

DE GRUYTER

Anne Kolb (Ed.)

ROMAN ROADS

NEW EVIDENCE – NEW PERSPECTIVES



Roman Roads

New Evidence – New Perspectives

Edited by Anne Kolb

DE GRUYTER

ISBN: 978-3-11-061869-3
e-ISBN (PDF): 978-3-11-063833-2
e-ISBN (EPUB): 978-3-11-063631-4

Library of Congress Control Number: 2018967637

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2019 Walter de Gruyter GmbH, Berlin/Boston

Einbandabbildung: Ruines romaines de Timgad (Wilaya de Batna, Algérie). Rue menant à l'Arc de Trajan. © Photograph by PhR61 on Wikimedia Commons, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Timgad_rue.jpg

Satz: Dörlemann Satz, Lemförde

Druck: CPI books GmbH, Leck

Printed in Germany

www.degruyter.com

Contents

Preface — VII

I A Broader View

Anne Kolb

***Via ducta* – Roman Road Building: An Introduction to Its Significance, the Sources and the State of Research — 3**

Richard Talbert

Roads in the Roman World: Strategy for the Way Forward — 22

Grant Parker

Roots to Routes: Gandhara's Landscapes of Mobility — 35

Michael A. Speidel

Rom und die Fernhandelswege durch Arabien — 53

Hélène Cuvigny

Le livre de poste de Turbo, curateur du *praesidium* de Xèron Pelagos (*Aegyptus*) — 67

II The Roads of the Empire

Anthony Comfort

Travelling between the *Euphrates* and the *Tigris* in Late Antiquity — 109

Chaim Ben David

Milestones near Roman Army Installations in Desert Areas of the Provinces of Palaestina and Arabia — 132

Mustafa H. Sayar

Römische Straßen und Meilensteine im Ebenen Kilikien — 147

Hamdi Şahin

CIL XVII, 5, 3: Neue Meilensteine und Straßen aus der *Cilicia Aspera* — 166

Stefan Groh – Helga Sedlmayer

***Via publica vel militaris*: Die Bernsteinstraße in spätantoinischer und severischer Zeit — 191**

Florin-Gheorghe Fodorean

The Peutinger Map, the Roman Army and the First Military Roads in Dacia — 215

Miroslava Mirković

Roman Roads in *Moesia Superior* at Six Points — 236

Vladimir P. Petrović

Some Considerations about the Roman Road Network in Central Balkan Provinces — 252

François Mottas

Du premier milliaire au dernier palimpseste: cinq siècles et demi de présence romaine en Grèce — 272

Michael Rathmann

Miliaria in der Provinz *Lusitania* — 303

Stéphanie Guédon

Road Network and Roman Frontier in Numidia: the Region of Tobna — 323

Mariette de Vos Raaijmakers

Twin Roads: the Road Carthage-Theveste and the *via nova Rusicadensis*; some Observations and Questions — 338

Alfredo Buonopane – Chantal Gabrielli

Miliari e viabilità dell'Etruria romana: un aggiornamento e alcune considerazioni — 375

Patrizia Basso

Excavations in the North of Italy along the *via Claudia Augusta* — 404

Autorenliste — 423

Index — 425

Michael Rathmann

Miliaria in der Provinz *Lusitania*

Abstract: The article outlines the scope and content of the edition of the milestones of the Roman province of Lusitania planned as part of CIL XVII. So far, 266 milestones have been recorded in a database, collecting material that is currently scattered across numerous publications. This has shown certain peculiarities with regard to their time of origin, their distribution, and the imperial titulatures inscribed on them: There are no republican and relatively few late-antique examples; most of them are from the 1st and 2nd century. The inscriptions on the miliaria are consistently shorter than comparable texts from other provinces of the West; only rarely are cities epigraphically named as *capita viae*. Around 80% of the milestones come from one single road, the Camino de la Plata.

Zusammenfassung: Der Beitrag umreißt Umfang und Inhalt der geplanten Edition der Meilensteine der römischen Provinz *Lusitania* im Rahmen CIL XVII-Reihe. Bislang wurden 266 Meilensteine in einer Datenbank erfasst, die verstreut in der Fachliteratur publiziert sind. Dabei zeigen sich hinsichtlich der Entstehungszeit, der Kaisertitulaturen und der Fundverteilung einige Besonderheiten: Es gibt keine republikanischen und relativ wenig spätantike Stücke; die meisten stammen aus dem 1. und 2. Jahrhundert. Die Inschriften auf den Miliarien sind durchgängig kürzer als Vergleichstexte aus anderen Provinzen des Westens; nur selten sind die Stadtnamen als *caput viae* epigraphisch belegt. Rund 80 % der Meilensteine stammen von einer einzigen Straße, dem Camino de la Plata.

1 Einleitung

Ohne eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur hätte das Imperium Romanum nicht zu einer weltgeschichtlichen Größe werden können. Auch in der Eroberungsphase war Rom rund um das Mittelmeer auf ein bereits existierendes Wegenetz angewiesen. Hierbei handelte es sich pikanterweise stets um das Wege- und Straßensystem des politischen Gebildes, das gerade von Rom niedergeworfen und in dessen Herrschaftsraum implementiert wurde. Folglich können wir heute beobachten, dass die Zeitspanne zwischen der militärischen Eroberung und der administrativ-wirtschaftlichen Durchdringung eines Raums nicht zuletzt von der Entwicklungsstufe des vorgefundenen Straßennetzes abhing.

Mit Blick auf die iberische Halbinsel sehen wir, dass die von Keltiberern und Karthagern infrastrukturell erschlossenen Räume nicht zuletzt deshalb rascher von Rom erobert werden konnten, weil bereits ein qualitätvolles Wege- und Straßennetz existierte. Die offenbar schlechter erschlossene kastilische Hochebene, Galizien oder

Lusitanien gerieten jedoch erst später unter römische Herrschaft. Gemessen daran und vor dem Hintergrund der Blütephase Iberiens in der Hohen Kaiserzeit überrascht es, dass eine zusammenfassende Studie zur Genese der iberischen Verkehrsinfrastruktur bislang nicht vorliegt.¹ Gerade die Korrelation von Annexion und römischem Wegebau oder Straßenausbau scheint unter mehreren Gesichtspunkten ein lohnenswertes Forschungsvorhaben zu sein, um die Prozesse der eigentlichen Eroberung des iberischen Raums, seiner anschließenden wirtschaftlichen und administrativen Erfassung samt der territorialen Verteilung der Koloniegründungen² sowie den individuellen Grad der Romanisierung besser verstehen zu können.

Die Basis jeder Erforschung des römischen Straßenwesens ist eine wissenschaftliche Edition der Miliaren im Kontext aller weiteren infrastrukturell relevanten Quellen. Dabei fällt mit Blick auf Iberien ein deutliches regionales Ungleichgewicht auf: Die Römerstraßen des heutigen Andalusien sind 1990 durch PIERRE SILLIÈRES umfassend aufgearbeitet worden.³ 1992 legte JOAQUÍN LOSTAL PROS eine fundierte Edition der tarraconensischen Meilensteine (ohne Galizien) vor, der 2015 der CIL-Band XVII/1 der Herausgeber MANFRED SCHMIDT und CAMILLA CAMPEDELLI zum gleichen Raum folgte.⁴ Schließlich legten ANTONIO RODRÍGUEZ COLMENERO, SANTIAGO FERRER SIERRA und RUBÉN D. ÁLVAREZ ASOREY 2004 eine Ausgabe der galizischen Miliaren vor.⁵ Für die *Lusitania* muss man allerdings auf das CIL II von 1869 mit dem Nachtrag von 1892 zurückgreifen. HÜBNER hatte seinerzeit öfters Material nur aus zweiter Hand übernommen und einen Teil der Steine schon aufgrund der damaligen Reise- und Kommunikationsmöglichkeiten nicht persönlich in Augenschein nehmen können. Lediglich für den Camino de la Plata, also die Verbindung von *Emerita Augusta* (Mérida) über *Salmantica* (Salamanca) nach *Ocelum Duri* (Zamora), liegen mit den Arbeiten von JOSÉ MANUEL ROLDÁN HERVÀS und CARMEN PUERTA TORRES zwei neuere Darstellungen vor.⁶

Wer sich einen quantitativen Überblick über die Miliaren der *Lusitania* verschaffen möchte, ist auf die Epigraphik-Datenbank CLAUSS/SLABY (EDCS) angewiesen.⁷ So findet man dort zwar aktuell 212 Meilensteine, sieht sich aber unter anderem mit dem Problem konfrontiert, dass diese nicht systematisch nach Straßen geordnet sind. Zudem sind die Miliaren nicht in den Kontext weiterer relevanter Quellen zum Straßenwesen eingebunden, etwa Bauinschriften, Itinerare oder archäologische Zeug-

1 Vgl. den Beitrag von NÜNNERICH-ASMUS 1993, der erkennbar an den fehlenden Vorarbeiten zum römischen Straßenwesen gescheitert ist.

2 GALSTERER 1971.

3 SILLIÈRES 1990.

4 CIL XVII/1,1.

5 RODRIGUEZ COLMENERO et al. 2004. Ihr Werk ist jedoch nicht frei von strukturellen Mängeln. Vgl. Rez. von KOLB 2007. Ein hilfreiches Arbeitsinstrument für den Nordosten Iberiens bietet ALBALADEJO 2012.

6 ROLDAN 2007; PUERTA 1995; vgl. JIMÉNEZ/RUPIDERA. Zur Straße Mérida – Braga sei noch auf BELO 1960 verwiesen.

7 http://db.edcs.eu/epigr/epi.php?s_sprache=de (8. 3. 2018)



Fig. 1: Die Städte der Lusitania (nach Galsterer) © M. Rathmann/K. Hamacher

nisse wie *mansiones*, römische Brücken oder weitere straßenbegleitende Bauten.⁸ Auf lange Sicht ist es daher erforderlich, im Rahmen von CIL XVII einen Faszikel mit den Miliarien der Provinz Lusitanien vorzulegen. Die folgenden Ausführungen sollen knapp den Rahmen der geplanten Arbeiten abstecken.

⁸ Zum römischen Straßenwesen in Lusitanien SAA 1956–1967; GIL 2012. Die Untersuchung konzentriert sich auf archäologische Aspekte und ordnet die Römerstraßen in den allgemeinen kulturgeschichtlichen Kontext ein. Bei der Erforschung der lusitanischen Reichsstraßen muss zudem TIR K 29 (mit der unverständlichen Auslassung der portugiesischen Region), TIR J-29, TIR K-30 sowie TIR J-30 herangezogen werden.

2 Anmerkungen zum Straßenwesen der *Lusitania*

Die *Lusitania* gehört im Reigen der römischen Verwaltungseinheiten zu den kleineren, weniger bedeutenden Provinzen.⁹ Im Gegensatz zu ähnlich kleinen Provinzen, wie beispielsweise der *Germania inferior* oder der *Moesia inferior*, verfügte sie niemals über eine dort stationierte Legion und war demnach unter militärischen Gesichtspunkten von nachgeordneter Bedeutung. Zudem liegt sie geostrategisch am Rande des Imperiums¹⁰, hat folglich nie durchziehende Heeresverbände erlebt und war kein Ziel kaiserlicher Inspektionsreisen.¹¹

Ein etwas anderes Bild bietet sich hingegen auf der Ebene der Städte (s. Abb. 1).¹² Im Gegensatz zu den bereits erwähnten Provinzen mit Militär (*Germania inferior*, *Moesia inferior*) verfügte die *Lusitania* über eine beachtliche Zahl an römischen Städten: *Ammaia* (*municipium*), *Balsa* (*colonia*), [---] (*municipium*)¹³, *Caesarobriga* (*municipium*), *Capera* (*colonia*), *Collippo* (*colonia*), *Ebora* (*municipium*), *Eburobrittium* (*colonia*), *Emerita Augusta* (*colonia*), *Metellinum* (*colonia*), *Mirobriga* (*municipium*), *Myrtilis* (*municipium*), *Norba* (*colonia*), *Olisipo* (*municipium*), *Ossonoba* (*colonia*), *Pax Julia* (*colonia*), *Salacia* (*municipium*), *Salmantica* (*municipium*?)¹⁴, *Scallabris* (*colonia*) und *Trutobriga* (*municipium*). Diese auf den ersten Blick beeindruckende Liste an städtischen Siedlungen sollte aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass viele der genannten Orte bestenfalls Klein- oder Kleinststädte waren, die keinen überregional relevanten Handel oder eine entsprechende Wirtschaftskraft entfaltet haben dürften. Es ist also nicht davon auszugehen, dass die lusitanischen Städte die treibende Kraft bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur gewesen sind. Auch lässt sich kein einziger Statthalter der *Lusitania* im Zusammenhang mit dem Bau, Ausbau oder der Verwaltung von Reichsstraßen literarisch oder epigraphisch belegen.¹⁵

Eine Edition der Miliarien muss demnach stark auf archäologische Überreste setzen, gerade bei der Bestimmung der Trassenführung. Dies birgt jedoch das methodische Problem, dass gekieste oder gepflasterte Straßen nicht ohne weiteres als römisch zu erkennen sind. Selbst im positiven Falle – beispielsweise durch identifi-

⁹ NONY 2001; CARVALHO 2016.

¹⁰ Dies bezeugt beispielsweise die Statthalterschaft Othos (Suet. Otho 3,2). Er sollte, so legt es Sueton nahe, nach seiner Entfernung vom Hofe ‚ans Ende der Welt‘ geschickt werden. Und das war in seinem Fall und anders als bei Ovid eben Lusitanien.

¹¹ Lediglich Augustus hat mit einiger Wahrscheinlichkeit einmal Lusitanien besucht; HALFMANN 1986, 160.

¹² GALSTERER 1971, 68f. mit Karte im Anhang.

¹³ CIL II 401 = AE 2003, 864.

¹⁴ TOVAR 1976, 245. Für den Rechtsstatus der Stadt lassen sich m.E. keine Quellen beibringen.

¹⁵ RATHMANN 2003, 202, Taf. 2; vgl. RATHMANN 2006. Nicht einmal eine so bedeutende Figur wie Otho findet sich als Statthalter auf den Miliarien, obwohl allem Anschein nach unter seiner Ägide in der Provinz umfangreicher an den Reichsstraßen gearbeitet wurde; vgl. S. 313.

zierbare straßennahe Bauten wie *mansiones*¹⁶ – hilft diese Bestimmung bei der Datierung der Straße oder der Bestimmung der Bauherrn nicht wirklich weiter. Bedauerlich ist zudem, dass der iberische Teil der Tabula Peutingeriana¹⁷ nicht überliefert ist und auch die einschlägigen Kulturgeographen, wie beispielsweise Strabon¹⁸, oder die entsprechenden Plinius-Passagen¹⁹, keine straßenrelevanten Informationen bereithalten. Unter den literarisch verwertbaren Quellen bleiben somit nur das Itinerarium Antonini²⁰ sowie die Cosmographia des sog. Ravennaten²¹ mit den dort eingetragenen Straßen.²² Von diesen ist das Itinerarium Antonini hilfreich bei der Definition der diversen Routen, denen die Miliarien zugewiesen werden können.

3 Die Miliarien der *Lusitania*

Der nachweisbare römische Straßenbau in Lusitanien setzte mit Augustus erst recht spät ein. Dies ist wenig überraschend, da auch in anderen Provinzen des Westens erst seit Augustus ein Schub im Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ausgemacht werden kann. Mit dem Einsetzen des Prinzipats vollzog sich nach unserem Kenntnisstand ein grundsätzlicher Paradigmenwechsel im Umgang Roms mit den Provinzen im Westen, so dass DIETMAR KIENAST in diesem Zusammenhang zu Recht vom „Werden einer Reichseinheit“ spricht.²³

Zu den markanten Impulsen in der *Hispania ulterior* gehört die Deduktion der *colonia Emerita Augusta*²⁴ im Jahr 25 v. Chr., die verkehrstechnisch Richtung *Baetica* und *Salmantica* vernetzt wurde. Augustus und seine Nachfolger konnten durch die Ansiedlung von Veteranen in den Provinzen eines der zentralen sozialen Probleme der späten Republik beheben und zugleich mit der stärkeren administrativen Durchdringung der außeritalischen Räume durch Stadtgründungen die Wertabschöpfung zugunsten Roms verbessern. War die Motivation zum Ausbau des Verkehrsnetzes administrativ-wirtschaftlich geprägt, so war die neue prinzipale Praxis des regel-

¹⁶ Vgl. ROLDÁN 1971, 75–108.

¹⁷ MILLER 1916, 149–186; ebd. Abb. 41 mit der oft zitierten Rekonstruktionszeichnung einer möglichen Darstellung der iberischen Halbinsel auf der Tabula. ROLDÁN 1975, 106–110 (mit Taf. X).

¹⁸ Vgl. Strab. 3,3,1–7.

¹⁹ Plin. nat. 4,113–118.

²⁰ Itin. Anton. 416,4–418,5; 418,7–419,6; 419,7–420,7; 420,8–421,7; 425,6–427,3; 431,4–7; 433,1–434,4; 438,2–6; zu den Routen ROLDÁN 1975, 63–67, 77–79, 81–83, 86. Allg. s. ROLDÁN 1975, 19–101 (mit Taf. II & III); einige Ausführungen (z.B. S. 24) entsprechen nicht mehr dem Stand der Forschung. Vgl. ferner GIL 2012, 113–229.

²¹ ROLDÁN 1975, 111–142 (mit Taf. XII). Vgl. GIL 2012, 113–229.

²² Klaudios Ptolemaios (Ptol. 2,5,1–10) gibt zwar keine Informationen zum Straßennetz, hilft aber gelegentlich beim Verständnis der antiken Topographie.

²³ KIENAST 2009, 499–515.

²⁴ Zur Deduktion Cass. Dio 53,26,1; Isid. orig. 15,1,69; TOVAR 1976, 223.

mäßigen Aufstellens von Meilensteinen einem propagandistischen Zweck geschuldet. Denn die Miliarien, eine Sonderform der Bauinschriften, waren ein hervorragendes Medium, um den Reichsbewohnern buchstäblich auf Schritt und Tritt vorzuführen, wer in Rom Herrscher war.²⁵

Betrachtet man die Quantitäten in verschiedenen Publikationen und online-Portalen, so ergibt sich folgende Übersicht:

CIL II	72	Miliarien ²⁶
EDCS	212	Miliarien
ROLDAN 1971	103	Miliarien (10 „falsae“)
PUERTA 1995	147	Miliarien (76 anepigraph)
HURTADO 1977	6	Miliarien
ENCARNAÇÃO 1984	18	Miliarien
HERNÁNDEZ 2001	20	Miliarien (5 anepigraph)

Vom Autor des Beitrags konnten bislang in einer Datenbank 266 Meilensteine gesammelt werden. Diese Daten wurden ausschließlich aus der einschlägigen Literatur zusammengetragen.²⁷ Eine Edition der lusitanischen Miliarien ist also ein Desiderat der Forschung. Soweit ersichtlich, sind die Steine überwiegend noch existent, also nicht nur literarisch überliefert.²⁸ Interessant ist ferner, dass sich nach den bisherigen Recherchen eine nicht unerhebliche Menge an Meilensteinen in Privatbesitz befindet.

Die regionale Verteilung der zuweisbaren Miliarien, geordnet nach den Straßenangaben im Itinerarium Antonini, zeigt folgendes Bild:²⁹

1) <i>de Esuri Pace Iulia</i> ³⁰	7	Miliarien
2) <i>ab Olisippone Bracam Augustam</i> ³¹	3	Miliarien
3) <i>ab Olisippone Emeritam</i> (Nordroute) ³²	10	Miliarien
4) <i>ab Olisippone Emeritam</i> (Südroute) ³³	9	Miliarien
5) <i>ab Emerita Caesaraugusta</i> (Camino de la Plata) ³⁴	217	Miliarien

²⁵ ALFÖLDY 1991, 322–324 spricht zutreffend von der „Geburt der imperialen Epigraphik“.

²⁶ CIL II listet zudem 12 weitere Steine unter „falsae vel alianae“ auf. Wie CIL II 435* = ENCARNAÇÃO 1984, Nr. 663 zeigt (s.u.), ist auch diese Gruppe einer erneuten Prüfung zu unterziehen.

²⁷ In der Zahl der 266 Miliarien sind folgende Arbeiten noch nicht berücksichtigt: ALONSO/CRESPO 1999; ALONSO/CRESPO 2000; GARCÍA 1973.

²⁸ Vgl. WALSER 1981, 385–388.

²⁹ Vgl. GIL 2012, 113–229; MILLER 1916, 149–186.

³⁰ Itin. Anton. 425,6–427,3; 431,4–7; vgl. ROLDÁN 1975, 77–79.

³¹ Itin. Anton. 420,8–421,7; vgl. ROLDÁN 1975, 67f.

³² Itin. Anton. 418,7–419,6; 419,7–420,7; vgl. ROLDÁN 1975, 65–67.

³³ Itin. Anton. 416,4–418,5; vgl. ROLDÁN 1975, 63f.

³⁴ Itin. Anton. 433,1–434,4; 438,2–6; vgl. ROLDÁN 1975, 81–83, 86.

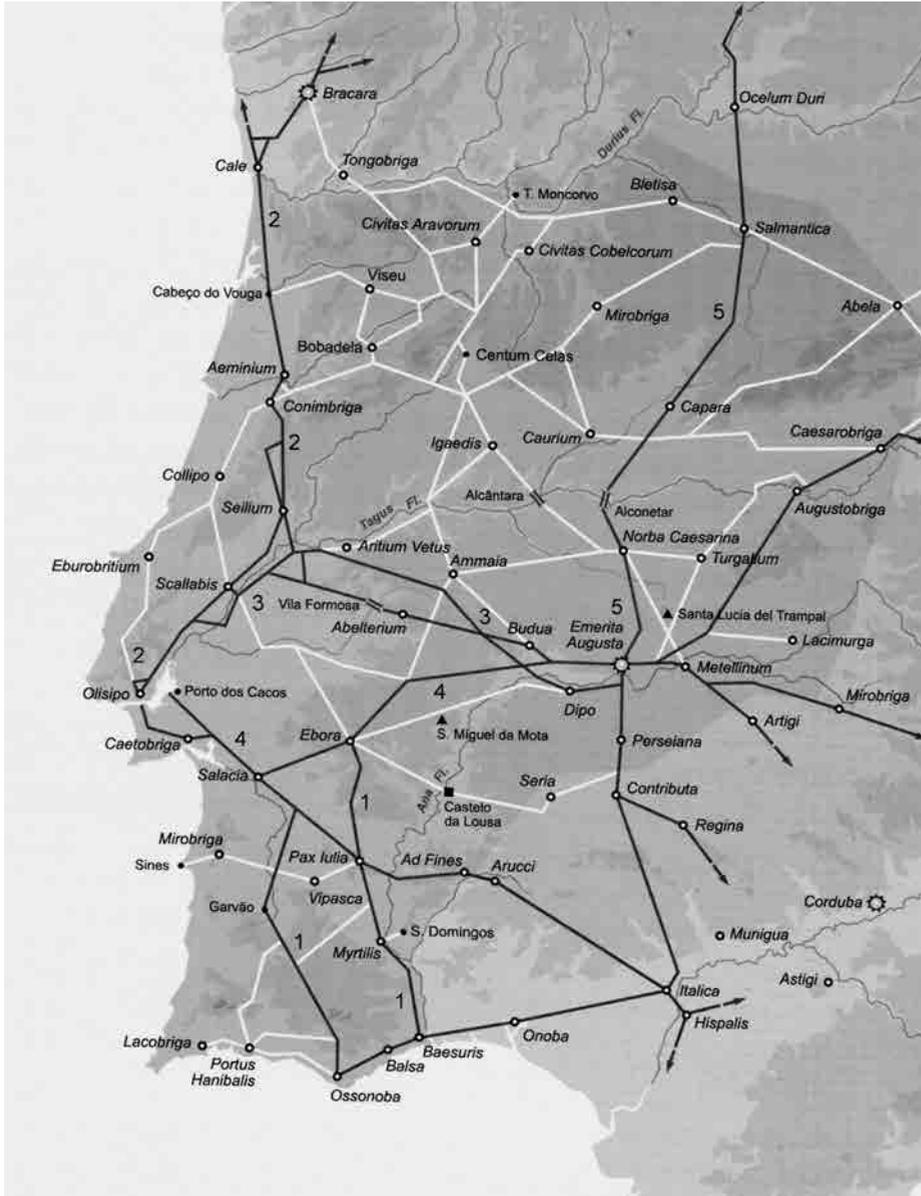


Fig. 2: Das römische Straßennetz der Provinz Lusitanien © M. Rathmann/K. Hamacher

Eine chronologische Einordnung der bislang erfassten Meilensteine bereitet auf dem aktuellen Stand der Arbeiten Probleme. So lassen mehrere zum Teil stark fragmentierte Inschriftentexte keine oder keine eindeutige Bestimmung zu. Des Weiteren liefern die diversen Arbeiten bisweilen widersprüchliche Lesungen bei angeblich gleichen Meilensteinen. Dennoch lassen sich einige für die *Lusitania* relevante Aussagen treffen. Nach aktuellem Stand können republikanische Miliarien für *Hispania citerior* ausgeschlossen werden. Der bislang älteste Meilenstein der Provinz Lusitanien trägt ein augusteisches Formular:

*Imp(erator) Caesar / Augustus / (milia passuum) LIX.*³⁵

Selbst für einen frühen augusteischen Stein ist der Text ungewöhnlich knapp, wie die Parallelen aus dem Nordosten der *Tarraconensis* oder aus der *Gallia Narbonensis* zeigen.³⁶ So fehlen der Zusatz *divi filius*, die Angabe einer tribunizischen Gewalt oder des Konsulats. Zu datieren ist dieser Stein vom Camino de la Plata ausschließlich durch sein nicht genanntes *caput viae*: Emerita Augusta. Die Kolonie, das heutige Mérida, wurde 25 v. Chr. für Veteranen der fünften und zehnten Legion deduziert, so dass wir hiermit einen *terminus post quem* besitzen.³⁷ *Terminus ante* ist demnach das Todesjahr des Augustus (14 n.Chr.). Die formale Gestaltung der Inschrift im republikanischen Duktus spricht meines Erachtens für eine möglichst frühe Datierung, so als sei die „imperiale Epigraphik“ (ALFÖLDY) noch nicht wirklich zum Zuge gekommen.

Der zeitlich jüngste Meilenstein wurde offenbar für den letzten Gesamtkaiser Theodosius (379–395) aufgestellt:

*DD(omini) nn(ostri) / Fla(vius) / The<o>/dosius / perpe/[tuus Aug(ustus)].*³⁸

35 HURTADO 1977, Nr. 677 = PUERTA 1995, Nr. 74 = ESTEBAN 2007, Nr. 193 = ROLDÁN 1971, Nr. 25. Noch zwei weitere lusitanische Miliarien sind für Augustus belegt; AE 2012, 729: *(milia passuum) CXX / Imp(erator) / Caesar / divi f(ilius) / Augustus / co(n)s(ul) XI / imp(erator) X*; AE 1967, 185: *[Ab Emer?][i][ta?] / CX[X ad ---] / Im[p(erator)] / Caesa[r] / divi f(ilius) / Augustus c[o](n)s(ul) XII[I] / imp(erator) X[VI?]*.

36 CIL XVII/1 p. 247; XVII/2 p. 265.

37 TOVAR 1976, 223.

38 AE 2014, 579. Erhalten ist nur der obere Teil der Steinsäule. Es ist aufgrund des geringen Durchmessers dennoch unwahrscheinlich, dass die Säule ursprünglich so viel höher gewesen sein sollte, dass sie die Titulatur eines weiteren Augustus getragen haben könnte. Theoretisch wäre für Theodosius eine Doppelherrschaft mit Gratian (375–383) oder Valentian II. (375–392) in Frage gekommen, also die Zeit von 379 bis 392. Jedoch war Theodosius vor 392 lediglich Herrscher im Osten. Warum hätte dieser im Westen für die betreffende Zeit einer Doppelspitze vor dem Herrscher des Westens auf dem Stein genannt werden sollen? Daher sollte der Stein trotz des Plurals (DD NN) in die Phase der Alleinherrschaft des Theodosius zwischen 392 und 395 datiert werden.

Auch wenn nicht klar ist, warum die einleitende Devotionsadresse im Plural gestaltet ist, entspricht das kaiserliche Formular mit seiner Kürze dem typischen Duktus der Spätantike. Der Stein hat augenscheinlich seine ursprüngliche Funktion als Bauinschrift trotz des Nominativs, der den Kaiser ja eigentlich als handelnden Akteur ausweisen sollte, eingebüßt. Das charakteristische Schlagwort der Zeit lautet: *perpetuus Augustus*. Für die Provinzialen war die Doppelung der Reichsspitze mit einem Augustus im Westen und einem im Osten derartig vertraut, dass die politische Realität nicht mehr von Belang war und das DD NN vom Steinmetz wohl eher routinemäßig eingesetzt wurde. So ist am besten die ideologische Kluft zwischen einem alleinigen Flavius Theodosius Augustus an der Spitze und der doppelten Devotionsadresse zu Beginn des Textes zu erklären.

Unter den Meilensteinen des 1. Jahrhunderts fallen die Exemplare des Caligula und Nero auf. Beide Principes sind bislang im Imperium Romanum selten auf Miliarien bezeugt. Auffällig an einem Caligula-Meilenstein ist der Umstand, dass der Name des Princeps im Dativ genannt wird:

CIL II 4639 & p. 991: [C(aio)] Caesari divi / Aug(usti) pron(epoti) Aug(usto) / [p]ont(ifici) max(imo) / trib(unicia) / po[lt(estate) III co(n)s(uli) des(ignato) / [IIII] p(atri) p(atriciae) / m(ilia passuum) IIII.

Damit hätten wir aus der *Lusitania* den frühesten Beleg eines Miliarium mit einem Dativformular im Westen des Reiches.³⁹ Ob aus dem Kasus zwangsläufig auf eine Dedikation ohne tatsächliche Bautätigkeit geschlossen werden kann, ist nicht sicher. Erst zeitlich nahestehende Meilensteine vom gleichen Straßenabschnitt (Nr. 2: *ab Olisipone Bracaram Augustam*) würden CIL II 4639 zu einer Dedikation machen. Von dem betreffenden Straßenstück sind jedoch keine älteren Meilensteine bekannt, aus denen zu schließen wäre, dass dieser Caligula-Stein keinen Bezug zu tatsächlich durchgeführten Bautätigkeiten hat. Des Weiteren ist das Exemplar laut Datierung des Formulars auch nicht mit dem Herrschaftsantritt oder besonderen Ereignissen des Princeps in Verbindung zu bringen – bekanntlich beliebte Anlässe für Dedikationen. Festzuhalten bleibt aber dennoch, dass wir zumindest den Beginn eines Mentalitätswandels (Nominativ-Formular → Dativ-Formular) konstatieren dürfen.

Seit Augustus war der jeweilige Princeps als oberster *curator viarum* auch in den Provinzen *de iure* für den Straßenbau verantwortlich und erscheint folglich auf den Meilensteinen auch mit einer Nominativ-Titulatur, d.h. als Bauherr der Straße.⁴⁰ Jedoch änderte dies wenig an der provinzialen Realität vor Ort. Hier waren vor allem

³⁹ Der Caligula-Stein bietet keinen Anhaltspunkt für eine Eradierung. Zur *damnatio* des Caligula s. Suet. Claud. 11,3; Cass. Dio 60,4,5. Vgl. KÖNIG 1973; RATHMANN 2003, 121. Ein zweiter Stein für Caligula ist mit einem Nominativ-Formular versehen; CIL II 4640 & p. 991: [--- Cae]sar divi / [p]ron(epos) Aug(ustus) / max(imus) trib(unicia) / [pot(estate)] co(n)s(ul) desi(gnatus) / p(ater) p(atriciae) / (milia passuum) XII.

⁴⁰ Vgl. zu den diversen Teilaspekten RATHMANN 2003, 47–53, 56–61, 120–134.

lokale Kräfte wie Städte oder *civitates* für den Bau und Unterhalt von Straßen verantwortlich. Dass diese womöglich die eigene Rolle etwas stärker betont sehen wollten, indem sie den Kaiser „nur“ in den Dativ setzten, überrascht also nicht. Mit Blick auf die gut zu beobachtenden Verhältnisse in Nordafrika wäre auch in der *Lusitania* erwartbar gewesen, dass sich parallel zum sukzessiven Kasus-Wechsel des kaiserlichen Formulars vom Nominativ zum Dativ die betreffenden Städte auch in der *caputviae*-Zeile etwas stärker exponiert hätten. Aber dieses Phänomen ist, wie unten noch zu zeigen sein wird, in Lusitanien nicht festzustellen.

Interessant sind noch die bereits erwähnten neronischen Steine. So ist festzuhalten, dass wir entgegen dem sonst üblichen Befund im Westen des Reiches eine recht hohe Zahl von Nero-Meilensteinen besitzen, von denen keiner Spuren einer *damnatio memoriae* zeigt.⁴¹ Diese passen zudem, wie die folgenden Beispiele aus dem Jahr 59 belegen, in das klassische Schema der iulisch-claudischen Miliarien.

CIL II 4652 = ROLDÁN 1971, Nr. 32 = HURTADO 1977, Nr. 682 = PUERTA 1995, Nr. 89 = ESTEBAN 2007, Nr. 209: *Nero Claudius / Caesar Aug(ustus) / Germanicus / pontif(ex) max(imus) / trib(unicia) potest(ate) V / imp(erator) IIII / (milia passuum) LXII.*

CIL II 4683 (p. LXXX) = ALONSO / CRESPO 1999, Nr. 259 = HERNÁNDEZ 2001, Nr. 228 = PUERTA 1995, Nr. 181 = ROLDÁN 1971, Nr. 98: *Nero Claudius Caesar / Aug(ustus) Germ(anicus) pont(ifex)*

41 a) Nero mit Nominativ-Titulatur: CIL II 4652 = ROLDÁN 1971, Nr. 32 = PUERTA 1995, Nr. 89 = HURTADO 1977, Nr. 682 = ESTEBAN 2007, Nr. 209 (Text s.o.); CIL II 4683 & p. LXXX = ALONSO/CRESPO 1999, Nr. 259 = HERNÁNDEZ 2001, Nr. 228 = PUERTA 1995, Nr. 181 = ROLDÁN 1971, Nr. 98 (Text s.o.); CIL II 4657 = PUERTA 1995, Nr. 100: *Nero Claudius Caes(ar) / Aug(ustus) pont(ifex) maxim(us) / trib(unicia) pot(estate) V imp(erator) III p(ater) p(atricae) / (milia passuum) CII*; AE 1967,198 = PUERTA 1995, Nr. 109 = ESTEBAN 2013, Nr. 1075 = ROLDÁN 1971, Nr. 52: *Nero Cl[audius] / Caesar [Aug(ustus) Germ(anicus?)] / [po]ntifex max(imus) / [trib(unicia)] potest(ate) V [co(n)s(ul) III] / imp(erator) III p(ater) p(atricae) / (milia passuum) CX*; PUERTA 1995, Nr. 173: *Nero Claudius [Caesar] / Aug(ustus) Germ(anicus) pont(ifex) m[ax(imus) trib(unicia) / pot(estate)] V co(n)s(ul) III imp(erator) IIII p(ater) p(atricae) / (milia passuum) CLIX.*

b) Nero mit Dativ-Titulatur: PUERTA 1995, Nr. 1 (Text s. S. 313).

c) Kasus nicht bestimmbar oder generell unsicher in der Zuweisung an Nero: HEp 1, 1989, 163 = ESTEBAN 2007, Nr. 186 = PUERTA 1995, Nr. 34: *[Nero Claudius / Caesar Aug(ustus) Germ(anicus) / pont]if(ex) max(imus) / [tri]b[un]ic[ia] / potest(ate) III / im]p(erator) II p(ater) p(atricae) / m(ilia) p(assuum) / [XXIX]*; Esteban 2007, Nr. 187 = Puerta 1995, Nr. 40: *[Nero C]lau[dius divi] / [Claudi] f(ilius) Germ[anici] / [Caes(aris) nep(os) T]i(beri) Caes(aris) pr[onep(os)] / [divi Aug(usti)] abnep(os) Ca[es(sar)] / [Aug(ustus) G]er(manicus) p(ontifex) m(aximus) t(rib(unicia)) / [pot(estate) III i]mp(erator) II c(onsul) / (milia passuum) XXXII.*

Mit Emerita Augusta als Zählpunkt, aber vermutlich nicht mehr aus der Lusitania stammt folgender Stein HEp 2, 1990, 734 = HEp 4, 1994, 946 = AE 1987, 612 = PUERTA 1995, Nr. 188 = LOSTAL 1992, Nr. 57: *Nero Claudius divi C[laudi Aug(usti) f(ilius)] / Germanici Caeseris [Aug(usti) nepos] / Ti(beri) Caeseris Aug(usti) [p]ro[nepos] / divi Aug(usti) abnepos / Caeser Aug(ustus) Germa[nicus] / pont(ifex) max(imus) tri(bunicia) potesta[te] V / imp(erator) V co(n)s(ul) IIII] / (milia passuum) CCLIX. Ein solcher Fall ist m.E. nicht einzigartig; zum Problem von *caput viae* und Provinzgrenzen RATHMANN 2003, 113f. besonders mit Anm. 671; allg. KOLB 2013, 111–118.*

max(imus) trib(unicia) / pot(estate) V co(n)s(ul) III imp(erator) IIII p(ater) p(atriciae) / (milia passuum) CLXIIIX.

Freilich können erst nach einer vollständigen Aufnahme aller lusitanischen Meilensteine zuverlässige Aussagen über Straßenbauaktivitäten getroffen werden. Aber dennoch verlangt der ungewöhnliche Befund der neronischen Steine schon jetzt eine Erklärung. Ausgang des Erklärungsmodells ist, dass wir im Westen seit Augustus regionale Wellen im Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ausmachen können. So hatte beispielsweise der erste Kaiser einige *viae publicae* in Italien (z.B. die *via Flaminia*) sowie die Reichsstraßen durch Südfrankreich (*via Domitia*) und weiter bis nach Gades (*via Augusta*) ertüchtigt. Claudius hat diesbezüglich in Gallien gewirkt.⁴² Und vermutlich ist unter Nero in Lusitanien das Netz an Reichsstraßen weiter ausgebaut worden. Leider fehlen Hintergrundinformationen, die Auskünfte über die Initiatoren dieses Unternehmens liefern könnten.⁴³

Daneben fällt auch auf, dass einer der uns bekannten Nero-Steine aus dem Jahr 62 ein Dativformular trägt. Er stammt vom Camino de la Plata und stand unmittelbar vor den Toren der *colonia Emerita Augusta*:

PUERTA 1995, Nr. 1: *[N]eron[us] Claudio] / [Cae]sari Aug(usto) [Germ(anico)] / [p]ontif(ici) ma[x(imo)] / [trib(unicia) pot]est(ate) VIII im[p(eratori) ---] / (milia passuum) II.*

Da wir an dieser Straße aufgrund der Koloniegründung und aufgrund der Meilensteinsetzungen seit augusteischen Zeit regelmäßig Bautätigkeiten vermuten dürfen, dieser Stein zudem unmittelbar vor der Stadt stand und wir keinen weiteren Nero-Stein dieses Streckenabschnitts mit einem Dativformular kennen, spricht vieles für eine Dedikation. Vielleicht wollte sich die *colonia* aufgrund der Krise im Kaiserhaus nach der Ermordung der Octavia sowie der Heirat mit Poppaea Sabina mit vertretbarem Aufwand, aber gut sichtbar, loyal zeigen.

Neben den iulisch-claudischen Steinen deutet sich eine zweite Fundhäufung in traianisch-hadrianischer Zeit an. Dies lässt sich damit erklären, dass nach Traians Agieren im Süden der Halbinsel auch Hadrian seiner iberischen Heimatregion verstärkte Aufmerksamkeit zukommen ließ und vermutlich traianische Unternehmungen abschließen wollte. In dieses Bild passt es, dass die hadrianischen Steine in der *Lusitania* häufiger ein bis dahin in dieser Provinz unübliches Bau- oder Reparaturverbennen.

⁴² Vgl. KOLB 2013, 117 mit einer vergleichbaren These zu traianischen Aktivitäten in der Achaia.

⁴³ Vielleicht darf man diese Straßenbauaktivitäten (oder auch nur die Meilensteinsetzungen) mit dem späteren Princeps Otho in Verbindung bringen (Suet. Otho 3,2), der ab 58 als *legatus Augusti pro praetore* in der Provinz war.

CIL II 4682 = ALONSO/CRESPO 1999, Nr. 47 = HERNÁNDEZ 2001, Nr. 220 = PUERTA 1995, Nr. 169: *Imp(erator) Caesar divi Traiani Par(thici f(ilius) divi Nervae nepos / (H)adrianus Aug(ustus) pont(ifex) max(imus) / trib(unicia) pot(estate) V co(n)s(ul) III resti/tuit / CXLIX.*

CIL II 4633: *Imp(erator) Caes(ar) / divi Traiani Parthici f(ilius) di/vi Nervae nepos Traianus / Hadrianus Aug(ustus) pont(ifex) max(imus) / trib(unicia) pot(estate) XVIII co(n)s(ul) III p(ater) p(atriciae) / refecit.*

Die meisten Steine stammen jedenfalls vom Camino de la Plata und legen die Vermutung nahe, Hadrian habe den infrastrukturellen Anschluss Méridas Richtung Norden weiter ausbauen wollen. Das Reparaturverb ist eventuell ein Indiz für eine zweite Ausbaustufe. Zudem lässt der Stein (CIL II 4633) aus der Nähe von Lissabon darauf schließen, dass der Princeps in Lusitanien weitere infrastrukturelle Impulse setzen wollte.

Hinsichtlich des gesamten Römischen Reiches zeichnet sich im 3. Jahrhundert eine immer stärkere ‚Barockisierung‘ der Meilensteintexte ab, also der Gebrauch immer weiter ausufernder kaiserlicher Titulaturen mit einem Mehr an Filiationen, Siegerbeinamen, potentiellen Thronfolgern, Kaisergattinnen usw.⁴⁴ Dieser Trend ist besonders gut in Nordafrika und in Kleinasien zu beobachten; Meilensteininschriften mit bis zu 20 Zeilen sind dort nicht selten. Im Vergleich dazu fällt für die Formulare in der *Lusitania* auf, dass diese nicht zur Länge neigen: Akklamationen, Siegerbeinamen oder sonstige Epitheta finden sich im Verhältnis zur angesprochenen Referenzmenge seltener oder zumindest in durchgängig kürzerer Form. Der mit Abstand längste lusitanische Text nennt Maximinus Thrax und seinen Sohn Maximus (a. 238) und ist nur auf einem Exemplar belegt:

CIL II 4649 = 6201 = HURTADO 1977, Nr. 673 = PUERTA 1995, Nr. 49: *[Im]p(erator) Caes(ar) C(aius) Iulius V[erus] / Maximinus Pius / Felix Invictus Aug(ustus) / [pon]tif(ex) max(imus) p(ater) p(atriciae) trib(unicia) pot(estate) V / [imp(erator)] VII co(n)s(ul) Germ(anicus) max(imus) / Dacic(us) max(imus) Sarm(aticus) max(imus) [et] / [C(aius) I]ul(ius) Verus Max(imus) / [nob]ilissimus C(aesar) / p[ri]nceps iuven[tutis] / [Germ(anicus)] max(imus) Dacic(us) max(imus) [f(ilius)] / d(omini) n(ostri) Imp(eratoris) C(ai) Iuli Ve[ri] / [Ma]ximini Pii Felicis [Germ(anici)] / maxi(mi) Dacic(i) m[ax]imi Sarm(atici) / [m]ax(imi) fortissi[mi] et/ no[bi]lissimi prin[c]ipes) / refecerunt / XXXIIX.*

Dieses Formular stellt im Umfeld der lusitanischen Miliarien gewissermaßen die Ausnahme von der Regel dar. Die Mehrzahl der Texte ist kurz oder im Verhältnis zu diversen Zeitströmungen in anderen Regionen des Imperium Romanum durchgängig kürzer.

Noch auf einer weiteren Ebene ist eine spezifische Besonderheit dieser Provinz zu registrieren: Für gewöhnlich findet sich ein Peak an Funden in der Zeit Diokletians und Constantins.⁴⁵ In der *Lusitania* hingegen sucht man eine solche Materialdichte

⁴⁴ Vgl. WALSER 1981, 391.

⁴⁵ Vgl. LOSTAL 1992, 365.

vergeblich. Vielmehr deutet es sich an, dass nur wenige Exemplare aus der Tetrarchie und der Spätantike existieren. Dies lässt sich eventuell wie folgt erklären: Das Straßennetz war bereits im 2. Jahrhundert so weit entwickelt und mit Meilensteinen zur praktischen Orientierung am Straßenrand ausgestattet, dass es sich die Städte am westlichen Rande des Imperiums leisten konnten, bei dem im 3. Jahrhundert einsetzenden Dedikationswettbewerb an Reichstraßen nicht teilzunehmen. Für diese Annahme spricht u.a. der Umstand, dass die Kaiser und ihre Feldherren in der Spätantike in anderen Regionen des Reiches gebunden waren und folglich als reale Empfänger von Devotionsadressen ausfielen. Falls Straßenbau oder Reparaturen an Reichsstraßen durchgeführt wurden, konnten sich die bauausführenden Gemeinden folglich die Zusatzkosten für die Aufstellung immer weiterer und im Grunde nicht benötigter Meilensteine sparen. In dieser Praxis zeigt sich das besondere Selbstverständnis der lusitanischen Städte. Im Grunde waren diese ihrer Zeit voraus, denn der Trend sollte sich in den anderen Reichsteilen im 5. Jahrhundert auch einstellen: Man hörte auf, Meilensteine aufzustellen – selbst wenn Straßenbau durchgeführt wurde oder ein neuer Kaiser an die Macht kam.⁴⁶

Innerhalb der Gruppe der spätantiken Steine gibt es noch zwei Besonderheiten anzuzeigen. Die erste ist ein Meilenstein für Crispus (317–326). Dieser verfiel nach seiner Ermordung im März 326 einer *damnatio memoriae* und ist im ganzen Imperium auf Miliarien nur selten belegt. An dem einzigen lusitanischen Exemplar sind die Zeitläufte offenbar vorbeigegangen, denn es zeigt keine Spuren von Umarbeitung oder Eradierung:

HURTADO 1977, Nr. 711 = ESTEBAN 2013, Nr. 1112 = AE 1977, 436 = 1985, 542: *D(omino) n(ostro) Fla/vio Iuli/o Crispo / nob(ilissimo) Caes(ari) / (milia passuum) CX.*

Vor dem Hintergrund der relativ geringen Menge an spätantiken Miliarien fällt als zweite Besonderheit auf, dass Usurpatoren – hier Magnentius (350–353) – ganz selten erscheinen:

ESTEBAN 2013, Nr. 930 = HEP 2005, 81: *[--- / d(omino) n(ostro) ---] / Magnen/tio vic/tori sem/per Augu/sto bono / [rei] publi/[cae nato / ---].*

Offenbar haben die lusitanischen Städte, die Meilensteine aufstellten, sich mit Absicht auch dieser Mode entzogen, jedem neuen Teilherrscher im Westen ihre Ergebenheit bekunden zu müssen. Die geostrategische Randlage macht es ihnen freilich auch leichter.

⁴⁶ Formulierungen wie das bereits erwähnte *semper Augustus* zeigen an, dass sich das Medium Meilenstein als Propagandainstrument überlebt hatte (Beispiele: AE 1914, 165; CIL III 204 mit p. 973; CIL V 8071; CIL XVII/2, 157). Lange kaiserliche Formulare mit Litaneien an Siegertitulaturen und sonstigen Epitheta wurden auf ein kompaktes *semper Augustus* komprimiert.

4 *caput viae* und Reparaturverben

Wie bereits festgehalten, waren gerade die Städte die Instanzen, die maßgeblich für den Bau und Ausbau beziehungsweise für die Instandhaltung von Reichstraßen in den Provinzen verantwortlich waren.⁴⁷ Häufig versuchten diese im Laufe des 1. und 2. Jahrhunderts, ihre Rolle auf dem Sektor der Verkehrsinfrastruktur durch die Kaisertitulatur im Dativ herauszustellen: Nicht mehr der Kaiser ist der formalrechtlich oberste Akteur, sondern die lokalen Kräfte ehren ihn durch den Straßenbau. Demselben Zweck diene die stärkere Akzentuierung ihrer Stellung durch eine ausführliche Betonung des *caput viae*. Für die *Lusitania* zeigt sich hierzu folgendes Bild:

Zunächst einmal findet sich außer der Provinzhauptstadt *Emerita Augusta* (Mérida) und *Ebora* (Evora)⁴⁸ keine einzige Stadt epigraphisch auf einem Meilenstein belegt. Selbst bei *Emerita Augusta* sind die Quantitäten außerordentlich dünn:

HEp 2006, 505 = AE 1967, 185: [Ab Emer?][i]ta? / CX[X ad ---] / Im[p(erator)] / Caesa[r] / divi f(ilius) / Augustus c[o](n)s(ul) XII[I] / imp(erator) (milia passuum) X[VI?].

PUERTA 1995, Nr. 177: [Imp(erator) Caes(ar) divi] / [Nervae f(ilius) Ner]/va Tra[ia]/[Inus] Aug(ustus) [Germ(anicus)] / [p]o[nt]ifex] max(imus) / co(n)s(ul) II / [trib(unicia)] pot(estate) III / [p(ater) p(atr)iae] pro]co(n)s(ul) ---] / ab E[merita Augusta] / (milia passuum) CLXV.

Die Provinzhauptstadt ist zwar auf allen Miliarien des Camino de la Plata bis unmittelbar vor die Tore Salamancas *caput viae*, erscheint aber abgesehen von diesen beiden Beispielen nicht namentlich. Das ist ungewöhnlich.⁴⁹ Vielleicht fühlten sich die Bewohner im Rahmen ihrer Unterhaltsverpflichtung (*munus publicum*)⁵⁰ oder die jeweiligen Bautrupps weitab von der Provinzhauptstadt nicht verpflichtet, den Namen Emeritas nennen zu müssen, da das assignierte Territorium der *colonia* offenbar sehr groß war.

Das zweite namentlich belegte *caput viae* wird lediglich auf einem Stein genannt; er trägt das Formular Elagabals aus dem Jahr 219:

CIL II 435* = ENCARNAÇÃO 1984, Nr. 663: Imp(eratori) Caes(ari) divi Antoni/ni Pii Magni fil(io) / divi Septimi Severi / Pii nepoti M(arco) Aure/lio Antonino / P(io) Fel(ici) Aug(usto) pont(ifici) max(imo) / trib(unicia) pot(estate) II co(n)s(uli) II / proc(onsuli) p(atr) p(atr)iae / fortissimo felicissi/moque principi / [Eb]ora m(ilia) p(assuum) / XXII.

Dieser im Dörfchen Barbacena bei Elvas (Portugal) gefundene Meilenstein gehört vermutlich zur Strecke 4 „*ab Olisippone Emeritam*“ (s. Karte). Ungewöhnlich ist die For-

⁴⁷ Vgl. RATHMANN 2003, 102–134; RATHMANN 2004 (mit weiterer Lit.).

⁴⁸ TOVAR 1976, 217f.

⁴⁹ RATHMANN 2003, 113f.; RATHMANN 2004, 195, Anm. 196.

⁵⁰ KISSEL 2002.

mulierung *fortissimo felicissimoque principi* für einen Augustus.⁵¹ Da der Stein nicht aus der Phase unmittelbar nach dem Herrschaftsantritt von Elagabal stammt, in der man in den Provinzen womöglich noch nicht über die korrekte Titulatur des neuen Princeps informiert war, erstaunt die Wortwahl.

In der Summe überrascht die geringe Zahl epigraphisch bezeugter Zählpunkte vor dem Hintergrund des eingangs genannten Kanons an lusitanischen Städten doch. Obwohl wir auf zahllosen Meilensteinen Distanzangaben lesen können, erscheinen die Städte namentlich als *caput viae* nur sehr selten. Gerade im Vergleich mit anderen Provinzen, in denen das *caput viae* im 3. Jahrhundert bisweilen zwei Zeilen füllen konnte, ist die Befundlage ein bemerkenswertes Charakteristikum der *Lusitania*. *Brevitas* scheint auch dabei ein Faktor gewesen zu sein.

Da Meilensteine zur Gattung der Bauinschriften zählen, soll ein abschließender Blick den unmittelbar für den Straßenbau relevanten Bauverben *fecit*, *refecit* oder *reparavit* gelten. Auch hier scheint sich die Provinz ihrer zurückhaltenden Art bei der Ausformulierung vom Meilensteintexten treu geblieben zu sein; dazu folgende Auswahl:

CIL II 4644 = PUERTA 1995, Nr. 3: *[Ti(berius)] Claudius / Drusi f(ilius) Caesar / Aug(ustus) Germ(anicus) / pont(ificex) max(imus) trib(unicia) / pot(estate) X co(n)s(ul) IIII imp(erator) / XXI iter / reparavit / (milia passuum) VI.*

CIL II 4667 & p. LXXX = HURTADO 1977, Nr. 709 = PUERTA 1995, Nr. 121 = ESTEBAN 2013, Nr. 1153:⁵² *Impe(rator) Caesar] / divi Nervae filius / Nerva Traianus / Augustus Germa(nicus) pontifex ma(ximus) tribunicia / potestate consul / iterum restituit / (milia passuum) CXVI.*

PUERTA 1995, Nr. 155: *Imp(erator) Ca[e]sar divi / Nervae [f]ilii Ner[va] Traianus Aug[us]tus Ge[r]manicus / ponti[ffex] maxi[m]us / [tr]ibun[icia] po[tes]tate] / co(n)s(ul) [--- pr]ocon(sul) / p(ater) p(atriciae) viam restituit / (milia passuum) CXL.*

CIL II 4660 & p. 712 = HURTADO 1977, Nr. 694 = PUERTA 1995, Nr. 103 = ESTEBAN 2013, Nr. 956: *Imp(erator) Caes(ar) / M(arcus) Aurel(ius) / Severus [[Alex/ander]] Pius / Felix Aug(ustus) pon(tifex) maximus / trib(unicia) potest(ate) p(ater) p(atriciae) / co(n)s(ul) proc(onsul) / fecit / (milia passuum) CIII.*

ESTEBAN 2013 Nr. 1124: *[--- Titulatur des Domitian ---]a tri[b(unicia)] / [pot]est(ate) II p(ater) p(atriciae) / imp(erator) XIII censo[r] / perpetuus / co(n)s(ul) XIII vias / corruptas et / pontes restituit / CIII.*

⁵¹ Diese Formulierung gibt es noch auf Meilensteinen bei Braga (Galizien): CIL II 4766–4768, 4805; HEp 13, 821.

⁵² Vgl. CIL II 4677 = ALONSO/CRESPO 1999, Nr. 264 = HERNÁNDEZ 2001, Nr. 204 = PUERTA 1995, Nr. 154; CIL II 4679 = ALONSO/CRESPO 1999, Nr. 175 = HERNÁNDEZ 2001, Nr. 205 = PUERTA 1995, Nr. 162; CIL II 4680 = ALONSO/CRESPO 1999, Nr. 201 = HERNÁNDEZ 2001, Nr. 207 = PUERTA 1995, Nr. 163; CIL II 6206 = PUERTA 1995, Nr. 184; ESTEBAN 2013, Nr. 1127 = HEp 2006, 102; PUERTA 1995, Nr. 144.

Die vier ersten Miliaren liefern die in der *Lusitania* geläufigen Bauverben: *reparavit*, *restituit*⁵³ und *fecit*. Lediglich ein Stein für Domitian aus dem Jahr 85, in der Provinz ohne Parallele, fällt aus dem Rahmen und ähnelt entsprechenden Reparaturmitteilungen auf baetischen Exemplaren.⁵⁴ Von den in benachbarten Provinzen bisweilen anzutreffenden ausführlichen Formulierungen ist also in der Regel wenig zu sehen.⁵⁵ Bis auf den zitierten Domitian-Stein zeigen die lusitanischen Miliaren auch hier ein eher schlankes Formular.

Lediglich der Terminus *iter* überrascht und bedarf der Erklärung. Während die kaiserzeitlichen Rechtstexte für gewöhnlich von *via publica* sprechen, gibt es in den Digesten einige Zitate spätrepublikanischer Juristen, die neben diesem Terminus *technicus* auch den Begriff des *iter publicum* kennen.⁵⁶ Ausgehend von der Annahme, dass der Ausbau der Reichsstraßen in der *Lusitania* nach römischen Qualitätskriterien erst mit Augustus einsetzte, passt es ins Bild, dass unter den weiteren iulisch-claudischen Principes jenseits des Camino de la Plata weitere Wege und Straßen ertüchtigt wurden. Angesichts der Qualitätsabstufung zwischen *iter* (= ungepflasterter Weg) und *via* (= befestigte/gepflasterte Straße) passt ein claudischer Stein, der noch von *iter* spricht, gut ins Bild, das wir auch aus anderen Provinzen kennen.⁵⁷ Im Zuge einer schrittweisen Qualitätssteigerung wurde aus dem keltiberisch-republikanischen Weg (*iter*) im Laufe der Zeit eine römische *via*, vermutlich mit einer gewissen Breite, einem kompakt gekiesten oder gepflasterten Fahrbahnkörper, Entwässerungsgräben zu beiden Seiten, angrenzenden Viehtriften und eben Meilensteinen zur besseren Orientierung. Daher taucht der Terminus *iter* nach der Mitte des 1. Jahrhunderts auf Miliaren auch nicht mehr auf.

5 Die Brücke von Alcántara

Abschließend soll noch ein Blick auf die Brücken der *Lusitania* geworfen werden.⁵⁸ Zu keiner der bislang bekannten Brücken gibt es im Rahmen der Verkehrsinfrastruktur interpretierbare Inschriften, bis auf eine, in der Literatur immer wieder zitierte Aus-

⁵³ Eine alternative Formulierung ist *iterum restituit* (z.B. CIL II 4667 & p. LXXX = PUERTA 1995, Nr. 121; zu ergänzen auf CIL II 4655 = HURTADO 1977, Nr. 688 = PUERTA 1995, Nr. 94). Damit soll offenbar die erneute Wiederherstellung angezeigt werden.

⁵⁴ Die baetischen Miliaren Domitians bieten die Formulierung *ab arcu unde incipit Baetica viam Augustam militarem vestuste corruptam restituit* (CIL II 4722 = SILLIÈRES 1990, Nr. 36, SILLIÈRES 1990, Nr. 41, vgl. CIL II 4721 = ILS 269).

⁵⁵ RATHMANN 2003, 204–209 mit einer Zusammenstellung der geläufigen Bau- und Reparaturmitteilungen auf Miliaren.

⁵⁶ RATHMANN 2003, 11f.

⁵⁷ Vgl. RATHMANN 2003, 20–22 mit der Diskussion zu den Termini *iter* und *via* in den Rechtstexten.

⁵⁸ Bedeutend ist ferner die Brücke von Alconétar am Camino de la Plata. Epigraphische Zeugnisse zu dieser Brücke sind nicht bekannt; GALLIAZZO 1994, 358–361, Nr. 755.

nahme: die berühmte Brücke von Alcántara. Dieses Meisterwerk römischer Ingenieurtechnik erstreckt sich mit ihren sechs unterschiedlich weiten Bögen über eine Länge von rund 182 Metern. Sie überspannt den Tagus (Tajo) und weist eine Gesamthöhe von etwas über 70 Metern auf.⁵⁹ Bemerkenswert ist, dass die zugehörige Straße zu keiner der großen antiken *viae* gehört, die durch Meilensteine belegt sind oder in einem der Itinerare genannt werden. In der Mitte der Brücke befindet sich ein Traian-Bogen, der eine zweite, ebenfalls vorgeblich antike Inschrift trägt. Diese nennt die den Bau finanzierenden Munizipien:

CIL II 759 = ILS 287: *Imp(eratori) Caesari divi Nervae f(ilio) Nervae / Traiano Aug(usto) Germ(anico) Dacico pontif(ici) max(imo) / trib(unicia) potes(tate) VIII imp(eratori) V co(n)s(uli) V p(atr) p(atr)iae).*

CIL II 760 = ILS 287: *Municipia / provinciae / Lusitaniae stipe / conlata quae opus / pontis perfectunt / Igaeditani / Lancienses Oppidani / Talori / Interamnienses / Colarni / Lancienses / Transcudani / Aravi / Meidubrigenses / Arabrigenses / Banienses / Paesures.*

Außerdem wurde an der Südostseite ein kleiner, dem divinisierten Princeps dedizierter Tempel errichtet. Dieser enthält die Grablege des Erbauers der Brücke, Caius Iulius Lacer.⁶⁰ Vermutlich war er ein römischer Militäringenieur:

CIL II 761 = ILS 287b: *Imp(eratori) Nervae Traiano Caesari Augusto Germanico Dacico sacrum // templum in rupe Tagi superis et Caesare plenum / ars ubi materia vincitur ips[s]a sua / avis quali dederit voto fortasse requiret / cura viatorum quos nova fama iuvat / ingentem vasta pontem qui mole peregit / sacra litaturo fecit honore Lacer / qui pontem fecit Lacer et nova templa dicavit / scilicet et superis munera sola litan(t) / pontem perpetui mansurum in saecula mundi / fecit divina nobilis arte Lacer / idem Romuleis templum cum Caesare divis / constituit felix utraque causa sacri // C(aius) Iulius Lacer d(e) d(ecurionum) s(ententia) f(ecit) et dedicavit amico Curio Lacone Igeditano.*

Diesen Stand bietet die Forschung⁶¹ und generell wären diese drei Texte für uns auch interessant. Leider wird jedoch dem Umstand, dass alle drei Inschriften nicht im Original überliefert sind, immer noch zu wenig Bedeutung beigemessen.⁶² Denn schon HARTMUT GALSTERER hat in seiner Untersuchung zum römischen Städtewesen auf der Iberischen Halbinsel 1971 nachgewiesen, dass die für uns besonders interessante Inschrift CIL II 760 = ILS 287 aus inhaltlichen Gründen eine Fälschung sein muss.⁶³

⁵⁹ GALLIAZZO 1994, 353–358, Nr. 754; RICHTER 2011; GIL 2012, 235–241 (mit weiterer Literatur).

⁶⁰ GEMENO 1995.

⁶¹ Vgl. TOVAR 1976, 249f.

⁶² Auch die traianische Widmunginschrift auf dem Bogen ist m.E. sicher nicht antik, wie u.a. die fehlerhafte Angabe von *IMP V* und *TRIB POT VIII* deutlich macht. Die Inschrift dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach mit den neuzeitlichen Inschriften und Überarbeitungen an Brücke und Tempel zusammenhängen.

⁶³ GALSTERER 1971, 62–64.

Jüngst hat HANS RICHTER erneut auf den Umstand hingewiesen, dass dieser Text auf einer arabischen Überlieferung basiert, die ins Jahr 931 zurückverfolgt werden kann.⁶⁴ Bemerkenswert ist des Weiteren, dass auch die Inschrift mit dem Namen des Architekten Lacer nicht unproblematisch ist. Die Inschrift wird zwar schon im 10. Jahrhundert literarisch erwähnt, Lacer erscheint jedoch erstmalig im 14. Jahrhundert. Ohne die Diskussion über die Echtheit der Inschrift erneut weiter auszuführen, können wir festhalten, dass auch CIL II 761 = ILS 287b, bestehend aus elegischen Distichen, für uns als Quelle leider ausfällt.

Im Resultat bedeutet dies, dass wir mit den Brücken von Alconéta und Alcántara zwar zwei beeindruckende Brücken in der *Lusitania* haben – aber gerade die Inschriften, die für die Brücke von Alcántara bislang in der Forschung stets unter diversen Aspekten herangezogen wurden, fallen für die Interpretation des lusitanischen Straßenbaus als nichtantike Dokumente aus. Alle bislang in der Literatur anzutreffenden Thesen rund um eine mögliche traianische Erbauung beider Brücken kommen daher über das Stadium einer Spekulation nicht hinaus.

6 Fazit

Grundsätzlich liegt eine beachtliche Anzahl an Miliarien aus der Provinz *Lusitania* vor, die einen eigenen Faszikel im Rahmen von CIL XVII rechtfertigen. Die epigraphische Datenbank CLAUSS/SLABY (EDCS) bietet einstweilen eine Basis, mit der sich arbeiten lässt. Die Autopsie wird zeigen müssen, ob alle bisher in der Literatur vorliegenden Lesungen tatsächlich Bestand haben. Vergleiche von publizierten Texten mahnen zu großer Vorsicht, da bisweilen beachtliche Abweichungen auszumachen sind.

Die Texte selbst, so wie sie sich uns aktuell präsentieren, sind überraschend schlicht und scheinen somit diversen Trends, die wir beispielsweise aus anderen westlichen Provinzen des Reiches kennen, nicht zu entsprechen. Damit deutet sich an, dass Lusitanien mit seinen Miliarien hinsichtlich der regionalen Verteilung, der Textlänge und der genannten Kaiser durchaus eine eigenständige Position einnimmt. Des Weiteren kann festgehalten werden, dass die überwiegende Anzahl an Meilensteinen vom Camino de la Plata stammt, also der Verbindung von der Provinzhauptstadt *Emerita Augusta* nach Norden. Daneben sind durch das Itinerarium Antonini noch drei weitere Reichsstraßen auszumachen, von denen jedoch deutlich weniger Meilensteine bekannt sind.

In der nun folgenden Arbeit vor Ort, der Durchsicht der Fundberichte und regionalgeschichtlichen sowie provinzialarchäologischen Publikationen wird sich nicht zuletzt zeigen müssen, ob die Zuweisung der Stücke zu den einzelnen Reichsstraßen zu halten ist. Zudem stellt sich die Frage, ob das Netz an Reichsstraßen laut Itinera-

⁶⁴ RICHTER 2011, 20–31 (mit weiterer Literatur).

rium Antonini Bestand hat oder ob eventuell weitere Routen benannt werden müssen, die neben den Miliarien ausschließlich durch archäologische Anhaltspunkte zu definieren sind.

Bibliographie

- ALBALADEJO 2012 = M. ALBALADEJO VIVERO, Léxico de Topónimos y Etnónimos del Noreste de la Península Ibérica en la Antigüedad, Madrid 2012.
- ALFÖLDY 1991 = G. ALFÖLDY, Augustus und die Inschriften: Tradition und Innovation, *Gymnasium* 98, 1991, 289–324.
- ALONSO/CRESPO 1999 = Á. ALONSO ÁVILA/S. CRESPO ORTIZ DE ZÁRATE (Hg.), Corpus de inscripciones romanas de la provincia de Salamanca, Valladolid 1999.
- ALONSO/CRESPO 2000 = Á. ALONSO ÁVILA/S. CRESPO ORTIZ DE ZÁRATE (Hg.), Auctarium a los corpora de epigrafía romana del territorio de Castilla y León, Valladolid 2000.
- BELO 1960 = A.R. BELO, Nótulas sobre cinco marcos miliários da via militar romana Mérida-Viseu-Braga, encontrados nas proximidades da Torre *Centum Callae* de Belmonte, *Revista de Guimarães* 70, 1960, 27–50.
- CARVALHO 2016 = A. CARVALHO, Lusitânia romana, Lissabon 2016.
- ENCARNAÇÃO 1984 = J. D'ENCARNAÇÃO, Inscrições romanas do Conventus Pacensis, Coimbra 1984.
- ESTEBAN 2007 = J. ESTEBAN ORTEGA, Corpus de inscripciones latinas de Cáceres, Bd. 1: Norba, Cáceres 2007.
- ESTEBAN 2013 = J. ESTEBAN ORTEGA, Corpus de inscripciones latinas de Cáceres, Bd. 3: Capera, Cáceres 2013.
- GALLIAZZO 1994 = V. GALLIAZZO, I ponti romani, Bd. 2: Catalogo generale, Treviso 1994.
- GALSTERER 1971 = H. GALSTERER, Untersuchungen zum römischen Städtewesen auf der Iberischen Halbinsel, Berlin 1971.
- GARCÍA 1973 = L. GARCÍA IGLESIAS, Epigrafía romana de Augusta Emerita, Madrid 1973.
- GEMENO 1995 = H. GEMENO PASCUAL, La inscripción del dintel del templo de Alcántara (CIL II 761): una perspectiva diferente, *Epigraphica* 57, 1995, 87–145.
- GIL 2012 = V. GIL MANTAS, As vias romanas da Lusitânia, Mérida 2012.
- HALFMANN 1986 = H. HALFMANN, Itinera principum. Geschichte und Typologie der Kaiserreisen im Römischen Reich, Stuttgart 1986.
- HERNÁNDEZ 2001 = L. HERNÁNDEZ GUERRA, Epigrafía de época romana de la provincia de Salamanca, Valladolid 2001.
- HURTADO 1977 = R. HURTADO DE SAN ANTONIO, Corpus provincial de inscripciones latinas, Cáceres 1977.
- JIMÉNEZ/RUPIDERA = M. C. JIMÉNEZ GONZÁLEZ/A. RUPIDERA GIRALDO, La Vía de la Plata a su paso por la Provincia de Salamanca (<http://www.jcyl.es/jcyl/patrimoniocultural/miliarios/assets/la-v%C3%ADa-de-la-plata-a-su-paso--por-la-provincia-de-salamanca.pdf> [8. 3. 2018])
- KIENAST 2009 = D. KIENAST, Augustus. Prinzeps und Monarch, Darmstadt 2009⁶.
- KISSEL 2002 = T. KISSEL, Roadbuilding as a *munus publicum*, in: P. ERDKAMP (Hg.), The Roman Army and the Economy, Amsterdam 2002, 127–160.
- KOLB 2007 = A. KOLB, Rez. zu Antonio Rodríguez Colmenero – Santiago Ferrer Sierra – Rubén D. Álvarez Asorey, Miliarios e outras Inscrições viarias romanas do noroeste Hispánico (conventos bracarense, lucense e asturicense). Consello da Cultura Galega, Sección de Patrimonio Histórico, Santiago de Compostela 2004, *JRA* 19, 2006 [2007], 577–582.

- KOLB 2013 = A. KOLB, Die Erfassung und Vermessung der Welt bei den Römern, in: K. GEUS/M. RATHMANN (Hg.), *Vermessung der Oikumene*, Berlin 2013, 107–118.
- KÖNIG 1973 = I. KÖNIG, Zur Dedikation römischer Meilensteine. *Digesta* 43,7,2; 50,10,3,4, *Chiron* 3, 1973, 419–427.
- LOSTAL 1992 = J. LOSTAL PROS (Hg.), *Los miliarios de la Provincia Tarraconense. Conventos Tarraconense, Cesaraugusto, Cluniense y Cartaginense*, Zaragoza 1992.
- MILLER 1916 = K. MILLER, *Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana dargestellt*, Stuttgart 1916 (ND 1988).
- NONY 2001 = D. NONY, Die spanischen Provinzen, in: C. LEPPELEY (Hg.), *Rom und das Reich*, Bd. II: *Die Regionen des Reiches*, [dt.] München/Leipzig 2001, 121–150.
- NÜNNERICH-ASMUS 1993 = A. NÜNNERICH-ASMUS, Straßen und Brücken als Zeichen römischen Herrschaftsanspruchs, in: W. TRILLMICH et al. (Hg.), *Hispania Antiqua. Denkmäler der Römerzeit*, Mainz 1993, 121–157.
- PUERTA 1995 = C. PUERTA TORRES, *Los miliarios romanos de la vía de la plata*, Madrid 1995 (online publiziert: <http://eprints.ucm.es/2439/1/T20210.pdf> [8. 3. 2018]).
- RATHMANN 2003 = M. RATHMANN, Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum, Mainz 2003.
- RATHMANN 2004 = M. RATHMANN, Städte und die Verwaltung der Reichsstraßen, in: R. Frei-Stolba (Hg.), *Siedlung und Verkehr im römischen Reich. Römerstraßen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung*, Bern u.a. 2004, 163–226.
- RATHMANN 2006 = M. RATHMANN, Der 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, 201–259.
- RICHTER 2011 = H. RICHTER, *Die Brücke des Baumeisters Lacer und sein Baustil. Ein Beitrag zur Baugeschichte römischer Keilsteinbrücken in der Provinz Lusitania*, Petersberg 2011.
- RODRIGUEZ COLMENERO et al. 2004 = A. RODRÍGUEZ COLMENERO/S. FERRER SIERRA/R.D. ÁLVAREZ ASOREY (Hg.), *Miliarios e outras Inscrições viarias romanas do noroeste Hispánico*, Santiago de Compostela 2004.
- ROLDÁN 1971 = J. M. ROLDÁN HERVÁS, *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*, Salamanca 1971.
- ROLDÁN 1975 = J. M. ROLDÁN HERVÁS, *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la península ibérica*, Madrid 1975.
- SAA 1956–1967 = M. SAA, *As grandes vias da Lusitania*, 6 Bde., Lissabon 1956–1967.
- SILLIÈRES 1990 = P. SILLIÈRES, *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris 1990.
- TIR J-29 = J. DE ALARCÃO et al. (Hg.), *Tabula Imperii Romani J-29*, Lisboa, Madrid 1995.
- TIR J-30 = J. M. ÁLVAREZ MARTÍNEZ et al. (Hg.), *Tabula Imperii Romani J-30: Valencia*, Madrid 2002.
- TIR K-29 = A. BALIL ILLANA et al. (Hg.), *Tabula Imperii Romani K-29: Porto*, Madrid 1991.
- TIR K-30 = G. FATÁS CABEZA et al. (Hg.), *Tabula Imperii Romani K-30: Madrid*, Madrid 1991.
- TOVAR 1976 = A. TOVAR, *Iberische Landeskunde*, 2. Teil: *Die Völker und die Städte des antiken Hispanien*, Bd. 2: *Lusitanien*, Baden Baden 1976.
- WALSER 1981 = G. WALSER, Bemerkungen zu den gallisch-germanischen Meilensteinen, *ZPE* 43, 1981, 385–402.