

# Ueber die Messung der Distanzen in den römischen Itinerarien

Autor(en): **Stehlin, Karl**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde**

Band (Jahr): **17 (1918)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-112977>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Ueber die Messung der Distanzen in den römischen Itinerarien.

Von Karl Stehlin.

Von Konrad Miller, dem Herausgeber der *Tabula Peutingeriana* und der *Mappaemundi*, ist vor Kurzem ein weiteres nützliches Buch erschienen: *Itineraria Romana*, Stuttgart 1916, Großquart, 76 Seiten Einleitung, 960 Spalten Text und gegen 300 Kartenskizzen. Das Werk giebt eine umfassende Zusammenstellung der Routen aus der *Tabula Peutingeriana* mit denen der *Itineraria Antonini* und *Hierosolymitarum*, mit den Angaben des Strabo, des Ptolemaeus, des Geographen von Ravenna und vieler anderer Schriftsteller, begleitet von einläßlichen Nachweisungen über die Lage und die jetzigen Namen der Stationen, ihre Ueberreste und Inschriften, kurz über eine Menge von Dingen, die man bis jetzt mühsam zusammensuchen mußte.

So sehr diese Leistung anzuerkennen ist, muß doch dem widersprochen werden, was der Verfasser in der Einleitung über die Messung der Entfernungen sagt. Der übrige Inhalt des Buches ist geeignet, auch diesen Anweisungen eine gewisse Autorität zu verleihen, um so mehr als eine andere, motivierte Theorie der Distanzmessungen bisher entweder nicht aufgestellt oder wenigstens nicht verbreitet zu sein scheint.

Miller wendet sich auf Seite L der Einleitung mit vollem Recht gegen das willkürliche Strecken der Zahlen, das bei der Mehrzahl der Spezialforscher in Uebung ist. Er hat aber Unrecht, wenn er den Satz aufstellt: „Bei allen vermessenen Straßen, also besonders auch bei allen mit Meilensteinen versehenen Straßen, sind die Zahlen als genau anzunehmen.“ Ein Dehnen und Kürzen der Distanzangaben innerhalb bestimmter Grenzen ist vielmehr in der Anlage der Itinerarien begründet und unabweisbar.

### I.

Im *Itinerarium Antonini* sind den Zahlen regelmäßig die Buchstaben *mpm* vorangestellt, eine Abkürzung, die sich

sowohl in *milia passuum* = *tausend Schritte* als in *milia plus minus* = *ungefähre Meilen* auflösen läßt. Einige Handschriften, allerdings nicht die ältesten, haben zu Anfang eine besondere Anmerkung, welche besagt, daß *mpm* so viel als *milia plus minus* bedeute, andre enthalten bisweilen im Texte selbst die ausgeschriebenen Worte *milia plus minus*.<sup>1)</sup> Dazu bemerkt Miller kurzer Hand: „Die Lesart *milia plus minus* ist natürlich falsch trotz ihres Alters.“<sup>2)</sup> Man möchte dem gegenüber doch fragen, woher die Copisten jener Handschriften die drei Worte genommen haben sollten, wenn nicht aus einer Ueberlieferung. Aber selbst angenommen, es stände fest, daß *mpm* als *milia passuum* zu lesen sei, so ist trotzdem kein Zweifel darüber möglich, daß es bloß ungenaue Meilen *bedeuten* muß. Dies aus dem einfachen Grunde, weil mit ganzen Meilen eine Entfernung überhaupt nur annähernd bezeichnet werden kann. Die Ortschaften waren zur Zeit der Römer so wenig wie heute nach dem Meilenmaß abgesteckt, und in Folge dessen kann es nur ausnahmsweise eintreffen, daß ihre Abstände in ganzen Meilen aufgehen. Vielmehr wird in der Regel ein Bruchtheil übrig bleiben, der je nach seiner Größe abwärts oder aufwärts abgerundet werden muß. Was mit der Zahl 10 angegeben wird, ist irgend ein Werth zwischen  $9\frac{1}{2}$  und  $10\frac{1}{2}$ . Genauer als mit einer Fehlergrenze von einer halben Meile nach oben oder unten lassen sich die Distanzen durch ganze Meilenzahlen nicht bestimmen, und *milia plus minus* erscheint daher schon aus diesem Gesichtspunkte als ein völlig zutreffender Ausdruck, gegen dessen Echtheit kein Verdacht begründet ist.

## II.

Eine andre Ueberlegung führt zu dem weitern Ergebnis, daß die Differenz zwischen den wirklichen und den angegebenen Entfernungen noch erheblich größer sein kann. Wir dürfen nämlich für gewiß halten, daß die Distanzangaben an den Meilensteinen abgezählt wurden. Es ist eigentlich verwunderlich, daß man diesem naheliegenden Zusammenhang nicht mehr Aufmerksamkeit schenkt. Die Benützung

<sup>1)</sup> Siehe die Note zu Zeile 4 in der Ausgabe von Parthey und Pinder.

<sup>2)</sup> *Itineraria Romana* Seite XLIX Note 1.

der Meilensteine zur Bestimmung der Entfernungen ist um so weniger zu bezweifeln, als die Itinerarien unbestreitbar aus Stationsverzeichnissen einzelner Routen, welche durch Reisende mit nach Hause gebracht wurden, zusammengesetzt sind. Die früher verbreitete Meinung, daß man es mit amtlichen Aufnahmen der Militärstraßen oder Poststraßen zu thun habe, ist vollkommen unhaltbar.<sup>1)</sup> Selbst bei einer amtlichen Anlegung wäre es kaum denkbar, daß die Abstände unabhängig von den Meilenzeigern gemessen wurden, bei privaten Aufzeichnungen erscheint dies geradezu ausgeschlossen, weil den Verfassern sicherlich gar nicht die Mittel für eigene Messungen zu Gebote standen.

Die einzige Einwendung, welche gegen die Annahme des Ablesens an den Meilensteinen erhoben werden kann, besteht in dem Hinweis darauf, daß an gewissen Strecken, wo laut den Itinerarien römische Straßen bestanden haben müssen, keine Meilensteine angetroffen werden. Die Thatsache ist unbestreitbar, sie läßt sich aber daraus erklären, daß anstatt Säulen von Stein bloß solche aus Holz vorhanden waren. Die Verwendung von hölzernen Meilenzeigern geht mit fast zwingender Nothwendigkeit aus einer Erscheinung hervor, welche zwar allbekannt ist, aus welcher jedoch die Schlußfolgerungen, wie es scheint, bisher nicht gezogen worden sind.

Wenn an einer Straße eine Anzahl Meilensteine gefunden werden, stammen sie in weitaus den meisten Fällen nicht aus dem gleichen Jahr, sondern tragen die Namen von verschiedenen Kaisern, deren Regierungsjahre um Jahrzehnte und Jahrhunderte auseinander liegen. Mit der Annahme einer ununterbrochenen Reihe von Steinen der ersten

<sup>1)</sup> Für das Itinerarium Antonini ist die Legende von der amtlichen Abfassung durch die Ausführungen von Wilhelm Kubitschek in den Jahreshften des österreichischen archäologischen Instituts Band V (1902) überzeugend widerlegt, wenn man auch nicht allen weitem Folgerungen des Verfassers beistimmen kann. Die Beweisgründe, welche für den privaten Ursprung des Itinerarium Antonini sprechen, treffen zum guten Theil auch auf das nahe damit verwandte Straßenverzeichniß zu, welches der Tabula Peutingeriana zu Grunde liegt. Zwar sind die ziellosen Führungen der Routen in der Kartenform nicht erkennbar, aber die Wiederholungen einzelner Strecken und die Auslassung wichtiger Straßenstücke, die in einem amtlichen Verzeichniß unmöglich fehlen könnten, kommen auch in der Tabula vor.

Setzung läßt sich das nicht in Einklang bringen. Es ist nicht möglich, daß die spätern Steine lediglich an Stelle von zerbrochenen errichtet wurden; denn es müßten dann viel zahlreichere ursprüngliche Stücke übrig geblieben sein. Ebenso undenkbar ist es, daß man die frühern Dedicationen beseitigt hätte, um für die Namen der neuen Kaiser Platz zu schaffen; es würden sich sonst sicherlich viel häufiger Spuren von ausgetilgten Inschriften erkennen lassen, als es thatsächlich vorkommt. Endlich ist auch die Vermuthung unzulässig, daß die jüngern Steine neben ältern gestanden hätten und die letztern bloß verloren gegangen seien. Wohl hat man Beispiele, daß eine Ortsgemeinde, um ihre Ergebenheit gegen den jeweiligen Kaiser zu bekunden, bei jedem Regierungsantritt einen neuen Meilenstein zu den vorhandenen setzte; aber das findet sich nur ausnahmsweise und nur in bedeutenderen Ortschaften, nicht auf offener Strecke. Wenn es sich um einen allgemeinen Brauch handeln würde, müßte man weit öfter mehrere Meilensteine mit den gleichen Meilenzahlen bei einander antreffen.<sup>1)</sup>

Mag daher auch in einzelnen Fällen, wenn eine Straße vollständig neu angelegt wurde, jeder Meilenpunkt von vornherein einen Stein erhalten haben, bei der überwiegenden Mehrzahl zeugt der Fundbestand mit großer Deutlichkeit dafür, daß anfänglich nur in größern Abständen solche gesetzt und die Lücken erst nach und nach ausgefüllt wurden. Wollte man nun voraussetzen, daß vor den Steinsäulen keine anderen Meilenzeiger vorhanden waren, so ergäben sich zwei sehr sonderbare Folgen: Erstens hätte es jeweilen mehrere Menschenalter gedauert, bis eine Straße vollständig mit Meilenzeigern ausgestattet war, und zweitens hätte man jedesmal, wenn wieder einige Meilensteine gesetzt wurden, ihre Standpunkte durch besondere und umständliche Messungen bestimmen müssen. Das eine wie das andere ist durchaus unwahrscheinlich. Die einzige einfache und, wie

<sup>1)</sup> Etwas andres ist die Aufstellung von Säulen ohne Meilenzahl, welche bloß zur Erinnerung an eine Straßenreparatur errichtet sind und heutzutage mißbräuchlicherweise ebenfalls Meilensteine genannt werden; bei diesen ist es allerdings wahrscheinlich, daß sie an den gleichen Punkten standen wie die wirklichen Meilensteine.

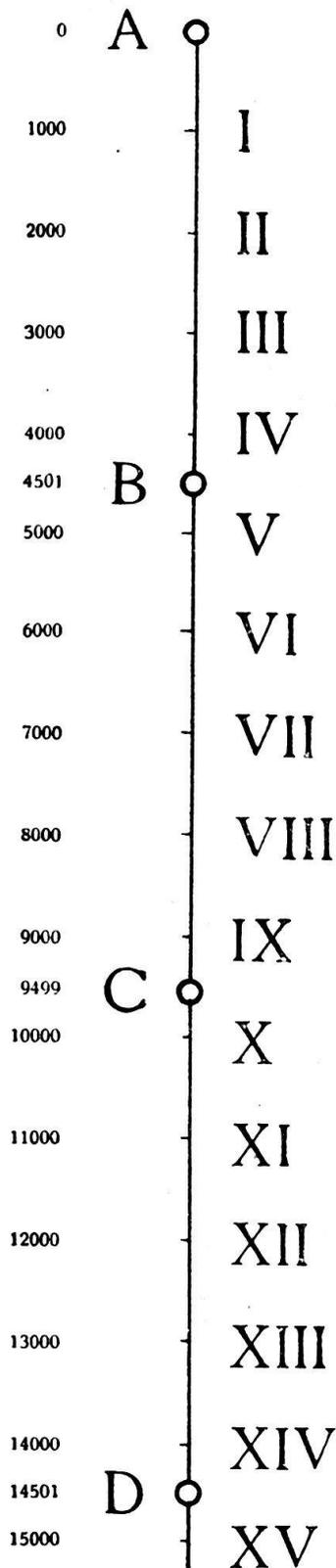


Fig. 1.

uns scheint, einzig mögliche Erklärung für die successive Errichtung der Meilensteine liegt in der Annahme, daß schon vor den Steinsäulen vollständige Reihen hölzerner Meilenzeiger bestanden. Das braucht natürlich nur für diejenigen Straßen zu gelten, deren Unterhalt von Reichs wegen geregelt war und welche nach ihrer Bedeutung dem entsprachen, was man heute Landstraßen nennt.

Wir gehen also davon aus, daß die Entfernungen, welche in den Itinerarien angegeben werden, durch Ablesen an den Meilenzeigern festgestellt worden sind. Das Verfahren ist aber von Einfluß auf die Abrundung der Meilenzahlen. Die Messung beginnt nicht bei jeder Station von neuem mit Null, sondern es gehen alle Maße, so weit die fortlaufende Numerierung der Steine reicht, von demselben Anfangspunkt aus. Die Entfernung zwischen zwei Stationen wird daher in der Weise ermittelt, daß man die Meilenzahl der letzten Station von der der folgenden abzieht. Die Zahlen, welche an den Steinen abgelesen werden, geben aber die Abstände der Stationen vom Anfangspunkt nur in Abrundung auf ganze Meilen an, und die Subtraction einer abgerundeten Zahl von einer andern abgerundeten Zahl hat die Wirkung, daß die Ungenauigkeit sich bis zum doppelten Betrage steigern kann.

Die Richtigkeit des soeben aufgestellten Satzes wird durch die graphische Darstellung in Fig. 1 bestätigt. In dieser Tabelle bezeichnen

die Buchstaben die Stationen, die arabischen Ziffern die Entfernungen von der Anfangsstation in Schritten, die römischen Ziffern die Meilensteine. Die Stationen B, C, D sind absichtlich möglichst nahe an die Mitte zwischen zwei Meilenpunkten gelegt, um einen extremen Fall zu demonstrieren.

Der Abstand der Station B von der Anfangsstation A, welcher nur 1 Schritt mehr als  $4\frac{1}{2}$  Meilen mißt, muß auf 5 Meilen abgerundet werden, wogegen Station C, die 1 Schritt weniger als  $9\frac{1}{2}$  Meilen von A liegt, die Zahl IX erhält. Nach den Meilensteinen beträgt die Distanz B—C demnach 4 Meilen, während sie in Wirklichkeit 4998 Schritt, d. h. rund 5 Meilen ausmacht. Umgekehrt geben die Steine für die Entfernung C—D die Ziffer 6, bei einer wirklichen Distanz von 5002 Schritt oder rund 5 Meilen. Von den beiden Stationsentfernungen B—C und C—D, welche bis auf wenige Schritte gleich groß sind, wird also beim Ablesen nach den Steinen die eine um rund eine Meile zu lang, die andre um rund eine Meile zu kurz. Natürlich braucht der Fehlbetrag nicht nothwendig so stark zu sein, in der Tabelle ist bloß das Maximum der möglichen Abweichungen vorgeführt.

Dabei sind folgende zwei Regeln anzumerken:

Erstens. Die Ungenauigkeiten summieren sich nicht, wenn man mehrere Stationsentfernungen zusammenzählt. Ist eine Distanz zu kurz angegeben, so kann die folgende nicht ebenfalls zu kurz gemessen werden, sondern wird in der Regel zu lang, im äußersten Falle richtig sein. Dies kann man an Hand der Tabelle leicht nachprüfen: Auf die zu kurz gemessene Strecke B—C folgt die zu lang gemessene C—D. Die Station D läßt sich aber unter keinen Umständen so verschieben, daß die Meilensteine eine zu kleine Entfernung von C angeben; rückt man sie weiter vom Anfangspunkt weg, so wird der Fehler der Distanzangabe C—D je länger je geringer und verschwindet zuletzt, wenn die Station bei 15,5 Meilen liegt; sobald sie jedoch über 15,5 Meilen hinaus verlegt wird, erhält sie die Ziffer XVI und die Angabe ist wieder zu groß. Das gleiche wiederholt sich, so oft die Station um eine weitere Meile verschoben wird. Umgekehrt

können natürlich auch nie zwei zu lange Distanzangaben auf einander folgen. Das Maximum der Ungenauigkeit beträgt, so viele Stationsentfernungen man auch zusammenzählt, immer 1 Meile auf oder ab.

Zweitens. Eine Einschränkung erleidet der zuletzt genannte Satz auf denjenigen Strecken, welche vom Anfangspunkt A der Meilensteine aus angegeben werden. Da der Stein der Station A nothwendig genau bei Null steht, also hier keine Abrundung stattfindet, kann die Ungenauigkeit auf der Strecke A—B höchstens  $\frac{1}{2}$  Meile betragen. Dasselbe gilt für jede weitere Strecke, welche am Anfangspunkte A beginnt, also für A—C, A—D u. s. w.

Bei der vorstehenden Darstellung haben wir vorausgesetzt, daß die Meilenzeiger, wie es ihrer eigentlichen Bestimmung entspricht, genau an den Punkten stehen, wo eine Meile endigt und eine neue anfängt. Es wird nun allerdings behauptet, daß speciell in unsern Gegenden die Steine nicht an die Meilenpunkte, sondern in die Stationen gesetzt seien und demnach bloß abgerundete, nicht exacte Distanzen angeben. So sagt z. B. J. Näher in den Bonner Jahrbüchern Heft 79 (1885) Seite 96: „Die römische Wegsäule im Zehntlande steht immer an einer besonders wichtigen Stelle, an einem Flußübergang, einem Kreuzungspunkt von Wegen etc.“ In wiefern dies zutrifft, müßte erst im Einzelnen untersucht werden, was jedoch aus dem Grunde etwas schwierig ist, weil in den Fundberichten selbst aus der neuesten Zeit die Mittheilungen über die Standorte der Steine meistens sehr ungenügend sind.<sup>1)</sup> Wir können die Frage hier völlig bei Seite lassen, da ihre Beantwortung auf die von uns aufgestellten Sätze ohne Einfluß ist. Wenn es richtig sein sollte, daß die Meilensteine auf gewissen Straßen nicht an den Meilenpunkten, sondern in den Stationen stehen, so ist eben einfach die Abrundung der Meilenbruchtheile in den

<sup>1)</sup> Für die Annahme Nähers spricht der Umstand, daß in Gallien Meilensteine vorkommen, auf denen die Distanz nicht nur von einer einzigen, sondern von zwei oder drei Anfangsstationen angegeben ist (C. I. L. XIII<sup>2</sup> No. 8911 und 8922. Vgl. auch die Einleitung p. 645); es ist nicht wohl möglich, daß in diesen Fällen die Entfernungen von jeder Anfangsstation in ganzen Meilen ohne Bruchtheile aufgehen.

Distanzen schon durch diejenigen vollzogen worden, welche die Steine gesetzt haben, anstatt daß sie erst von denen vorgenommen wurde, welche die Routenverzeichnisse aufnahmen. Die möglichen Abweichungen zwischen den wirklichen und den angegebenen Entfernungen sind aber in beiden Fällen genau dieselben.

### III.

Die Ausgangspunkte der Meilensteinreihen pflegen in denjenigen Ortschaften zu liegen, welche als Civitas, Municipium oder Colonia den Mittelpunkt eines größeren oder kleineren Bezirkes bilden. Dort beginnen die Meilenzahlen mit Null und schreiten nach den Grenzen der Bezirke hin zu den höhern Ziffern fort. Zwischen dem äußersten Meilenstein des einen Bezirks und dem äußersten des folgenden wird jedesmal eine gewisse Strecke liegen, die von verschiedener Länge sein kann. Stehen beide Meilensteine zufällig ganz nahe an der Bezirksgrenze, so kann ihre Entfernung von einander wenige Schritte betragen; es kann aber auch jeder der Steine beinahe eine Meile von der Grenze ab liegen, sodaß ihr Abstand von einander fast zwei Meilen erreicht. Die Routen der Itinerarien durchschneiden meistens eine ganze Anzahl von Meilensteinbezirken. So oft die Straße eine Bezirksgrenze überschreitet, trifft der Reisende auf eine solche Zwischenstrecke, über deren Länge die Meilensteine keine Auskunft geben.

Für die Angaben in den Itinerarien sind diese Uebergangsstellen in jedem Falle eine Quelle von Ungenauigkeiten, die je nach der Persönlichkeit desjenigen, welcher die Aufzeichnungen macht, von verschiedenem Umfange sein können.

Nimmt er es mit seiner Aufgabe genau, so wird er die Länge der Zwischenstrecke messen oder wenigstens schätzen. Beträgt die Entfernung weniger als  $\frac{1}{2}$  Meile, so ist sie gleich Null zu rechnen; wenn sie  $\frac{1}{2}$  bis  $1\frac{1}{2}$  Meilen mißt, ist eine Meile, und wenn sie mehr als  $1\frac{1}{2}$  Meilen ausmacht, zwei Meilen dafür einzusetzen. Regelmäßig aber wird ein Bruchtheil, dessen Maß bis zu  $\frac{1}{2}$  Meile ansteigen kann, in der Zahlangabe, welche nur ganze Meilen kennt, nicht zum Ausdrucke kommen. Dieser Fehlbetrag ist andrer Art und

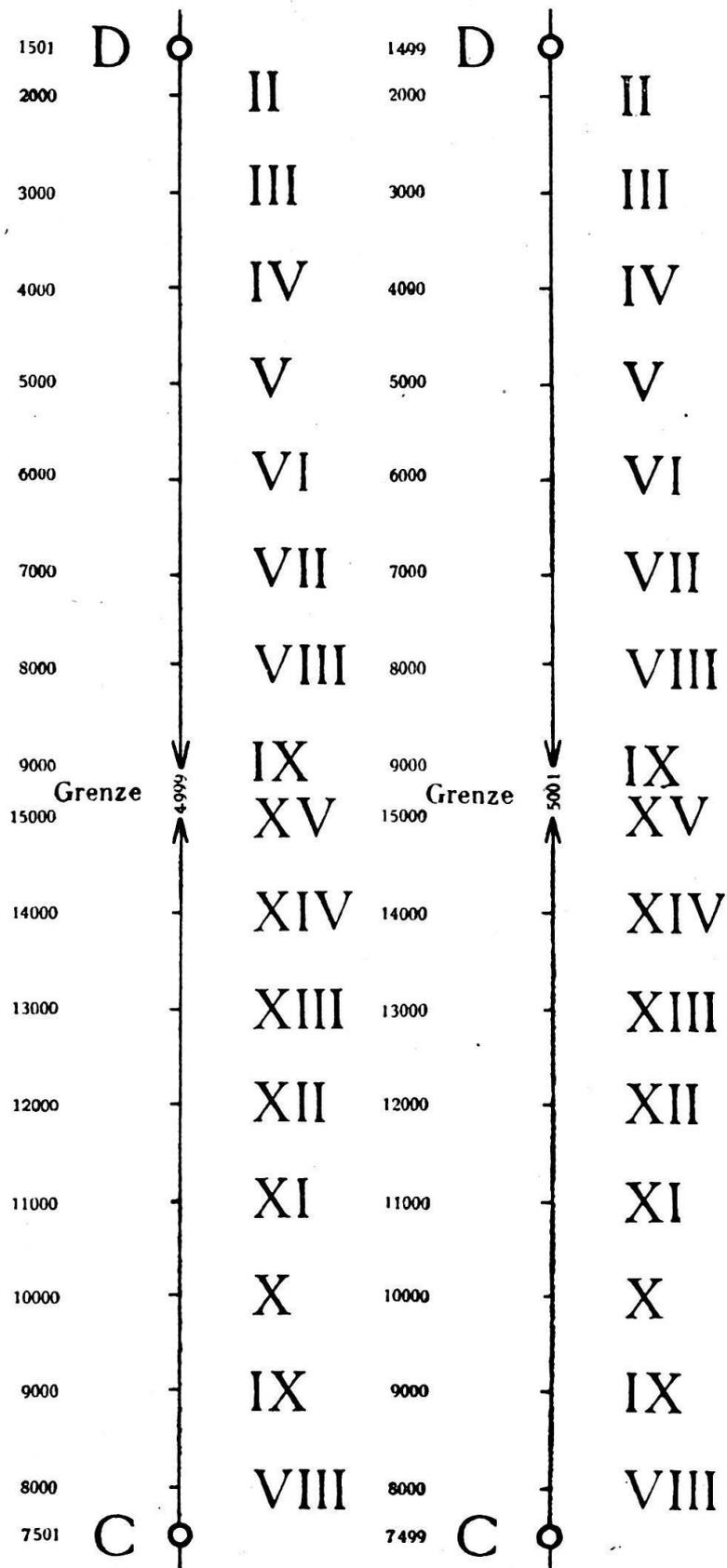


Fig. 2.

beruht auf einem andern Grunde als die unter II besprochene Ungenauigkeit, und ist daher zu jener hinzuzurechnen, so daß die Differenz zwischen wirklicher und angegebener Entfernung, wenn eine Meilensteingrenze überschritten wird, im äußersten Falle nicht bloß 1, sondern  $1\frac{1}{2}$  Meilen auf oder ab betragen kann. Die Tabellen in Fig. 2 bringen dies zur Anschauung. Die Distanz von Station D auf der von Norden her numerierten Strecke bis Station C auf der von Süden her numerierten beträgt in beiden Columnen fast genau  $15\frac{1}{2}$  Meilen, das eine mal 3 Schritte weniger, das andre mal 3 Schritte mehr. Bei der Abzählung nach den Meilensteinen ergeben sich jedoch im einen Falle 14, im andern 17 Meilen, weil die gleichen drei halben Meilen das eine mal auf Null, das andre mal auf je 1 Meile abgerundet werden.

Es ist jedoch nicht wahrscheinlich, daß jeder, welcher Itinerarien aufzeichnete, sich gewissenhaft mit der Berechnung abgegeben habe, welcher Betrag für die Zwischenstrecken der äußersten Meilensteine einzusetzen sei. Sehr oft wird die Zählung der Meilen einfach bei dem letzten Stein des einen Bezirks aufhören und bei dem ersten des folgenden Bezirks wieder beginnen, ohne daß der Zwischenstrecke Rechnung getragen wird. Man darf sich daher nicht verwundern, wenn in den Distanzangaben da, wo die Straße eine Meilensteingrenze überschreitet, bisweilen ein sehr erheblicher Fehlbetrag vorhanden ist. Er kann für sich allein gegen zwei Meilen ausmachen, sodaß unter Einrechnung der aus der Abrundung der Stationsdistanzen hervorgehenden Ungenauigkeit die Strecke von der letzten Station des einen Meilensteinbezirks bis zur ersten des folgenden im ungünstigsten Falle beinahe drei Meilen zu kurz angegeben erscheint.

#### IV.

Eine ähnliche Fehlerquelle kann möglicherweise auch bei den Ausgangspunkten der Meilensteine liegen. Wir wissen, daß auf den von Rom ausgehenden Straßen die Zählung der Meilen an den Thoren der alten Stadtmauer begann; das *Milliärium aureum*, welches Augustus beim Forum aufstellte, hatte bloß eine symbolische Bedeutung

als Mittelpunkt des Reichs.<sup>1)</sup> Es ist nicht ausgeschlossen, ja bis zu einem gewissen Grade wahrscheinlich, daß auch bei Provinzstädten die Meilensteine nicht von einem centralen Punkt im Stadttinnern, sondern von der Stadtumfassung aus numeriert wurden. Trifft dies zu, so bildet die Straßenstrecke, welche die Stadt durchläuft, wiederum ein Zwischenstück, das in der Messung der Meilensteine nicht inbegriffen ist. Im Itinerar kann an seiner Stelle auch hier eine Meile eingeschaltet sein, woraus sich abermals eine Ungenauigkeit bis zu einer halben Meile ergibt. Das Zwischenstück kann aber auch einfach ausgelassen sein, sodaß der Distanzfehler noch größer wird.

Ob nun im einzelnen Falle der Ausgangspunkt der Meilensteine an den Stadthoren oder an einem Punkte im Stadtcentrum sei, ist jedesmal besonders zu untersuchen und kann nicht nach einer allgemeinen Regel bestimmt werden. Es ist namentlich damit zu rechnen, daß die Ortschaft zu der Zeit, als die Meilensteine gesetzt wurden, vielleicht noch gar keine Umfassungsmauer hatte.

Unter allen Umständen ist die Meinung zu verwerfen, daß die Messung der Meilen jeweilen von den äußersten zusammenhängenden Gebäuden ausgehe. Es wird nämlich behauptet,<sup>2)</sup> daß dies von der römischen Gesetzgebung ausdrücklich vorgeschrieben sei und zwar in der Pandectenstelle Fragm. 154 de verborum significatione (50, 16), welche in der von den neuern Herausgebern acceptierten Lesung folgendermaßen lautet: „Mille passus non a milliario urbis, sed a continentibus aedificiis numerandi sunt.“

In Wirklichkeit hat das Fragm. 154 de verborum significatione mit den Itinerarien nichts zu thun. Zum Texte ist zu bemerken, daß die alte Vulgata anstatt des Wortes *milliario*, welches die neuen Ausgaben einsetzen, das Wort *muro* hat, und das ist nach dem, was wir oben über die Anfangspunkte der Meilensteine in Rom angemerkt haben, jedenfalls die richtige Lesart; denn unter *urbs* ist wie üblich die Stadt Rom zu verstehen.

<sup>1)</sup> Siehe hierüber W. A. Becker, Handbuch der römischen Alterthümer I Seite 343.

<sup>2)</sup> Miller, *Itineraria Romana* Seite XLIX.

Die Stelle stammt aus einem Commentar des Juristen Aemilius Macer zu dem unter der Regierung des Augustus erlassenen Gesetze, welches eine Erbsteuer von  $\frac{1}{20}$  des Werthes einführt und deßhalb, mit einer eigenthümlichen sprachlichen Inconsequenz, *lex vigesima (sic) hereditatum* genannt wurde. Der Wortlaut des Gesetzes ist nicht erhalten, dagegen wissen wir aus den Juristenschriften, daß es detailirte Bestimmungen über die Berechnung der Steuer enthielt. Dabei muß in irgend einem Zusammenhange ein Abstand von der Stadt Rom genannt gewesen sein, der mit dem Ausdruck *mille passus ab urbe* bezeichnet war.

Schon die Anwendung des Singularis *mille passus* weist darauf hin, daß nicht von Itinerardistanzen die Rede ist; die Entfernung, welche das Gesetz angiebt, beträgt nur eine einzige Meile. Der Sinn von Macers Worten aber ist der, daß diese Meile nicht nach der gewöhnlichen Art zu messen sei. Der in den Gesetzen sonst übliche Ausdruck für Abstände von Rom lautet: *intra illud aut illud milliarium*<sup>1)</sup>. Aus dem Umstande, daß die *lex vigesima hereditatum* nicht vom *primum milliarium*, sondern von *mille passus ab urbe* spricht, zieht Macer den Schluß, es müsse damit etwas Abweichendes gemeint sein, und in der Erwägung, daß die Stadt, genau genommen, auch die über die Ringmauer hinausreichenden Vorstädte in sich schließe, giebt er die Erklärung, es sei von der Grenze der zusammenhängenden Außenquartiere an zu messen. Das ist eine Gesetzesinterpretation, aber keine Instruktion zur Anfertigung von Itinerarien.

#### V.

In der Tabelle Fig. 1 sind wir von dem theoretisch unanfechtbaren Grundsatz ausgegangen, daß eine Distanz von 4501 Schritt auf 5 Meilen, eine solche von 9499 Schritt auf 9 Meilen abzurunden ist. Von den Reisenden, welche die Itinerarien aufzeichneten, dürfen wir jedoch eine so peinliche Genauigkeit nicht erwarten; erstens deßhalb nicht, weil die Stationen in der Regel Flecke von einer gewissen Ausdehnung sind, deren Lage sich nicht auf einen Schritt genau

<sup>1)</sup> Vgl. die Pandectenstellen *Fragm. 1 § 4 de officio praefecti urbis* (1, 12), *Fragm. 21 § 2, 3* und *Fragm. 42 de excusationibus* (27, 1).

feststellen läßt; zweitens darum nicht, weil die Bruchteile der Meilen, welche zwischen den Meilensteinen und den Stationen liegen, jedenfalls nicht durch mühsame Messungen, sondern durch approximative Schätzungen berechnet wurden. Dabei ist es sehr wohl möglich, daß die Distanz einer und derselben Station von dem einen Reisenden auf die Ziffer des vorhergehenden, von einem andern auf die des nachfolgenden Meilenzeigers abgerundet wurde. Es liegt nahe zu vermuthen, daß man in der Regel der Station die Nummer des zuletzt angetroffenen Steines gab, sofern nur der Bruchtheil nicht ganz augenscheinlich eine halbe Meile überstieg. So wird z. B. der, welcher in der Richtung A—D (Fig. 1) reiste, die Station B wahrscheinlich mit der Meilenzahl IV belegt haben, während der, welcher von D her kam, sie eben so wahrscheinlich zur Ziffer V notierte.

Aus dieser Betrachtung läßt sich eine Erscheinung erklären, die in den Itinerarien auffallend häufig auftritt und darin besteht, daß die Angaben über eine und dieselbe Stationsdistanz um eine Meile variieren. Solche Abweichungen von einer Meile treffen wir:

- a. Zwischen den Zahlen des Itinerarium Antonini und denen der Tabula Peutingeriana.
- b. Innerhalb des Itinerarium Antonini in den Fällen, wo eine Strecke als Bestandtheil verschiedener Routen wiederholt verzeichnet wird.
- c. Zwischen den einzelnen Handschriften, in denen das Itinerarium Antonini überliefert ist.

Es ist nicht möglich, diese Divergenzen sammt und sonders auf Abschreibfehler zurückzuführen. Die Ziffern III und IIII (und demgemäß auch VIII und VIIII) lassen sich beim Abschreiben zwar ziemlich leicht verwechseln, II und III schon viel weniger; daß I und II vertauscht wurden, ist recht unwahrscheinlich, noch unwahrscheinlicher, daß ein einzelnes I wegfällt; vollends unmöglich aber erscheint es, IIII statt V oder VIIII statt X zu lesen.<sup>1)</sup> Und doch kommen sogar Varianten der letztern Art vor; die übrigen aber sind so zahlreich, daß sie sich unter keinen Umständen aus der

<sup>1)</sup> Die Itinerarien gebrauchen nie die Zeichen IV und IX.

bloßen Verderbniß der Handschriften erklären lassen<sup>1)</sup>; mit den sonstigen in öfterer Wiederholung auftretenden Schreibfehlern, die zum guten Teil in Verwechslungen der Ziffern II, V und X bestehen, können sie nicht auf gleiche Linie gestellt werden.

Die Annahme, daß die Differenzen von 1 Meile aus abweichenden Abrundungen der Meilenzahlen durch verschiedene Itinerarverfasser entstanden sind, erscheint in hohem Maße überzeugend.<sup>2)</sup> Die Varianten zwischen den mehrfach vorkommenden Strecken im Itinerarium Antonini und die zwischen dem Itinerarium Antonini und der Tabula Peutingeriana sind daraus ohne weiteres verständlich; die zwischen den einzelnen Handschriften des Itinerarium Antonini erheischen eine nähere Erklärung, welche indessen nicht weit gesucht zu werden braucht. Obwohl nämlich die erhaltenen Handschriften alle aus dem Mittelalter datieren, hat man doch deutliche Merkmale dafür, daß die verschiedenen Lesarten nicht alle erst von den mittelalterlichen Abschreibern herrühren, sondern zum guten Theil schon aus der Zeit stammen, da die Itinerarien noch im Gebrauche waren. Dafür

<sup>1)</sup> Mit den verschiedenen Lesarten des Itinerarium Antonini beschäftigt sich einläßlich eine Arbeit von Otto Cuntz: Beiträge zur Textkritik des Itinerarium Antonini, Wiener Studien Jahrgang XV, 1903. Nach den daselbst auf Seite 297 Ziff. 2 und 268 Ziff. 3 gegebenen Aufstellungen bestehen z. B. von den Zahlenvarianten, welche der Codex P gegenüber den andern Handschriften aufweist, mehr als die Hälfte in Abweichungen um 1 Meile.

<sup>2)</sup> Cuntz bringt in dem vorhin angeführten Artikel zur Erklärung der häufigen Varianten die Hypothese vor, daß die Itinerarien ursprünglich auch halbe Meilen verzeichnet hätten, die dann von spätern Abschreibern bald weggelassen, bald in ganze Meilen umgewandelt worden seien. Das Zeichen für eine halbe Meile sei der Buchstaben S (Semis) gewesen, und dieses S sei auch nach Unterdrückung der halben Meilen hie und da stehen geblieben. In der That lassen sich im ganzen elf Stellen nachweisen, an denen hinter der Meilenzahl ein S steht. Daß es aber eine halbe Meile bedeute, ist höchst unwahrscheinlich; denn das Wort Semis (wörtlich:  $\frac{1}{2}$  As) wird sonst consequent nur gebraucht, um die Hälfte eines zwölftheiligen Ganzen zu bezeichnen. Ausserdem wäre es ein eigenthümliches Verfahren, die halben Meilen auf dem Papier das eine mal zu streichen, das andre mal zu vollen Meilen zu ergänzen. Das S bedeutet wohl dasselbe wie das sic, welches häufig bei den Summenzahlen der Routen steht, um anzuzeigen, dass eine complicierte oder undeutliche Ziffer richtig copiert ist.

sprechen die tiefgreifenden, von Kubitschek und Cuntz <sup>1)</sup> gründlich behandelten Verschiedenheiten der Handschriftengruppe D P von den übrigen, dafür namentlich auch der Umstand, daß unter den Variationen in der Schreibung der Stationsnamen manche von solcher Art sind, wie sie durch falsches Hören, nicht durch falsches Lesen zu entstehen pflegen und daher offenbar aus Vervielfältigung mittelst Dictierens in römischen Buchhändlerbetrieben, nicht aus Einzelcopien in mittelalterlichen Klöstern hergeleitet werden müssen.<sup>2)</sup> Man darf als selbstverständlich voraussetzen, daß schon die Römer, so oft sie eine neue Auflage des Itinerars veranstalteten, sich zuvor bemühten, einen möglichst fehlerfreien Text herzustellen, und dazu entweder Exemplare, die von Reisenden mitgeführt und corrigiert worden waren, oder auch selbständige neue Einzelaufzeichnungen benützten.<sup>3)</sup> Es genügt wohl, sich dies vorzustellen, um zu begreifen, wie neben andern Berichtigungen und Zusätzen auch die aus abweichender Abrundung herrührenden Verschiebungen der Zahlen um 1 Meile in die Handschriften kommen konnten.

Für die Berechnung der wirklichen Distanzen haben diese Varianten den Vortheil, daß die Fehlergrenze, mit welcher bei den Zahlenangaben gerechnet werden muß, ein-

<sup>1)</sup> Wilhelm Kubitschek, zur Kritik des Itinerarium Antonini, Wiener Studien Jahrgang XIII, 1901. Otto Cuntz in dem bereits erwähnten Artikel derselben Zeitschrift Jahrgang XV, 1903.

<sup>2)</sup> Hieher gehört namentlich die Hinzufügung oder Weglassung des Buchstabens H am Anfang eines Wortes, z. B. 352, 4 Helvetiorum und Elvetiorum. Auf den Inschriften aus dem Lande selbst ist das Wort ohne Ausnahme mit H geschrieben; ohne H findet es sich auf zwei Soldatengrabsteinen aus Mainz, deren Verfertiger es sicherlich ebenfalls nur vom Hören gekannt, nicht aus einem authentischen Schriftstück copiert hat. (C. I. L. XIII. 7024, 7026.)

<sup>3)</sup> Der überlieferte Text enthält verschiedene Anzeichen von solchen Correcturen in Folge von Neuauflagen. Das deutlichste ist wohl die Routenüberschrift 94,2: „Item a Catina Agrigentum mansionibus nunc institutis.“ Auch die Bemerkung 260,6 „sed mansio Augusti in praetorio est“ läßt sich kaum anders erklären denn als nachträgliche Beifügung. Sehr wahrscheinlich gehören ferner hieher die Fälle, wo eine Route mit der Bezeichnung als Abkürzungsweg (per compendium) eingeschaltet ist; so 82, 119, 175, 180, 181, 359, 377, 431. Ebenso die Einfügung von Zwischenstationen ohne Namen oder ohne Meilenzahl mit der Bezeichnung „in medio“ (Stellen im Register der Ausgabe von Parthey und Pinder).

geschränkt wird. Wenn bloß eine einzige Ziffer überliefert ist, so kann, wie wir wissen, z. B. mpm VI eine Entfernung von 5 bis 7 Meilen bedeuten, mpm VII eine solche von 6 bis 8 Meilen; haben wir dagegen die Doppelangabe mpm VI oder VII, so zeigt uns das, daß die Distanz ungefähr gleich richtig mit der einen wie mit der andern Abrundung ausgedrückt werden kann, und daraus folgt, daß das wirkliche Maß weder nach der Seite von 5, noch nach der von 8 liegt, sondern zwischen 6 und 7 eingeschlossen sein muß.

\*       \*       \*

Die Anwendung der vorstehenden Regeln auf die Itinerarstrecken der Schweiz soll in einem nächsten Hefte folgen.