

# Wo geht's denn hier lang, beim Jupiter?

Das Römische Reich verfügte über mehr als 300 000 Kilometer Fernstraßen. Doch eine Karte hatten Reisende nicht. Wie fanden sie sich zurecht?

Von Jan Krüßmann

Und 300 000 Kilometer Fernstraßen durchzogen das Römische Reich. Sie verbanden Europa, Asien und Afrika; auf ihnen reisten Menschen, Güter und Ideen. Aber wie? Moderne Navigationshilfen gab es in der Antike nicht. Die meisten Reisenden dürften in ihrem Leben nicht einmal eine Landkarte zu Gesicht bekommen haben. Wer damals zum Beispiel von Augsburg nach Rom reisen wollte, stand also vor einer nicht ganz trivialen Frage: Wo geht es lang?

So könnte es auch Lucius Cornelius Latinianus ergangen sein. Der Mann war von etwa 113 nach Christus bis zum Jahr 116 Statthalter der Provinz Raetia, einer Region, die sich heute über weite Teile Bayerns südlich der Donau, Tirols und Vorarlbergs sowie der Schweiz erstreckt. Wir wissen das, weil sein Name auf einem bronzenen Militärdiplom auftaucht, das in der Nähe von Straubing gefunden wurde und heute im dortigen Gäubodenmuseum liegt.

So ein Diplom erhielten Soldaten in den Hilfstruppen nach Abschluss ihres Militärdienstes als Beleg, dass ihnen das römische Bürgerrecht verliehen worden war. Viel mehr wissen wir nicht über Latinianus. Er gehörte dem Ritterstand an, und sein Beinamen könnte ein Hinweis darauf sein, dass er aus Latium kam, der Gegend um Rom. Als Statthalter residierte Latinianus in der Provinzhauptstadt Augusta Vindelicum, dem heutigen Augsburg. Doch irgendwann dürfte ihn ein Schreiben der kaiserlichen Verwaltung in Rom erreicht haben: Dein Dienst ist getan, kehre zurück nach Rom.

Vielleicht waren Latinianus und seine Familie, die ihn wahrscheinlich begleitet hat, traurig, Augusta Vindelicum zu verlassen. Vielleicht haben sie sich auch gefreut, dem ewigen Regen endlich zu entfliehen. Doch von Mittelitalien trennten sie zu diesem Zeitpunkt noch Hunderte Kilometer. Eine derart weite Reise bedurfte vorab guter Planung.

Heute wäre das einfach. Man würde dazu eine Landkarte benutzen, auf Papier oder im Internet. Eine Karte, wie sie jetzt auch für das Römische Reich existiert: Ein Team um den dänischen Historiker Tom Brughmans hat sie erstellt. Dazu hat das Team versucht, Angaben aus schriftlichen Quellen und archäologische Befunde mit der tatsächlichen Beschaffenheit des Geländes in Einklang zu bringen. Das Ergebnis ist „itiner-e“, eine interaktive, topografische Online-Karte des römischen Straßennetzes zum Zeitpunkt seiner größten Ausdehnung vom zweiten bis vierten Jahrhundert nach Christus. Jeder kann darin wie in einem Google Maps der Römerzeit

herumscrollen. Sogar einen Routenplaner gibt es, in dem statt Auto oder Fahrrad Verkehrsmittel wie Pferd oder Ochsenkarren ausgewählt werden können. Auch die Kartendaten in diesem Artikel stammen von itiner-e.

Die Karte hat ihre Probleme – doch dazu später mehr. Für Latinianus viel wichtiger: Eine solche Karte gab es zu seiner Zeit noch lange nicht. Latinianus dürfte stattdessen eines Abends in seiner Amtsstube gesessen und im Schein einer Öllampe Schriftrollen mit Itineraren gewälzt haben.

Itinerare waren das wichtigste Hilfsmittel, um sich im Römischen Reich zu orientieren. Man kann sie sich wie eine Schritt-für-Schritt-Anleitung vorstellen, mit der man sich von einem Ort zum nächsten hangelte. Ein besonders umfangreiches Exemplar ist dank mittelalterlicher Abschriften bis heute erhalten geblieben: das sogenannte Itinerarium Antonini. Es listet in Tabellenform 17 Haupttrouten durch das ganze Reich auf, oft mit mehreren Varianten und Abzweigungen. Für den Weg von Augsburg nach Süden liest sich das zum Beispiel so:

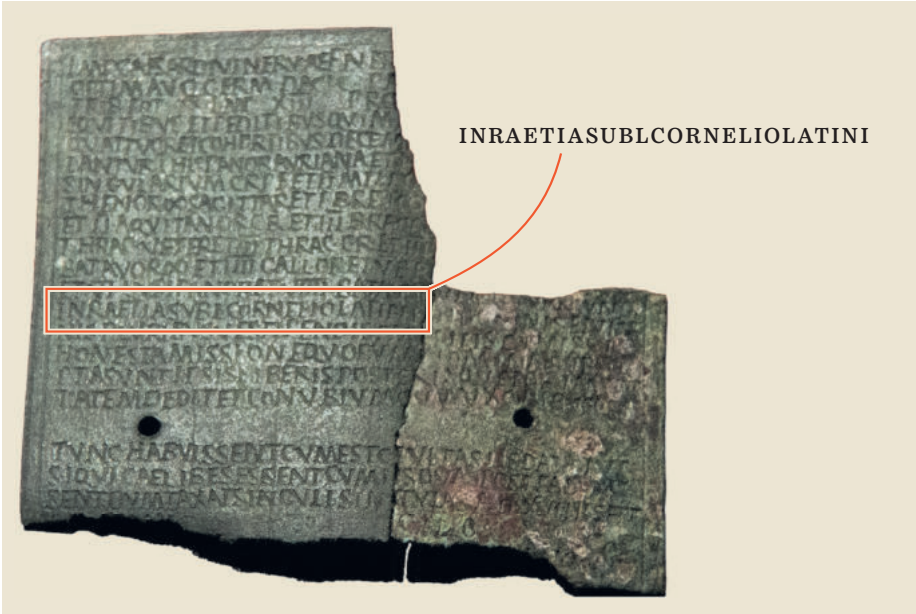
**Ein großes Hindernis erwartete die Reisenden gleich zu Beginn: die Alpen**

Zuerst nach Abodiacum (heute Epfach am Lech): 36 Meilen.  
Von dort nach Parthanium (vielleicht Garmisch-Partenkirchen): 20 Meilen.  
Dann nach Veldidena (Wilten bei Innsbruck): 30 Meilen.  
Und so weiter.

Michael Rathmann ist Althistoriker an der Universität Eichstätt-Ingolstadt. Das römische Straßenwesen ist eines seiner Spezialgebiete. Er geht davon aus, dass es Tausende Itinerare gegeben hat: als Nachschlagewerke in Bibliotheken, als Wachstafel im Gepäck eines Staboffiziers oder als hastig von einem Marktbesucher auf die Rückseite seines Einkaufszettels gekritzelte Liste. „Jeder konnte sich für seine Reise individuell eines zusammenstellen.“

Wo also beginnen? Vermutlich bei den Alpen. Bei klarem Wetter konnte Latinianus wohl manchmal aus dem Fenster seiner Residenz in der Ferne die schneebedeckten Berggipfel sehen, die sich wie ein großer steinerner Wall zwischen seiner Heimat und dem Land erhoben, in das der Kaiser ihn entsandt hatte. Ihre Überquerung bedeutete gleich zu Beginn der Reise eine besondere Herausforderung.

Von Augsburg aus kamen dafür zwei Routen infrage: Die erste folgte dem Lauf des Lechs, passierte östlich Cambodunum,



Von Augsburg führten einst mehrere Routen nach Rom. Doch wahrscheinlich querte man irgendwann in Rimini den Fluss Marecchia (rechts).



Dass Lucius Cornelius Latinianus Statthalter von Raetien war, belegt dieses Militärdiplom. FOTO: THOMAS KILLINGER, GÄUBODENMUSEUM STRAUBING

Am R...  
konnte...  
und E...  
auf M...  
Militä...  
ILLUSTR...



ande vieler Straßen  
ten Reisende Orts-  
ntfernungsangaben  
Meilensteinen, sogenannten  
ria, nachlesen.

ATIONEN: BERND SCHIFFERDECKER

das heutige Kempten, und führte dann über den Fernpass und den Reschenpass über den Alpenhauptkamm. Die Römer hatten hier bereits kurz nach der Eroberung des Alpenvorlandes im Jahr 15 vor Christus mit dem Bau einer Fernstraße begonnen. Fertiggestellt wurde sie etwa ein halbes Jahrhundert später unter Kaiser Claudius und erhielt dann auch dessen Namen: Via Claudia Augusta.

Die zweite Route ist den meisten Italien-Reisenden auch heute noch ein Begriff: Sie verlief weiter östlich, vorbei an Parthanium, wohl heute Garmisch-Partenkirchen, führte ins Inntal und dann über den Brennerpass. Im Etschtal, nördlich von Trient, das damals Tridentum hieß, trafen beide Routen wieder aufeinander.

Welche Route die bessere war, hing von den Umständen der Reise ab. Der Weg über den Brenner war etwas kürzer, das Tal aber deutlich schmalere, die Straße wahrscheinlich steiler. Mit viel Gepäck hätte man daher eher den Umweg über den Reschenpass in Kauf genommen, meint Michael Rathmann: „Wenn man zum Beispiel ein paar Fässer mit je 500 Litern Wein dabei hat, würde ich vom Brenner abraten.“ Mit genügend Ochsen hätte man die schwere Last zwar wahrscheinlich die Passstraße hinauf bekommen, aber nur schwer wieder heil herunter, denn die Wagen hatten keine Bremsen. In steilem Gelände drohte ständig die Gefahr, die Kontrolle zu verlieren.

Doch unabhängig davon, wie viel schweres Gepäck die Familie dabei hatte: Wahrscheinlich wählte Latinianus die Route über den Reschenpass. Archäologische Funde zeigen, dass der Brenner erst um das Jahr 200 nach Christus zur meistgenutzten Alpenquerung wurde, als Kaiser Septimius Severus die dortige Straße ausbauen ließ.

In den Wintermonaten war an eine Überquerung aber wohl nicht zu denken. „Es gibt zwar Berichte darüber, dass die Passstraßen in dringenden Fällen auch im Winter passierbar waren. Doch das machte man wirklich nur, wenn es nicht anders ging“, sagt Rathmann. Hohe Stangen entlang des Weges markierten die Strecke auch in hohem Schnee. Doch wenn Latinianus und seine Familie klug waren, dann warteten sie, bis im Frühjahr die Schneeschmelze den Lech anschwellen ließ, bevor sie Augsburg gen Süden verließen.

Um den Weg nach Tridentum zu finden, fragten sie sich vermutlich durch. Zusätzlich erleichterten Meilensteine die Orientierung.

Passend zu den Angaben in den Itinären war auf diesen Steinen stets die nächste Stadt oder Pferdewechselstation angegeben, dazu eine Entfernung in römischen Meilen. Eine solche Meile entspricht rund 1,5 Kilometern.

Eine Karte hatte Latinianus dagegen sicher nicht dabei. Die meisten Historiker gehen davon aus, dass diese im Römischen Reich gar keine große Rolle spielten. „Das Bild, dass sich im Kaiserpalast ein Generalstab über eine große Karte gebeugt hätte, ist völlig unzutreffend“, sagt Michael Rathmann. Diese Vorstellung, die aus heutiger Sicht so naheliegend scheint, und überhaupt der Blick auf das Römische Reich und sein Militär sind stark vom Imperialismus der Neuzeit geprägt.

Tatsächlich erhalten hat sich aus der Römerzeit nur eine einzige Karte, zumindest als Kopie aus dem Mittelalter: die Tabula Peutingeriana. Auf den ersten Blick hat diese nichts mit einer modernen Straßenkarte zu tun. Der Zeichner hat gar nicht erst versucht, die Proportionen korrekt abzubilden.

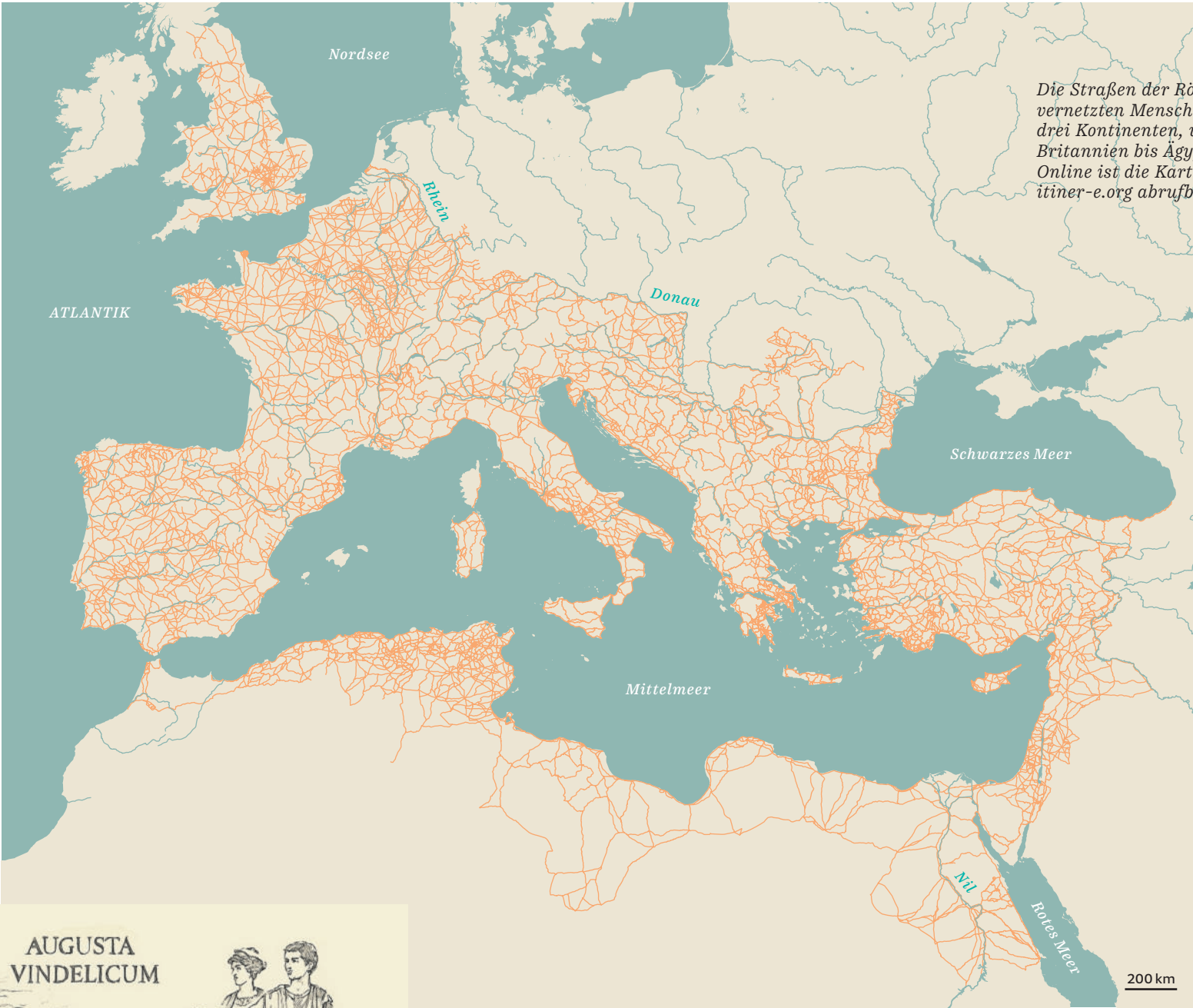
#### Von den Hauptrouten abzuweichen, war gefährlich und riskant

Stattdessen sieht das Reich so aus, wie es eben auf eine Schriftrolle passt: Es ist auseinandergezogen wie ein Kaugummi. Die Maße: etwa 40 Zentimeter mal rund sechs Meter. Allein dieses Format dürfte verhindert haben, die Karte mit auf Reisen zu nehmen. Rathmann vermutet, dass Exemplare von ihr nur als Prestigeobjekte in den Bibliotheken einiger reicher Senatoren standen.

Die für die auf dem Landweg Reisenden unwichtigen Wasserflächen sind auf schmale Streifen reduziert. Am oberen Rand finden sich der Rhein und die Donau als Reichsgrenzen. Weiter unten trennt ein blauer Streifen Adria, die italienische Halbinsel ab, die wiederum nur von einem schmalen Streifen Mittelmeer von Nordafrika getrennt ist. Städte sind als kleine Häuser eingezeichnet, rote Verbindungslinien mit Entfernungsangaben stehen für Straßen. Die Karte lässt sich verwenden wie ein U-Bahn-Plan. Auch wenn die Proportionen völlig verzerrt sind, lässt sich doch leicht entlang der Linien von Ort zu Ort navigieren.

Für Michael Rathmann ist es nicht überraschend, dass die Karte so schematisch gehalten ist: „Aus der Kognitionswissenschaft wissen wir, dass wir Raum linear denken, sobald wir uns bewegen – also in Punkten und Distanzen. Man geht bis zur Ampel, dann links und an der Tankstelle rechts. Genau so funktionieren die Itinäre und die Tabula Peutingeriana. Die Quellen, die wir gefunden haben, reflektieren die menschliche Art zu denken.“ Die Menschen hätten damals sicher keine Vorstellung von Geografie und Raum im modernen Sinne gehabt, meint Rathmann. „Das hat sie in der Regel auch nicht interessiert.“ Zwar habe es Versuche gegeben, Geografie als exakte Wissenschaft zu betreiben, Längen- und Breitengrade zu bestimmen. Für das praktische Reisen spielte das aber keine Rolle.

Eine möglichst genaue topografische Karte des römischen Straßennetzes zu erstellen, ist dagegen das Ziel des Projekts itiner-e: eine Karte, wie es sie in der Antike nicht gegeben hat.



Reste alter Straßen bei Belluno (oben) und in Rimini (unten); dazwischen ein Ausschnitt der Peutingerkarte, der Teile Mittelitaliens und der Adria zeigt.

FOTOS: DREAMSTIME/PRUDEK; IMAGO/MICHELANGELO OPRANDI, PHOT012

In den Augen von Althistoriker Michael Rathmann ist das vor allem eine nette Spielerei. „Es ist schön programmiert, entspricht zeitgemäßen Erwartungen“, sagt er. Der wissenschaftliche Wert sei aber äußerst gering – auch wenn Brughmans und sein Team schreiben, ihr Datensatz werde künftig Computersimulationen von Handelsströmen oder der Ausbreitung von Epidemien möglich machen. Rathmann ist skeptisch: „Leider ist die Datengrundlage nicht gut genug“, sagt er. „Es gibt einige gravierende Fehler und Auslassungen. Und es wird keine Rücksicht darauf genommen, welche Routenführungen in den Quellen als plausibel beschrieben werden und welche nicht.“

Gaius Cornelius Latinianus und seine Familie mussten die Alpenpassage ohnehin ohne Karte meistern. Als sie nach Jahren der Abwesenheit endlich wieder italienischen Boden unter den Füßen hatten, werden sie der Straße nach Süden gefolgt sein bis nach Mutina, heute Modena. Dort stießen sie auf die Via Aemilia, die am Nordrand des Apenninberges entlang durch die Po-Ebene führte.

Hier stand die nächste Entscheidung an. Am schnellsten wäre es gegangen, bereits bei Bononia, heute Bologna, den Apennin zu überqueren und auf Florentia zuzuhalten, das heutige Florenz. Doch die kürzeste Route ist nicht immer die beste – das gilt noch heute, und im Römischen Reich galt es noch mehr. Der Weg hatte seine Tücken.

Dass es dort eine Straße gegeben haben muss, berichtet der römische Geschichtsschreiber Livius. Er schreibt, im Jahr 187 vor Christus habe der Konsul Gaius Flaminius nach der Unterwerfung der ligurischen Völker ihren Bau angeordnet, „damit die Soldaten nicht unbeschäftigt blieben“. Doch sowohl auf der Tabula Peutingeriana als auch im Itinerarium Antonini fehlt die Verbindung.

Möglicherweise deutet das darauf hin, dass sie später kaum genutzt wurde. „Als Reisender möchte man ja auch eine gute Logistik haben“, sagt Rathmann: Herbergen und Wechselstationen, gut ausgebauten Straßen. „Es wäre also definitiv sinnvoller, der Via Aemilia zur Adriaküste zu folgen, als sich von Bologna nach Florenz durch den Apennin zu schlagen, der an dieser Stelle recht hoch ist.“

Von den Hauptrouten abzuweichen war generell riskant. Überall lauerten Räuber. Zwar gab es wohl eine Art Straßenpolizei, die Beneficiarii. Das waren von ihrer regulären Einheit abkommandierte Soldaten, die an Verkehrsknotenpunkten wie Kreuzungen und Brücken, aber auch in Städten und an Steinbrüchen Kontrollstationen besetzten. Doch das Straßennetz war viel zu groß, um es effektiv zu überwachen. Die Gesellschaft anderer Reisender auf den Hauptrouten und offenes Gelände boten da zumindest etwas Schutz.

Wir wissen es nicht, aber man kann vermuten, dass Latinianus mit seiner Familie lieber auf der Hauptroute geblieben ist. Von Bononia führte diese nach Ariminum. Noch heute wird dieser Ort von so manchen Reisenden von nördlich der Alpen angesteuert.

Sein moderner Name ist Rimini. Von hier ging es auf der altherwürdigen Via Flaminia in Windeseile weiter in Richtung Süden – zumindest für die Familie von Latinianus. Die Händler, die hier im Hafen Güter aus dem ganzen Mittelmeerraum an Land brachten, hatten eine weitaus beschwerlichere Weiterreise vor sich. Denn der Statthalter reiste im Auftrag des Kaisers, deshalb konnte er einen besonderen Service in Anspruch nehmen: den Cursus Publicus. Dieses Beförderungssystem hatte Kaiser Augustus einrichten lassen.

Das Prinzip: Entlang der wichtigsten Straßen gab es in bestimmten Abständen Rast- und Wechselstationen, an denen die dazu Berechtigten ihre Transportmittel tauschen konnten. Auf diese Weise kamen sie deutlich schneller und komfortabler voran.

Der Cursus Publicus war so praktisch, dass ihn nicht selten Personen zu nutzen versuchten, die dazu nicht berechtigt waren. Die Statthalter hatten daher strikte Anweisung, die Berechtigungsscheine nicht leichtfertig zu vergeben.

Als zum Beispiel Plinius der Jüngere, ein Zeitgenosse von Latinianus und Statthalter in der heutigen Türkei, einmal seiner Frau ein Reisedokument ausstellte, weil sie wegen des Todes ihres Großvaters schnell nach Italien musste, entschuldigte er sich dafür schuldbewusst in einem Brief bei Kaiser Trajan.

#### Die Fernstraßen trafen sich auf dem Forum am Goldenen Meilenstein

Als Latinianus Fanum Fortunae erreichte, das heutige Fano, verließ die Straße die Adriaküste und schlängelte sich hinauf in den Apennin, der hier aber viel niedriger ist als weiter im Norden. Von der Passhöhe aus erblickte die Familie vermutlich die Säulen des Jupiter-Apenninus-Tempels: Als wichtige Landmarke ist dieses Gebäude auch auf der Tabula Peutingeriana eingezeichnet. Bei dem Anblick haben sie vielleicht gedacht: Jetzt ist es nicht mehr weit bis nach Hause.

Auf dem Weg nach Rom wird die Straße nun immer voller geworden sein: Händler transportierten ihre Waren mit schweren Ochsenkarren in die nimmersatte Kapitale, Kuriere preschten auf schnellen Pferden und mit wehendem Mantel am Wegesrand vorbei. Vielleicht begegneten der Statthalter und seine Familie auf den letzten Meilen auch Senatoren in komfortablen Reisewägen.

„Für eine vormoderne Gesellschaft war die römische recht mobil“, sagt Michael Rathmann. Besonders Händler und Soldaten kamen herum. Es habe sogar eine kleine Gruppe gegeben, die regelrecht touristisch unterwegs war: „Wenn man zur Elite dazugehören wollte, musste man einige Orte einfach gesehen haben: Olympia, das Grab des Dichters Homer in Smyrna oder die Pyramiden von Gizeh.“ Für den Großteil der Bevölkerung kam das alles aber nicht infrage. „Achtzig Prozent der Menschen reisten nie weiter als bis in den nächstgrößeren Ort. Sie hatten einen Lebensradius von vielleicht 50 Kilometern.“

Und dann, nach rund eintausend Kilometern, wird das Ziel in Sicht gekommen sein: Roma, Caput Mundi, das Haupt der Welt. Endlich zu Hause.

Vielleicht führte ihr Weg Latinianus, seine Frau und seine Kinder noch über das Forum. Dort stand der goldene Meilenstein, auf dem die Hauptstädte aller Provinzen mit Entfernungsangaben eingraviert waren, auch Augusta Vindelicum. Hier trafen die Straßen zusammen, die die Stadt sternförmig in alle Richtungen verließen, hier begann ihre Meilenzählung. Es war der symbolische Mittelpunkt des Reiches.

Wir wissen nicht, ob Latinianus und seine Familie um das Jahr 116 genau diesen Weg gewählt haben. Es hätte auch Alternativen gegeben. Aber die Route ist im Lichte der überlieferten Quellen plausibel. Und eines ist ziemlich sicher: Die Familie ist wohlbehalten in Rom angekommen und unterwegs keinen Räubern zum Opfer gefallen. Denn Latinianus' gleichnamiger Sohn wurde später in mehreren Provinzen selbst Statthalter.