



**MAVORS-INITIUT**

für antike Militärgeschichte

Lindenberg 23,  
CH-4058 Basel, Schweiz.

Tel.: +41 (0)61 411 7368  
Fax: +41 (0)61 413 9157  
Internet: [www.mavors.org](http://www.mavors.org)  
Email: [info@mavors.org](mailto:info@mavors.org)

## **HEER UND STRASSEN — *MILITARES VIAE***

Michael Alexander Speidel

Das römische Heer war in hohem Masse auf ein umfassendes Netz von Verkehrswegen in allen Reichsteilen angewiesen. Verkehrswege dienten dem Heer zu Wasser und zu Land nicht allein zur Truppenverschiebung, sondern auch zur Kommunikation und zur Versorgung. Ohne ein zuverlässiges Verkehrsnetz wäre das römische Heer der Kaiserzeit jedenfalls nicht in der Lage gewesen, seine Hauptaufgaben, die Bewahrung der äusseren und der inneren Sicherheit des Reiches, zu erfüllen. Es war deshalb auch üblich, dass nach der Eingliederung einer neuen Landschaft ins Provinzgebiet des Römischen Reiches zunächst die Verkehrswege den Bedürfnissen vor allem des Heeres angepasst wurden. Auch in diesem Sinne garantierten die Verkehrswege letztlich den Erhalt des Reiches.

Es ist somit zunächst wenig erstaunlich, dass der Begriff *via militaris* oder *militaris via* mehrfach überliefert ist. Allerdings lassen die bisher bekannten Texte, in denen der Begriff vorkommt,<sup>1</sup> nicht ohne weiteres erkennen, worin die besonderen militärischen Merkmale der *viae militares* lagen und worin sie sich von anderen Strassenkategorien (vor allem von den *viae publicae*) unterschieden. Die moderne archäologische Literatur verwendet den Begriff "römische Heeresstrasse" oft, allerdings ohne ihn zu definieren. Regelmässig sind dabei offenbar grosse Hauptverbindungsstrassen gemeint, die entweder an die Reichsgrenzen oder den Grenzen des

<sup>1</sup> Gesammelt bei J. Sasel, *Viae militares*, in: Studien zu den Militärgrenzen Roms II. Vorträge des 10. internationalen Limeskongresses in der Germania Inferior (1977) 235-244 und bei R. Rebuffat, *Via militaris*, *Latomus* 46 (1987) 52-67. Der vorliegende Beitrag ist eine überarbeitete Fassung von M.A. Speidel, in: R. Frei-Stolba (Hrsg.), *Siedlung und Verkehr im Römischen Reich* (2004) 331-344.

Reiches entlang führten. Es werden mit dem Begriff “Heeresstrasse” Aufmarschwege beschrieben, oder Strassen, die sich für grössere Truppenverschiebungen eigneten. So sehr dies zunächst einleuten mag, ist jedoch kaum eine dieser Strassen in den antiken Quellen je als *via militaris* bezeichnet.

Schon öfter wurde deshalb der Versuch unternommen, die genaue Bedeutung des Begriffs *via militaris* zu fassen.<sup>2</sup> Die vorgelegten Erklärungen beschreiben die *militares viae* etwa als nur vom Heer benützte Verbindungsstrecken zwischen Kastellen,<sup>3</sup> als die strategisch bedeutenden Strassen in den Grenzregionen,<sup>4</sup> oder auch als alle jene Strassen, die mit Kastellen, Militärposten, Gaststätten und – wenn nötig – mit Wasserreservoirs ausgestattet waren.<sup>5</sup> In den *viae militares* wurden Strecken und Strassenabschnitte erkannt, die zu Verteidigungszwecken und der strategischen Kommunikation dienten,<sup>6</sup> womit der Begriff alle wichtigen, vom Heer erbauten, benutzten, bewachten und unterhaltenen Strassen beinhalte.<sup>7</sup> Andere wiederum sahen in den *viae militares* eine Unterabteilung oder eine besondere Gruppe der *viae publicae*,<sup>8</sup> die sowohl der Verbindung zwischen Garnisonsorten dienten, als auch der strategisch wichtigen Strecken im Hinterland sowie zwischen Rom und den Provinzen.<sup>9</sup> Schliesslich wurden alle strategisch wichtigen *viae publicae* zugleich auch als *viae militares* verstanden.<sup>10</sup> Dem Begriff wurde zuletzt

---

<sup>2</sup> Siehe die zahlreich zitierte Literatur bei Sasel (Anm. 1) und Rebuffat (Anm. 1).

<sup>3</sup> F. Winkelmann, *Die vorrömischen und römischen Strassen in Bayern*, 11. BerRGK (1918/19) 4.

<sup>4</sup> J.R. Forbes, *Studies in Ancient Technology* II (1955) 142-146.

<sup>5</sup> H.-G. Pflaum, *Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire romain*. Mémoires présentés par divers savants à l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres 14 (1940) 220-224.

<sup>6</sup> R. Cagnat, *L'armée romaine d'Afrique* (1913<sup>2</sup>) 694-695; V. Chapot, s.v. *Via*, in: Ch. Daremberg / E. Saglio, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines* V (1914) 782.

<sup>7</sup> A. Grenier, *Les routes*, in: Manuel d'Archéologie Gallo-romaine VI, II 1 (1934) 4. So zuletzt auch M. Horster, *Bauinschriften römischer Kaiser. Untersuchungen zu Inschriftenpraxis und Bautätigkeit in Städten des westlichen Imperium Romanum in der Zeit des Prinzipats* (2001) 445. Siehe ebenda 443-445 einen Katalog inschriftlich nachgewiesener Strassen- und Brückenbauten durch das römische Heer im westlichen Reichsteil. Nach Grenier a.a.O. waren die *viae militares* zudem jene Strassen, an denen der *cursus publicus* nicht verkehrte. Dagegen zurecht schon Th. Pekáry, *Untersuchungen zu den Römischen Reichsstrassen* (1968) 11. Das Vorhandensein oder Fehlen von Benefiziariern und ihren Stationen ist für die Klärung des Begriffs der *via militaris* keine Hilfe. So schon zurecht Sasel (Anm. 1) 235.

<sup>8</sup> C. Jullian, *Notes gallo-romaines* REA 28 (1926) 147 Anm. 3; Pekáry (Anm. 7) 12; etc. Nach G. Radke, *Die Erschliessung Italiens durch die römischen Strassen*, *Gymnasium* 71 (1964) 235 findet sich der Ausdruck *via militaris* nicht in der römischen juristischen Tradition, während Rebuffat (Anm. 1) 65 zum Schluss kommt: “... la *via militaris* ... se définissait ... par son statut juridique”.

<sup>9</sup> Pekáry (Anm.7) 10-13. Ganz ähnlich J. Sasel, der in *via militaris* für die Kaiserzeit eine technische Bezeichnung der "Rückgradstrassen in militärisch verwalteten Provinzen" erkannte. Im Grenzgebiet selbst seien alle Strassen *viae militares* gewesen, im Hinterland aber nur vereinzelte, zu strategisch wichtigen Punkten führende Abzweigungen, sowie solche Strassen, die ausgesprochenen Militärzwecken dienten: Sasel (Anm. 1) 243.

<sup>10</sup> R. Chevallier, *Les voies romaines* (1972) passim.

sogar jede technische Bedeutung abgesprochen, die *via militaris* nur mehr als “grande route traversant une région” verstanden.<sup>11</sup> Es handle sich ganz einfach um die grossen öffentlichen Hauptstrassen, die Teil des römischen Fernstrassennetzes waren. Das Adjektiv *militaris* sei in diesem Zusammenhang sogar beliebig und ohne Bedeutungsverlust mit *publica* austauschbar.<sup>12</sup> Somit bleibt die Frage, was denn im Einzelnen eine *via militaris* als solche kennzeichnete, und was an diesen Strassen – falls der Ausdruck überhaupt eine technische Bedeutung hatte – das besonders Militärische war.

Für die Zeit der Republik wenden die Quellen den Begriff *via militaris* auf grosse öffentliche Verbindungsstrassen an, darunter auch auf solche, die als Marschrouten für das Heer von Interesse waren.<sup>13</sup> Eine genauere Bestimmung des Bedeutungsfeldes lassen die Quellen für diesen Zeitraum jedoch nicht zu. Einige antike Autoren bezeichneten damals sogar Strassen früherer Zeiten und ausserhalb des späteren Reichsgebiets als *viae militares* und lassen somit erkennen, dass der Ausdruck wohl tatsächlich auch ganz allgemein als “Hauptstrasse” oder “Fernstrasse” verwendet werden konnte.<sup>14</sup> In Italien und in den Provinzen der Kaiserzeit sind *viae militares* jedoch auch durch kaiserliche Bauinschriften, Rechtstexte und technische Schriften nachgewiesen. In Texten dieser Art darf grundsätzlich ein technischer Gebrauch des Begriffs vermutet werden, so dass sich allenfalls aus diesen Quellen erkennen lässt, worin das besondere militärische Merkmal der *viae militares* lag. Diese Texte gilt es deshalb zu untersuchen.

Ein auf mehreren Inschriften aus Thrakien erhaltener Text aus dem Jahre 61 verkündet, dass Nero durch seinen *procurator provinciae Thraciae*, Ti. Iulius Ustus, *tabernas et praetoria per vias militares* errichten liess.<sup>15</sup> Diese Inschriften standen an der grossen West-Ost Verbindungsstrasse im Abschnitt zwischen Singidunum (Belgrad) über Serdica (Sofia) und Philippopolis (Plovdiv) nach Byzantium sowie an Strassen, die von dieser Route nach Norden abgingen: von Philippopolis nach Oescus und von Serdica über den Petrohan-Pass nach Moesia.<sup>16</sup> Als *viae militares* wurden hier somit grosse und wichtige Fernstrassen bezeichnet. Mit *praetoria* und

<sup>11</sup> P. Sillières, *A propos d'un nouveau milliaire de la Via Augusta* REA 83 (1981) 267.

<sup>12</sup> Rebuffat (Anm. 1) 67. Ihm folgt A. Kolb, *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich* (2000) 206-207, die jedoch das “Hauptmotiv” für ihre Anlage und ihren Unterhalt in “der Nutzung durch das römische Heer” sieht.

<sup>13</sup> Rebuffat (Anm.1) 53-56.

<sup>14</sup> Liv. 36,15,11; 44,43,1; Sall., hist. 3,51 und Curt. Ruf. 5,8,5; 5,13,23.

<sup>15</sup> CIL III 6123 = ILS 231 add.; AE 1912, 193; IGBulg V 5691; T. Ivanov, *Neuentdeckte Inschrift über die Bautätigkeit Neros in Thrakien*. Archaeologia Polona 14, 1973, 211.

<sup>16</sup> Dazu IGBulg V 5691 mit Kommentar. Ferner Ivanov (Anm.15) 209-213 und M. Christol, *De la Thrace et de la Sardaigne au territoire de la cité de Vienne, deux chevaliers romains au service de Rome: Titus Iulius Ursus et Titus Iulius Pollio*, Latomus 57, 1998, 792-815, bes. 793-5; A. Kolb (Anm.12) 147.

*tabernae* waren offensichtlich bessere und einfachere Unterkünfte für Reisende gemeint.<sup>17</sup> Nach H.-G. Pflaum waren es gerade solche Infrastrukturanlagen, welche die *viae militares* kennzeichneten.<sup>18</sup> Der Text legt jedoch nahe, dass die Unterkünfte entlang bereits bestehender *viae militares* in Thrakien errichtet wurden, diese somit auch ohne solche Herbergen die selbe Bezeichnung tragen konnten.<sup>19</sup>

Ganz ähnlich liess Aufidius Unger, Traians Statthalter der Provinz Cappadocia et Galatia, an der *via Sebaste* eine *taberna cum porticibus* errichten.<sup>20</sup> Allerdings wird in keiner Quelle die *via Sebaste* als *via militaris* bezeichnet,<sup>21</sup> wie überhaupt der Ausdruck für die kleinasiatischen, nahöstlichen und afrikanischen Provinzen des Reiches in den kaiserzeitlichen und spätantiken Quellen bisher fehlt. Es ist jedoch sehr unwahrscheinlich, dass eine ganze Strassenart in diesen Reichsteilen nicht existierte. Möglicherweise war in den Griechisch sprechenden Ländern der Begriff *λεωφόροι ὁδοί* für solche Strassen gebräuchlich, denn unter den kaiserzeitlichen, griechischen Strassenbezeichnungen entspricht allein dieser Ausdruck etwa dem lateinischen *via militaris*.<sup>22</sup> Die Gleichsetzung beider Begriffe ist bisher allerdings nicht gesichert.<sup>23</sup> Auch hilft zunächst weder die griechische Wortbildung, noch die Verwendung des Begriffs *λεωφόροι ὁδοί* in den Quellen, wo er meist im Sinne “grösserer Fernstrassen” verwendet wird, den spezifisch militärischen Charakter dieser Strassen zu erkennen.<sup>24</sup> In den wenigen konkreten, militärischen Zusammenhängen, in denen der griechische Begriff in den Quellen begegnet, findet man

<sup>17</sup> Rebuffat (Anm. 1) 58; Kolb (Anm. 12) 210.

<sup>18</sup> Pflaum (Anm. 5) 220-224. Zu Gebäuden, die mit dem *cursus publicus* verbunden sein konnten Kolb (Anm. 12) 206-213.

<sup>19</sup> Der Bau dieser Strassen oder ihr Ausbau zu *viae militares* muss hingegen nicht lange zuvor stattgefunden haben. Der selbe Prokurator liess jedenfalls im gleichen Zeitraum in Thrakien vermutlich auch Strassen bauen (AE 1991, 1407, Pherai, Meileinstein mit Bauinschrift: ... [*vias facien*]das cura[*vit*...]).

<sup>20</sup> AE 1979, 620. Vgl. auch Ael. Aristides Or. 16,101, der Rom um die Mitte des 2. Jh. dafür lobt, dass es die Einöden mit Unterkünften (*σταθμοί*) angefüllt habe.

<sup>21</sup> Siehe dazu jedoch unten Anm. 54.

<sup>22</sup> So auch Kolb (Anm. 12) 207 auf Grund der “Begrifflichkeit” und des “Kontexts der Zeugnisse” allerdings ohne eingehende Diskussion. Sowohl *via militaris* als auch *λεωφόρος ὁδός* übersetzt Kolb mit “Hauptverbindungsweg”.

<sup>23</sup> *λεωφόρος ὁδός* übersetzt Pekáry (Anm. 7) 13 Anm. 47 mit: “Heerstrasse, stark begangene Strasse”; L. Robert, *La ville d’Euchippè en Charie*, CRAI 1952, 594-595 übersetzt: “grande route”, S. Mitchell, *Requisitioned Transport in the Roman Empire: A New Inscription from Pisidia*, JRS 66 (1976) 114: “main road”; H. Freis, *Historische Inschriften zur römischen Kaiserzeit von Augustus bis Konstantin* (1984) 235: “Landstrasse”; H. Malay, *Letters of Pertinax and the proconsul Aemilius Juncus to the city of Tabala (Lydia)*, EA 12 (1988) 48: “Highway”; P. Hermann, *Hilferufe aus römischen Provinzen. Ein Aspekt der Krise des römischen Reiches im 3. Jhdt.n.Chr.* (1990) 31: “Hauptstrasse”. Keiner der genannten Gelehrten setzt *λεωφόρος ὁδός* mit *via militaris* gleich. Nach Pekáry (Anm. 7) 13 Anm. 47 gehörte der Ausdruck *λεωφόρος ὁδός* (im Gegensatz zu *via militaris*) “kaum in den Bereich der Amtssprache”.

<sup>24</sup> In der Ilias bedeutet *λαός* meist “Kriegsvolk, Soldaten”, doch in späteren Texten wird der Ausdruck keineswegs nur in militärischem Sinne verwendet (LSJ 1029-1030). Zum Ausdruck *λεωφόροι ὁδοί* LSJ 1030.

lediglich den Hinweis, dass römische Soldaten auf ihren Reisen von diesen Strassen nicht abweichen sollten.<sup>25</sup> Doch damit allein ist der Unterschied zu Fernstrassen, die anders benannt waren und auf denen römische Soldaten ebenfalls unterwegs waren, nicht zu erkennen.<sup>26</sup>

Die grosse öffentliche Fernstrasse im Osten der iberischen Halbinsel, die *via Augusta*, wurde auf einem Meilenstein mit einer Bauinschrift vom Jahre 90 aus Cortijo de la Braquera in der Umgebung von Corduba in der Baetica als *via Augusta militaris* bezeichnet:<sup>27</sup>

*[Imperator Caesar / divi Vespasiani f. Domitianus Aug. Germanicus], / p[ontifex maxsumus], / tr[ibuniciae] potestatis / [VIII, imp. XXI, cos. XV], / censor perpetuus, / p. p., ab arcu unde / incipit Baetica / viam Augustam / militarem vetus<t>ate / corruptam restituit. / LXVIII.*



Meilenstein aus Cortijo de la Braquera, Detailansicht (Photo: P. Sillières).

Die Baetica gehörte zu den *provinciae inermes* und die strategische Bedeutung dieses Strassenabschnittes, weit entfernt von den militärisch bewachten Reichsgrenzen, wurde als verschwindend gering eingestuft. Der Herausgeber der Inschrift und andere vermuteten deshalb,

<sup>25</sup> SEG XIII 492; SEG XXXVIII 1244; MAMA X 114.

<sup>26</sup> In IGBulg IV 2236 Zeile 46 (vgl. Zeile 80) etwa, sollten die Soldaten τὰς ἰδίας ὁδοὺς nicht verlassen. Es ist in diesem Text keine Rede von λεωφόροι ὁδοί.

<sup>27</sup> Sillières (Anm. 11) 255-271. Die Wiederherstellung des Textes nach den gleich lautenden, aber ebenfalls nur bruchstückhaft erhaltenen Inschriften CIL II 4721 und 4722. Dazu auch Rebuffat (Anm. 1) 58ff. Zur *via Augusta* unter Domitian siehe jetzt A.U. Stylow / R.A. Páez / J.C. Vera, *Via Domitiana Augusta*, in: R. Frei-Stolba (Hrsg.), *Siedlung und Verkehr im Römischen Reich* (2004) 361-378.

dass der Zusatz *militaris* in der domitianischen Bauinschrift ohne jeden Bezug zum römischen Heer stand.<sup>28</sup> Zweifellos wurde die baetische *via Augusta* überwiegend zivil genutzt. Dennoch ist zu bemerken, dass auch die Prokonsuln in ihren Provinzen über ein militärisches Imperium und über dort stationierte Truppen verfügten. Dass es sich dabei nur um Hilfstruppen handelte, ändert nichts daran, dass auch in den prokonsularen Provinzen römische Soldaten stationiert waren. Das galt selbstverständlich auch für die Baetica.<sup>29</sup> Ferner beschränkte sich die militärische Nutzung der *via Augusta* in der Baetica nicht allein auf die lokalen Hilfstruppen. Wiederholte Konflikte Roms mit den nordafrikanischen *Mauri*, zuletzt um die (oder kurz nach der) Mitte der 80er Jahre des ersten Jahrhunderts,<sup>30</sup> verliehen der *via Augusta* durchaus auch eine überregionale strategische Bedeutung.<sup>31</sup> Die fehlende Legionsbesetzung der Baetica hatte für die *via Augusta* jedenfalls nicht die militärische Bedeutungslosigkeit zu Folge. Die Bauinschrift aus dem Jahre 90 kann somit auch nicht als Beweis für die beliebige Austauschbarkeit von *publica* und *militaris* herangezogen werden. Allerdings hatten eine Vielzahl grosser Fernstrassen im gesamten Reichsgebiet eine militärische Nutzbarkeit und strategische Bedeutung dieser Grössenordnung. Ein besonders auf das Heer ausgerichtetes Merkmal der baetischen *via Augusta*, welches diese Strasse von anderen grossen Fernstrassen im Reich unterschied, ist somit nicht offenkundig.

Ulpian nennt in seiner Einteilung der Strassen nach juristischen Gesichtspunkten in *viae publicae*, *privatae* und *vicinales* die *viae militares* nicht.<sup>32</sup> Die spanische *via Augusta militaris* war selbstverständlich eine *via publica*. Auch die übrigen erhaltenen Quellen zeigen, dass die *viae militares* zu den *viae publicae* zählten.<sup>33</sup> Besonders deutlich wird dies im Ausdruck *via publica militaris*, der sich in den gromatischen Schriften Hygins findet.<sup>34</sup>

*Quidam ex his (die limites actuarii) latiores sunt quam pedes XII, velut hii qui sunt per viam publicam militarem acti: habent enim latitudinem viae publicae.*

<sup>28</sup> Sillières (Anm. 11) 267; Rebuffat (Anm. 1) 58-59.

<sup>29</sup> W. Eck, *Die Verwaltung des Römischen Reiches in der Hohen Kaiserzeit* II (1997) 187-202, bes. 189 und 201. Bezeugt sind eine nicht näher benannte *cohors* (Plin., ep. 3,9,18) und eine *cohors III Gallorum* (CIL II 1127).

<sup>30</sup> ILS 9200. Dazu u.a. D. Kennedy, *C. Velius Rufus*, *Britannia* 14 (1983) 183-196; K. Strobel, *Zur Rekonstruktion der Laufbahn des C. Velius Rufus*, *ZPE* 64 (1986) 265-286.

<sup>31</sup> Zu den Maurenkriegen G. Alföldy, *Römische Heeresgeschichte. Beiträge 1962-1985* (1987) bes. 471-478.

<sup>32</sup> Dig. 43,8,2,22: *viarum quaedam publicae sunt, quaedam privatae, quaedam vicinales.*

<sup>33</sup> Dig. 43,7,3,1; Ps. Theophilus Antecessor, *Institutionum Graecarum paraphrasis* 4,3,5 (ed. C. Ferrini), der berichtet, dass eine *via publica* auch *militaris* benannt sein konnte. Diese Aussage geht sicher auf ältere Quellen zurück. Den Unterschied kannte der Autor des 6. Jahrhunderts allerdings offenbar nicht mehr. In der Zuweisung der *viae militares* zu den *viae publicae* besteht allgemeine Übereinstimmung: Jullian (Anm. 8) 147 Anm. 3; Pekáry (Anm. 7) 12; Chevallier (Anm. 10) passim; Sasel (Anm. 1) 242-243; Rebuffat (Anm. 1) 62-67; Kolb (Anm. 12) 207.

<sup>34</sup> Hyginus Grom., *De limitibus const.* 169,3 (ed. Lachmann).

Hygin stellt hier die *viae publicae militares* den übrigen *viae publicae* in einer Beziehung gleich: die *limites actuarii* waren für beide Strassenarten gleich breit anzulegen.<sup>35</sup> Diese Aussage Hygins ist nur dann sinnvoll verständlich, wenn sonst zwischen beiden Strassenarten auch Unterschiede bestehen konnten und es sich nicht einfach um Synonyme handelte. Auch in anderen gromatischen Schriften werden die *viae militares* genannt, allerdings ohne den Unterschied zu den *viae publicae* zu erhellen.<sup>36</sup> Einen solchen Unterschied beschreibt hingegen Ulpian (Dig. 43,7,3,1 Ulpianus libro trigesimo tertio ad Sabinum):

*viae vicinales, quae ex agris privatorum collatis factae sunt, quarum memoria non exstat, publicarum viarum numero sunt. sed inter eas et ceteras vias militares hoc interest, quod viae militares exitum ad mare aut in urbes aut in flumina publica aut ad aliam viam militarem habent, harum autem vicinalium viarum dissimilis condicio est: nam pars earum in militares vias exitum habent, pars sine ullo exitu intermoriuntur.*

Nach Ulpian konnten somit gewisse *viae vicinales* – d.h. Regionalstrassen, die einen *vicus* durchquerten, zwei *vici* oder zwei *viae publicae* miteinander verbanden<sup>37</sup> – zu den *viae publicae* zählen. Üblicherweise blieben zwar solche Regionalstrassen, sofern sie aus einer *collatio privatorum* entstanden waren, *viae privatae*.<sup>38</sup> Allerdings konnten, wie Ulpian hier ausführt, ihr Alter und das Gewohnheitsrecht sie in die Kategorie der *viae publicae* übergehen lassen.<sup>39</sup> Dann aber unterschieden sich die solchermassen entstandenen öffentlichen *viae vicinales* von den übrigen den *viae (publicae) militares*. Denn letztere hatten ihren Ausgang nach dem Meer, nach Städten, öffentlichen Flüssen, oder nach einer anderen *via militaris*. Die öffentlichen *viae vicinales* hingegen führten, so Ulpian, nur zum Teil zu einer *via militaris*. Zum Teil aber liefen sie ohne jeden Ausgang aus. Wie auch immer dieser Abschnitt im einzelnen zu verstehen ist, so zeigt er jedenfalls, dass auch in der Auffassung Ulpians nicht alle *viae publicae* gleichzeitig auch *viae militares* waren. Denn zumindest einige der öffentlichen Regionalstrassen – wohl jene, die

<sup>35</sup> Zur Wegfunktion der *limites* allgemein: H.E. Herzig, *Probleme des römischen Strassenwesens. Untersuchungen zu Geschichte und Recht*. In: ANRW II 1 (1974) 609-610; P. v. Cranach, *Die Opuscula agrimensorum veterum und die Entstehung der kaiserzeitlichen Limitationstheorie* (1996) 167-172.

<sup>36</sup> So im Liber Coloniarum I (provincia Dalmatiarum) 241,7 (ed. Lachmann): *per certa loca viae militares finem faciunt...*, in der Demonstratio artis geometricae [Boethius] 401,8 (ed. Lachmann): *Alio loco viae militares finem faciunt...* und bei den Gromatikern Latinus et Mysrontius 347,16 (ed. Lachmann): *Monumenta finalia militari viae non coniunguntur.*

<sup>37</sup> Dig. 43,8,2,22; Sic. Flacc., De cond. agr. 1,146,1-6 (ed. Lachmann).

<sup>38</sup> Dig. 43,8,2,22.

<sup>39</sup> Dazu auch Herzig (Anm. 35) 608 und 625.

mit keiner *via militaris* verbunden waren – zählten seiner Ansicht nach nicht dazu. Die beiden Stellen bei Hygin und Ulpian zeigen somit deutlich, dass die *viae militares* zwar zu den *viae publicae* zählten, jedoch durch eigene zusätzliche Merkmale gekennzeichnet waren. Zu ihrer Definition gehörte somit noch mindestens ein weiteres, bei beiden Autoren nicht genanntes Element.

Ulpians Beschreibung zeigt ferner, dass die *viae militares* zu einem Netz verbundene, öffentliche Fernstrassen waren.<sup>40</sup> Die inschriftlich nachgewiesenen *viae militares* auf dem Balkan<sup>41</sup> und in der Baetica gehörten jedenfalls zu dieser Gruppe.<sup>42</sup> Fernstrassen waren auch die *viae militares* in Italien. So berichtet Sueton (Aug. 49,3) von der Einrichtung des später *cursus publicus* genannten staatlichen Nachrichten- und Transportwesens:

*et quo celerius ac sub manum adnuntiari cognoscique posset quid in provincia quaque gereretur, iuvenes primo modicis intervallis per militares vias, dehinc vehicula disposit.*

*Per militares vias* hat Augustus demnach für die Bereitstellung zunächst von Boten und schliesslich von Transportmitteln gesorgt, damit ihm schneller und leichter über die Vorgänge in jeder Provinz gemeldet und berichtet werden könne. Notwendigerweise verbanden diese *militares vias* als grosse Fernstrassen die Provinzen mit Italien und Rom.

Über die Funktion des Nachrichtenwesens entlang solcher Fernstrassen in der Regierungszeit des Tiberius unterrichtet das bekannte Edikt des galatischen Statthalters Sextus Sotidius Strabo Libuscidianus aus dem Gebiet der Stadt Sagalassos.<sup>43</sup> Aus dem Edikt wird deutlich, dass das Nachrichten- und Transportwesen im Kern aus zwei Verpflichtungen der lokalen Bevölkerung bestand: Erstens Transportmittel in einem bestimmten Umfang und gegen einen festgesetzten Mietpreis für nutzungsberechtigte Personen zur Verfügung zu halten und – zeitens – denselben Personen bei Bedarf unentgeltlich Unterkunft (*mansio gratuita*), das sogenannte *hospitium* zu gewähren. Diese beiden Verpflichtungen werden auch in späterer Zeit immer wieder im

---

<sup>40</sup> Sasel (Anm. 1) 243 wollte in der Beschreibung der *viae militares* bei Ulpian eine für die kaiserzeitlichen Grenzregionen des Reiches typische Situation erkennen, doch darauf gibt es im fraglichen Abschnitt keinen Hinweis. Städte, *vici*, Meeresküsten und Flüsse gab es auch im Inneren des Reiches, nicht zuletzt in Italien.

<sup>41</sup> Cicero (prov. 4; Pis. 17,40) bezeichnete um die Mitte des 1. Jh. v.Chr. auch die *via Egnatia* als *via militaris*.

<sup>42</sup> Auch die zu Beginn des 4. Jh. n.Chr. als *viae militares* bezeichneten grosse Fernstrassen im Inneren Galliens gehörten dazu (Pang. Lat. 8,7,1-3).

<sup>43</sup> Mitchell (Anm. 23) = AE 1976, 653 = SEG XXVI 1392. Dazu zuletzt Kolb (Anm. 12) 55-59 und passim mit weiterer Literatur.

Zusammenhang mit dem *cursus publicus* und mit reisenden staatlichen Funktionsträgern erwähnt.<sup>44</sup> Eingefordert wurden diese Dienste dabei von den Bewohnern all jener Gemeinden, durch deren Gebiet solche Fernstrassen verliefen.<sup>45</sup>

Auch eine Bemerkung Columellas (1,5,6) verbindet die Pflicht, gewissen Reisenden Unterkunft zu gewähren, mit den *viae militares*. Unter den Anweisungen für den Bau einer *villa* gibt Columella den Rat, sie nicht mit Anschluss an eine *militaris via* anzulegen: ... *nec iunctam militarem viam*. Denn dies würde zu Schäden und materiellen Verlusten durch die vorbeiziehenden und auch ständig einkehrenden Reisenden führen: *haec autem praetereuntium viatorum populationibus at adsiduis devertentium hospitii infestat rem familiarem*. An anderen Strassenarten, so darf man schliessen, bestand diese Gefahr demnach nicht, oder jedenfalls nicht im selben Umfang. Columella beschreibt hier kaum die Schäden, die von beliebigen Reisenden auf deren Suche nach einer Unterkunft zu entstehen drohten, denn solche Personen zu beherbergen waren Villenbesitzer nicht verpflichtet. Viel mehr ist hier vor allem von jenen Reisenden die Rede, die das Recht hatten, *hospitium* einzufordern. Gerade an den grossen Fernstrassen überrascht es nicht, von solchen Personen zu hören. Columella hatte bekanntlich die Situation in Italien in der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts n.Chr. im Auge. Gerade in Italien war aber die Belastung, die aus der Beherbergungspflicht entstand, besonders gross, da hier in kaiserlichem Auftrag reisende Personen am häufigsten unterwegs waren.<sup>46</sup> Sein Rat sowie die Angaben Suetons und das galatische Edikt zeigen jedenfalls deutlich, dass entlang der *viae militares* sowohl in Italien als auch in den Provinzen, die Pflicht bestand, Personen, die in staatlichem Auftrag unterwegs waren, zu beherbergen.

Vom römischen Heer oder von den militärisch geprägten Grenzregionen des Reiches ist bei Columella jedenfalls nicht die Rede. Suetons Bericht über die Einrichtung des staatlichen Nachrichtenwesens *per militares vias* zeigt hingegen einen bisher nicht genügend berücksichtigten Bezug zum Heer. Denn Sueton reihte seine Beschreibung der Einrichtung des

---

<sup>44</sup> Z.B. Dig. 50,4,18,29 (Arcadius Charisius); 50,5,10,2 (Paulus, sent. D); 50,5,11 (Hermogenian). Zum *hospitium (militare)* ferner Cod. Theod. VII,8 (*de metatis*) passim; Cod. Iust. XII 41 (*de metatis*). Dazu etwa R. Cagnat, *Hospitium militare*, in: Ch. Daremberg / E. Saglio, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines III* 302-303; B. Isaac, *The Limits of Empire* (1992<sup>2</sup>) 297-302.; Kolb (Anm. 12) 131-132, 135.

<sup>45</sup> Dazu Kolb (Anm. 12) 123-139.

<sup>46</sup> Von der Beherbergungspflicht waren nur sehr wenige Personengruppen ausgenommen: Senatoren, Soldaten, Veteranen. Dazu oben Anm. 44. Auch brauchten die Bewohner einer Gemeinde dann keine berechtigten Reisenden privat zu beherbergen, wenn öffentliche Unterkünfte vorhanden waren: IGRR III 639; III 1119 = OGIS 609; AE 1992, 892.

staatlichen Nachrichtenwesens *per militares vias* durch Augustus unter die militärischen Neuerungen und Massnahmen des ersten Princeps ein (Aug. 49). Auffallend ist deshalb, dass das Edikt des galatischen Statthalters die Nutzungsberechtigten des staatlichen Nachrichten- und Transportsystems und somit alle, die in diesem Zusammenhang ein Anrecht auf *hospitium* hatten, als *militantes* bezeichnet.<sup>47</sup> Sowohl das Edikt selbst, als auch zahlreiche weitere Quellen zeigen, dass die typischen Benützer des Transportwesens, die *militantes*, Angehörige des römischen Heeres oder militärische Befehlshaber waren.<sup>48</sup> Ihnen war es erlaubt, in einem festgesetzten Umfang Fahrzeuge, Tiere und Unterkunft für ihre Reisen in staatlichem Auftrag einzufordern, falls sie über ein offizielles Berechtigungsschreiben, *diploma* oder *evectio*, verfügten.<sup>49</sup> Diese Urkunden enthielten unter anderem Angaben zur Reiseroute, denn nur entlang der bewilligten Strassen galt die Berechtigung zur Einforderung der genannten Leistungen.<sup>50</sup> Eine Ausnahme gewährte Kaiser Konstantin im Jahre 326 durch eine im Codex Theodosianus festgehaltene Bestimmung (Cod. Theod. 8,5,3):

*Imp Constantinus A(ug.) ad Acindynum p(raefectum) p(raetorio)... Vestrae vero gravitatis ubi ratio exegerit, cursus publicus praesto est, quibus si a publico itinere aliqua militari via devertendum fuerit, ubi evectio non erit, publicis utemini agminalibus, sed modice et temperate tantum ad usum proprium necessariis.*

Nach dieser Bestimmung konnte der Praetorianerpraefekt, abweichend von der üblichen Regel, Requisitionen für die Benutzung des *cursus publicus* auch dann vornehmen, wenn von der im Berechtigungsschreiben festgelegten öffentlichen Route<sup>51</sup> auf eine andere *militaris via*, für welche die *evectio* jedoch nicht galt, abgewichen wurde – solange die Leistungsforderungen massvoll und zweckgebunden waren.<sup>52</sup> Für unsere Fragestellung ist an dieser Bestimmung wichtig, dass wiederum Requisitionen für die Benützung des *cursus publicus* mit einer *militaris*

<sup>47</sup> SEG XXVI 1392 Zeilen 16, 17 und 24. Dazu Mitchell (Anm. 23) 125: “It appears that all potential users are described as *militantes*.” Vgl. Cod. Theod. 8,5,25 (a.365) zitiert unten in Anm. 55.

<sup>48</sup> SEG XXVI 1392 16-21: ... *militantibus* ... *ita ut senatori populi Romani...*, *equiti Romano...*, *centurioni...* OGIS 665: Soldaten, Reiter, *statores*, Zenturionen und Tribunen; HA Pert. 1,6: *praef. cohortis*. Soldaten: P.Lond. III 1171v; PSI V 446; IGRR III 1119 = OGIS 609; Plut., Galba 8,4; etc.

<sup>49</sup> Dazu zuletzt ausführlich Kolb (Anm. 12) 99-122.

<sup>50</sup> Vgl. Kolb (Anm. 12) 114, 119.

<sup>51</sup> Zum Begriff *iter* Herzig (Anm. 35) 605-607.

<sup>52</sup> Wenig überzeugend ist Rebuffats Deutung dieser Stelle (Anm. 1) 60: “Nous comprenons-donc que l’*iter publicum* est une *via militaris* où il y a *evectio*, et que le texte les oppose à la *via militaris* où il n’y a pas *evectio*”. Nach Rebuffat loc. cit. ist die *via militaris* “une voie où rien n’est organisé” (sc. für den *cursus publicus*).

*via* verbunden sind.<sup>53</sup> Es wird hier erneut deutlich, dass Leistungsforderungen für den *cursus publicus* entlang der *viae militares* grundsätzlich erhoben werden durften.<sup>54</sup> Die Voraussetzung dafür war allerdings, dass die nutzungsberechtigten Personen über eine *evectio* für die betreffende Strasse verfügten. Andernfalls waren solche Forderungen selbst an einer *via militaris* nicht statthaft.<sup>55</sup>

Misbrauch kam bekanntlich vor, und immer wieder versuchten Kaiser und Statthalter durch Erlasse, Übergriffe zu verhindern.<sup>56</sup> Eine ganze Anzahl von Klagen über widerrechtliche Forderungen durch in staatlichem Auftrag reisende Personen sind uns durch Inschriften und Papyri erhalten geblieben.<sup>57</sup> Die Personen, über die in diesen Texten Klage geführt wird, sind vor allem Soldaten, denen vorgeworfen wurde, sie hätten ohne *diploma*, oder ausserhalb der ihnen zugewiesenen Strassen von der anwohnenden Bevölkerung Leistungen eingefordert.<sup>58</sup> Die zugewiesenen Strassen werden in einigen griechischen Urkunden λεωφόροι ὁδοί genannt.<sup>59</sup> In ihrer Bittschrift (244/7 n.Chr.) an den Kaiser Philippus führten die *coloni* von Aragua in Phrygien weiter aus, dass sie mitten auf dem flachen Land wohnten (μεσόγειοι) und auch nicht in der Nähe eines militärischen Bezirks (στραταρχία) oder einer Strasse (ὁδός).<sup>60</sup> Dennoch würden Soldaten und andere die λεωφόροι ὁδοί verlassen, um bei ihnen unrechtmässig Zugtiere zu beschlagnahmen. Die Argumentation der *coloni* von Aragua lässt somit erkennen, dass es die geographische Lage ihres Besitzes war, mitten auf dem Lande und weit ab der λεωφόροι ὁδοί,

<sup>53</sup> Keinen zwingenden Bezug der *viae militares* zum *cursus publicus* sehen jedoch Pekáry (Anm. 7) 11 und Rebuffat (Anm. 1) 60-63. Sillières (Anm. 11) 270, hingegen, erkennt zwar einen Bezug der *viae militares* zum “*cursus publicus*” doch glaubt er die Herkunft des Adjektivs *militaris* hier auf das Heer als Erbauer solcher Strassen und auf deren besonders feste Konstruktion zurückführen zu können. Nach ihm bezeichne das Adjektiv *militaris* in diesem Zusammenhang “une classe bien précise de voies”, es unterscheide die *via militaris* “clairement des autres *viae publicae*, sans doute plus étroites et de construction plus légère et, en conséquence, impropres à une utilisation en toute saison par les voitures du *cursus publicus*.” Für diese Erklärung fehlen allerdings die archaeologischen Hinweise völlig und aus den schriftlichen Quellen ist ein solcher Schluss keinesfalls möglich.

<sup>54</sup> In diesem Sinne war sicherlich auch die *via Sebaste* eine *via militaris*, denn das Edikt des galatischen Statthalters Sextus Sotidius Strabo Libuscidianus (SEG XXVI 1392) bezüglich der reisenden *militantes* betraf (auch?) die *via Sebaste*: Kolb (Anm. 12) 57-59; zweifelnd Mitchell (Anm. 23) 121. Siehe AE 1979, 620 zum Bau einer *taberna cum porticibus* an der *via Sebaste* durch den Statthalter Trajans in Galatien.

<sup>55</sup> Cod. Theod. 8,5,25 (a.365): *Conpertum est usurpatione quorundam in publici cursus damna grassante ab itinere solito deviari. Proinde si quis iter faciens cuiuscumque dignitatis fuerit militans ab itinere recto deverterit quingentis passibus, poena in eum competens proferatur et ad nostram scientiam referatur.*

<sup>56</sup> SEG XXVI 1392; P.Lond. III 1171v.; OGIS 665; ILS 214; IGLS V 1998; PSI V 446; SEG XXXVII 1186.

<sup>57</sup> Die Zeugnisse bei Kolb (Anm. 12) 118-122.

<sup>58</sup> Ohne *diploma*: siehe oben Anm. 56. Ausserhalb der zugewiesenen Strassen: SEG XIII 492; SEG XXXVIII 1244; SEG XXXVII 1186; IGBulg IV 2236; MAMA X 114. Dazu bes. Hermann (Anm. 23) 38-49.

<sup>59</sup> SEG XIII 492 (213 n.Chr.?) Zeile 6; SEG XXXVIII 1244 (193 n.Chr.) Zeile 4; MAMA X 114 (244/7 n.Chr.) Zeilen 18 und 20.

<sup>60</sup> MAMA X 114 Zeilen 16 und 32-33.

durch welche die Requisitionen ungesetzlich wurden. Auch in den übrigen bisher bekannten inschriftlichen Zeugnissen, in denen der Begriff *λεωφόροι ὁδοί* belegt ist, wird die Unrechtmässigkeit von Requisitionen durch Soldaten mit deren Verlassen dieser Strassen begründet.<sup>61</sup> Daraus geht aber hervor, dass Leistungsforderungen entlang der *λεωφόροι ὁδοί* grundsätzlich rechtmässig waren, sofern die entsprechende Strasse im *diploma* oder in der *evectio* genannt war.<sup>62</sup> Es ist deshalb kaum daran zu zweifeln, dass im Griechischen der Begriff *λεωφόρος ὁδός* tatsächlich für das lateinische *via militaris* verwendet wurde.

Die *viae militares* waren somit die grossen, öffentlichen Fernstrassen des Römischen Reiches, auf denen die im staatlichen Auftrag Reisenden, die *militantes*, mit ihren besonderen, durch die Berechtigungsschreiben allerdings eingeschränkten Requisitions- und Herbergsrechten unterwegs waren. Der besondere militärische Gesichtszug der *viae militares* lag durchaus in ihrer Bedeutung für das römische Heer. Allerdings legen die erhaltenen Quellen nahe, dass es weniger strategische Überlegungen im Zusammenhang mit grossen Truppenverschiebungen waren, die diesen Strassen ihren Namen gaben, als vielmehr der häufige Verkehr der *militantes*, Befehlshaber und Soldaten, die im Rahmen ihres Dienstes auf den *militares viae* unterwegs waren.<sup>63</sup> Denn die *viae militares* dienten vor allem der Kommunikation und der Versorgung der Armee. Es ist deshalb anzunehmen, wenn auch in den Quellen nicht ausdrücklich überliefert, dass die grossen, vom Heer erbauten römischen Fernstrassen alle ebenfalls *viae militares* waren.<sup>64</sup> Die besonderen Belastungen, die dies für die Anwohner mit sich brachte, wurden dabei zu einem eigentlichen Kennzeichen dieser Strassen. Verwendet wurde der Begriff *via militaris*, genau so wie sein griechisches Gegenstück *λεωφόρος ὁδός* deshalb vor allem dann, wenn es darum ging, den staatlichen Reiseverkehr und die damit verbundenen Requisitionsrechte an diesen Strassen zu betonen. Die Klagen über widerrechtliche Requisitionsforderungen lassen erkennen, wie gross

---

<sup>61</sup> So argumentierten sowohl die Bewohner der karischen Stadt Euhippe in ihrer Bittschrift an den Kaiser Caracalla(?) (SEG XIII 492) als auch jene der Stadt Tabala in Lydien in ihrer Eingabe an Kaiser Pertinax (193 n.Chr.) (SEG XXXVIII 1244).

<sup>62</sup> So erklärt sich auch die andere Argumentation der Bewohner des thrakischen Dorfes Skaptopara (IGBulg IV 2236), die den Kaiser Gordian III im Jahre 238 darum baten, die Soldaten und andere mögen dazu angehalten werden, nicht von den ihnen zugewiesenen Strassen abzugehen (Zeilen 46 und 80). Skaptopara lag ganz offensichtlich an einer *via militaris* und seine Bewohner waren ausdrücklich dazu bereit, die damit verbundenen Verpflichtungen zu erfüllen (Zeilen 53-55). Sie wehrten sich allein gegen den Zustrom jener, die keine Berechtigung hatten, in Skaptopara Leistungen einzufordern.

<sup>63</sup> Wenigstens einzelne *viae militares* dienten sicherlich auch immer wieder zu Truppenverschiebungen.

<sup>64</sup> Zum Strassen- und Brückenbau durch das römische Heer siehe etwa die Belege etwa bei W. Liebenam, RE VI (1909) 1658 s.v. *exercitus*; A. Passerini, Diz. Epigr. IV (1950) 619 s.v. *legio*; Horster (Anm. 7) 443-445; ferner: AE 1951, 210 = AE 1957, 133; AE 1973, 560; AE 1983: 927 mit D. van Berchem, *Le port de Séleucie de Piérie et l'infrastructure logistique des guerres parthiques*, BJ 185 (1985) 47-87; u.a.m.

die Belastung der Anwohner der *viae militares* sein konnte und mithin, wie bedeutend der militärische Reiseverkehr auf den grossen, öffentlichen Fernstrassen des Römischen Reiches gewesen sein muss.