouli-Chrysanthaki 2001, 53 (SEG 51, 823): ἐκ Φιλίππων στάδιοι τριάκοντα. // ἐξ Ἀμφιπόλ[ε]ως στάδιοι δ̣ιακ̣ό̣σ̣[ιοι …]/[– – – – –] vacat Δ̣[.], sowie 2.) Vryssakia bei Pella (2. Jh. v.Chr.), s. Panayotou – Chrysostomou 1993, 393–394 Nr. 21 (SEG 43, 442): ἐκ̣ Π̣έλλ̣η̣ς̣ σ̣τ̣ά̣δι̣ο̣ι̣ εἴκοσι̣; vgl. Koukouli-Chrysanthaki 2001, 54.

38 Liv. 37,7,8–15, vgl. auch zur Straßenbautätigkeit der Makedonenkönige schon Thuc. 2,100,2 (über Archelaos), ferner Koukouli-Chrysanthaki 2001, 54–64.

39 CIL I 2977 = ILGR 246 = AE 1973, 492 = AE 1976, 643 (Thessalonica, Macedonia): *CCLX / Cn(aeus) Egnati(us) C(ai) f(ilius) / proco(n)s(ul)* // Γναῖος ἐγνάτιος Γαίου / ἀνθύπατος Ῥωμαίων / σξ´; Walbank 1985, 458 f.

40 Fasolo 2003, 248.

41 Z.B. IK 17,2 Nr. 3601. 3602 = CIL I^2 651 cf. p. 725 = CIL III 14202.4 = ILS 5814 = IGR IV 1659 = ILLRP 456; dazu Pekáry 1968, 46, 139; vgl. die Quellen im Überblick bei Rathmann 2003, 150–152.

42 French 1997 (SEG 47, 1997, 1624). – Neuerdings wird für den Stadienstein von Thonemann 2003, 95–96 eine exaktere Datierung in die Jahre 159/8 oder 138/7 v.Chr. vorgeschlagen.

43 Pol. 3,39,8. Zur Diskussion über die Echtheit dieser Textpassage zuletzt Rathmann 2003, 52 Anm. 301.

44 Das Pfeilermonument trägt auf der vorderen Schmalseite eine Ehreninschrift für Claudius; über beide Nebenseiten erstreckt sich die Bauinschrift mit dem zugehörigen Straßenverzeichnis; vgl. dazu die Edition von Şahin – Adak 2007. Zum Monument und auch zum Streckennetz vgl. Salway 2001; Salway 2007, 194–201; Graßhoff – Mittenhuber 2009; Kolb 2013 (bes. zur Bedeutung der Inschriften).

Routen, zu denen vor allem auch Fuß- und Saumpfade der in großen Bereichen bergigen Region gehören, dürften zum Großteil bereits in vorrömischer Zeit bestanden haben. Denn es erscheint fraglich, wie seit dem Einmarsch der römischen Truppen unter dem Kommando des Quintus Veranius im Jahr 43 ein derartig umfassender Straßenbau innerhalb von zwei Jahren hätte stattfinden sollen. Das Heer war nach Auskunft der Ehreninschrift (der Vorderseite) zunächst mit der Unterwerfung und militärischen Sicherung des von Bürgerkriegen erschütterten Landes beschäftigt[45]. Ein Brückenbau wurde schließlich erst unter dem nächsten Statthalter im Jahr 50 fertiggestellt[46]. Obwohl dem Streckenverzeichnis eine Erklärung des Herrschers vorangestellt ist, dass er den Ausbau aller Straßen durch seinen Statthalter habe ausführen lassen[47], dürften die Arbeiten damals primär bauliche Verbesserungen oder einen partiellen Ausbau des bestehenden Wegenetzes umfasst haben[48].

In bestimmten, vor allem wenig besiedelten Regionen, die dem Römischen Reich einverleibt wurden, bestanden entweder keine oder für die Bedürfnisse der Römer unzureichende Verkehrslinien. Demzufolge war dort eine völlig neue und systematische Planung zum Zweck der Raumerschließung notwendig. Bedauerlicherweise lassen bisher nur wenige Zeugnisse eine solche Strukturplanung und deren Implementierung durch ein Wegenetz erkennen. Für Gallien hat Strabo die Maßnahmen des M. Vipsanius Agrippa während seiner Statthalterschaft in den Jahren 20–19 v. Chr. festgehalten[49]:

»Lugdunum liegt durch das Zusammenströmen der Flüsse und durch seine Nähe zu allen Teilen wie eine Burg in der Mitte des Landes; daher hat auch Agrippa die Straßen von dort aus gezogen: die durch das Kemmenon-Gebirge bis zu den Santonen und nach Aquitanien, die zum Rhein und drittens die zum Ozean bei den Bellovacern und den Ambianern; die vierte ist die ins Narbonitische und zu der Massaliotischen Küste«.

Die Planung zeigt, wie von dem zentral gelegenen Ort Lyon aus in verschiedene Richtungen (nach Westen, Norden, Nordwesten, Süden) vier Verbindungen angelegt wurden, welche als Hauptachsen den Raum der gallischen Provinzen erschlossen haben.

Abb. 4 *Tabulae Dolabellae* im Museum Split.

Ein vergleichbares Vorgehen einer römischen Strukturplanung ist in Dalmatien durch eine Bauinschrift auf mehreren Steintafeln, den so genannten *Tabulae Dolabellae*, zu fassen (Abb. 4). Gemäß den Texten wurden in der neuen, nach dem Jahr 9 entstandenen Provinz Dalmatien in den Jahren zwischen 16/7 und 19/20 im Auftrag des Kaisers Tiberius durch den Le-

45 Das Monument bezeugt auf der Vorderseite die Ehrung des Kaisers durch die Lykier, die im Jahr 45 auf diese Weise ihre Dankbarkeit für die Befreiung von Unruhen und Räuberunwesen zum Ausdruck brachten, s. Şahin – Adak 2007, 29 u. 35 (SEG 51, 1832: Τιβερίωι Κλαυδίωι Δρούσου [υἱ]ῶι Καίσαρι Σεβαστῶι Γερμανικῶι ἀρχιερεῖ με[γ]ίστωι δ[η]μαρχικῆς ἐξου[σί]ας τὸ πέμπτον [αὐ]τοκράτορι τὸ ἑνδέκατον πατρὶ πατρίδος ὑπάτω[ι] τὸ τέταρτον ἀποδεδειγμέν[ω]ι σωτῆρι τοῦ ἑαυτῶν ἔθνους Λυκιοι φιλορώμαιοι καὶ φιλοκ[αί]σαρες πιστοὶ σύμμαχοι ἀπαλλαγ[έ]ν[τε]ς στάσεως καὶ ἀνομίας καὶ ληστ[ει]ῶν· [δι]ὰ τὴν θείαν αὐτο[ῦ] πρόνοιαν, ἀπειλη[φ]ότες δὲ ὁμό[νοι]αν καὶ τὴν ἴσην δ[ικαιοδ]οσίαν καὶ τοὺς [π]α[τρίο]υς νόμους, τῆς πολειτείας τοῖς ἐξ ἀρίστων ἐπιλελεγμένοις βουλευταῖς ἀπὸ τοῦ ἀκρίτου πλθήους πιστευθείσης, [δι' ὃ τῆς πατρίδο]ς ὑπ' [αὐτοῦ (?) ἐπεκρα]τήθσα[ν διὰ Κοίντου] Οὐηραν[ίου πρεσβευτ]οῦ κ[αὶ ἀντι]στρατήγου Τιβερίου Κλαυδίου Καίσαρος 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 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.

46 AE 1998, 1399 (Kemerarasi/*Oenoanda*, *Lycia et Pamphylia*).

47 Şahin – Adak 2007, 37: [Τιβ]έ[ρ]ιος Κλαυδιο[ς Δρου]σου / υἱὸς Καῖσαρ Σεβασ[τὸς Γ]ερμανι/κὸς ὁ τῆς οἰκουμ[ένης Α]ὐτοκρά/τωρ ὁδοὺς καθ' ὅ[λην Λυ]κίαν ἐποί/[5]ησεν διὰ τὴ[ν Κοίντ]ου Οὐηρανί[ου] /τοῦ ἰδίου π[ρεσβευ]τοῦ ἀντιστρα/τήγου ὑπηρ[εσίαν ὧ]ν· ἐστιν μέτρο/ν τὸ ὑπ[ρ]ογεγ[ραμμέν]ον.

48 Alle diese Aktivitäten wurden entweder in enger Kooperation mit der einheimischen Bevölkerung, wenn nicht direkt von dieser durchgeführt, vgl. auch Marksteiner – Wörrle 2002, 561 f.; Kolb 2012.

49 Strab. 4,6,11: … τὸ δὲ Λούγδουνον ἐν μέσῳ τῆς χώρας ἐστίν ὥσπερ ἀκρόπολις διά τε τὰς συμβολὰς τῶν ποταμῶν καὶ διὰ τὸ ἐγγὺς εἶναι πᾶσι τοῖς μέρεσι · διόπερ καὶ Ἀγρίππας ἐντεῦθεν τὰς ὁδοὺς ἔτεμε, τήν ‹τε› διὰ τῶν Κεμμένων ὀρῶν μέχρι Σαντόνων καὶ τῆς Ακυιτανίας καὶ τὴν ἐπὶ τὸν Ρῆνον καὶ τρίτην τὴν ἐπὶ τὸν Ὠκεανὸν τὸν πρὸς Βελλοάκοις καὶ ἀμβιανοῖς · τετάρτη δ' ἐστὶν ‹ἡ› ἐπὶ τὴν Ναρβωνῖτιν καὶ τὴν Μασσαλιωτικὴν παραλίαν. – Dazu Rathmann 2003, 20–22.

gaten Lucius Cornelius Dolabella die Anlage von mindestens fünf großen Straßen durchgeführt. Im Einzelnen wird dabei der Straßenverlauf beschrieben und die Länge der jeweiligen Straßen vorgelegt[50]. Damit dokumentieren die epigrafischen Texte die systematische Planung und Erschließung der neuen Provinz durch die wohl weitgehend neu angelegten und in Meilen vermessenen Straßen, die der Statthalter mit Hilfe des Heeres durchgeführt hat. Die Texte stammen vermutlich von einem großen Denkmal, das einerseits den Straßenbau und andererseits die dadurch erzielte Raumerschließung im Auftrag und zum Ruhm des Kaisers monumental feierte, z. B. mittels einer Statue, deren Basis mit den Tafeln verkleidet war und auch durch ein Bogenmonument.

Wie beim so genannten *Stadiasmus Lyciae* und einer Reihe weiterer Denkmäler dürfte auch mit diesem Monument nicht primär ein praktischer Zweck im Sinn eines Straßenverzeichnisses zur Benutzung durch Reisende beabsichtigt gewesen sein. Solch eine Anwendung kann lediglich als Nebeneffekt dieser repräsentativen Monumente bewertet werden[51]. Ihre Hauptfunktion bestand darin, die Maßnahmen und Leistungen Roms in Bezug auf die Gestaltung des Raumes zu propagieren. Daher stellen die Inschriften Strukturen und Praxis der römischen Reichsorganisation in großartiger Weise heraus.

Für die Raumerschließung in den Provinzen des *Imperium Romanum* zeigen die Zeugnisse im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur somit ein sukzessives Vorgehen. Neben der Inkorporierung bzw. Verbesserung bestehender Verbindungen erfolgt die systematische Neuanlage in den bislang unzureichend ausgestatteten Regionen. In der einer Provinzeinrichtung folgenden Phase der Herrschaftsetablierung wurde sodann eine systematische Erweiterung und Vervollständigung des Straßensystems angestrebt. Es wurden zusätzliche *viae publicae* angelegt, die sinnvoll und nützlich erschienen – auch aus anderen als rein militärischen oder politischen Erwägungen. Eine administrative Durchdringung wie auch ökonomische Entwicklung der Provinzen konnte erst in der Kaiserzeit verfolgt werden, als sich seit Augustus ein massiver Ausbau der provinzialen Verkehrsinfrastruktur fassen lässt[52]. Hinzutraten damals zwei weitere Ziele: Einerseits wurden die *viae publicae* mit Anlagen für das Kommunikationswesen des Staates ausgestattet, dessen Relevanz für Regierung und Verwaltung bereits angesprochen wurde. Andererseits erfolgte in gewissen Regionen eine noch stärkere Differenzierung der Verkehrsinfrastruktur, die sich offenbar in besonderem Maß an lokalen Gegebenheiten oder Bedürfnissen orientierte.

Gut bekannt ist vor allem das erste Phänomen: Raststationen, die nicht zuletzt dem Wechsel von Transportmitteln dienten, sollten in erster Linie den römischen Funktionsträgern zu Gute kommen. Offenbar wurden sie jeweils bald nach der Einrichtung einer Provinz erstellt. Prinzipiell bildeten sowohl die Organisation wie auch der Unterhalt dieses Systems – vergleichbar dem provinzialen Straßenbau – in erster Linie eine Bürde der lokalen Bevölkerung, da diese die notwendigen Dienstleistungen und ggf. Baumaßnahmen zu erbringen hatte[53]. Die Kaiser beteiligten sich nur mit gelegentlichen Beiträgen. Doch in dünn besiedelten Gebieten mussten die Herrscher selbst für die Anlage von Stationen oder aber die Gründung von Siedlungen Sorge tragen, die dann für die Einrichtungen verantwortlich waren. Dies gilt beispielsweise für Thrakien, das 45 n. Chr. in den Provinzialstatus überführt wurde. Dort informierten mehrere Bauinschriften des Nero über die Errichtung von Unterkünften und Rasthäusern entlang der *viae publicae* bzw. *viae militares*[54]. Noch Septimius Severus gründete den Handelsplatz Pizos (heute Çakarlar bei Çırpan), dessen neue Siedler den Betrieb staatlicher Raststationen sicher stellen mussten[55]. Eine neue Inschrift sowie der Grabungsbefund eines solchen *praetorium* aus dem makedonischen Dion (Dio, südlich von Katerini/GR) veranschaulicht nun erstmals im Detail, wie solche Einrichtungen, die von lokalen Magistraten gebaut wurden, aussehen sollten und welche Ausstattung erforderlich war[56].

Das zweite Phänomen ist bisher zwar allein auf Kreta feststellbar, allerdings durch eine erstaunliche Anzahl von Dokumenten. Neun Steine aus dem Gebiet der Polis *Hierapytna* belegen, dass Claudius dort durch den *quaestor provinciae* Fahrstraßen und Fußwege anlegen ließ[57]. Diese Zeug-

50 CIL III 3198a = 10156a p. 2275, 2328[19] = ILS 5829 und CIL III 3200 = 10158 p. 2328[19] = ILS 2478 = ILJug 262 (Tafel I–II:): *[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) /⁵ [ad f]in[es] provinciae Illyrici / [inferioris?- - -] // cuius viai millia passus sunt / CLXVII, munit per vexillarios / leg(ionis) VII et XI. /¹⁰ 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. 232819 = ILS 5829a und CIL III 3198b = 10156b = ILS 5829 = ILJug 263 (Tafeln III–IV): *[Ti(berius) C] aesar d[i]vi Agusti f(ilius) / [A]ugustus, imp(erator), pontif(ex) max(imus), / trib(unicia) potest(ate) XXI* (vac.)*, co(n)s(ul) III, / viam a Salonis ad He[dum] castel(lum) /⁵ Daesitiatium per mill(ia) [pass]uum / CLVI munit, / et idem viam ad Bat[inum flu]men, / quod dividit Breu[cos* –circ. 8–10–*]tibus, / a Salonis munit per [millia pas]suum /¹⁰ CLVIII, // [et idem viam - - -] / munit ad imum montem Ditionum / Ulcirum* (vac.) *per millia passuum / a Salonis LXXVIID /¹⁵ P(ublio) Dolabella leg(ato) pro / pr(aetore) ;* CIL III 3199 = 10157 = CIL XI 642* I n. 4 (Tafel V): *[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?] /⁵ P(ublio) Dolab[ella, leg(ato) Aug(usti) pr(o) pr(aetore)]*; s. dazu Schmidt 2006; Kolb 2007, 178–179 und neu CIL XVII/4 (fasc. 2) p. 129–132.

51 Kolb 2007; Kolb 2013; dagegen Salway 2001.

52 Rathmann 2006 bes. 206–216.

53 Kolb 2000, 123–153.

54 CIL III 6123 (Mihilci, Thracia): *[Ner]o C[la]ud[iu]s / divi Claudi f(ilius) / Germ(anici) Caesaris n(epos) / Ti(beri) Caesaris Aug(usti) /⁵ pron(epos) divi Aug(usti) abn(epos) / Caesar Aug(ustus) Germ(anicus) / pontif(ex) max(imus) trib(unicia) pot(estate) / VIII imp(erator) VIII co(n)s(ul) IIII / p(ater) p(atriae) /¹⁰ tabernas et praetoria / per vias militares / fieri iussit per / T(itum) Iulium Ustum proc(uratorem) / provinciae Thrac(iae)*; AE 1912, 193 = IG Bulg V 5691 (Butchino, Thracia); weiteres Fragment erwähnt in IG Bulg V 5691 (Belozem, Thracia); AE 1999, 1397 (Ihtiman, Thracia); vgl. Christol 1998, 792–797; zur Bezeichnung der *viae publicae* auch als *viae militares* zusammenfassend Rathmann 2003, 23–41; Speidel 2004.

55 SIG² 880 = IGRR I 766 = IG Bulg III/2 1690 bes. Z. 66–70 (a. 202); dazu Kolb 2000, 128 f. 185 f.

56 AE 2000, 1295 (*Dion*, Macedonia): *Ex mandatis / P(ubli) Mestri C(ai) f(ilii) Pal(atina) Pomponiani Capitonis Il[viri] / Mestriae C(ai) f(iliae) Aquilinae sacerdotis Minervae / C(aius) Mestrius C(ai) f(ilius) Pal(atina) Priscus Maianus N(umerius) Mestrius C(ai) f(ilius) /⁵ Pal(atina) Priscus praetorium cum tabernis duabus / et apparatura ea quae infra scripta est / lectis cubicularibus V culcitis V pulvinis V / subselis X cathedris II triclinio aerato culci/tis III emitulis III pulvinis longis III foco ferreo /¹⁰ mensis XX grabattis XX emitulis XX haec omnia / colonis de sua pecunia faciendum curaverunt / idemque dedic(averunt)*; Pandermalis 2002, 104–107.

57 IC III 25–29 (*Hierapytna*, Kreta); SEG 49, 1999, 1231 = AE 1999, 1742; Baldwin Bowski 2006 (*Hierapytna*, Kreta): Τιβ. Κλαύδιος Καῖ/σαρ Σεβαστὸς Γερ/μανικὸς τὰς ὁδοὺς / καὶ τοὺς ἀδροβά/μονας ἀποκατέσ/τησεν διὰ Κ. Πα/κωνίου Ἀγριππεί/νου ταμίου β΄ / καί ὁροθέτου.

Abb. 5 Meilenstein des *Dipotamia flumen*.

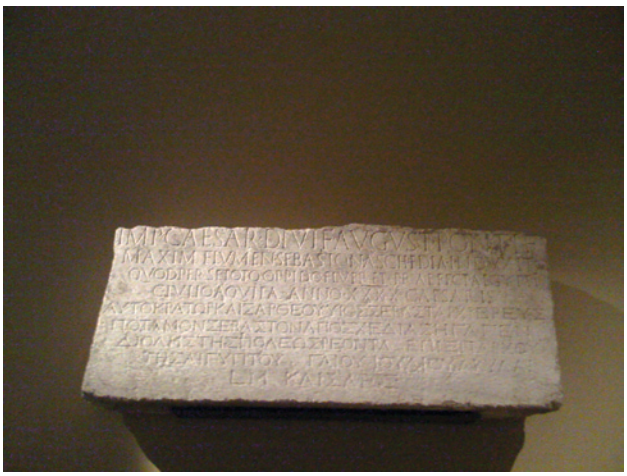


Abb. 6 Bautafel aus Alexandria CIL III 12046.

nisse legen folglich offen, dass neben den Hauptstraßen, *viae publicae*, denen üblicherweise das Hauptinteresse des römischen Staates galt, hier außerdem für die Anlage zusätzlicher Wege Sorge getragen wurde. Diese Fürsorge hatte besondere Gründe: So handelte Paconius Agrippinus nicht allein als *quaestor*, sondern auch als Beauftragter zur Grenzfestlegung. Daraus ist zu folgern, dass dem Straßenbau Gebiets- und Grundstücksabgrenzungen bzw. Neustrukturierungen auf dem Territorium von *Hierapytna* vorausgegangen waren.[58] Durch die Baumaßnahmen konnte eine umfassendere lokale Vernetzung und somit ein höchst differenziertes Wegesystem entstehen.

Die qualitative Verbesserung und Vervollständigung der Verkehrsinfrastruktur durch die römischen Kaiser dokumentieren unsere Quellen ebenso im Bau von Kanälen. So zeigt sich für diese Epoche vermehrt die Anlage von zusätzlichen, die Schiffbarkeit erweiternden oder vereinfachenden Wasserwegen, die das Netz der Staatsstraßen sinnvoll ergänzten. Von großer Bedeutung ist dabei neben dem bereits erwähnten ποταμὸς Τραιανὸς in Ägypten[59] ein von Vespasian durchgeführter Kanalneubau nördlich von Antiochia, durch den die Flüsse Orontes und Karasu offenbar in einem Bett vereinigt wurden. Dieser Wasserweg (*Dipotamia flumen*) sollte die Verkehrsanbindung der politisch und militärisch wichtigen Metropole zum Hinterland sowie in Richtung Euphrat erweitern[60] (Abb. 5).

Besonders interessant ist in diesem Fall, dass der Kanal wie eine *via publica* durch Meilensteine markiert war und damit dieser verkehrstechnisch bedeutenden Straße gleichgestellt wurde. Dies zeigt zum einen die Inschrift des Steins, da sie die erste Meile als Standort benennt. Zum anderen illustriert es das epigrafische Monument, das in der für Meilensteine typischen Form eines Säulenschaftes mit einer quaderförmigen Basis gestaltet war. Der Kanal ist dadurch eindeutig als integraler Bestandteil der römischen Verkehrsinfrastruktur deklariert.

Doch diese Gleichstellung von Straßen und Kanälen als Hauptverbindungswege war kein Novum des Vespasian. Wie Sueton und Cassius Dio berichten, hatte Augustus in Ägypten offenbar in größerem Umfang die Reparatur oder Neuanlage von Kanälen in Angriff genommen, die primär der Bewässerung dienten[61]. Dabei hatte der erste *princeps* einen Kanal (*flumen Sebaston*/ποταμὸς Σεβαστὸς) von Alexandria zum kanopischen Nilarm bauen lassen, der außerdem durch die Stadt hindurch floss. Bezeugt ist dies einerseits durch eine Bautafel aus Alexandria[62] sowie durch einen Meilenstein, der zeigt, dass der Kanal außerhalb der Stadt auf seiner Strecke

58 Dazu Kolb (im Druck).

59 Dazu oben mit Anm. 28.

60 AE 1983, 927 (Kucuk Dalyan Koyu, Syria): *Imp(erator) / Vespasianus Caesar / Augustus pontif(ex) max(imus) / trib(unicia) pot(estate) VI imp(erator) XII p(ater) p(atriae) co(n)s(ul) VI / desig(natus) VII censor / Imp(erator) Titus Caesar Augusti f(ilius) / pontif(ex) max(imus) trib(unicia) pot(estate) IV / [co(n)s(ul) II]II desig(natus) V censor / [[Domitianus]] Caesar / Augusti f(ilius) co(n)s(ul) III / M(arco) Ulpio Traiano leg(ato) / Aug(usti) pro pr(aetore) Dipotamiae / fluminis ductum millia(!) / passus tria cum pontibus / [pe]r milites legionum IIII / [III Gal] l(icae) IV Scyt(hicae) VI Ferr(atae) XVI Flaviae / [ite]m cohortium XX / [item?] Antiochensium / [facien]da(?) curaverunt / m(ille) p(assus) I.* – Dazu siehe van Berchem 1983; van Berchem 1985; Millar 1993, 86 f.; Kolb 1996, 113–115; van Nijf 1997, 90 f.; Gebhardt 2002, 68 f.

61 Suet. Aug. 18; Cass. Dio 51,18,1.

62 CIL III 12046 = ILS 5797 = Kayser 1994, N. 3bis (Alexandria, Aegyptus): *Imp(erator) Caesar divi f(ilius) August(us) pontif(ex) / maxim(us) flumen Sebaston a Schedia induxit / quod per se toto oppido flueret praefect(o) Aegypti / C(aio) Iulio Aquila anno XXXX Caesaris //* Αὐτοκράτωρ Καῖσαρ θεοῦ υἱὸς Σεβαστ(ὸς) ἀρχιερεὺς / ποταμὸν Σεβαστὸν ἀπὸ Σχεδίας ἤγαγεν / δι' ὅλης τῆς πόλεως ῥέοντα, ἐπὶ ἐπάρχου / τῆς Αἰγύπτου Γαΐου Ἰουλίου Ἀκύλα{ι} / (ἔτους) μ΄ Καίσαρος.

über 25 Meilen (37 km) bis zum Mündungsort Schedia durch weitere Meilensäulen gekennzeichnet war[63]. Die Meilensteinmarkierung offenbart, dass das *flumen Sebaston*[64] einen integralen Teil des Verkehrsnetzes bildete[65]. Damit spricht die Bedeutung dieses Meilensteins auch gegen eine primäre Bestimmung des Kanals als Wasserleitung, wie sie früher und heute noch gelegentlich von der Forschung angesprochen wird[66] (Abb. 6).

Prinzipien der römischen Herrschaftspraxis am Beispiel der Verkehrsinfrastruktur

Im Hinblick auf die Realisierung der Verkehrsinfrastruktur sind bereits verschiedene Aspekte deutlich geworden, die das Vorgehen der Römer bestimmt haben. So geht aus Plutarchs Beschreibung der Maßnahmen des Tiberius Gracchus hervor, dass die Raumerfassung und -erschließung einem Konzept der Linearität folgte[67]. Umgesetzt wurde dieses in einer auf Geradlinigkeit ausgerichteten direkten Streckenführung, die mit Hilfe baulicher und technischer Errungenschaften – wie Brücken, Tunnel, Kanälen etc. – Hindernisse im Gelände abschwächte oder beseitigte, um einfacher passierbare Routen zu schaffen.

Da die Straßen als direkte Verbindungen zwischen Orten den geografischen Raum durchquerten, orientierte sich die praktische Bewegung im Gelände an diesen Linien. Folglich basierten Verkehrsinfrastruktur wie auch Verkehrswesen auf einer linearen, hodologischen Erfassung des Raumes, welche die Erkenntnisse der wissenschaftlichen Geografie, die geometrische zweidimensionale Raumerforschung, nicht nutzte[68]. Im Hinblick auf die Fortbewegung führen dies die Meilensteine entlang der *viae publicae* vor Augen, da sie die Straßen, denen der Reisende in ihrem Verlauf folgte, markierten und ihre Inschriften die Distanzen von bzw. zu bestimmten Orten benannten[69]. Eine Raumerschließung nach diesem Konzept illustriert das berühmte *Elogium* von *Polla* aus dem Ende des 2. Jahrhunderts v. Chr.: Der bisher nicht eindeutig identifizierbare Bauherr errichtete die Straße von *Capua* nach *Regium*

Abb. 7 *Elogium* von *Polla*.

und stattete diese mit Meilensteinen und Täfelchen aus[70]. Es folgt eine Auflistung der wichtigsten Orte entlang der neuen

63 AE 1905, 39 = ILS 9370 = IGLAlexa 49 (Alexandria, Aegyptus): *Imp(erator) Caesar divi f(ilius) August(us) / pontif(ex) maxim(us) flumen Sebaston / ab Schedia induxit a milliario / XXV quod per se toto oppido flueret / praefecto Aegypti C(aio) Iulio Aquila anno / XXXX Caesaris* // Αὐτοκράτωρ Καῖσαρ [θεοῦ] υἱὸς Σεβ[α]στὸς / ἀρχιερεὺς ποταμ[ὸν] Σεβασ[τὸν] ἀπὸ / Σχεδίας ἤγαγεν ἐπὶ σταδ[ίου]ς διακοσίους, / ῥέοντα δι' ὅλης τῆς πόλεως, ἐπὶ ἐπάρχου / τῆς Αἰγύπτου Γαΐου Ἰουλίου Ἀκύλα / (ἔτους) μ΄ Καίσαρος; vgl. Clauss 2003, 139.

64 Eine Identifizierung des Kanals mit einem der dort bekannten Wasserweg ist bisher nicht zweifelsfrei erfolgt: Die von Bernand 1970, 338 vertretene These, das *flumen Sebaston* mit dem *Agathodaimon* (OGIS 672 = IDelta 332,3 = Scheuble 2008, 478–483 Nr. 6) gleichzusetzen, ist nicht klar bewiesen; dennoch folgen Bonneau 1993, 7, Jördens 2009, 416 und Zimmermann 2003, der zudem neu, jedoch nicht überzeugend, aufgrund ideologischer Aspekte eine Umbenennung des *flumen Sebaston* in Agathodaimon durch Titus fordert; vgl. zusammenfassend Scheuble 2008, 481–483. – Dagegen vermuten Fraser 1972, 80 f. und Kayser 1994, 18 unterschiedliche Kanäle; Schiff 1903, 378 schlug mit guten Gründen die Identifizierung des *Agathodaimon* mit dem kanopischen Nilarm (μέγας ποταμὸς) vor. Eine Gleichsetzung von *flumen Sebaston* mit *Agathodaimon* unterstützen jedoch auch die Monumenttypen der Kanalbauinschriften nicht: Die Bautafel (CIL III 12046), die in der Nähe des kanopischen Stadttores von Alexndria gefunden wurde, markiert sehr wahrscheinlich den Eintritt des *flumen Sebaston* in die Stadt (*toto oppaido flueret*). Außerhalb erfolgte dessen Kennzeichnung durch monumentale Meilensteine (IGLAlexa 49 mit 2,36 m Höhe, 0,6 m Dm.). Der *Agathodaimon* aber wurde von Titus um 80/81 mit 14 kleineren Tafeln (πλάκες OGIS 672 mit 0,81 × 0,51 × 0,8 M), die wohl in der Uferbefestigung verbaut waren, ausgestattet. Wollte man an der Gleichsetzung der beiden Wasserwege festhalten, fragt sich, wieso Titus, der gemeinsam mit seinem Vater den Kanal in Antiochia (*Dipotamia flumen*, s. o.) mit Meilensteinen markiert hatte, nun hier die 25 Meilensteine durch 14 Platten ersetzt oder ergänzt haben sollte. Selbst im Fall einer Umbenennung (Zimmermann 2003) erschiene es schlüssiger, eine neue Inschrift auf den bestehenden Meilensteinen oder zusätzliche neue Meilensteine neben die alten zu setzen. Im Vergleich spricht auch die hartnäckige Namensgleichheit des ποταμὸς Τραιανὸς über mehrere Jahrhunderte nicht für die Gleichsetzung von *flumen Sebaston* und *Agathodaimon*.

65 Dafür spricht auch die Bezeichnung als *flumen*/ποταμὸς im Gegensatz zu den Be- und Entwässerungskanälen, die häufiger als fossa/διῶρυξ bezeichnet wurden, vgl. zur Terminologie für Ägypten ausführlich Bonneau 1993, 5–33.

66 So immer noch Kayser 1994, 19: »faisait donc certainement fonction d´aqueduc, mais on ne peut exclure qu´il ait également pu servir à la navigation.«

67 Plut. C. Gracch. 7.

68 Vgl. Janni 1984, 90–158; Brodersen 2003, 54–65. 165–171. 191–194; Hänger 2001, 157–163.

69 Kolb 2001; Kolb 2004; Kolb 2007.

70 CIL X 6950 (p. 1019) (Forum Popillii): *[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.* – Zur Identifizierung des Bauherrn mit P. Popilius Laenas (cos. 132) vgl. zusammenfassend Camodeca 1997, 266 mit Anm. 18; zur Inschrift vgl. Salway 2007, 190 f.

Straße mit den genauen Entfernungsangaben. Das republikanische *Elogium* bildet damit einen Vorläufer für kaiserliche Bau- und Ehrenmonumente, die mit der Angabe von genau vermessenen Strecken zugleich die vom Bauherrn durchgeführte Raumerschließung öffentlich präsentieren[71] (Abb. 7).

In vergleichbarer Weise verfolgen auch die Itinerare, die antike Gebrauchsliteratur für Reisende, mit ihren Streckenverzeichnissen und Entfernungsangaben das Konzept der linearen, straßen-orientierten Raumerfassung. Die beiden umfangreichsten schriftlich überlieferten Itinerar-Texte aus dem 3. und 4. Jahrhundert n. Chr. bilden bekanntermaßen das *Itinerarium Antonini* und das *Itinerarium Burdigalense*. Das letztgenannte enthält den Reiseweg eines Christen von Bordeaux nach Jerusalem aus dem Jahr 333[72]. Im *Itinerarium Antonini* sind weit über 2000 Ortsnamen und Entfernungsangaben für 225 Strecken verzeichnet; bei dieser Kompilation zahlreicher Strecken könnte es sich um eine Art Reisehandbuch gehandelt haben[73]. Eine Sonderform dieser Itinerare bildet die *Tabula Peutingeriana*, möglicherweise ein *itinerarium pictum*, da es sich um eine grafische Darstellung der Strecken des damals bekannten Erdkreises handelt, die Informationen zu den Etappen, Distanzen und Routen liefert[74].

In anderer Form, jedoch demselben Prinzip verhaftet, präsentieren einige epigrafische Monumente bestimmte Strecken innerhalb eines großen Gebietes, um die großräumige Erschließung des unterworfenen Territoriums zu veranschaulichen. Diese gehören zwar zur Gattung der Meilensteine, stellen jedoch im Hinblick auf die Inschriften eine Sonderform dar, da sie neben exakten Distanzangaben keine präzisen Ortsnamen liefern. So zeigt ein Meilenstein des Kaisers Augustus aus *Corduba* die Zählung der Meilen vom Fluss *Baetis*, an dem der *lanus Augusti* stand, bis zum Mittelmeer[75]: *… a Baete et lano August(o) / ad Oceanum / LXIIII.* Die hier implizierte Herrschaftsrepräsentation erscheint evident.

Ähnliches gilt auch für ein Straßenbaumonument, das Claudius 46 an der Grenze zwischen Italien und der Provinz Raetien in Form eines Meilensteins errichten ließ und das den Verlauf der von ihm erbauten *via Claudia Augusta* folgendermaßen festhält[76]: *… viam Claudiam Augustam / quam Drusus pater Alpibus / bello patefactis derexserat(!) / munit a flumine Pado at(!) / flumen Danvuium per / m(ilia) p(assuum) CC[CL].*

Die zitierten Inschriften stellen die Weite und Ausdehnung des erschlossenen Raums in das Blickfeld des Lesers. Offenbar mit Absicht ist auf die Benennung konkreter Orte verzichtet, denn die Begrenzung durch Flüsse und Meere war weitaus eindrücklicher. Diese Intention liegt auch einer Reihe von Meilensteinen des Traian zugrunde, die einerseits die Einrichtung des Provinzialstatus für *Arabia* und andererseits die Erstreckung und Erschließung dieses provinzialen Raumes dokumentieren[77]: *Imp(erator) Caesar / divi Nervae f(ilius) Nerva / Traianus Aug(ustus) Germ(anicus) / Dacicus pont(ifex) max(imus) / trib(unicia) pot(estate) XVI imp(erator) VI / co(n)s(ul) VI p(ater) p(atriae) redacta in / formam provinciae / Arabia viam novam/a finibus Syriae / usque ad mare Rubrum / aperuit et stravit p[e]r C(aium / Claudium Severum [m(ilia) p(assuum) ---]* [78].

Noch unter Valentinian, Valens und Gratian fand diese Form der Herrschaftsrepräsentation auf Meilensteinen Anwendung, indem – wie im folgenden Exemplar erkennbar – das Mittelmeer anstelle des exakten Ausgangsortes Aquileia benannt wurde[79]: *[Fo]rtitudini dd(ominorum) nn(ostrorum)/ [Fl(avi)] Valentiniani et / Fl(avi) Valentis et Fl(avio) Gratiano/invictissimorum princ(ipum) / constitutum / a mari via a Celeia / [m(ilia) p(assuum) ---].*

Obwohl die vorgestellten Inschriften zwar funktional betrachtet der Distanzanzeige dienen, zielen sie doch gleichzeitig darauf ab, den Raum des *Imperium Romanum* zu markieren und damit die römische Herrschaft den Untertanen und Fremden zu demonstrieren.

Schluss

Das römische Reich bildet eine einzigartige historische Formation, die in ihrer territorialen Ausdehnung und in der Dauerhaftigkeit ihres Bestandes seit jeher höchste Bewunderung hervorgerufen hat. Denn trotz regionaler und kultureller Unterschiede behauptete sich der zahlreiche Völker mit ca. 50–80 Millionen Bewohnern umfassende Staat, auf

71 Vgl. die oben erläuterten Monumente: der so genannte *Stadiasmus Lyciae* sowie die *Tabulae Dolabellae* aus Dalmatien. Im *Imperium Romanum* dürften eine Reihe vergleichbarer Dokumente existiert haben; dazu auch Kolb 2007, 178 f.; Kolb 2013.

72 Zuletzt Fugmann 1999, 14–15; Salway 2001, 33–39; Salway 2007 bes. 188–190, 205–209.

73 Zusammenfassend Fugmann 1999, 9–11 mit der maßgeblichen Literatur; Brodersen 2003, 171. 185 f.; Hänger 2001, 97, 101–103; Salway 2001 bes. 22–43; Salway 2007 bes. 182–188. 203–205.

74 Fugmann 1999, 25–28 mit der maßgeblichen Lit.; Brodersen 2003, 179–180. 186–189; Hänger 2001, 97. 103–107; Salway 2001 bes. 28–32. 43–47; Salway 2007 bes. 182–188. 203–205; jüngst zu Anlage und Aussagewert Talbert 2010; Rathmann (im Druck).

75 CIL II 4701 = CIL II/7, 4 = ILS 102; ebenso CIL II 4703. 4707–4709. 4711–4712. 4715–4717.

76 CIL V 8003 = CIL XVII 4, 1; vgl. ebenso den Stein aus Cesio CIL V 8002 = ILS 208: *Ti(berius) Claudius Drusi f(ilius) / Caesar Aug(ustus) Germa/nicus pontifex maxu/mus(!) tribunicia potesta/te VI co(n)s(ul) IV imp(erator) XI p(ater) p(atriae) / censor viam Claudiam / Augustam quam Drusus / pater Alpibus bello pate/factis derex[e]rat munit ab / Altino usque ad flumen / Danuvium m(ilia) p(assuum) CCCL.*

77 Graf 1995, 261 = AE 1995, 1606 (Khirbet al-Kithara, Arbia) aus dem Jahr 112. Am Ende der Inschrift fehlt die Meilenzahl des Steins, die in anderen Exemplaren erhalten ist wie in AE 1897, 143; CIL III 14149,19; CIL III 14149,30.

78 Als weiteres Phänomen der explizit vorgeführten Raumerfassung nennt die Inschrift als Ausgangspunkt die Nachbarprovinz; vergleichbar sind Meilensteininschriften, in denen keine konkreten Zielorte, sondern ebenfalls Provinzen benannt sind wie CIL VIII 10083 = 22073 (Sidi Bu Atila, Africa proconsularis): *Imp(erator) Caes(ar) [[C(aius)]] / [[Iulius Verus Max]]/[[iminus Pius Felix]] / [[Aug(ustus) Germ(anicus) max(imus)]] / [[Sarmat(icus) [max(imus) Daci]]]/[[[cus max(imus) pontif(ex)]]] / [[[max(imus) trib(unicia) pot(estate) III imp(erator) V et]]] / [[[C(aius) Iulius Verus Maxi]]]/[[mus nobil]]issimus / Caes(ar) princeps iuv/entut(is) Germ(anicus) max(imus) / Sarmat(icus) max(imus) Dacic(us) / max(imus) viam a Karthag(ine) / usque ad fines Numi/diae provinc(iae) longa / incuria corruptam / adq(ue) dilapsam resti/tuerunt / LXXXVI,* und CIL XVII/2 654 = ILS 5832 (Offenburg, Germania superior) : *[Imp(eratore) Vespasiano Caesare] / [Aug(usto) pontif(ice) max(imo) trib(unicia) pot(estate) V imp(eratore)] / [XIII p(atre) p(atriae) co(n)s(ule) V design(ato) VI] / [Imp(eratore) T(ito) Caesare Aug(usti) f(ilio)] / [co(n)s(ule) III design(ato) IV] / Caesar[e Aug(usti) f(ilio) Domitia]no / co(n)s(ule) [II design(ato) III] / Cn(aeo) Cor[nelio Clemen]te leg(ato) [Aug(usti) pr(o) pr(aetore)] / iter de[rectum ab Arge]ntorate / in R[aetiam] / A[rgentorate ---].*

79 CIL III 5740 = XVII/4, 132 (Stranice, *Noricum*).

dessen Territorium sich heute etwa 40 moderne Staatswesen befinden, von seinen Anfängen bis zum Ende der Spätantike fast über 1000 Jahre. Die außergewöhnliche Stabilität des Riesenreiches beruhte auf charakteristischen politischen, militärischen und sozialen Strukturen sowie auf primär religiös und rechtlich fundierten Wesensmerkmalen, welche die römische Zivilisation als solche definierten. Dazu zählen neben dem Willen zur Herrschaft, der religiösen und kulturellen Toleranz ein strukturiertes Organisationsvermögen sowie sicherlich ein stark ausgeprägter Pragmatismus, der das politische wie administrative Vorgehen der Römer bestimmte und auf dem letztlich ihr großes Durchsetzungsvermögen basierte.

Exemplarisch lässt sich das pragmatisch und systematisch orientierte Handeln der Römer in der Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur des Reiches erkennen. Diese ermöglichte zunächst die Erfassung und Erschließung territorialer Räume, indem aufbauend auf den vorhandenen lokalen Wegesystemen Straßen in Aufmarschgebieten sowie in eroberten Territorien übernommen, ausgebaut oder neu angelegt wurden, wodurch man die neuen Gebiete zielgerichtet und konsequent mit dem Zentrum verband. Ein weiterer Schritt war dann nach der Befriedung die Erweiterung und Differenzierung der Verkehrsverbindungen, um sie zum Zweck der administrativen Durchdringung besser nutzbar zu machen. Diese zeigt sich in besonderem Maß unter den ausgebauten politischen Strukturen der Monarchie, als die Entscheidungsprozesse in der Hand des Kaisers und seines Stabes gebündelt wurden. Die Verkehrsinfrastruktur bildete ein wesentliches Instrument zur Erlangung, Konsolidierung und Stabilisierung der Macht des Römischen Reiches, da sie Kommunikation und Transport ermöglichte.

Ein bedeutendes Charakteristikum stellte dabei die – wo immer möglich – konsequente lineare Durchdringung des Raumes dar, d.h. der Ausbau einer im Verlauf direkten, möglichst geradlinigen Verbindung, die auch topografische Hindernisse durch zum Teil aufwändige Bautechniken zu überwinden vermochte. Damit haben die Römer das Prinzip ihrer linearen Raumerfassung in der baulichen Grundlage ihres Verkehrsnetzes umgesetzt[80]. Deren konkrete Ausführung im Gelände bildet nicht allein eine monumentale Demonstration von höchster technischer Kompetenz, sondern symbolisiert ebenso den umfassenden Herrschaftsanspruch sowie die Macht des *Imperium Romanum*.

Abkürzungen

Die Abkürzungen von Inschriftenteditionen erfolgen nach den Verzeichnissen von Clauss/Slaby >http://www.manfredclauss.de/abkuerz.html< sowie F. Bérard, Guide de l'épigraphiste. Bibliographie choisie des épigraphies antiques et médiévales (Paris 2003); dazu Supplemente >http://www.antiquite.ens.fr/pdf/Supplement7.pdf<.

Adams 1982
J. P. Adams, Polybius, Pliny, and the Via Egnatia, in: W. Lindsay Adams – E. N. Borza (Hrsg.), Philip II, Alexander the Great and the Macedonian Heritage (Washington 1982).

Alföldy 2004
G. Alföldy, Die lineare Grenzziehung des vorderen Limes in Obergermanien und die Statthalterschaft des Caius Popilius Carus Pedo, in E. Schallmayer (Hrsg.), Limes imperii romani. Beiträge zum Fachkolloquium »Weltkulturerbe Limes« November 2001 in Lich-Arnsburg. Saalburg-Schriften 6 (Bad Homburg 2004) 7–20.

Baldwin Bowski 2006
M. W. Baldwin Bowski, Highways and Byways of Roman Hierapytna (Crete): Four New Claudian Road Inscriptions, ASAA 84, 2006 (2008), 551–580.

Bergier 1736
N. Bergier, Histoire des grands chemins de l`empire romain, 2 Bde. (Brüssel 1736).

Bernand 1970
A. Bernand, Le Delta égyptien d'après les textes grecques I: Les Confins libyques (Kairo 1970).

Blackman 2008
D. J. Blackman, Sea Transport, Part 2: Harbours, in: Oleson 2008, 638–670.

Bonneau 1993
D. Bonneau, Le régime administratif de l'eau du Nil dans l'Egypte grecque, romaine et byzantine (Leiden 1993).

Brodersen 2003
K. Brodersen, Terra Cognita: Studien zur römischen Raumerfassung [2] (Hildesheim 2003).

Bulle 1948
H. Bulle, Die Geleisestrassen des Altertums (München 1948).

Camodeca 1997
G. Camodeca, M. Amilius Lepipus, cos. 126 a.C., le assegnazioni Graccane e la via Aemilia in Hirpina, ZPE 115, 1997, 263–270.

Casson 1995
L. Casson, Ships and Seamanship in the Ancient World [2] (Baltimore 1995).

Christol – Fiches 1999
M. Christol – J.-L. Fiches, Le Rhône: Batellerie et commerce dans l`antiquité, Gallia 56, 1999, 141–175.

Christol 1998
M. Christol, De la Thrace et de la Sardeigne au territoire de la cité de Vienne, deux chevaliers romains au service de Rome: Titus Iulius Ustus et Titus Iulius Pollio, Latomus 57, 1998, 792–815.

Clauss 2003
M. Clauss, Alexandria (Stuttgart 2003).

Collart 1933
P. Collart, Inscriptions de Philippes, BCH 57, 1933, 313–379.

80 Vergleichbar ist die ebenso exakt geradlinige Streckenführung – ohne Rücksicht auf die Geländeverhältnisse – des vorderen Limes in Obergermanien auf der Länge von 81 km, dazu Alföldy 2004 mit der älteren Forschung.

Davies 2002
H. Davies, Roman Roads in Britain (Stroud 2002).

della Portella 2003
I. della Portella (Hrsg.), Via Appia. Entlang der bedeutendsten Straße der Antike (Stuttgart 2003).

Dimitsas 1896
M. G. Dimitsas, Ἡ Μακεδονία, 2 Bde. (Athen 1896, Nachdruck 1980, 1988).

Eck 2004
W. Eck, Strassen und ihre Denkmäler, in: Frei-Stolba 2004, 17–39.

Edson 1951
C. Edson, The Location of Cellae and the Route of the Via Egnatia in Western Macedonia, ClPhil 46, 1951, 1–16.

Ehrensberger 1989
C. P. Ehrensberger, Römische Strassen: Charakterisierung anhand der Linienführung, HelvA 78, 20, 1989, 42–77.

Fasolo 2003
M. Fasolo, La via Egnatia I. Da Apollonia e Dyrrachium ad Herakleia Lynkestidos (Roma 2003).

Forbes 1965
R. J. Forbes, Studies in Ancient Technology II (Leiden 1965, Nachdr. 1993).

Fraser 1972
P. M. Fraser, Ptolemaic Alexandria II (Oxford 1972).

Frei-Stolba 2004
R. Frei-Stolba (Hrsg.), Siedlung und Verkehr im Römischen Reich. Römerstrassen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung. Akten des Kolloquiums anlässlich des 65. Geburtstags von Prof. H. E. Herzig, Bern 26.–29.6.01 (Bern 2004).

French 1997
D. French, Pre- and Early Roman Roads of Asia Minor. A Hellenistic Stadion Stone from Ephesus, Arkeoloji Dergisi 5, 1997, 192–196.

Fugmann 1999
RAC XIX (1999) 1–31 s. v. Itinerarium (J. Fugmann).

Gebhardt 2002
A. Gebhardt, Imperiale Politik und provinziale Entwicklung (Berlin 2002).

Geus – Rathmann (im Druck)
K. Geus – M. Rathmann (Hrsg.), Die Vermessung der Oikumene – Mapping the Oikumene (Berlin, im Druck).

Grabherr 2006
G. Grabherr, Die Via Claudia Augusta in Nordtirol – Methode, Verlauf, Funde, in: E. Walde – G. Grabherr (Hrsg.), Via Claudia Augusta und Römerstraßenforschung im östlichen Alpenraum (Innsbruck 2006) 35–336.

Graeff 2004
J.-P. Graeff, Die Straßen Ägyptens (Hamburg 2004).

Graf 1995
D. Graf, The Via Nova Traiana in Arabia Petraea, in: L. di Segni (Hrsg.), The Roman and Byzantine Near East (Ann Arbor 1995) 241–267.

Graßhoff – Mittenhuber 2009
G. Graßhoff – F. Mitterhuber (Hrsg.), Untersuchungen zum Stadiasmos von Patara. Modellierung und Analyse eines antiken Streckennetzes (Bern 2009).

Grewe 2008
K. Grewe, Tunnels and Canals, in: Oleson 2008, 329–333.

Hänger 2001
Ch. Hänger, Die Welt im Kopf, Raumbilder und Strategie im römischen Kaiserreich (Göttingen 2001).

Hertlein 1924
F. Hertlein, Naturgeschichte und Kennzeichen unserer Römerstraßen, FuBerSchwab N. F. 2, 1922–1924, 53–72.

Heuzey – Daumet 1876
L. Heuzey – H. Daumet, Mission archéologique de Macédoine (Paris 1876).

Höcker 2007
C. Höcker, Rez. zu M. Fasolo, La via Egnatia I. Da Apollonia e Dyrrachium ad Herakleia Lynkestidos (Roma 2003), Gnomon 79, 2007, 369–371.

Hopkins 1983
K. Hopkins, Models, Ships and Staples, in: P. Garnsey – C. R. Whittaker (Hrsg.), Trade and Famine in Classical Antiquity (Cambridge 1983) 84–109.

Huisman 1995
K. Huisman, De Drususgrachten: Een nieuwe hypothese, Westerheem 44, 1995, 188–194.

Janni 1984
P. Janni, La mappa e il periplu: Cartografia antica e spazio odologico (Rom 1984).

Jones 1964
A. H. M. Jones, The Later Roman Empire (Oxford 1964).

Jördens 2009
A. Jördens, Statthalterliche Verwaltung in der römischen Kaiserzeit. Studien zum praefectus Aegypti (Stuttgart 2009).

Kayser 1994
F. Kayser, Recueil des inscriptions grecques et latines (non funéraires) d'Alexandrie impériale (Kairo 1994).

Kessel 1997
K. Kessel, Royal Roads and Other Questions of the Neo-Assyrian Communication System, in: S. Parpola (Hrsg.): Assyria 1995. Proceedings of the 10th Anniversary Symposium of the Neo-Assyrian Text Corpus Projekt (Helsinki 1997) 129–136.

Kirsten 1958
E. Kirsten. Römische Raumordnung in der Geschichte Italiens, in: Historische Raumforschung II. Zur Raumordnung in den alten Hochkulturen (Bremen 1958) 47–71.

Kolb 2000
A. Kolb, Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich (Berlin 2000).

Kolb 2001
Reallexikon der Germanischen Altertumskunde XIX (2001) 505–507 s. v. Meile und Meilenstein (A. Kolb).

Kolb 2004
A. Kolb, Römische Meilensteine: Stand der Forschung und Probleme, in: Frei-Stolba 2004, 135–155.

Kolb 2005
Reallexikon der Germanischen Altertumskunde XXX (2005) 74–78 s. v. Straßen (A. Kolb).

Kolb 2007
A. Kolb, Raumwahrnehmung und Raumerschließung durch römische Straßen, in: M. Rathmann, (Hrsg.), Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike (Mainz 2007) 169–180.

Kolb 2013
A. Kolb, Antike Straßenverzeichnisse – Wissensspeicher und Medien geographischer Raumerschließung, in: D. Boschung/J. Hammerstaedt (Hrsg.), Geographische Kenntnisse und ihre konkreten Ausformungen (München 2013) 192–221.

Kolb (im Druck)
A. Kolb, Die Erfassung und Vermessung der Welt bei den Römern, in: Geus – Rathmann (im Druck).

Kolb 1996
F. Kolb, Antiochia in der früheren Kaiserzeit, in: H. Cancik (Hrsg.), Geschichte, Tradition, Reflexion, Festschrift Martin Hengel 2 (Tübingen 1996) 97–118.

Kolb 2008
F. Kolb, Burg – Polis – Bischofsitz. Geschichte der Siedlungskammer von Kyaneiai in der Südwesttürkei (Mainz 2008).

Koukouli-Chrysanthaki 1992
Ch. Koukouli-Chrysanthaki, Ο αρχαίος οικισμός της Δράμας και το Ιερό του Διονύσιου, in: V. Atsalos (Hrsg.), ἡ Δράμα καὶ ἡ περιοχή της. ἱστορία καὶ Πολιτισμός 1 (Drama 1992) 67–76.

Koukouli-Chrysanthaki 2001
Ch. Koukouli-Chrysanthaki, A propos des voies de communication du royaume de Macédoine, in: R. Frei-Stolba – K. Gex (Hrsg.), Recherches récentes sur le monde hellénistique. Actes du colloque international organisé à l'occasion du 60e anniversaire de Pierre Ducrey (Bern 2001) 53–64.

Laurence 1999
R. Laurence, The Roads of Roman Italy: Mobility and Cultural Change (London 1999).

Lendle 1987
O. Lendle, Herodot 5.52/53 über die »persische Königsstraße«, WürzbJb 13, 1987, 25–35.

Lewis 2001
M. J. I. Lewis, Surveying Instruments of Greece and Rome (Cambridge 2001).

Lohmann 2002
H. Lohmann, Straßen IV: Griechenland, in: DNP XII.2 (2002) 1132–1134.

Lolos 2007
Y. Lolos, Via Egnatia after Egnatius: Imperial Policy and Interregional Contacts, MedHistR 22, 2007, 273–293.

MacGrail 2008
S. MacGrail, Sea Transport, Part 1: Ships and Navigation, in: Oleson 2008, 606–637.

Makaske u. a. 2008
B. Makaske – G. J. Maas – D. G. van Smeerdijk, The Age and Origin of the Gelderse IJssel, Netherlands Journal of Geosciences 87/4, 2008, 323–337.

Margary 1973
I. D. Margary, Roman Roads in Britain [3] (London 1973).

Marksteiner – Wörrle 2002
Th. Marksteiner – M. Wörrle, Ein Altar für Kaiser Claudius auf dem Bonda tepesi zwischen Myra und Limyra, Chiron 32, 2002, 545–569.

Millar 1993
F. Millar, The Roman Near East 31 BC–337 AD (Cambridge 1993).

Mordtmann 1893
J. H. Mordtmann, Inschriften aus Edessa, AM 18, 1893, 415–419.

Neuburger 1919
A. Neuburger, Die Technik des Altertums (Leipzig 1919).

Oleson 2008
J. P. Oleson (Hrsg.), The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World (Oxford 2008).

Panayotou – Chrysostomou 1993
A. Panayotou – P. Chrysostomou, Inscriptions de Bottiée et d`Almopie, BCH 117, 1993, 359–400.

Pandermalis 2002
D. Pandermalis, New Discoveries at Dion, in: M. Stamatapoulou – M. Yeroulanou (Hrsg.), Excavating Classical Culture. Recent Archaeological Discoveries in Greece. Studies in Classical Archaeology 1 (Oxford 2002) 99–107.

Pekáry 1968
Th. Pekáry, Untersuchungen zu den römischen Reichsstraßen (Bonn 1968).

Prag 2006
J. Prag, 'Il miliario di Aurelius Cotta (ILLRP n. 1277): una lapide in contesto', in: C. Ampolo (Hrsg.), Guerra e pace in Sicilia e nel Mediterraneo antico (VIII–III sec. a. C.). Arte, prassi e teoria della pace e della guerra 2 (Pisa 2006) 733–744.

Quilici 1990
L. Quilici, Il rettifilo della Via Appia tra Roma e Terracina: La tecnica costruttiva, in: S. Quilici Gigli (Hrsg.), La via Appia. Decimo incontro di studio del Comitato per l'Archeologia Laziale (Roma 1990) 41–60.

Quilici 2008
L. Quilici, Land Transport Part 1: Roads and Bridges, in: Oleson 2008, 571–579.

Radke 1973
G. Radke, Viae publicae Romanae, RE Suppl. XIII (1973) 1417–1686.

Rathman 2003
M. Rathmann, Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum (Bonn 2003).

Rathmann 2006
M. Rathmann, Statthalter und die Verwaltung der Reichsstraßen in der Kaiserzeit, in: A. Kolb (Hrsg.), Herrschaftsstrukturen und Herrschaftspraxis. Konzepte, Prinzipien und Strategien der Administration im römischen Kaiserreich (Berlin 2006) 201–259.

Rathmann (im Druck)
M. Rathmann, The Tabula Peutingeriana in the mirror of antique cartography. Aspects of a reappraisal, in: Geus – Rathmann (im Druck).

Rogge 2001
M. Rogge, Het wegennet van de Romeinen, Hermeneus 73, 2001, 102–114.

Şahin – Adak 2007
S. Şahin – M. Adak, Stadiasmus Patarensis, Itinera Romana Provinciae Lyciae (Istanbul 2007).

Salway 2001
B. Salway, Travel, Itineraria and Tabellaria, in: C. Adams – R. Laurence (Hrsg.), Travel and Geography in the Roman Empire (London 2001) 22–66.

Salway 2004
B. Salway, Sea and River Travel in Roman Itinerary Literature, in: R. Talbert – K. Brodersen (Hrsg.), Space in the Roman World. Its perception and Presentation (Münster 2004) 43–96.

Salway 2007
B. Salway, The Perception of Space in Roman Itineraries, in: M. Rathmann (Hrsg.), Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike (Mainz 2007) 181–209.

Šašel 1973
J. Šašel, Trajan's Canal at the Iron Gate, JRS 63, 1973, 80–85.

Scheuble 2008
S. Scheuble, Inschriften aus Schedia, Chiron 39, 2009, 463–503.

Schiff 1903
A. Schiff, Inschriften aus Schedia (Unterägypten), in: Beiträge zur Alten Geschichte und griechisch-römischen Altertumskunde. Festschrift Otto Hirschfeld (Berlin 1903) 373–390.

Schmidt 2006
M. Schmidt, ‚Regional development' under Tiberius and the tabulae Dolabellae, in: A. Donati (Hrsg.), Misurare lo spazio – misurare la terra. Atti del colloquio Bertinoro 20.–23.10.2005 (Rom 2006) 423–440.

Schneider 1982
H.-C. Schneider, Altstraßenforschung (Darmstadt 1982).

Schneider 2007
G. Schneider, II. Geleisestraßen – ein Verkehrsträger für Jahrhunderte, in: H.-U. Schiedt – G. Schneider – H. E. Herzig, Historische Straßen- und Wegeforschung in der Schweiz, in: R. C. Schwinges (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Ostfildern 2007) 124–146.

Schuler 1998
C. Schuler, Ländliche Siedlungen und Gemeinden im hellenistischen und römischen Kleinasien (München 1998).

Sijpesteijn 1963
P. J. Sijepsteijn, Der ποταμὸς Τραιανὸς, Aegyptus 43, 1963, 70–83.

Smith 1977
N. A. F. Smith, Roman Canals, Transactions of the Newcomen Society 49, 1977–78, 75–86.

Speidel 2004
M. A. Speidel, Heer und Straßen – Militares viae, in: Frei-Stolba 2004, 331–344.

Stepper 2002
R. Stepper, Zwischen Idylle und Alptraum: Eine Reise durch das krisengeschüttelte Italien (Horaz, Satiren 1,5), in: E. Olshausen – H. Sonnabend (Hrsg.), Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums 7, 1999: Zu Wasser und zu Land. Verkehrswege in der Antiken Welt. Geographica Historica 17 (Stuttgart 2002) 379–388.

Talbert 2010
R. J. A. Talbert, Rome's World. The Peutinger Map Reconsidered (Cambridge 2010).

Thonemann 2003
P. J. Thonemann, Hellenistic Inscriptions from Lydia, EpigrAnat 36, 2003, 95–108.

Uggeri 1998
G. Uggeri, Le vie d´acqua nella Cisalpina romana, in: Tesori della Postumia (Milano 1998) 193–196.

Van Berchem 1983
D. van Berchem, Une inscription flavienne du Musée d`Antioche, MusHelv 40, 1983, 185–196.

Van Berchem 1985
D. van Berchem, Le port de Séleucie de Piérie et l`infrastructure logistique des guerres parthiques, BJb 185, 1985, 47–87.

Van Nijf 1997
O. M. van Nijf, The Civic World of Professional Associations in the Roman East (Amsterdam 1997).

Van Tilburg 2007
C. van Tilburg, Traffic and Congestion in the Roman Empire (London 2007).

Vella u. a. 1999
C. Vella – P. Leveau – M. Provansal, Le canal de Marius et les dynamiques litorales du golfe de Fos, Gallia 56, 1999, 131–139.

Via Egnatia Foundation 2009
Via Egnatia Foundation: Via Egnatia Revisited. Common Past, Common Future. Proceedings VEF Conference February 2009 (Skopje 2010).

Vogt 1942
J. Vogt, Raumauffassung und Raumordnung in der Römischen Politik, in: Das neue Bild der Antike 2 (Leipzig 1942) 100–132 = Orbis. Ausgewählte Schriften zur Geschichte des Altertums (Freiburg 1960) 172–198.

Von Stephan 1868/1966
H. von Stephan, Das Verkehrsleben im Altertum, in: F. von Raumer (Hrsg.), Historisches Taschenbuch 8 (Leipzig 1868). Neubearbeitet von G. North unter dem Titel: H. von Stephan, Das Verkehrsleben im Altertum und Mittelalter (Goslar 1966).

Walbank 1985
F. W. Walbank, The Via Egnatia: Its Original Scope and Date, in: Ch. M. Danov, Studia in honorem, TerraAntBalc (Sofia 1985) 458–464.

White 1984
K. D. White, Greek and Roman Technology (London 1984).

Wiesehöfer 2002
J. Wiesehöfer: Straßen III: Iran: Achämenidenreich, in: DNP XII.2 (2002) 1131–1132.

Zimmermann 2003
M. Zimmermann, Der Kaiser als Nil. Zur Kontinuität und Diskontinuität von Repräsentation im frühen Prinzipat, in: G. Weber – M. Zimmermann, Propaganda – Selbstdarstellung – Repräsentation im römischen Kaiserreich des 1. Jhs. n. Chr., Akten des Kolloquiums, Tübingen 1./2. Dezember 2000 (Stuttgart 2003) 317–348.

Abbildungsnachweis

Abb. 1: M. Pfau; 2, 4–6: A. Kolb; 3: C. Marek; 7: http://commons.wikimedia.org/wiki/Template:PD-old/de.

Anschrift der Autorin:

Prof. Dr. Anne Kolb
Historisches Seminar der Universität Zürich
Karl-Schmid-Str. 4
CH-8006 Zürich
Tel. +41 44 634 3992 oder 6343871
Fax. +41 44 634 3691
kolb@hist.uzh.ch

I. Die Bedeutung der römischen Verkehrsinfrastruktur
vallum Antonini
vallum Hadriani
Eboracum
Deva
Mediolanum
Londinium
Lugdunum
Dubris
Colonia Agrippinensis
Noviomagus
Mogontiacum
Augusta Treverorum
Rotomagus
Regina Castra
Argentorate
Lutecia Parisiorum
Gesocribate
Augusta Vindelicum
Laurlacum
Carnuntum
Cambodunum
Aquincum
Caesarodunum
Vesontio
Augustodunum
Augusta Raurica
Portus Namnetum
Lousonna
Aventicum
Vindonum
Savaria
Emona
Poetovio
Apulum
Mediolanium
Lugdunum
Augustonemetum
Augusta Praetoria
Aquileia
Siscia
Nursa
Oceanus
Vienna
Mediolanum
Verona
Ulpia Traiana
Troesmis
Singidunum
Drobeta
Histria
Genua
Bononia
Ravenna
Burnum
Durostorum
Agrippina
Brigantium
Tolosa
Arelate
Salona
Pontus Euxinus
Pompaelo
Massilia
Naissus
Odessos
Narbo Martius
Epidaurum
Sardica
Asturica
Mariana
Philippopolis
Sinope
Bracara Augusta
Caesaraugusta
Roma
Byzantion / Konstantinopolis
Heraklea
Dyrrhachion
Stobi
Segontia
Tarraco
Olbia
Heraklea
Nicomedia
Salmantica
Neapolis
Brundisium
Apollonia
Aenus
Thessalonike
Toletum
Valentia
Palma
Phoinike
Larisa
Ilion
Pergamon
Olisippo
Messana
Nikopolis
Chalkis
Melitene
Corduba
Korinthos
Athenae
Ephesos
Apameia
Kaisareia
Carthago Nova
Lilybaeum
Olympia
Miletos
Perge
Tarsos
Hispalis
Rusicade
Hippo Regius
Carthago
Syracusae
Sparta
Caesarea
Seleukeia
Antiocheia
Gades
Sitifis
Cirta
Myra
Tingis
Lambaesis
Theveste
mare Internum
Knosos
Salamis
Capsa
Paphos
Palmyra
Volubilis
Berytos
Sabratha
Damaskos
Kyrene
Leptis Magna
Ptolemais
Kaisareia
Alexandreia
Pelusion
Petra
Memphis
500 km

Leerseite

Landleben im römischen Deutschland

VERA RUPP · HEIDE BIRLEY (HG.)

THEISS

Unterwegs auf Wasser- und Landstraßen

Verkehrsverbindungen – zu Lande und zu Wasser – hatten für das Imperium Romanum aufgrund seiner enormen Ausdehnung eine besondere Bedeutung, denn sie ermöglichten nicht nur den Aufbau des riesigen Territorialstaates rund um das Mittelmeer, sondern ebenso dessen Konsolidierung und politisch-administrative Durchdringung. Da Rom auf zuverlässige und rasche Kommunikation sowie leistungsfähigen Transport angewiesen war, bildeten die Verkehrsverbindungen Basis und zugleich Medium der römischen Herrschaft. Dementsprechend trugen sie dazu bei, den Bestand des Reiches über viele Jahrhunderte hinweg zu sichern. Daneben profitierten Handel, Wirtschaft und kulturelles Leben ebenso von dem umfangreichen und zum Großteil hervorragend ausgebauten Verkehrsnetz. Insbesondere auf dem Land stellte eine gute verkehrstechnische Anbindung ein wichtiges Kriterium für die Lage eines Gutshofs dar, wie dies alle Agrarschriftsteller betonen. So war die Landwirtschaft auf geeignete Transportwege wie Straßen, schiffbare Flüsse oder das Meer angewiesen, um möglichst effizient ihre Produkte zu den Absatzmärkten zu befördern und Werkzeuge, Geräte oder nötige Materialien zu besorgen.

Ein nachgebauter römischer Reisewagen im Römisch-Germanischen Museum zu Köln.

Steinrelief eines einspännigen Wagens kurz vor Erreichen eines Meilensteins (am linken Bildrand) aus Trier.

Öffentliche und private Straßen

Den größten und wichtigsten Teil dieses Verkehrssystems bildeten die römischen Straßen, die das gesamte Imperium mit einem Netz von Verbindungslinien aus Reichsstraßen *(viae publicae)* und lokalen wie regionalen Wegen auf circa 300 000 Kilometern durchzogen und so die Provinzen mit der Zentrale in Rom beziehungsweise dem jeweiligen Aufenthaltsort des Kaisers verbanden. In rechtlicher und funktioneller Hinsicht waren die *viae publicae*, die gelegentlich in den Quellen auch als Militärstraßen *(viae militares)* bezeichnet sind, von besonderer Bedeutung: Sie verliefen auf öffentlichem Grund und Boden, waren nicht privat finanziert und dienten dem öffentlichen Verkehr. Dagegen waren *viae privatae* entsprechend der Definition des severischen Juristen Ulpian (*Digesten* 43,8,2,21) auf privatem Grundbesitz angelegt und mit Wegerechten belastet. Seit dem 4. Jahrhundert v. Chr. ließen die römischen Magistrate und in der Kaiserzeit dann die Herrscher nach und nach diese Staatsstraßen errichten, um die neu erworbenen Gebiete mit dem Zentrum des Reiches zu verbinden und militärisch zu sichern. Dementsprechend erfolgten die Baumaßnahmen während der Republik primär im Zuge der römischen Expansion nach Nord- und Süditalien, Griechenland und Kleinasien und schließlich in den übrigen Provinzen. Dabei wurden nicht alle Straßen neu angelegt, sondern oft vorrömische Straßen zu *viae publicae* ausgebaut.

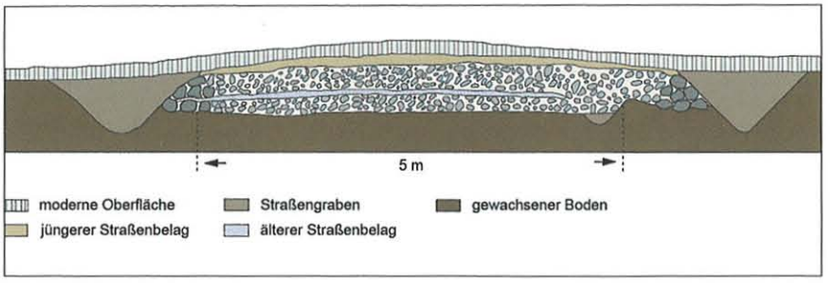
Der Straßenkörper einer *via publica* bestand aus einer oft mehrschichtigen Fundamentlage (zum Beispiel aus gestampften Kalkbruchsteinen, in sumpfigem Gelände aus einer Balkenkonstruktion mit darüberliegenden Baumstämmen und in Ton zementierten Steinplatten), welche eine Decke aus Steinplatten oder aus Kies abschloss; bisweilen blieb sie ohne Belag als Erdstraße, deren Oberfläche lediglich geebnet wurde. Die Pflasterung erfolgte oft nur partiell, besonders in der Umgebung von Städten. Auch die Via Appia scheint auf der ersten Strecke ihrer 196 Kilometer zwischen Rom und Capua nur zum Teil mit einer Pflasterung ausgestattet gewesen zu sein. Die Breite einer *via publica* entsprach den jeweiligen verkehrstechnischen Bedürfnissen. Im Idealfall sollten zwei Wagen aneinander vorbeifahren können.

Meilensteine

Das charakteristische Merkmal der *viae publicae* bilden die Meilensteine, die im Abstand einer Meile die Entfernungen zur nächsten Ortschaft etc. anzeigten. Auch nennen ihre Inschriften verantwortliche Amtsträger und vor allem den Kaiser, wodurch sie zugleich Symbole der römischen Herrschaft darstellten. Die Forschungen zu den römischen Meilensteinen, deren Gesamtzahl sich heute auf 7000 bis 8000 beläuft, liefern somit Erkenntnisse über Straßenwesen und Reichsverwaltung. Damit tragen sie zum Verständnis von Herrschaftsorganisation und -repräsentation bei. In den Meilensteininschriften lässt sich seit dem Ende des 2. beziehungsweise dem 3. Jahrhundert eine Entwicklung von Baudokumenten zu Weih- und Ehrenmonumenten erkennen: Die Gemeinden bekundeten ihre Loyalität gegenüber dem Herrscherhaus, indem sie anlässlich von Kaiserreisen oder auch zu Festtagen (Thronbesteigung, Geburtstag) offenbar unabhängig von Straßenbauarbeiten Meilensteine mit Weihformular errichteten.

Natürliche Wege: Flüsse

Wenn auch der teurere Landtransport von essenzieller Notwendigkeit war und der Straßenbau die Entwicklung einer produktiveren Landwirtschaft ermöglichte, stellte die Beförderung zu Wasser in Gebieten mit gut schiffbaren und günstig verlaufenden Flüssen oder dort, wo die Möglichkeit zum Seetransport bestand, in der Regel eine vorteilhaftere und kostengünstigere Transportart dar.



Das Profil der römischen Straße vor dem Westtor des Steinkastells Hofheim: Über einen alten Straßenbelag wurde eine breite Straße angelegt, die an beiden Seiten durch Straßengräben gesäumt war.

Die Binnenschifffahrt war auf den großen Strömen wie Donau, Rhein und Mosel, aber auch auf den Alpenseen und kleineren Wasserwegen hoch entwickelt. In manchen Gebieten bildeten die Flüsse ein weit verzweigtes Netz aus Verkehrsadern. Stromaufwärts wurden die flachen Transportboote gerudert oder getreidelt.

Rast in der *mansio*

Zum Zweck der raschen Fortbewegung staatlicher Boten, Militärangehöriger und Amtsträger etablierte Kaiser Augustus (27 v. Chr. – 14 n. Chr.) ein staatliches Transportwesen (*vehiculatio, cursus publicus*). Es hatte zunächst als Kurierdienst aus einander ablösenden Boten bestanden. Augustus selbst baute es zu einem leistungsfähigen Transportsystem aus, indem er veranlasste, dass entlang der Hauptverbindungswege in regelmäßigen Abständen

Der römische Meilenstein im Urfttal bei Nettersheim in der Eifel wurde zwischen 249 und 251 n. Chr. in der Regierungszeit des Kaisers Decius errichtet.

Ein Steinrelief aus Mainz zeigt die Beladung eines Schiffes mit Holzfässern.

Transportmittel zur Verfügung gestellt wurden, die von den Reisenden im Wechsel einzusetzen waren. Diese Infrastruktur war jedoch keine öffentliche Post, da es weder regelmäßige Beförderungen gab noch die Nutzung durch Privatleute möglich war. Allein das effiziente Reisen im Auftrag des Staates (für militärische und zivile Funktionsträger) sowie der Transport von Gütern mit großer Bedeutung für Hof und Heer (Gold, Silber, Hof- und Heeresbedarf an Kleidung und Ausrüstung) wurden dadurch sichergestellt. Die Grundlage des Systems bildete das römische Straßennetz, an dem Rast- und Wechselstationen (*mansiones, mutationes*) angelegt wurden. Die Finanzierung erfolgte über eine Leistungsverpflichtung der Bevölkerung (*munus*), die gegen eine vom Statthalter festgelegte Entschädigung Fahrzeuge und Tiere bereitstellen, die Straßenstationen bewirtschaften und kostenlos Unterkunft gewähren musste. Eine dieser Straßenstationen konnte vor einigen Jahren in Sontheim an der Brenz ergraben werden (s. S. 75–77).

Gefahren lauern überall

Alle Reisenden im Römischen Reich waren nicht nur den Gefahren von Witterung und Gelände ausgesetzt, sondern vor allem den Überfällen durch Räuber, die trotz der großen Sicherheit, welche die mit Augustus beginnende Friedenszeit im Imperium Romanum bot, an Überlandstraßen und in abgelegenen Gegenden ihr Unwesen trieben. Deshalb reiste man nach Möglichkeit bei Tageslicht und mit Begleitung. Einzelreisende ohne Gefährten schlossen sich anderen Reisegruppen an. Von seinen dramatischen Reiseerfahrungen berichtet der Landvermesser und Legionsveteran Nonius Datus, der auf seinem Weg durch Nordafrika (151 oder 152 n. Chr.) trotz Eskorte von Übergriffen nicht verschont geblieben war: »Nach meiner Abreise bin ich auf den Straßen mit Räubern zusammengetroffen. Nackt und verwundet bin ich mit den Meinen entkommen.« (*Corpus Inscriptionum Latinarum* VIII 2728 cf. 18122 und *Inscriptiones Latinae Selectae* 5795).

Anne Kolb

Bockius, R., **Schifffahrt und Schiffbau in der Antike**, Stuttgart 2007.

Heinz, W., **Reisewege der Antike. Unterwegs im römischen Reich**, Stuttgart 2003.

Klee, M., **Lebensadern des Imperiums. Straßen im Römischen Weltreich**, Stuttgart 2010.

Kolb, A., **Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich**, Berlin 2000.

Kolb, A., **Römische Meilensteine: Stand der Forschung und Probleme**, in: Frei-Stolba, R. (Hg.), **Siedlung und Verkehr im Römischen Reich. Römerstraßen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung**, Bern 2004, 135–155.

Rathman, M., **Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum**, Bonn 2003.