Redacta in formam provinciae: Überlegungen zu Rolle und Funktion der viae publicae

Anne Kolb

„Roads determine the growth of empires, their area, and their duration.“¹ Mit diesen Worten umschreibt Ronald Syme die fundamentale Bedeutung von Straßen in antiken Imperien: Denn Wachstum, Gebiet und Dauer von Reichsgebilden lassen sich am Straßennetz ablesen. Obwohl Syme den Satz im Zusammenhang mit dem Reich der Hethiter formulierte, hat er doch ebenso seine Gültigkeit für das Imperium Romanum. Dessen Straßennetz wurde mit dem wachsenden Territorium sukzessive erweitert, bis es während der Kaiserzeit seinen größten Umfang und höchsten Ausbaustandard erlangte. Aufgrund seiner vielfältigen Funktionen ist das Straßensystem als eine der wichtigsten Grundlagen der römischen Herrschaft zu bewerten. Diese zielte während der Republik primär auf die reine Ausbeutung der gewonnenen Gebiete ab, wozu auch die Straßenanlage diente. Am Ende der Republik und vor allem seit der Kaiserzeit trat eine Politik der Reichslenkung, die mit der Integration der Provinzialen in das Reichsgebilde verbunden war, in den Fokus des neuen monarchischen Regimes.

Dass dieses Verkehrssystem in der antiken Welt herausragend war, betont bereits in augusteischer Zeit der Historiker Dionysios von Halikarnassos, indem er die gepflasterten Strassen neben Wasserleitungen und Abwasserkanälen als Kennzeichen der Großartigkeit des Imperium Romanum bewertete. Auch der Geograph Strabo sah diese drei Bautypen als charakteristische Leistungen der Römer. Er schrieb jedoch ihre besondere Bedeutung ihrer Qualität als „Gaben der Vorsorge“ zu, da sie der Gemeinschaft aller einen langfristigen Nutzen erbringen könnten. Damit zeigte Strabo, dass von diesen Anlagen nicht allein die Machthaber profitierten, sondern ebenso die Reichsbewohner. Denn die Straßen auf dem Land dienten dem Verkehr der Lastwagen, die ganze Bootsladungen aufnehmen können.²

1 R. Syme, 'The royal road', in R. Syme, *Anatolica, Studies in Strabo. Edited by Anthony Birley* (Oxford 1995), 3.

2 D.H. *Ant.* 3.67.5; Str. 5.3.8.

Die Straßen im Römischen Reich, insbesondere die Hauptadern des öffentlichen Verkehrs (*viae publicae*), über die Kaiser, Statthalter und provinziale Gemeinden Aufsicht führten, erfüllten verschiedene Aufgaben. Diese sollen im Folgenden systematisiert und an ausgewählten Beispielen diskutiert werden. Betrachtet werden die folgenden Aspekte:

1) Straßen als Instrumente für Reichsbildung und Konsolidierung, 2) Straßen als Grundlage von Mobilität und Wirtschaft, 3) Straßen als Orte der Repräsentation.

1 Straßen als Instrumente für Reichsbildung und Konsolidierung

Der Aufstieg der kleinen Gemeinde am Tiber zur Weltmacht erfolgte auf dem Weg massiver Expansion, die durch Bündnisse, vor allem aber durch kriegerische Eroberungen erzielt wurde. So führten die Kriege der Römer zum stetigen Anwachsen des Staatsgebietes. Ihre militärische Schlagkraft basierte auf Truppenstärke, Taktik und Technik. Dazu gehörte auch die nötige Infrastruktur, die offenbar schon seit der Frühzeit eine wichtige Rolle spielte. So zeigen Historiker wie Livius oder Dionysios an verschiedenen Stellen ihrer Werke, dass die Römer den Aufbau ihres Reiches mit Hilfe von Straßen betrieben.³ Neben deren Bau im eroberten Gebiet wurden weitere Feldzüge und militärische Aktionen vorbereitet, indem die Straßen durch Posten und Kastelle gesichert wurden. Infolge des Straßen- und Kastellbaus konnten die Römer ihre Heere dislozieren und ebenso versorgen. Dadurch konnten sie neue Territorien erobern und dort die Länder und deren Landschaften erschließen.

Mit der militärischen Funktion der Straßen haben die antiken Historiker einen wichtigen Beweggrund des römischen Straßenbaus betont.⁴ Dieser ermöglichte nicht allein den Aufbau des Reiches, sondern ebenso dessen äußere und innere Sicherung. Gebiete und Landschaften wurden miteinander verbunden und als zusammenhängender Raum etabliert. Dessen Stabilisierung erfolgte nicht zuletzt durch seine administrative Durchdringung, welche die

³ Siehe etwa Liv. 4.41; 22.11; 39.2; D.H. *Ant.* 3.65.2.

⁴ Vgl. zur Diskussion über den Zweck der frühen Straßenbauten etwa F.T. Hinrichs, 'Der römische Straßenbau zur Zeit der Gracchen', *Historia* 16 (1967), 165, der bis 133 v. Chr. eine militärische Motivation sieht, dann auf Siedlungstätigkeit und wirtschaftliche wie verkehrstechnische Funktion verweist; weitere Argumente der älteren Forschung bündelt H.-C. Schneider, *Altstraßenforschung* (Darmstadt 1982), 24–28; zuletzt bewertet R. Laurence, *The Roads of Roman Italy: Mobility and Cultural Change* (London 1999) den Straßenbau in Italien als grundlegenden Baustein der römischen Reichsbildung.

Straßen ermöglichten. Nur durch diese Grundlagen ist das dauerhafte Bestehen eines riesigen Territorialstaates über Jahrhunderte hinweg zu erklären.

Im etablierten Imperium Romanum bildeten die Straßen gleichzeitig Grundlage und Medium der Machtausübung. Dies lässt sich einerseits aus der Geschichte und Entwicklung des römischen Straßenwesens folgern, andererseits aus der schon antiken Bewertung und Bewunderung, die der Rolle der Straßen als Faktor von Zivilisierung und Romanisierung beigemessen wird. So diente das weit verzweigte kaiserzeitliche Straßensystem im Reich als Instrument der Herrschaft. Es bestand aus einem reichsweiten Netz von in staatlichem Auftrag angelegten und ausgebauten Hauptverbindungen, den *viae publicae*, die auf rund 100.000 km Länge geschätzt werden. Weitere Verbindungen von im Standard oft weniger ausgebauten Regional- und Lokalstraßen kamen mit vielleicht bis zu 200.000 km, hinzu. Dieses strukturierte Straßensystem existierte in solch enormen Umfang und Ausbaustandard allerdings nicht vor der Mitte des 2. Jh. n. Chr.⁵

Bis dahin war es schrittweise im Zuge von Roms militärischer Expansion entsprechend den Bedürfnissen des sich entwickelnden Territorialstaates gewachsen. Sowohl bereits vorhandene als auch neue Wege wurden gangbar gemacht und befestigt oder als *viae publicae* mit dem höchsten Ausbaustandard zum Zweck der möglichst gelände- und witterungsunabhängigen

5 Siehe zu Bedeutung und Entwicklung der *viae publicae* M. Rathmann, 'Die Bedeutung der Straßen im Römischen Reich', in J. Kunow (Hg.), *Erlebnisraum Römerstraße Köln-Trier. Erststadt-Kolloquium 2007* (Treis-Karden 2007), 17–30; A. Kolb, 'The conception and practice of Roman rule: The example of transport infrastructure', *GeoAnt* 20–21 (2012), 53–69; M. Rathmann, 'Der Princeps und die *viae publicae* in den Provinzen. Konstruktion und Fakten eines planmäßigen Infrastrukturausbaus durch die Reichszentrale', in A. Kolb (Hg.), *Infrastruktur und Herrschaftsorganisation im Imperium Romanum. Herrschaftsstrukturen und Herrschaftspraxis III. Akten der Tagung in Zürich 19.–20.10.2012* (Berlin 2014), 197–221; A. Kolb, 'Communications and mobility in the Roman Empire', in: C. Bruun und J. Edmonson (Hgg.), *Oxford Handbook of Roman Epigraphy* (Oxford 2015), 649–670; A. Kolb, 'The Romans and the world's measure', in S. Bianchetti, M.R. Cataudella und H.-J. Gehrke (Hgg.), *Brill's Companion to Ancient Geography* (Leiden und Boston 2016), 223–238; zu den juristischen Definitionen S. Fröhnsfeld, *Das Verhältnis von via publica und via privata* (Baden-Baden 2017); zur Verwaltung T. Pekáry, *Untersuchungen zu den römischen Reichsstraßen* (Bonn 1968); M. Rathmann, *Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum* (Bonn 2003); zur Straßenverwaltung in Italien W. Eck, *Die staatliche Organisation Italiens in der Hohen Kaiserzeit* (München 1979); C. Campedelli, *L'amministrazione municipale delle strade Romane in Italia* (Bonn 2014); zur Bautechnik L. Quilici, 'Land transport part 1: Roads and bridges', in J.P. Oleson (Hg.), *The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World* (Oxford 2008), 571–579; K. Grewe, 'Streckenmessung im antiken Aquädukt- und Straßenbau', in T. Fischer und H.G. Horn (Hgg.), *Straßen von der Frühgeschichte bis in die Moderne. Verkehrswege – Kulturträger – Lebensraum: Akten des Interdisziplinären Kolloquiums Köln Februar 2011* (Wiesbaden 2013), 128–135.

Nutzung durch Wagen ausgebaut. Dieses Wachstum erfolgte seit dem 4. Jh. v. Chr. auf der italischen Halbinsel, um die gewonnenen Gebiete und die dort neu gegründeten Städte zu sichern und sie mit Rom zu verbinden. Seit dem 3. Jh. v. Chr. griff Rom außerhalb Italiens in die Mittelmeerwelt aus, die dann sukzessive erst im Westen, dann im Osten unterworfen und provinzialisiert wurde. Diese Expansion manifestiert sich im Straßenbau.⁶ Dabei nutzte Rom vorhandene Strukturen (insbesondere im Osten des Reiches), aber auch neue Verbindungen erfuhren eine planmäßige Anlage.⁷ Verbessert wurde dadurch der Landtransport mit seinen wichtigsten Aufgaben, dem Personenverkehr und der Güterbeförderung. Denn eine effiziente Kommunikation und die Dislozierung staatlicher Beauftragter waren wichtig. Ebenso wurde der Transfer von Ressourcen, insbesondere solchen, die in den Untertanengebieten abgeschöpft wurden oder zur Versorgung Roms und der Heere benötigt wurden, erleichtert.

Seinen Höhepunkt erreichte der Wegebau, der seit Augustus einen massiven Schub erfuhr, während der Kaiserzeit. Denn damals wurde die Administration zum Zweck der Konsolidierung des Reiches intensiviert. Ein weitreichendes und gut ausgebautes Verkehrsnetz, das alle Teile des Reiches erschloss, bildete die infrastrukturelle Basis. Laut Aelius Aristides konnte der Kaiser dann, wie es für Antoninus Pius überliefert ist, mit all seinen Legaten und Beauftragten im Reich quasi pausenlos kommunizieren, indem er diese durch schriftliche Anweisungen wie einen Chor dirigierte: *Sie* (sc. die kaiserlichen Botschaften) *sind kaum abgefasst, da treffen sie auch schon ein, als seien sie von Flügeln getragen.*⁸

6 Zum Straßenbau in Italien bis 44 v. Chr. bes. R. Laurence, *The Roads of Roman Italy: Mobility and Cultural Change* (London 1999), 11–26. Der älteste bekannte provinzielle Meilenstein aus Sizilien wurde offenbar vom Konsul L. Aurelius Cotta (cos. 254 und 248 v. Chr.) nach den römischen Siegen gegen die Karthager (262 v. Chr. Agrigent, 254 v. Chr. Palermo) errichtet: *AE* 1957, 172 = *CIL* 1² 2877; zuletzt zum Stein mit der älteren Forschung B. Diaz Arinio, *Miliarios romanos de época republicana* (Rom 2015), 104–105 Nr. 24, der auch alle anderen insgesamt 48 Miliaria aus der Epoche der Republik gebündelt vorlegt. In der Narbonensis bezeugt ein Miliarium des Konsuls Domitius Ahenobarbus, den Ausbau der Verbindung von Italien nach Spanien nach der Provinzeinrichtung: *AE* 1952, 38 = *CIL* 1² 2937 = *XVII* 2, 294. Auch in Asia stammen die ersten Miliaren aus der Zeit der Provinzialisierung vom Konsul des Jahres 129 v. Chr. Manlius Aquilius: e.g. *CIL* 1² 647 ff.; alle Aquilius-Steine bei Diaz Arinio a.a.O. (Anm. 6), 111–117, Nr. 34–44. In Spanien allerdings datieren die fünf gesicherten Miliaren der Republik vermutlich in die Zeit nach dem Sieg über Numantia 133 v. Chr.: *CIL* *XVII* 1, 96. 98. 108. 113. 117; auch in Sardinien ist der erste republikanische Meilenstein erst für 66–63 v. Chr. bezeugt *AE* 2007, 693.

7 Gut belegt z.B. für die Via Egnatia, dazu Kolb 2012, a.a.O. (Anm. 5), 75–76; siehe auch zu anderen vorrömischen Straßennetzen Rathmann 2014, a.a.O. (Anm. 5), 202–208.

8 Aristid. 26.33.

Von diesem Verbindungsnetz profitierte maßgeblich die Wirtschaft, deren Blüte für die Mehrzahl der Provinzen bekanntlich in das 2. Jh. n. Chr. fiel. In der Folgezeit dominierten Instandhaltung und Reparaturarbeiten oder auch Repräsentation der Kaiser und der Städte entlang der Hauptstraßen, was primär an den zahlreichen Meilensteinen auch noch im 4. Jh. zu erkennen ist. Im Westen des Reiches fehlen nach dem Jahr 435 nach heutigem Kenntnisstand die Quellen.⁹ Im Osten hingegen blieb die Sorge um das Straßennetz zumindest noch im 6. Jh. vital.¹⁰

Die Bedeutung der römischen Straßen als Symbole von Überlegenheit und Machtfülle betonen zwei Autoren, die im 2. Jh., der laut Cassius Dio glücklichsten Epoche der Menschheit, schrieben. Der Schriftsteller und Moralphilosoph Plutarch bewertet im Rahmen seiner Vita des C. Gracchus dessen politische Aktivitäten, unter denen er den Straßenbau in einem eigenen Abschnitt würdigt.¹¹

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.

Der hier geschilderte gehobene Ausbaustandard der Straßen legt nahe, dass Plutarch die Situation seines eigenen Zeithorizonts zu Beginn des 2. Jahrhunderts n. Chr. vor Augen hatte. Genau diese beiden Typen von Straßen, einerseits mit Stein-Pflasterung und andererseits mit fest gestampfter Oberfläche, sind so auch später von Ulpian definiert.¹² Die überragende römische Bautechnik

9 Der letzte bekannte Meilenstein stammt aus der Herrschaft von Theodosius II. und Valentinian III. (435 n.Chr.) aus Arles.

10 Gut bekannt ist Justinians Engagement bis in die 550iger/600iger Jahre durch Prokop. Siehe etwa Procop. *Aed.* 4,8 (dazu s.u.) oder 5,3,4–11 zum Bau von Brücken (u.a. über den Sangarios, zur Abfassungszeit von Prokops Schrift noch im Bau), 5,3,12–15 Pflasterung, 5,5,1–3 Bergdurchstich.

11 Plut. *CG* 7.

12 Dig. 43.11.1.2: [...] *vel in viam terrenam glaream inicere aut sternere viam lapide quae terrena sit, vel contra lapide stratam terrenam facere*; siehe auch zu diesem und weiteren

wird von Plutarch in besonderem Maße gewürdigt, indem Geradlinigkeit, die zielgerichtete Beseitigung oder Durchschneidung natürlicher Hindernisse sowie die ansprechende Ästhetik gelobt werden. Eine genaue Vermessung und Einteilung in Meilen sowie die Markierung durch dauerhafte Steinmonumente entlang der Straßen trugen zur sichtbaren Perfektionierung des Verkehrsnetzes bei. Den Gesamteindruck bildete also eine technisch, funktional und ästhetisch überlegene Infrastruktur.

Einen größeren Bogen in Bezug auf die Leistungen der römischen Herrschaft spannt dann der Rhetor Aelius Aristides. Er lobt die Römer in seiner berühmten Rede auf Rom aus dem Jahr 143 vor Kaiser Antoninus Pius dafür, dass sie durch ihren Straßenbau die damalige Welt erschlossen hätten:¹³

Ihr habt den gesamten Erdkreis vermessen, Flüsse überspannt mit Brücken verschiedener Art, Berge durchstoßen, um Fahrwege anzulegen, in menschenleeren Gegenden Stationen installiert und überall eine kultivierte und geordnete Lebensweise eingeführt.

Die Verbeugung des Autors vor dem Imperium fokussiert das Motiv der römischen Zivilisierung der Völker durch technische und organisatorische Überlegenheit, wie sie im Straßenbau sichtbar ist. Damit wird am Beispiel des Wegebbaus konkretisiert, was derselbe Autor an anderer Stelle in dieser Rede den Römern zuschreibt: ihre bewundernswerte Fähigkeit zu herrschen.¹⁴ Die Äußerung impliziert ferner, dass die Reichsbewohner zu den Hauptnutzern der Wege gehörten, da nun ihre Wohngebiete durch Wege infrastrukturell erschlossen und Ordnung und Kultur Einzug genommen hatten.

Diese von Aristides panegyrisch propagierten Leitlinien römischer Herrschaftspraxis dürften bei Kaiser und Führungselite sicherlich auf große Zustimmung gestoßen sein. Als Heilsbringer und zivilisierende Ordnungsmacht sahen sich die Römer bekanntermaßen schon lange, was insbesondere Vergil unter dem Eindruck der *Pax Augusta* nach Begründung der Monarchie auf eine griffige Formel gebracht hat: *tu regere imperio populos Romane*,

Interdikten zum Schutz öffentlicher Straßen in juristischer Perspektive Frühinsfeld, a.a.O. (Anm. 5), 247–266, hier 264; J.M. Rainer, 'Die Interdikte zum Schutze von Straßen und Wasserwegen', in M. Ronin und C. Möller (Hgg.), *Instandhaltung und Renovierung von Straßen und Wasserleitungen von der Zeit der römischen Republik bis zur Spätantike* (Baden-Baden 2019), 47–54.

13 Aristid. 26.101.

14 Aristid. 26.51, 58.

*memento – haec tibi erunt artes – pacique inponere morem, parcere subiectis et debellare superbos.*¹⁵

Noch im 6. Jh. galten die römischen Straßen als Sinnbild römischer Macht, wie Prokop am Beispiel einer Straßenreparatur durch Kaiser Justinian illustriert:

In einer Vorstadt von Konstantinopel liegt ein Kastell, das man entsprechend der Form seiner Anlage Strongylon nennt. Die von dort aus nach Rhegion führende Straße war größtenteils uneben und verwandelte sich beim Eintritt von Regenfällen für die Reisenden in einen unpassierbaren Sumpf. Jetzt aber ließ sie der Kaiser mit riesigen Steinen pflastern, wodurch sie angenehm und ganz leicht zu benutzen wurde. Die Straße erstreckt sich bis Rhegion, und ihre Breite gestattet zwei entgegenkommenden Wagen ein bequemes Ausweichen. Die Steine sind außerordentlich hart, so dass man sie für Mühlsteine halten möchte, dazu auch von sehr großem Ausmaß. Jeder bedeckt eine ansehnliche Fläche und besitzt dabei eine bedeutende Höhe. Ganz eben und glatt gearbeitet wie sie sind, könnte man meinen, dass sie nicht durch das Aneinandersetzen zusammengehalten werden oder nur sorgfältig gegenseitig verfugt sind, sie scheinen vielmehr miteinander verwachsen.¹⁶

Das Lob des Schriftstellers stellt Funktion und Bedeutung der durch die Kaiser erbauten bzw. instand gesetzten Straßen deutlich heraus. Indem diese eine leichte und angenehme Fortbewegung ermöglichten, stellten sie den Verkehr im Reich sicher. Die Pflasterung aus riesigen und harten Steinen, die kaum zu bewegend und dauerhaft haltbaren Mühlsteinen gleichen, wird durch den Kaiser veranlasst. Es scheint, als könne nur der Regent des Reiches eine solche geradezu übermenschliche Leistung vollbringen, durch die in der Oberfläche der Straße ein perfektes Werk entsteht. Die aneinander gesetzten Pflastersteine erscheinen Prokop in ihrer hervorragenden Be- und Verarbeitung geradezu als miteinander verwachsen: ein Werk, das über normale menschliche Kräfte hinausgehe und nur eines Kaisers würdig sei. Trotz dieser Panegyrik, die eine solche Auftragsarbeit wie der Traktat über die Bauten des Kaisers Justinian bieten muss, kann die Stelle bei Prokop den praktischen Nutzen sowie die solide und aufwändige Bauweise der kaiserlichen Straßen illustrieren. Sie gereicht dem Herrscher zweifelsohne zu Ruhm und dient damit als Symbol seiner Macht.

¹⁵ Verg. *Aen.* 6.847–853.

¹⁶ Procop. *Aed.* 4.8.

2 Straßen als Grundlage von Mobilität und Wirtschaft

Die große Bedeutung von Mobilität im römischen Reich legen unsere Quellen für bestimmte Gruppen der Bevölkerung in besonderem Maße nahe.¹⁷ Dabei handelt es sich primär um Personen, die aufgrund ihrer beruflichen oder amtlichen Tätigkeit mobil sein mussten und dabei zum Teil auch längerfristige bis dauerhafte Ortsveränderungen in Kauf nahmen oder auch dazu gezwungen wurden wie im Fall von Sklaven. Im Hinblick auf längere Arbeits- oder Geschäftsaufenthalte fern der Heimat könnte man von einer Binnenmigration innerhalb des Reiches sprechen. Dabei ist die Unterscheidung zwischen reiner Mobilität, d. h. der kurz- oder längerfristigen Ortsveränderung, und Migration, die als abschließende Form der Mobilität den dauerhaften Ortswechsel einschließt, nicht immer eindeutig feststellbar. Die Quellenbasis bilden Hinweise in der antiken Literatur, aber vor allem die griechischen und römischen Grab-, Weih- oder Ehren-Inschriften, die Informationen zu Herkunft, Ortswechsel oder Aufenthalts- bzw. Wohnortort liefern.¹⁸ In zahlreichen Fällen ist dies nachvollziehbar, wenn Berufs- oder Funktions-Angaben in Verbindung mit Herkunftsbezeichnung vorhanden oder zumindest zu erschließen sind. Zudem können Personenamen und weitere biographische Informationen Hinweise auf Ortswechsel oder Wohnsitze liefern, auch wenn nicht immer völlig klar zu entscheiden ist, ob der durch eine Grabinschrift bezeugte Tod in der Fremde auf der Durchreise oder nach der Migration erfolgt ist.

Das Beispiel einer Grabinschrift, die von einer Witwe namens Martina aus Nordgallien errichtet wurde, ist illustrativ.¹⁹ Sie scheute keine Mühen und

- 17 Den Themenbereich von Mobilität und Migration in der römischen Kaiserzeit behandeln jüngst eine Monographie und drei Sammelbände: E. Olshausen und V. Sauer (Hgg.), *Mobilität in den Kulturen der antiken Mittelmeerwelt. Stuttgarter Kolloquium zur Historischen Geographie des Altertums 11* (Stuttgart 2014); L.E. Tacoma, *Moving Romans. Migration to Rome in the Principate* (Oxford 2016); L. de Ligt und L.E. Tacoma (Hgg.), *Migration and Mobility in the Early Roman Empire* (Leiden 2016); E. Lo Cascio und L.E. Tacoma (Hgg.), *The Impact of Mobility and Migration in the Roman Empire. Proceedings of the Twelfth Workshop of the International Network Impact of Empire (Rome, June 17–19, 2015)* (Leiden und Boston 2017).
- 18 Die regionale Mobilität in Gallien untersucht exemplarisch auf der Basis von 640 Inschriften mit 680 Ortswechseln L. Wierschowski, *Die regionale Mobilität in Gallien nach den Inschriften des 1. bis 3. Jahrhunderts n. Chr. Quantitative Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der westlichen Provinzen des Römischen Reiches* (Stuttgart 1995), ferner die Mobilität in, von und nach Gallien L. Wierschowski, *Fremde in Gallien – "Gallier" in der Fremde. Die epigraphisch bezeugte Mobilität in, von und nach Gallien vom 1. bis 3. Jh. n. Chr.* (Stuttgart 2001).
- 19 *CIL* V 2108 = Dessau 8453 = *ILCV* 157: [---] / *qui vixi[t] an[nos] / plus minus XL / Martina cara coniux / quae venit de Gallia / per mansiones L ut / commemoraret memoriam du[lcis] / [si]mi mariti sui / bene qu(i)escas dulcissime / marite.*

reiste von Gallien über 50 Tagesreisen bis nach Asolo bei Treviso, um ihren Gatten zu beerdigen, der dort sehr wahrscheinlich auf einer Geschäftsreise verstorben war. Andere Fälle lassen vielleicht auf einen permanenten Wohnortswechsel schließen wie bei einem griechischen Chorflötisten (*choraula*), der in Köln bestattet war, und bei einem afrikanischen Wagenlenker, der in Rom all seine bedeutenden Siege errungen hatte, bevor er dort verstarb.²⁰ Beide waren offenbar Migranten, die aus ihrer Heimat nach Köln bzw. Rom ausgewandert waren, um ihre Berufe dort auszuüben.

Mobilität und temporäre Migration aus professionellen Gründen bezeugen unsere Quellen auch in zahlreichen weiteren Beispielen, die Beruf oder Amtstätigkeit durch Text oder Bild erkennen lassen. Dazu gehörten Gewerbetreibende wie vor allem überregional tätige Händler, Transporteure oder Handwerker sowie andere reisende Dienstleister: Konzertredner wie Aelius Aristides tourten auf Vortragsreisen durch das Reich. Schauspieler, Musiker, Pantomimen, aber auch Athleten reisten zu Festen und Wettkämpfen, um sich in ihrer Kunst zu beweisen. Ebenso waren Bildhauer, Ärzte oder Lehrer und Professoren beruflich unterwegs. Hinzukommen einfache Saisonarbeiter in diversen Wirtschaftssparten insbesondere im Transport- und Bausektor.²¹

Eine weitere große Gruppe berufsmäßig mobiler Personen bilden Beauftragte im Dienst des Staates, die mit militärischen oder zivilen Aufgaben befasst waren. An erster Stelle und als größte Gruppe sind hier die Angehörigen des römischen Heeres zu nennen, die auf Geheiß des Kaisers praktisch

20 CIL XIII 8343: *Memoriae / Ruphi natione Gr(a)eco / Mylasei choraul(a)e / qui vixit annos / XVI Dionysius / Asclepiades nati/one Alexandri/nus parens item / Atheneus bene m[e]/renti de su[o]*; CIL VI 10050: *Crescens agit(ator) / factionis ven(etae) / natione Maurus / annorum XXII / quadriga primum / vicit L(ucio) Vipstano / Messalla co(n)s(ule) natale / divi Nervae miss(u) XXIII / equis his Circio Accep(tore) Delicato Cotyno / ex Messalla in Glabri/onem co(n)s(ulibus) in natale / divi Claudii miss(us) ost(io) / DCLXXXVI vicit XXXVII / inter sing(ularum) vic(it) XIX binar(un) / XXIII tern(arum) V praemiss(u) I / occup(avit) VIII eripuit XXXVIII / secund(as) tulit CXXX tert(ias) CXI / quae(st)um ret(tulit) HS XV(centena milia) LVIII(milia) / CCCXXXVI*.

21 Zur Mobilität von Handwerkern und Händlern in griechischen Inschriften K. Ruffing, 'Die regionale Mobilität von Händlern und Handwerkern nach den griechischen Inschriften', in E. Olshausen und H. Sonnabend (Hgg.), *Troianer sind wir gewesen – Migrationen in der antiken Welt: Stuttgarter Kolloquium zur Historischen Geographie des Altertums* 8, 2002 (Stuttgart 2006), 133–149. Zur Arbeits-Migration zuletzt Tacoma 2016, a.a.O. (Anm. 17), 170–203; weitere Beispiele etwa für Kaufleute bei H. Grassl, 'Arbeitsmigration in den römischen Grenzprovinzen', in Olshausen und Sauer 2014, a.a.O. (Anm. 17), 261–266; C. Holleran, 'Labour mobility in the Roman world: A case study of mines in Iberia', in L. de Ligt und L.E. Tacoma (Hgg.), *Migration and Mobility in the Early Roman Empire* (Leiden 2016), 95–137, zu Minenarbeitern; P. Erdkamp, 'Seasonal labour and rural-urban migration in Roman Italy', in L. de Ligt und L.E. Tacoma (Hgg.), *Migration and Mobility in the Early Roman Empire* (Leiden 2016), 33–49 beleuchtet temporäre Beschäftigungen in der Stadt Rom insbesondere im Transport- und Bausektor.

überall und zu jedem Zweck eingesetzt werden konnten.²² Neben dem Dienst in der Stammtruppe, in die ein Rekrut eingeschrieben war, konnte er sowohl innerhalb als auch außerhalb seiner Stationierungsprovinz zu unterschiedlichen Aufgaben längerfristig oder sogar permanent, aber auch nur fallweise abkommandiert werden.

Auch die Position von Senatoren und Rittern im Staatsdienst erforderte eine hohe Mobilität, da die Mehrheit der Aufgaben außerhalb der Hauptstadt zu erfüllen war.²³ Dazu zählten insbesondere die Statthalterschaften und Legionskommandos, aber unterhalb dieser Top-Posten waren zahlreiche weitere zivile und militärische Funktionen zu erfüllen. Da die Senatoren, für die prinzipiell eine Residenzpflicht in Italien galt, ihre Provinzialaufgaben für ein bis drei Jahre übernahmen, waren sie nicht nur mobil, sondern immer wieder über längere Zeit in anderen Reichsteilen ansässig. Dies gilt in ähnlicher Weise für die Angehörigen des Ritterstandes. Nicht vergessen werden darf das kaiserliche Personal, das in den Provinzen vor allem Aufgaben im Bereich von Steuer-, Zoll- und Domänenverwaltung innehatte. Diese Amtsträger unterlagen nicht dem ständigen politik- bzw. karrierebedingten Wechsel der Position, sondern verblieben üblicherweise eher langfristig in ihren Positionen, so dass auf dieser Ebene der römischen Verwaltung die Binnenmigration ein häufigeres Phänomen gebildet haben dürfte.²⁴ Vielleicht auch in den Bereich der Reichsverwaltung mit einzubeziehen ist der Verkehr von Gesandtschaften innerhalb und außerhalb der Reiches, durch den auch die provinziellen Gemeinden in direkte Kommunikation mit dem Kaiser traten.²⁵

22 T. Ivleva, 'Peasants into soldiers: Recruitment and military mobility in the Early Roman Empire', in L. de Ligt und L.E. Tacoma (Hgg.), *Migration and Mobility in the Early Roman Empire* (Leiden 2016), 158–175; S.T. Roselaar, 'State-organised mobility in the Roman Empire: Legionaries and auxiliaries', in L. de Ligt und L.E. Tacoma (Hgg.), *Migration and Mobility in the Early Roman Empire* (Leiden 2016), 138–187; P. Herz, 'Die Mobilität römischer Soldaten in Friedenszeiten', in E. Lo Cascio und L.E. Tacoma (Hgg.), *The Impact of Mobility and Migration in the Roman Empire. Proceedings of the Twelfth Workshop of the International Network Impact of Empire (Rome, June 17–19, 2015)* (Leiden und Boston 2017), 80–99.

23 W. Eck, 'Unterwegs im Auftrag des Kaisers. Römische Funktionsträger auf Reisen', in T. Fischer (Hg.), *Strassen von der Frühgeschichte bis in die Moderne* (Wiesbaden 2013), 95–108; M. Heil, 'Senatoren auf Dienstreise', in Olshausen und Sauer 2014, a.a.O. (Anm. 17), 293–308; W. Eck, 'Ordo senatorius und Mobilität. Auswirkungen und Konsequenzen im Imperium Romanum', in Lo Cascio und Tacoma 2017, a.a.O. (Anm. 22), 100–115.

24 Vor allem Grab- oder Weihinschriften kaiserlicher Sklaven und Freigelassener belegen diese Situation wie etwa das Beispiel des *Augusti libertus* und Zolleinnehmers L. Aelius Unio aus *Turicum*/Zürich zeigt *CIL* XIII 5244; zu Sklaven und Freigelassenen des Kaiserhauses in den Provinzen zusammenfassend mit weiterer Literatur E. Herrmann-Otto, *Sklaverei und Freilassung in der griechisch-römischen Welt* (Hildesheim 2018), 217–219.

25 Siehe bes. W. Eck, 'Diplomacy as a part of the administrative process in the Roman empire', in C. Eilers (Hg.), *Diplomats and Diplomacy in the Roman World* (Leiden und Boston 2008),

Den modernen Tourismus als Massenphänomen kannte die Antike freilich noch nicht. Dazu war das Reisen noch zu teuer, zu anstrengend und zu gefährlich. Auch mangelte es der Mehrheit der Bevölkerung an freier Zeit und Muße im Gegensatz zur vermögenden Oberschicht, bei der besonders Studien- und Bildungsreisen beliebt waren, wie etwa Plinius dies ausführt: *Wir pflegen Reisen zu unternehmen, das Meer zu überqueren, um Dinge kennenzulernen, die uns, wenn wir sie vor Augen haben, nicht interessieren ... Von vielem in unserer Stadt und ihrer Umgebung haben wir weder je etwas gesehen noch auch nur gehört, was wir, befände es sich in Achaia, Ägypten, Asien oder sonst einem beliebigen Lande, das reich an Wundern ist und für sie Reklame zu machen weiß, längst gehört, gelesen und besichtigt hätten.* Weitere Motivationen von Reisen schloss dies nicht aus: So wollte man etwa der Sommerhitze auf einem höher gelegenen Landgut entgehen. Ebenso waren die Bäder am Golf von Neapel für ihren Heil- und Freizeitwert berühmt – nicht nur bei der besseren Gesellschaft. Auch andere Kurorte und Heilbäder wurden im gesamten Imperium wegen ihrer heißen Quellen gerne besucht, wovon die zahlreichen Orte mit dem Namensteil *Aquae* zeugen. Studenten der Philosophie und Rhetorik reisten dagegen nach Athen oder Alexandria, wo auch die berühmte Bibliothek ein Anziehungspunkt für Forscher und Schriftsteller war. Für die Jurisprudenz wiederum empfahl sich Beirut als bedeutender Studienort. Besondere Attraktion genossen seit jeher Kultstätten und Heiligtümer. Besucht wurden sie aus den vielfältigsten Motiven, da Religion und Mythos das Weltbild der antiken Menschen grundlegend bestimmten. Nur wenige Kultorte hatten eine weite überregionale Ausstrahlung wie das griechische Delphi, Paphos auf Zypern oder die Oase Siwa in Ägypten, deren Orakelstätten höchstes Renommee genossen. Aber auch andere Heiligtümer wurden besucht und die Reisenden hinterließen schon damals gern im Stein der Monumente den Beleg ihres Aufenthalts mit einem «hic fui».²⁶

Insgesamt besehen lassen sich ortsfremde Personen so gut wie überall im Römischen Reich fassen, freilich mehrheitlich in den Städten, wo die

193–208; E. Torregaray Pagola, 'Diplomatic Mobility and Persuasion between Rome and the West (I–II AD)', in E. Lo Cascio, L.E. Tacoma, *The Impact of Mobility and Migration in the Roman Empire. Proceedings of the Twelfth Workshop of the International Network Impact of Empire (Rome, June 17–19, 2015)* (Leiden und Boston 2017), 116–131 mit weiterer Literatur.

26 E.g. *CIL* III 74 am Isis-Tempel von Philae (Ägypten); Plin. *Ep.* 8, 20, 1–2. Das Phänomen des antiken Tourismus beleuchtet zuletzt N. Zwingmann, *Antiker Tourismus in Kleinasien und auf den vorgelagerten Inseln. Selbstvergewisserung in der Fremde* (Bonn 2012); zu Reisenden und ihren Motivationen grundlegend schon L. Friedländer, *Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms in der Zeit von Augustus bis zum Ausgang der Antonine* 1 (Leipzig 1922, 10. Ed.), 359–490; L. Casson, *Travel in the Ancient World* (Baltimore und London 1994, 2. Ed.), 128–137.

epigraphische Kultur wie überhaupt jeglicher Austausch ausgeprägter als auf dem Land waren. Obwohl das Römische Reich ein Agrarstaat war, hatte die Mobilität vor allem in einschlägigen Bevölkerungsgruppen ein größeres Ausmaß als in anderen antiken oder vorindustriellen Gesellschaften, gehörten doch Mobilität und Migration zum Alltag der Bewohner des römischen Reiches.

Dies gilt ebenso im Hinblick auf ökonomische Prozesse. So lag die Funktionalität der Straßen seit ihren Anfängen in der Erleichterung wirtschaftlicher Tätigkeiten, um den Transportbedarf an Menschen, Gütern und Waren zu befriedigen. Im frühen Rom galt dies – wie das Zwölftafelgesetz zeigt²⁷ – zuerst für die Weidewirtschaft. Das frühe staatliche Interesse war zunächst durch den Wunsch motiviert, Wege- und Nachbarschaftsrechte zu regeln, indem Verbindungswege definiert und markiert wurden. Für eine Nutzung standen sie dann aber allen zur Verfügung und jeglicher Transportbedarf konnte über die Straßen abgewickelt werden. Dies zeigt sich in der späteren juristischen Definition der *viae publicae*, die in öffentlichem Interesse auf öffentlichem Grund und mit öffentlichen Mitteln errichtet werden sollten.²⁸

Wie kaiserzeitliche Autoren des 1. Jh. zeigen, war der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die damit erzielte Erfassung des Raumes nicht nur für die Politik, sondern auch für die wirtschaftliche Entwicklung von Bedeutung, da laut Plinius d. Ä. der unter römischer Herrschaft geeinte Raum des Reiches maßgeblich dem Handelsverkehr nutzte.²⁹ Die *pax Romana* ermöglichte quasi eine globale ökonomische Vernetzung. Mit ähnlicher Zielsetzung und Formulierung pries einige Jahre später sein Neffe Plinius d. J. in seiner Lobrede auf Kaiser Traian die Lebensmittelversorgung der Hauptstadt und die vom Kaiser dafür eingerichteten Verkehrswege und Anlagen:

Einer immerwährenden Geldspende kommt in meinen Augen die überreiche Getreideversorgung gleich. Dass er sie organisierte, hat einst dem Pompeius nicht weniger Ruhm eingetragen, als dass er die Wahlintrigen vom Marsfeld verbannte, die Seeräuber vom Meer verjagte, Orient und Okzident im Triumph durchzog. Und doch war Pompeius kein besserer Staatsdiener als unser Vater! Er nämlich hat durch seinen Einfluss, seine Planung und seinen gewissenhaften Einsatz Straßen erschlossen und

27 Leg. XII tab. 7,7.

28 Dig. 43,8,2,20–24, dazu Rathmann 2003, a.a.O. (Anm. 5), 3–6.

29 Plin. Nat. 14,1,2: *quis enim non communicato orbe terrarum maiestate Romani imperii profecisse vitam putet commercio rerum ac societate festae pacis, omniaque etiam quae ante occulta fuerant in promiscuo usu facta?*

Häfen eröffnet, hat dem Land seine Wege, dem Gestade ein Meer und dem Meer ein Gestade gegeben, hat zwischen weit entfernten Völkern derart engen Handelsverkehr geknüpft, dass die Produkte eines einzelnen Landes in allen Ländern gewachsen scheinen.³⁰

Diese Beschreibungen belegen wiederum das antike Verständnis des Römischen Reiches als eines einheitlichen, erschlossenen Raumes, der Wirtschaft und Gesellschaft zu Prosperität verhalf.

Die Bedeutung der Straßen für das Funktionieren von Lebensmittelversorgung und Wirtschaft im Allgemeinen hebt auch die jüngere Forschung hervor, indem sie die Notwendigkeit des Landverkehrs trotz dessen höherer Kosten im Vergleich zum Wassertransport (gerade für Massengüter oder Schwertransporte) aufzeigt.³¹ Nicht überall waren Wasserwege vorhanden, so dass vor allem der kleinräumige lokale Handels- und Güterverkehr auf Straßen und Wegen, selbst wenn diese in schlechtem Zustand waren, angewiesen war. Einzelne dokumentarische Quellen lassen gelegentlich auch das privatwirtschaftliche Interesse am Straßenbau erkennen. Ein Beispiel bietet ein Straßenbau-Dokument aus dem Schweizerischen Jura an der Verbindungsstraße zwischen dem Bielerseegebiet und dem Birstal: *Numini Augus/t[or]um / via [d]ucta per M(arcum) / Dunium Paternum / Ilvir(um) col(oniae) Helvet(iorum)*.³² Die Inschrift auf dem Straßentor zeigt eine Verbindung an, die vielleicht einem keltischen Weg folgte, der von den Römern während des 1. Jh. zur Verknüpfung der beiden Haupttrouten der Region ausgebaut worden war.³³

30 Plin. *Paneg.* 29,1–2: *Instar ego perpetui congiarii reor affluentiam annonae. Huius aliquando cura Pompeio non minus addidit gloriae, quam pulsus ambitus campo, exactus hostis mari, Oriens triumphis Occidensque lustratus. Nec vero ille civilius, quam parens noster, auctoritate, consilio, fide reclusit vias, portus patefacit, itinera terris, litoribus mare, litora mari reddidit, diversasque gentes ita commercio miscuit, ut, quod genitum esset usquam, id apud omnes natum esse videretur.*

31 Zuletzt C. Adams, 'Transport', in W. Scheidel (Hg.), *The Cambridge Companion to the Roman Economy* (Cambridge 2012), bes. 229–232; P. Rothenhöfer, 'Die Wirtschaft der Römer: Produktionszentren und Handelswege in römischer Zeit', in T. Fischer und H.G. Horn (Hgg.), *Straßen von der Frühgeschichte bis in die Moderne. Verkehrswege – Kulturträger – Lebensraum: Akten des Interdisziplinären Kolloquiums Köln Februar 2011* (Wiesbaden 2013), 109–121.

32 *CIL* XIII 5166 = E. Howald und E. Meyer, *Die römische Schweiz. Texte und Inschriften mit Übersetzung* (Zürich 1940), 271 Nr. 244 = G. Walser, *Römische Inschriften in der Schweiz. II. Teil. Nordwest- und Nordschweiz* (Bern 1980), 34–35 Nr. 125. Die Inschrift ist über dem Nordausgang des Felsentors der Pierre Pertuis südlich von Tavannes (CH) in 815 m über Meeresspiegel eingemeißelt.

33 Diese verliefen einerseits von Avenches über Solothurn nach Augst und andererseits von Besançon über Mandeure nach Kembs. Die bei Petinesca abzweigende römische

Der Bauherr M. Dunius Paternus präsentiert sich als Oberbeamter der Kolonie Aventicum. Sein Amtskollege im Duumvirat wird allerdings nicht genannt, weshalb mit großer Wahrscheinlichkeit von einer privaten Finanzierung durch M. Dunius Paternus auszugehen ist.³⁴ Seine Motivation dazu entsprang jedoch kaum reinem Altruismus oder bloßem Prestigestreben, vielmehr bildeten wohl handfeste eigene ökonomische Interessen den Hintergrund. Wie sich aus anderen Zeugnissen erschließen lässt, war M. Dunius Paternus vermutlich als Unternehmer im Holz- wie auch im Baukeramikgewerbe aktiv.³⁵ Aus solchen Ressourcen stammte folglich sein Vermögen, das üblicherweise die Eintrittskarte für eine politische Führungsrolle in der Lokalverwaltung bildete.³⁶ Möglicherweise tangierte die Straße sogar den privaten Landbesitz des Holzproduzenten.³⁷ Derartige Fälle einer Verknüpfung von Privatwirtschaft und öffentlichem Interesse sind aufgrund unserer lückenhaften Tradition heute leider wenig bekannt, dürften aber eine nicht zu unterschätzende Triebfeder im antiken Straßenbau gebildet haben.³⁸

Jurastraße (nach Porrentruy und Delle) wird nach archäologischen Funden datiert; dazu H.E. Herzog, 'Römerstraßen in der Schweiz', *Helvetica Archaeologica* 146/147 (2006), 96–99, der von einem keltischen Vorgängerbau vor allem aufgrund der im Jura zahlreichen Erzlagertstätten ausgeht. Die Formel *Numini Augustorum* lässt eine Datierung der Inschrift an das Ende des 1. Jh. durchaus zu, siehe A. Kolb, 'Via ducta – Roman road building: An introduction to its significance, the sources and the state of research', in A. Kolb (Hg.), *Roman Roads. New Evidence- New Perspectives* (Berlin und Boston 2019), 3–21, hier 8.

- 34 Ähnlich R. Frei-Stolba, 'Holzfässer. Studien zu den Holzfässern und ihren Inschriften im römischen Reich mit Neufunden und Neulesungen der Fassinschriften aus Oberwinterthur/Vitodurum', *Zürcher Archäologie* 34 (2017), 164, die aber von Geldern der Kolonie und Zuschüssen ausgeht.
- 35 Zuletzt Frei-Stolba 2017, a.a.O. (Anm. 34), 162–167.
- 36 Seine angesehene Rolle in der Kolonie scheinen die Fragmente einer Ehrung zu unterstreichen, die vielleicht auf den Bau einer *schola* hinweisen: AE 2009, 940 (zu *CIL* XIII 5101. 5114. 5144).
- 37 Dies lässt sich gerade für einen Holzproduzenten vermuten, wenn man den Fall des Arco di Barà in der Hispania Tarraconensis in Betracht zieht. Dieser Bogen des Senators L. Licinius Sura überspannte die Via Augusta möglicherweise an dem Ort, wo diese Straße das Land der Familie erreichte, so G. Alföldy in *CIL* II 12/14, 2332; auch Rathmann 2003, a.a.O. (Anm. 5), 141, folgert, dass der Großgrundbesitzer den Bau eines Abschnitts der Via Augusta finanzierte, der über seine Ländereien verlief.
- 38 Vergleichbar ist eine Felsinschrift aus Spanien (Soria), die ebenfalls einen einzelnen Duumvir als Bauherrn nennt: *CIL* II 2886: *Hanc viam / Aug(ustam?) / L(ucius) Lucret(ius) Densus / Ilvir{um} / fecit*. Weitere Inschriften belegen Straßenbau außerhalb von Städten durch private Stifter: *CIL* II 3167. 3221. 3271; *CIL* III 600. 6983; *CIL* V 1863. 1864; *CIL* XIII 4549; *SEG* 17, 315; *IK* 59, 152; Rathmann 2003, a.a.O. (Anm. 5), 141, Anm. 807 bezweifelt jedoch, dass es sich um Reichsstraßen handelt; R. Haensch und P. Weiß, 'Ein schwieriger Weg. Die Straßenbauinschrift des M. Valerius Lollianus aus Byllis', *Römische Mitteilungen* 118 (2012), 451; A. Zuiderhoek, *The Politics of Munificence in the Roman Empire. Citizens,*

3 Straßen als Orte der Repräsentation

*Ave viator / D(is) M(anibus) / Antoniae....*³⁹ Aus Sarmizegetusa, der Hauptstadt der Provinz Dacia, stammt diese Inschrift von einem Plattenfragment, das ursprünglich zu einem Grabmonument gehörte und wie viele andere Beispiele üblicherweise außerhalb des Stadttors an der Ausfallstraße errichtet war. Aber nicht die Gräber und Grabbauten entlang einer Straße definierten deren Zweck. Vielmehr war die Straße ein besonders gut geeigneter Ort zur Aufstellung von Grabmonumenten, da hier ein großes vorbeiziehendes Publikum zu erwarten war. Auch die Anrede des Passanten im Text der Inschrift, durch welche der Stein den Reisenden zur Lektüre aufruft, ist charakteristisch für die Quellengattung. Der Zweck des Textes auf dem Grabmonument ist evident: Er soll gelesen werden. Konkrete Aufrufe wie *lege* oder *perlege* sind ebenfalls gut bezeugt. Die Aufstellung an einer Ausfallstraße hielt die Erinnerung an den Verstorbenen bei einem möglichst großen Personenkreis aufrecht und dies nicht nur für kurze Zeit, sondern im besten Fall für die Ewigkeit oder zumindest solange das Monument Bestand hatte. Grabmonumente bilden daher in der näheren Umgebung der Städte die zahlenmäßig größte Inschriftengruppe.

Für Straßenkreuzungen, aber auch für andere Straßenstandorte sind ferner Weihungen an die Gottheiten dieser Orte typisch wie an die «Kreuzweggottheiten», *Quadriviae*, *Triviae* und *Biviae*, dann auch an die *Lares viales* oder *Dii itinerarii*.⁴⁰ In vielen Fällen sind die genauen Fund- oder Standorte nicht bekannt, so dass bei diesen Gottheiten allein aus ihrem Namen auf den Aufstellungsort an der Kreuzung oder der Straße zu schließen ist. Zu den Dedikanten zählten nicht nur Soldaten, die einen Straßenposten kontrollierten, sondern auch lokale Magistrate oder Privatpersonen, Männer wie Frauen, stellten solche Weihaltäre an Straßen auf. In vielen Fällen bleiben die Dedikanten jedoch ungenannt.

Aufgrund der Gefahren, die das Reisen barg, sind Weihaltäre oder Geschenke durch Reisende an Straßen oder an Straßen gelegenen Halteorten auch für andere Gottheiten ein gut bekanntes Phänomen. An wichtigen oder schwer passierbaren Knotenpunkten sind solche Votive manchmal als Cluster erhalten, so dass an demselben Ort mehrere oder gar eine größere Anzahl von Inschriften Einblicke in die soziale und professionelle Herkunft der Reisenden

Elites and Benefactors in Asia Minor (Cambridge 2009), 77 weist auf die insgesamt geringe Anzahl solch nutzbringender Stiftungen wie Straßen hin.

39 CIL III 7987.

40 E.g. AE 1947, 24; CIL XIII 8420; A. Kolb, 'Reisen unter göttlichem Schutz', in F. Beutler und W. Hammeter (Hgg.), *„Eine ganz normale Inschrift“ ... und ähnliches zum Geburtstag von Ekkehard Weber. Festschrift zum 30. April 2005* (Wien 2005), 293–298.

erlauben. Dies ist bei den 52 Votivgaben aus dem Heiligtum des Iupiter Poeninus (spätestens aus flavischer Zeit) in den Schweizer Alpen auf der Passhöhe des Großen St. Bernhard (2473m über Meeresspiegel) der Fall.⁴¹ Aus diesen Bronzetäfelchen erfahren wir, wer auf dieser Route unterwegs war und den göttlichen Schutz reklamierte und in welcher Form das Votum für andere Reisende sichtbar fixiert wurde. Die größte Gruppe von Reisenden bestand aus 18 aktiven Militärangehörigen, die jeweils in Einzelmissionen unterwegs waren, da keine Kollektiv-Weihungen vorliegen. Eine kleinere zweite Gruppe zeigt Freigelassene und Sklaven aus dem Kaiserhaus, aber auch aus privaten Haushalten, die folglich im Auftrag ihrer *domini* unterwegs waren. Dabei ist vor allem an Botendienste zu denken, wie dies die Weihung des *tabellarius* der Stadt Besançon explizit für den römischen Bürger Q. Silvius Perennis dokumentiert.⁴² Die dritte Gruppe bilden wohl Händler, die aber nur teilweise eindeutig bezeichnet sind. Unter diesen befinden sich nicht nur römische Bürger aus Italien, sondern auch Bürger anderer Herkunft wie der helvetische Sklavenhändler C. Domitius Carassounus.⁴³ Ohne Hinweise auf ihre Tätigkeit nennen einige weitere Votive römische Bürger sowie peregrine Personen. Insgesamt betrachtet unterscheiden sich die Votivtafeln in ihrer Ausführung: Neben perfekt ausgearbeiteten Tafeln finden sich ebenso einfach gepunzte, offenbar schnell bis unsauber gearbeitete dünne Plättchen. So dürfte das überaus qualitätvolle Dokument des Sklavenhändlers in einer professionellen Werkstatt angefertigt worden und kaum während der Durchreise auf der Passhöhe entstanden sein, wie dies wohl für andere zum Teil schwach gepunzte

41 *Inscriptiones Italiae* 11/1, 50. 55–105; G. Walser, 'Römische Militärschriften vom Großen St. Bernhard', *Archäologie der Schweiz* 6 (1983), 15–29 nur mit den Weihungen von Militärangehörigen; eine bebilderte ausführliche Vorlage und Auswertung aller Zeugnisse bei G. Walser, *Summus Poeninus. Beiträge zur Geschichte des Großen St. Bernhard-Passes in römischer Zeit* (Wiesbaden 1984) mit Katalog 81–129 Nr. 1–51; erneute kürzere Vorlage von F. Wiblé, 'Les tablettes votives', in L. Appolonia, F. Wiblé und P. Framarin (Hgg.), *Alpis Poenina. Grand Saint-Bernard. Une voie à travers l'Europe. Séminaire de clôture, 11/12 Avril 2008, Fort de Bard* (Aosta 2008), 93–107. Neben den 49 Bronzetäfelchen gehören zum Komplex eine Tafel aus Silber (heute verloren Walser 1984, a.a.O. (Anm. 41), Nr. 43 = Wiblé 2008, a.a.O. (Anm. 41), Nr. 43), ein gefiedertes Votivblech aus Silber (Walser 1984, a.a.O. (Anm. 41), Nr. 51 = Wiblé 2008, a.a.O. (Anm. 41), Nr. 51) und eine Statuettenbasis (*Inscriptiones Italiae* 11/1, 50 = Wiblé 2008, a.a.O. (Anm. 41), Nr. 52). Die Geschichte und Bedeutung des Passes erläutert Walser 1984, a.a.O. (Anm. 41); die Funde von Militaria diverser Natur bespricht E. Deschler-Erb, 'Die römische Armee auf dem Großen St. Bernhard/Summus Poeninus', in B. Cabouret, A. Gros Lambert und C. Wolff (Hgg.), *Visions de l'Occident romain* 1 (Paris 2012), 455–477: Erste Belege stammen evtl. aus der Zeit Caesars, sicher dann Augustus; sie belegen die Reisen von Infanteristen in Friedenszeiten; der Durchzug von Armee-Einheiten zeigt sich nicht gut im Fundmaterial.

42 *Inscriptiones Italiae* 11/1, 89 = Walser 1984, a.a.O. (Anm. 41), Nr. 35.

43 *Inscriptiones Italiae* 11/1, 65 = Walser 1984, a.a.O. (Anm. 41), Nr. 11.

Täfelchen gilt. Daraus lässt sich schließen, dass ein Teil der Reisenden ihre Weihgaben frühzeitig vorbereitet hatten, um ein ansprechendes und gut lesbares Dokument am Heiligtum zu hinterlassen, das möglicherweise sogar die Sicherheit auf mehreren Reisen gewährleisten sollte.⁴⁴

Cluster von Weihungen entlang der Straßen finden sich freilich noch an weiteren Orten, besonders an Posten, die der Kontrolle und Verwaltung dienten, wie Straßenposten oder Zollstationen. Hier verewigten Soldaten oder kaiserliches Personal ihre Vota auf Altären anlässlich ihres Dienstendes oder anderer Anlässe. Auch Ehrungen des Kaisers bzw. seiner Familie waren in diesem Kontext nicht unüblich. Besonders gut bekannt sind die Weihungen von Benefiziariern an und um ihre Posten, die im ganzen Reich an den Straßen verbreitet waren.⁴⁵ Besonders oft verehrt wurden dort Iuppiter und Merkur, aber auch Mars, Silvanus oder andere Gottheiten sind zu finden.

Die wohl wichtigsten Monumente der Repräsentation entlang von Straßen bildeten Bauinschriften. Sie befanden sich zumeist entweder direkt in den Fels entlang einer Straße gemeißelt oder an den zur Straße gehörigen Bauten und Anlagen wie Brücken, Viadukte, Tunnel, Stützmauern, Entwässerungskanäle etc. Diese Dokumente feiern den Bauherrn bzw. Finanzier, also Magistrate, Kaiser oder Private, daneben wird oftmals die technische Leistung hervorgehoben.⁴⁶ Eine Bauinschrift des Caracalla aus der Nähe von Beirut zeigt ein derartiges in den Felsen gehauenes Monument entlang des Küstenweges, der durch den römischen Kaiser verbreitert wurde.⁴⁷ Er stellt sich an diesem Ort in die Tradition zahlreicher früherer Straßenbauer seit dem

44 Die Beobachtung schon bei Walser 1984, a.a.O. (Anm. 41), 79; vgl. das nachlässig gearbeitete Täfelchen des T. Annius Cissus, *Inscriptiones Italiae* 11/1, 55 = Walser 1984, a.a.O. (Anm. 41), Nr. 1.

45 Die Zeugnisse der Benefiziarier gesammelt bei K. Schallmayer et al., *Der römische Weihebezirk von Osterburken I. Corpus der griechischen und lateinischen Benefiziarier-Inschriften des Römischen Reiches* (Stuttgart 1990); generell zu *stationes* im römischen Reich siehe zuletzt die beiden Sammelbände J. France und J. Nelis-Clément (Hgg.), *La statio. Archéologie d'un lieu de pouvoir dans l'empire romain* (Bordeaux 2014); P. Basso und E. Zanini, *Statio Amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane* (Oxford 2016).

46 E.g. *ILAlg* 1, 3875 = Dessau 9374 (Ain Berda, Africa proc.): [*Imp(erator) Caes(ar) T(itus) Aelius Hadrianus Antoninus Aug(ustus) Pius*] / [*pont(ifex) max(imus)*] *trib[ui]nicia potestate / XV co(n)s(ul) IIII / viam per Alpes / Numidicas vetustate inter/[r]uptam ponti/[b]us denuo fac/[ti]s paludibus / siccatis labibus / confirmatis / res{s}tituit / curante M(arco) Valerio / Etrusco leg(ato) suo/pr(o) pr(aetore)*; A. Kolb, 'Epigraphy as a source on ancient technology', in K. Verboven und P. Erdkamp (Hgg.), *Structure and Performance in the Roman Economy. Models, Methods and Case Studies* (Brüssel 2015), 231–234.

47 *CIL* III 206 (Nahr El Kalb/Lykos, Syria): *Imp(erator) Caes(ar) M(arcus) Aurelius / Antoninus Pius Felix Augustus / Part(hicus) maximus Brit(annicus) max(imus) Germ(anicus) maximus / pontifex maximus / montibus imminetibus / Lycoflumini caesis viam delatavit / per [[leg(ionem) III Gallicam]] / Antoninianam suam.*

ABB. 3.1 Nahr el Kelb inscriptions. From: L.F. Cassas, *Voyages pittoresques de la Syrie etc.*, Paris 1800
PUBLIC DOMAIN

ägyptischen Pharaos Ramses II (1303–1213 v. Chr.). (Abb. 1). Mit seiner Inschrift demonstrierte Caracalla seine Sorge für die Verkehrs-Infrastruktur des Reiches, welche die Sicherheit und Mobilität der Reisenden sicherstellen sollte. Seit Augustus im Jahr 20 v. Chr. die Aufgabe als *curator viarum* in Italien übernommen hatte, aber später in Kombination mit seinem *imperium maius* die Rolle faktisch auch in den Provinzen ausübte, galt der Kaiser als oberster Straßenbauer. Darüber hinaus war der Herrscher als *pater patriae* der Patron aller Städte und deren Bewohner und hatte damit auch eine Art genereller Fürsorgepflicht für seine Schutzbefohlenen, die immer wieder im Straßenbau dokumentiert wurde.⁴⁸ Solche Baumaßnahmen der Kaiser wurden daher gerne mit den Tugenden der *providentia* und *liberalitas* in Verbindung gebracht. Instrukтив ist hier eine Bauinschrift aus Dyrrachium, die für Severus Alexander die Reparatur einer Wasserleitung belegt, die ursprünglich aufgrund der *liberalitas*

48 E.g. *IRT* 934 (Gasr Dellasc, Africa proc.) aus dem Jahr 237: *Imp(erator) Caes(ar) C(aius) Iulius Verus / Maximinus Piu(s) Felix / Aug(ustus) Germanicus ma/ximus Sarmaticus ma/ximus Dacicus maximus / tribuniciae potestatis ter(tium) / imp(erator) V ponti(fex) maximus / et C(aius) Iulius Verus Maximus / nobilissimus Caes(ar) prin/ceps iuventutis Germani/cus maximus Sarmaticus / maximus Dacicus maxi/mus pontes / vetustate dilabso (!) / iter longa iniuria corru/ptum restituerunt et pro s/ua infaticabili providenti/a perviam com(m)eantibus redd/iderunt I*; zur Rolle als oberster Straßenbauer Rathmann 2014, a.a.O. (Anm. 5), 209–216.

Hadrians errichtet worden war.⁴⁹ Die Steintafel vermerkt aber weiter, dass Severus Alexander zugleich vier Meilen einer Straße ausbauen ließ. Die Tafel dürfte also ursprünglich an oder in direkter Umgebung von Straße und Aquädukt verbaut gewesen sein.

Obwohl der Kaiser als *curator viarum* prinzipiell der Straßenbauer des Reiches schlechthin war, finden sich gelegentlich auch Privatleute, die das Netzbauwerk ergänzten. Die Inschriften benennen die verantwortlichen Bauträger, die Umstände der Errichtung und ggf. Schwierigkeiten dabei. Häufig werden Gottheiten oder der Herrscher und seine Familie einleitend angerufen. Solche Beschwörungen schmälerten die Repräsentation der Bauträger keineswegs, sondern stellten die Aktivitäten bzw. die Bauten zusätzlich unter den Schutz der göttlichen Autoritäten.⁵⁰ Von besonderem Interesse sind bei den Bauinschriften Dokumente, die eine private Initiative im Straßenbau erkennen lassen. Denn dies ist relativ selten bezeugt. So konnte die kostspielige Finanzierung von Straßenbaumaßnahmen die Beliebtheit der Bauherren im lokalen Umfeld vermutlich nicht so stark steigern wie die populären Spiele, Speisungen oder Schenkungen. Jedoch bot ein steinernes Monument entlang der Straße oder eine in den Fels gehauene Inschrift dauerhafte Sichtbarkeit und Erinnerung, wie etwa die Straßenbauinschrift des M. Valerius Lollianus aus Byllis, südwestlich von Apollonia im heutigen Albanien, dokumentiert.⁵¹

49 CIL III 709 (Dyrrachium, Macedonia): *Imp(erator) Caes[ar] / M(arcus) Aurelius Sever[us] / Alexander Pius / Felix Aug(ustus) aquae/ductum divi / Hadriani parentis / sui liberalitate Dyr/rachinis factum et / vetustate pluribus / in locis vexatum resti/tuit set et viam a co/lonia per mil[ia] passuum / quattuor voraginibus / [...].*

50 E.g. CIL v 1863 (Plöckenpass, Venetia et Histria): *[I(ovi) O(ptimo)] M(aximo) / [Triviis Quadri] viis ceterisque dibu[s] / [a]ram c[u]m [signo] sollemne votum di[c(avit)] / Hermias succceptor operis aeterni/titulum immanem montem Alpinum/ingentem litteris inscripsit quot saipe / invium commiantium periclitante / populo ad pontem transitum non / placuit curiae et Attio Braetiano / q(uaestori) eorum viro ornato viam nov(am) / demonstrante Hermia multa ni/mis fide(n)s operisque paratus una/nimes omnes hanc viam explicuit.*

51 CIL III 600 (Byllis, Macedonia): *M(arcus) Valerius M(arci) f(ilius) Quir(ina) Lollianus prae/fectus cohort(is) I Apamenorum sagitt[ariorum] / equit(atae) trib(unus) milit(um) leg(ionis) VII Gem(inae) Fel(ici)s prae(f)ectus eq(uitum) alae Fl(aviae) Agrip(pianae) / praepositus in Mesopotamia vexillationibus equitum electorum alarum / praetoriae Augustae Syriacae Agrippianae Herculianae / singularium item cohortium I Lucensium II Ulpiae equit(atae) / c(ivium) R(omanorum) I Fl(aviae) c(ivium) R(omanorum) I(I) Thracum III Ulpiae Paflagonum II equitum I / Ascalolitanorum I Fl(a)u(iae) Chalcidenorum V Petr(a) eorum IIII Dacorum I Syngambrum / viam pub[lic(am)] quae a col(onia) Byllid(ensium) / per Astacias ducit angustam fragosam [pe]riculosam / ita muni(vi)t ut vehiculis comme{e}tur item [pon]tes / in Argya flumine et rivis d(e) s(uo) p(osuit) / et inscr[ip]sit d(ecreto) d(ecurionum); dazu Haensch und Weiß 2012, a.a.O. (Anm. 38) mit weiteren Beispielen, wie auch oben Anm. 37.*

Schließlich bilden die Meilensteine die zahlenmässig größte Gruppe von Monumenten entlang der Straßen, die nochmals deutlich deren Funktion als Orte der Repräsentation illustrieren. Denn neben ihrer praktischen Eigenschaft der Distanzanzeige verherrlichen diese Inschriften primär den Kaiser als Straßenbauer, der das Reich nicht nur durch Wege erschloss, sondern dadurch jeglichen Austausch von Botschaften, Personen und Gütern ermöglichte.

Der Titel meines Beitrags zitiert aus dem Text eines Meilensteins aus der Provinz Arabia, die nach dem Jahr 106 auf dem Boden des damals annektierten Königreichs der Nabatäer neu begründet wurde.⁵² Seit dem 4. Jh. v. Chr. hatten diese durch ihr Wege-, Posten- und Beziehungsnetz den lukrativen Orienthandel kontrolliert, der die Basis für ihren wirtschaftlichen wie politischen Machtzuwachs bildete. Denn die geopolitische Lage bescherte dem Königreich Verbindungen nach Südarabien (Weihrauchstraße), Mesopotamien (und damit zur Seidenstraße), gen Norden in die Levante sowie den Zugang zum Überseehandel vom Roten Meer aus. Die Inschrift des Meilensteins, der heute in 25 Exemplaren erhalten ist, zeigt, dass Trajan nach der Aneignung des Territoriums dieses als römisch beherrschtes Gebiet definiert und in den Status einer Provinz überführt hat:⁵³ *Redacta in formam provinciae*.⁵⁴ In der Folge

52 Vorgang und Umstände der Annexion sind mangels Überlieferung bis heute unklar, da Dio 68,14,5 nur das Ergebnis und den zuständigen Befehlshaber, den Statthalter Syriens A. Cornelius Palma, benennt. Wichtig waren dabei unter anderem innenpolitische wie auch wirtschaftliche Überlegungen; siehe bündelnd etwa K. Strobel, 'Zu Fragen der frühen Geschichte der römischen Provinz Arabia und zu einigen Problemen der Legionsdislokation im Osten des Imperiums Romanum zu Beginn des 2. Jh. n. Chr.', *ZPE* 71 (1993), 251–280; F. Millar, *The Roman Near East. 31 BC–AD 337* (Cambridge 1993), 92–93; U. Hackl, H. Jenni und C. Schneider, *Quellen zur Geschichte der Nabatäer. Textsammlung mit Übersetzung und Kommentar* (Freiburg 2003), 52–56.

53 Siehe den vollständigen Text etwa in P. Thomsen, 'Die römischen Meilensteine der Provinzen Syria, Arabia und Palästina', *Zeitschrift des Deutschen Palästina-Vereins* 40 (1917), Nr. 76a (Bostra/Busra, Arabia): *Imp(erator) Caesar divi Nervae fil(ius) Nerva Traianus Aug(ustus) Germanicus Dacicus pont(ifex) maximus trib(unicia) pot(estate) XVIII imp(erator) VII co(n)s(ul) VI p(ater) p(atriciae) redacta in formam provinciae Arabia viam novam a finibus Syriae usque ad mare rubrum aperuit et stravit per C(aium) Claudium Severum leg(atum) Aug(usti) pro pr(aetore) m(ilia) p(assuum) CLXXI*. Die Formulierung wurde schon von Augustus auf den Obelisken in Rom verwendet siehe etwa *CIL* VI 701: *[I]mp(erator) Caesar divi fil(ius) / Augustus / pontifex maximus / [i]mp(erator) XII co(n)s(ul) XI trib(unicia) pot(estate) XIV / Aegypto in potestatem / populi Romani redacta / [S]oli donum dedit // Imp(erator) Caesar divi [filius] / Augustus / pontifex maximus / imp(erator) XII co(n)s(ul) XI trib(unicia) pot(estate) XIV / Aegypto in potestatem / populi Romani redact[a] / Soli donum dedit*.

54 Zur Beschreibung des Aktes der Provinzialisierung soll ein Meilenstein des Caracalla angeblich eine kräftigere Formulierung enthalten *CIL* III 467: ... *provinciam Asiam / per viam et flumina / pontibus subiugavit*.. Die Inschrift ist jedoch nur als Abschrift des 16 Jh.

wird durch den Kaiser in Arabia die *via nova* als Nord-Süd-Transversale von über 430 km Länge ausgebaut, die quer durch die gesamte Provinz von der Südgrenze der Nachbarprovinz Syrien über die neue Provinzhauptstadt Bostra mit ihrem Legionslager bis zum Golf von Acqaba führt: *viam novam/a finibus Syriae/usque ad mare Rubrum*.

Die Bezeichnung „neu“ schließt gleichwohl die Inkorporierung bestehender Verbindungen nicht aus. Dies gilt hier für den sogenannten Königsweg, den das Alte Testament erwähnt und der den Nabatäern als Nord-Süd-Handelsroute diente.⁵⁵ Aber die römische *via nova* brachte auch neue Streckenführungen sowie einen völlig neuen Ausbaustandard.⁵⁶ Den neuen Ausbau der Straße in Stein belegen einerseits die Meilensteine selbst, die wie üblich zur Distanzanzeige und Baudokumentation entlang der Strecke positioniert wurden. Andererseits wurden weite Streckenabschnitte einer an der Oberfläche fest gestampften Erd-Straße an den Rändern durch Steinsetzungen eingefasst. Schließlich wurden Teile der Straße auch gepflastert, wie die Inschrift eigens hervorhebt. Dies entsprach der höchsten Qualitätsstufe eines römischen Highways, um schnellen und sicheren Verkehr sowie Transport mit Wagen zu ermöglichen. Diesen Ausbaustandard belegen für die *via nova Traiana* zahlreiche archäologische Befunde, die etwa südlich von Philadelphia (Amman) die Pflasterstraße in einer durchschnittlichen Breite von 6 Metern zeigen. Die Route war dort zudem durch eine zentrale Steinlinie in zwei Fahrspuren unterteilt. Befestigte Raststationen und militärische Posten entlang der Straße ergänzten die Anlage. Außerdem überwand die römische Straße – anders als die alte Karawanenroute – die tiefen Flusstäler wie besonders das Wadi Mudjib

tradiert und wird schon im CIL angezweifelt: «Interpolatas esse apparet, sed item genuinos Caracallae Diocletianique titulos subesse.» Ähnlich auch D. French, *Roman Roads and Milestones of Asia Minor* (London 2014; BIAA Electronic Monographs), vol. 3 fasc. 5, 128: “a curiosity, if not a fake.”

55 Vet. Test. Nu. 20,17; Strab. 16,2,20; dazu Hackl, Jenni und Schneider 2003, a.a.O. (Anm. 52), 7–9 mit einem Überblick über die Verkehrswege der Nabatäer.

56 Zum archäologischen Forschungsstand zuletzt F. Abudanah, ‘The *Via Nova Traiana* Between Petra and Ayn Al-Qana In Arabia Petraea’, *Oxford Journal of Archaeology* 35 (2016), 389–412; die grundlegende ältere Forschung mit den über 200 Meilensteinen bei P. Thomsen 1917, a.a.O. (Anm. 53), 34–57, ferner A. Alt, ‘Neue Untersuchungen zum *limes Palaestinae*’, *Zeitschrift des Deutschen Palästina-Vereins* 71 (1955), 83–88; H.-P. Kuhn, *Wüstengrenze des Imperium Romanum. Der römische Limes in Israel und Jordanien* (Mainz 2018), 184–186; M. Rathmann, ‘Statthalter und die Verwaltung der Reichsstraßen in der Kaiserzeit’, in A. Kolb (Hg.), *Herrschaftsstrukturen und Herrschaftspraxis. Konzepte, Prinzipien und Strategien der Administration im römischen Kaiserreich* (Berlin 2006), 209 betont das Strukturkonzept im Ausbau; zur politischen und militärischen Bedeutung M.A. Speidel, ‘Rom und die Fernhandelswege durch Arabien’, in Kolb 2019, a.a.O. (Anm. 33), 53–66.

und das Wadi Wale durch neu errichtete Brücken, deren Reste an diversen Stellen erhalten sind.

Innerhalb des übernommenen Wegenetzes der Nabatäer bildet daher dieser neue Ausbau der *via nova Traiana* eine Besonderheit, die anderen Straßen in der Region nicht zu Teil wurde.⁵⁷ Den Ausschlag dafür dürften nicht nur ökonomische Gründe und sicherheitspolitische Aspekte gegeben haben. An dem alten Königsweg des Nabatäerreiches ging es offenbar ganz besonders darum, die Überlegenheit der neuen Herren am Beispiel ihrer alles bisherige übertreffenden Infrastruktur zu demonstrieren. Der neue Name „*via nova Traiana*“ und die Verbreitung von Umbenennung und Herrschaftswechsel durch die Inschriften der Meilensteine führen dies vor Augen. Das nabatäische Territorium war nun römisch, d.h. es wurde von Rom gesichert, geordnet und gehörte zum Verband des Reiches. Zudem durchquerte die *via nova Traiana* das am stärksten besiedelte Gebiet der *provincia Arabia*. Dort wurden neben Soldaten und fremden Durchreisenden vor allem die Provinzbewohner ständig an die Herrschaft Roms erinnert. Und dies erfolgte in der Sprache der neuen Herren: auf Latein. Selbst die Meilenzahlen auf den Miliaren des Traian wurden nur in römischen Ziffern gemeißelt. Erst spätere Kaiser ließen gelegentlich dem lateinischen Text griechische Ziffern für die Distanzen hinzufügen.⁵⁸

3.1 *Fazit*

Die vielfältigen Funktionen von Straßen wurden in den Blick genommen: ihre Rolle und Bedeutung für die Entstehung und Konsolidierung des Reiches, ihre Rolle für die Mobilität und Wirtschaft sowie ihre Rolle als Orte der Repräsentation. Freilich existierten diese Funktionen nicht unabhängig voneinander, sondern kamen zumeist Hand in Hand zur Wirkung. Ihre generelle Bedeutung für die historische Entwicklung des Imperium Romanum hatte Ronald Syme – wie eingangs zitiert – treffend gefasst: „Roads determine the growth of empires, their area, and their duration.“

57 Dazu auch Speidel 2019, a.a.O. (Anm. 56), 62–63, der darauf hinweist, dass Rom den Ausbaustandard jeweils an den unterschiedlichen Funktionen der Routen ausrichtete.

58 Auf dieser Strecke sind auf über 100 epigraphen Steinen nur auf 22 griechische Ziffern erhalten. Eine griechische Kaisertitulatur ist dort bisher nur für Iulian bezeugt, was auch für die übrige Provinz Arabia, Syria und Palaestina gilt; dazu Thomsen 1917, a.a.O. (Anm. 53), 11.