

ANALYSE DER MEILENSTEININNSCHRIFTEN

Die folgende Analyse der Meilensteininschriften erfolgt unter den drei Aspekten A) Straßenführung, B) Straßenbaumaßnahmen und C) Nennung von Kaisern (als Bauherren) bzw. Widmungen an diese:

A) Straßenführung

Zur Straßenführung geben die Inschriften Auskunft, bei denen die Entfernung zu einem Ort (dem *caput viae*), der nicht immer ausdrücklich genannt wird (im Folgenden unter *scil.* angeführt), aufscheint⁵⁹. 1.1. und 1.2. nennen die Entfernung *scil.* von Milet, 2. von Iasos, 6. und 8. von Halikarnassos, 9. von Bargasa (?), 11. *scil.* von Milet, 13.1. von Mylasa, 13.2. *scil.* von Mylasa (?), 14.1. und 14.2. *scil.* von Halikarnassos, 15.1. *scil.* von Keramos, 15.3. von Keramos, 15.5. *scil.* von Keramos, 16. von Alabanda, 17.2. *scil.* von Stratonikeia, 17.3. von Stratonikeia, 18.1. und 18.2. von Antiocheia, 19.1. *scil.* von Hērakleia Salbakēs, 19.2. und 20. von Hērakleia Salbakēs, 22. von Kibyra, 23. *scil.* von Kibyra. Als *capita viarum* sind demnach in Karien genannt (oder erschlossen): Alabanda, Antiocheia, Bargasa (?), Halikarnassos, Hērakleia Salbakēs, Iasos, Keramos, Kibyra, Milet, Mylasa und Stratonikeia. Besondere Aufmerksamkeit verdient das doch sehr abgelegene Keramos, das nicht nur in die karische „Küstenstraße“ eingebunden, sondern auch *caput viae* einer *via publica* nach Mylasa war. Die in Meilenstein 6 (Gölköy) angegebene Entfernung von zehn Meilen (die alternativ gelesene Zahl 3 ist nicht denkbar) von Halikarnassos ist auf die „Küstenstraße“ zu beziehen, von der es eine Abzweigung nach Halikarnassos gab.

B) Straßenbaumaßnahmen

Nur wenige Steine geben Auskunft zu Straßenbauten. Der Meilenstein Nr. 13.2. der Straße Mylasa–Passala nennt 97 n. Chr. Chresimus *libertus procurator a marmoribus* (Χρήσιμος ἀπελευθερος καὶ ἐπίτροπος λατομίων), der Straßen wiederherstellte (*vias restituit*, τὰς ὁδοὺς ἀποκατέστησεν), in Nr. 1.1. aus Didyma wird Kaiser Trajan als Erbauer der *Heiligen Straße* von Milet nach Didyma bezeichnet (*viam fecit*, ὁδὸν ἱερὰν κατασκευάσεν). Die Wiederherstellung der bzw. aller Straßen (αἱ ὁδοὶ [πᾶσαι] ἀποκατεστάθησαν) betonen auch die aus der Severerzeit stammenden Meilensteine Nr. 14.1. und 14.2. von Yokuşbaşı und Nr. 17.1. aus Gibye. Unter Kaiser Decius stellte der Statthalter Clodius Celsinus gemäß dem Meilenstein Nr. 15.3. aus Sekköy Straßen wieder her (τὰς ὁδοὺς ἐπεσκεύασεν). Ein Meilenstein aus Bargylia (Nr. 3) bezeugt die Erneuerung der Meilensteine (ἀνε<νέ>ωσεν τὰ μίλια) unter dem Statthalter *Phlabios Prokopios* zur Zeit des Kaisers Iustinus I.

⁵⁹ Zum *caput viae* vgl. RATHMANN, *Viae publicae* 170. Das *caput viae* kann bei Fernstraßen oft sehr weit entfernt sein. So misst z. B. der unter Consul Manius Aquillius 129–126 v. Chr. in Kumköy in Pamphylien (→ *TIB* 8, s. v.) errichtete Meilenstein 331 römische Meilen (ca. 490 km) vom *caput viae*, das nur Pergamon sein kann, ein unter Septimius Severus in Colaklı, ebenfalls in Pamphylien (→ *TIB* 8, s. v.), aufgestellter dagegen 459 Meilen (ca. 680 km) vermutlich von Antiocheia in Syrien; vgl. J. NOLLÉ, *Side im Altertum II* (*IK* 44). Bonn 2001, Nr. 176. Auch die Meilensteine der unter Kaiser Augustus gebauten *Via Sebaste* nennen das meist ebenfalls sehr weit entfernte Antiocheia Pisidias als *caput viae*; vgl. F. HILD, *Die Via Sebaste in Kleinasien*, in: Ch. STAVRAKOS – Alexandra-Kyriaki WASSILIOU – M.K. KRIKORIAN (Hrsg.), *Hypermachos*. Festschrift für Werner Seibt zum 65. Geburtstag. Wiesbaden 2008, 61f. Da Karien nur an der Nordgrenze von der Fernstraße von Ephesos (auf dieser Straße gilt bis Tralleis Ephesos als *caput viae*: FRENCH, *Catalogue* 198–200, 202, 204, 472, danach Tralleis: FRENCH, *Catalogue* 203) durch das Mäandertal gestreift wurde, beziehen sich alle Entfernungangaben der karischen Meilensteine auf die nächstgelegene oder über-regional bedeutendere nächste Stadt; vgl. dazu auch K. SCHNEIDER, *Miliarium*. *RE* Suppl. 6 (1935) 427.

C. Nennung von Kaisern (als Bauherren) bzw. Widmungen an diese

Die Behauptung: „Die Praxis, Meilensteine aufzustellen, ließ im 4. Jh. deutlich nach und brach im 5. Jh. völlig ab“⁶⁰, gilt nicht für Kleinasien, denn in Kleinasien wurden mehr als 1100 Meilensteine gefunden, von denen etwa 40% oder, nach Jahrhunderten gesehen, die meisten aus dem 4. Jh. stammen⁶¹. In Karien finden wir darüber hinaus auch Steine des 5. und 6. Jhs., wie die folgende Aufstellung zeigt:

Als Bauherren (im Nominativ) sind nur Domitian, nach Rasur durch Nerva ersetzt, in Stein Nr. 13.2. sowie Trajan in Nr. 1.1. bezeugt. Alle anderen Meilensteine enthalten Widmungen an Kaiser (im Dativ):

Dynastie der Severer Nr. 4, 14.1., 14.2., 15.1., 17.1., 17.2., 22,

Decius Nr. 2, 15.2., 15.3., 15.4.,

Valerian und Gallien Nr. 15.3.,

Trebonianus und Volusianus (251–253) Nr. 4,

1. Tetrarchie (Diokletian, Maximian, Constantius I. und Galerius, 293–305) Nr. 2, 6, 7, 8, 11, 13.1., 15.1., 15.3., 15.5., 16, 19.1., 19.2.,

2. Tetrarchie (Constantius I., Galerius, Severus und Maximinus Daia, 305–306) Nr. 5, 15.1.,

4. Tetrarchie (Maximian, Licinius, Maximinus Daia, Constantinus I., 308–311) Nr. 14.2.,

Constantinus I. und Licinius (306–324) Nr. 16,

Maximinus Daia, Constantinus I. und Licinius (310–311) Nr. 15.5.,

Constantinus I. und Licinius (313–317) Nr. 11,

Crispus, Licinius Iunior, Constantinus II. (317) Nr. 15.5.,

Constantinus I. und Licinius mit Crispus (317–324) Nr. 13.1.,

Constantinus I. mit Crispus, Constantinus II. und Constantius II. (324–326) Nr. 13.1.,

Constantinus I. mit Constantinus II., Constantius II. und Constans (333–337) Nr. 11, 13.1.,

Constantinus I., Constantius II. und Constans (337) Nr. 18.1.,

Constantinus II. mit Constantius II. und Constans (337–340) Nr. 11, 13.1., 17.1., 19.1.,

Constantius II. und Constans (337–350) Nr. 7, 8, 13.1., 15.5., 18.1.,

Constantius II. und Constantius Gallus (351–354) Nr. 11,

Constantius II. mit Iulianus (355–360) Nr. 11,

Iulianus (360–363) Nr. 1.2., 11, 18.1.,

Arcadius und Honorius (395–408) Nr. 8, 19.1., 20,

Theodosius II. und Valentinianus III. (425–450) Nr. 19.1., 23,

Anastasius (491–518) Nr. 3, 7, 14.1.,

Iustinus I. (518–527) Nr. 3.

In das 4. Jh. ist vermutlich der Meilenstein Nr. 21 aus Deliktaş zu datieren, der eine Widmung an die *Sebastoi* = *Augusti* aufweist. Diese Aufstellung zeigt, dass die Mehrzahl der karischen Meilensteine aus der Spätantike und der frühbyzantinischen Zeit stammt. Aus dieser Zeit (spätes 3., frühes 4. Jh.) ist inschriftlich auch ein Oberaufseher des Verkehrs- und Transportwesens in Karien bekannt: Βικτωρείνος ἀπὸ πρωτηκτόρων ἑπαρχος βεκούλων (*Biktōreinos apo prōtēktorōn eparchos bekulōn*), *Victorinus exprotector, praefectus vehiculorum*⁶².

Die Meilensteine bezeugen einerseits ganz klar die wichtigsten Verkehrsadern Kariens und andererseits auch, dass Karien keine für Rom oder später Byzanz wichtigen Fernstraßen hatte, da immer nur lokale *capita viarum* und keine Fernziele genannt werden. Die Straße von Ephesos durch das Määndertal nach Anatolien berührte nur partiell Karien (bei Karura); die Fernstraße von Pergamon nach Sidē in Pamphylien führte an Karien vorbei⁶³. Die karische „Küstenstraße“ war nur von regionaler Bedeutung, für längere Strecken wur-

⁶⁰ M. RATHMANN, Meilensteine. *DNP* 7 (1999) 1158.

⁶¹ Anne KOLB, Römische Meilensteine: Stand der Forschung und Probleme, in: Regula FREI-STOLBA (Hrsg.), *Siedlung und Verkehr im Römischen Reich. Römerstraßen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung. Akten des Kolloquiums zu Ehren von Prof. H. E. Herzog vom 28. und 29. Juni 2001 in Bern*. Bern–Wien (u. a.) 2004, 139.

⁶² ROUECHÉ, *Aphrodisias* 198f., Nr. 152

⁶³ Vgl. dazu die Straßenübersicht in *TIB* 8, 245.

den vor allem die Täler des Mäander, des Marsyas (Çine Çayı), Harpasos (Akçay) und Morsynos (Dandalas, Geyre Çayı) genutzt.

Aus der Tabula Peutingeriana und den Meilensteinen ergibt sich unter Berücksichtigung der geographischen Gegebenheiten und archäologischen Quellen (Brücken und erhaltene alte Straßenstücke) folgendes Bild für die antiken und frühbyzantinischen Straßen in Karien:

Route 1. Die „Küstenstraße“

Route 2. Die Straße an der Südseite des Mäandertales von Milet nach Antiocheia, wo sie auf die nördlich des Mäander verlaufende Fernstraße von Ephesos traf, die über das karische Karura nach Laodikeia in Phrygien führte.

Route 3. Die Straße von Milet über Mylasa nach Halikarnassos mit Abzweigungen, die von Eurōmos in das Määndertal und von Mylasa nach Iasos, Labraunda (und von dort in das Mäander- bzw. Marsyastal), Lagina, Stratonikeia, Keramos und Passala führten.

Route 4. Die Straße durch das Marsyas-Tal über Alabanda, Lagina, Stratonikeia, Panamara, Pisyē, Thēra nach Ula und von dort über Kallipolis nach Köyceğiz und Kaunos oder zur „Küstenstraße“.

Route 5. Die Straße durch das Harpasos-Tal über Harpasa, Neapolis und Hyllarima bzw. Xystis nach Stratonikeia zur Route 4.

Route 6. Die Straße von Antiocheia durch das Morsynos-Tal nach Aphrodisias, Hērakleia Salbakēs, Apollōnia, Sebastopolis und Kibyra mit einer Abzweigung nach Tabai und Mobōlla bzw. Ula zur Route 4.

Dazu kommen zwei regionale Verbindungen, die Westkarien mit Ostkarien und damit auch mit der Mēropolis Aphrodisias/Staurupolis verbanden.

Route 7. Von Milet gelangte man auf Route 1 bis an das Ostufer des ehemaligen Latmischen Golfes und dann über den Latmos (Latros) nach Amyzōn, von hier auf Route 3 nach Alinda, weiter nach Alabanda und über Eskiçine (Überquerung des Marsyas und des Madaran Çayı auf Brücken) nach Hyllarima, danach – nach Überquerung des Harpasos auf der Brücke bei Kemer – nach Aphrodisias.

Route 8. Von Halikarnassos auf Route 1 oder 3 nach Mylasa und dann über Stratonikeia ebenfalls nach Hyllarima und Aphrodisias.

Die von Kibyra nach Lykien und Phrygien ausstrahlenden Routen, die ebenfalls durch zahlreiche Meilensteine bezeugt sind, wurden bereits in *TIB* 8 dokumentiert.

