

**DEN RÖMERN
AUF DER SPUR**



OBWOHL EUER REICH
SO GROSS UND
UMFASSEND IST,
IST ES DOCH WEIT
GRÖSSER DURCH
SEINE VOLLENDETE
ORDNUNG ALS DIE
AUSDEHNUNG SEINES
GEBIETS*

EINLEITUNG

von Kathrin Jaschke

Geschäftsreisen, Urlaubsreisen, Pilgerreisen, Bildungsreisen kennt heutzutage jeder. Wenn auch bei den Römern längst nicht jeder reiste, waren einige Bevölkerungsgruppen doch erstaunlich oft und lange unterwegs. Das Römische Reich erstreckte sich von Britannien im Norden bis nach Ägypten im Süden, von der Iberischen Halbinsel im Westen bis nach Armenien und Jordanien im Osten **Abb. 3** (s. S. 16). Das gut ausgebaute Straßennetz sowie eine einheitliche Sprache und Währung erleichterten das Reisen und so wird das Maß an Mobilität ähnlich hoch eingeschätzt wie in unserer heutigen Zeit.

Besonders oft waren die Soldaten und die Beamten unterwegs. Truppenverlegungen von der Donau an den Euphrat oder nach Britannien waren keine Seltenheit und Verwaltungsbeamte lernten im Laufe ihrer Karriere oftmals das gesamte Imperium kennen. Während erstere die Wege zu Fuß und mit

ihrem Gepäck auf dem Rücken zurücklegen mussten, konnten letztere den kaiserlichen Postdienst, den *cursus publicus*, nutzen.

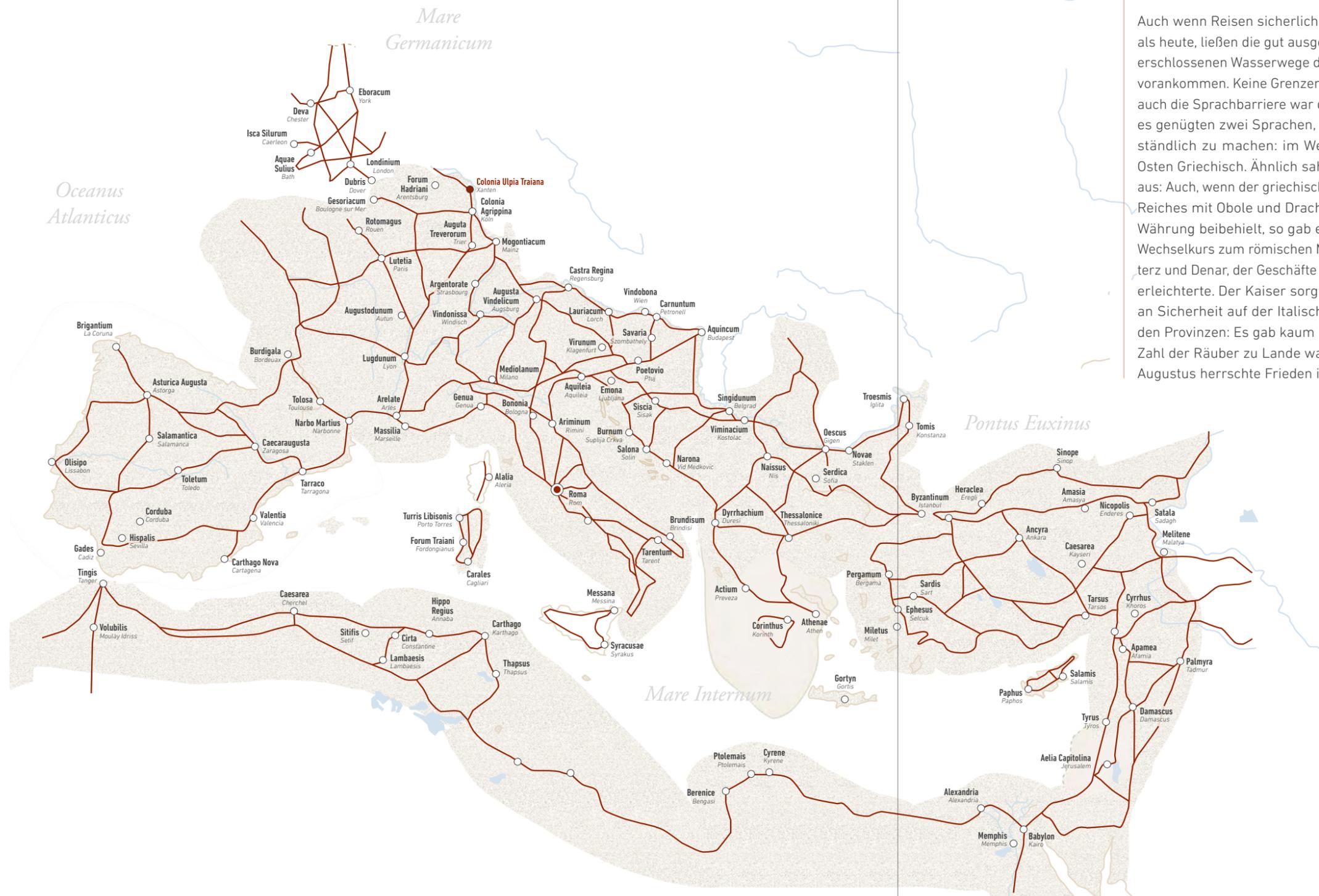
Die Gründe, zu einer Reise aufzubrechen, waren in römischer Zeit ähnlich vielfältig wie heute: Händler und Handwerker suchten in der Ferne ihr berufliches Glück oder neue Absatzmärkte. Staatsbeamte und Offiziere reisten zu ihren Einsatzorten, Privatleute besuchten Verwandte, Badeorte oder Sehenswürdigkeiten. Schon damals lag den Menschen das Reisen offenbar im Blut, beschrieb Plinius der Ältere die menschliche Natur doch als „reiselustig und nach Neuem begierig“ (Plinius, *Naturalis historia* XVII, 66). Sein Neffe Plinius der Jüngere (* 61/62, † um 113 oder 115 n. Chr.) unterstellt den Menschen ein reges Interesse am weit Entfernten (Plinius, *Epistulae* 8,20):

„Wir haben von sehr vielen Sehenswürdigkeiten in unserer eigenen Stadt und in ihrer Umgebung

* Aelius Aristides, *Orationes* 29

3

16



Das Straßennetz im Römischen Reich mit den wichtigsten Verbindungen und Städten, 2. Jh. n. Chr.

weder etwas gesehen noch auch nur gehört, was wir, wenn es in Achaia, Ägypten, Asien oder sonst einem beliebigen, an Wundern reichen und Reklame versierten Land läge, längst gehört, gelesen, besichtigt hätten.“

Auch wenn Reisen sicherlich beschwerlicher war als heute, ließen die gut ausgebauten Straßen und erschlossenen Wasserwege die Reisenden schnell vorankommen. Keine Grenzen behinderten sie und auch die Sprachbarriere war denkbar gering, denn es genügten zwei Sprachen, um sich überall verständlich zu machen: im Westen Latein und im Osten Griechisch. Ähnlich sah es mit den Münzen aus: Auch, wenn der griechischsprachige Osten des Reiches mit Obole und Drachme seine gewohnte Währung beibehielt, so gab es doch einen festen Wechselkurs zum römischen Münzsystem mit Sesterz und Denar, der Geschäfte und Reisen erheblich erleichterte. Der Kaiser sorgte für ein Grundmaß an Sicherheit auf der Italischen Halbinsel und in den Provinzen: Es gab kaum Piraten und auch die Zahl der Räuber zu Lande war relativ gering. Seit Augustus herrschte Frieden im Römischen Reich,

17

Krieg wurde nur gegen Völker außerhalb seiner Grenzen geführt.

Der Redner Aelius Aristides (* 117, † 181 n. Chr.) betont um 140 n. Chr. die umfassenden Möglichkeiten des Reisens als einen der größten Triumphe Roms (Aelius Aristides, *Orationes* 29; 100 f.):

„Obwohl euer Reich so groß und umfassend ist, ist es doch weit größer durch seine vollendete Ordnung als die Ausdehnung seines Gebiets. [...] Jetzt ist es sowohl dem Griechen als auch dem Barbaren möglich, mit oder ohne Habe ohne Schwierigkeiten zu reisen, wohin er will, gerade als ob er von einer Heimatstadt in die andere zöge. Es schrecken ihn weder die Kilikischen Tore noch die schmale und sandige Durchgangsstraße durch das Land der Araber nach Ägypten, nicht unwegsame Gebirge, nicht unermesslich große Flüsse. [...] Ihr habt den gesamten Erdkreis vermessen, Flüsse überspannt mit Brücken verschiedener Art, Berge durchstochen, um Fahrwege anzulegen, in menschenleeren Gegenden Stationen installiert und überall eine kultivierte und geordnete Lebensweise eingeführt. [...]“

Die genaue Zahl der Reisenden kann natürlich heute nicht mehr ermittelt werden. Schätzungen zufolge waren in der römischen Kaiserzeit aber so viele Menschen unterwegs wie dann erst wieder im 20. Jahrhundert.

See- und Landweg boten jeweils unterschiedliche Vor- und Nachteile. Die gut befestigten Straßen verliefen meist gerade, waren aber nur in kurzen Abschnitten mit Steinplatten gepflastert, vor allem innerhalb und in der Nähe von Städten. Ansonsten diente meist Schotter oder Kies als Straßenbelag. Darauf kamen zwar Wagen gut voran, Pferde und Fußgänger benutzten aber meist die breiten gelenkschonenden Rasenstreifen neben der Straße, die sogenannten Sommerwege. Reisen auf dem Landweg dauerten lange und konnten recht unbequem sein. Für längere Strecken wurde daher oft der Wasserweg vorgezogen. Auf Flüssen kam man stromabwärts ähnlich schnell voran wie auf einem Wagen, hatte aber keine Probleme mit Straßenschäden, der räumlichen Enge der Kutsche oder Straßenräubern. Von Rom aus war die Fahrt über das Mittelmeer weitaus schneller als der Landweg, allerdings musste man hier Stürme oder, wie beispielsweise für Cicero überliefert, die Seekrankheit fürchten. ■



DIEJENIGEN, DIE SICH MIT DEM KRIEGSWESEN INTENSIVER BEFASST HABEN, VERSICHERN, DASS AUF DEN WEGSTRECKEN GEWÖHNLICH MEHR GEFAHREN LAuern ALS IN DER SCHLACHT SELBST [...] *

DIE VORSTELLUNG DER WELT – KARTEN UND ITINERARE

von Kathrin Jaschke

Karten sind heute ein selbstverständliches Mittel zur Orientierung. Aus römischer Zeit sind aber keine Karten im heutigen Sinne bekannt. Wie stellten sich die Römer ihre Welt vor? Wie fanden sie sich in ihr zurecht?

Das Interesse für das Fremde ist schon früh belegt: Im 5. Jahrhundert v. Chr. verfasste der griechische Geschichtsschreiber Herodot (* 490/480, † um 430/420 v. Chr.) die ersten Berichte über fremde Länder und die dort lebenden Völker. Dabei schrieb er auch die abenteuerlichsten Geschichten auf, vor allem aus den Randgebieten der Welt. Der Unterhaltungswert war ihm dabei teilweise wichtiger als der Wahrheitsgehalt. So berichtet er von hundsgroßen Ameisen in Indien, die beim Graben ihrer Bauten goldhaltigen Sand an die Oberfläche bringen, der von den Indern eingesammelt wird (Herodot, *Historiae III* 102). Auch dass die Frauen in Libyen in die Läuse beißen, die sie in ihren Haaren finden, mag

man heute nicht mehr glauben (Herodot, *Historiae IV* 168). Viele antike Autoren überliefern wie Herodot teils fantastische Anekdoten. So berichtet Caesar von großen Tieren in Germanien, die Hirschen ähnlich seien, aber keine Knie hätten. Sie würden sich zum Schlafen an Bäume lehnen und gefangen werden, indem man die Bäume fälle (Caesar, *Bellum Gallicum VI* 27).

Neben Geschichten über Riesen, Ungeheuer und Fabelwesen wurden aber auch glaubhafte Berichte verfasst. Die Beschreibungen des Tacitus über die Germanen sind kein reines Phantasieprodukt, obwohl sie das Bild des „edlen Wilden“ an der einen oder anderen Stelle zu sehr stilisieren. Tacitus benennt nicht nur viele germanische Stämme korrekt, sondern beschreibt auch die Wahl ihrer Anführer. Autoren wie Anaximander (* um 610, † 547 v. Chr.), Eratosthenes (um * 276, † 194 v. Chr.), Strabon (* etwa 63 v. Chr., † 23 n. Chr.) oder Pomponius Mela (1. Jahr-

* *Epitoma rei militaris* 3,6,1; 4

hundert n. Chr.) befassten sich mit der geographischen Beschreibung der ihnen bekannten Welt. Sie selbst zeichneten keine Karten, aber ihre Angaben wurden in Karten umgesetzt. Mit Ausnahme der Tabula Peutingeriana **Abb. 32** (s. S. 53) stammen die ersten uns erhaltenen Exemplare aber erst aus der frühen Neuzeit. Das geographische Werk des Claudius Ptolemäus (* um 100, † 160 n. Chr.) enthält eine Liste von etwa 8.100 Orten der bewohnten Welt und ihre Positionen in Längen- und Breitengraden bis hin nach Indien und China. Auch wird hier bereits dargestellt, wie die Erde durch Karten abgebildet werden könne. Leider ist keine der Karten erhalten geblieben, sie müssen heute aus den Koordinatenlisten rekonstruiert werden **Abb. 27**.

Strabons geographisches Werk umfasst in 17 Büchern die damals bekannte Welt, die er mehr oder weniger im Uhrzeigersinn beschreibt. Er beginnt mit der Iberischen Halbinsel, Gallien, Britannien, Hibernia sowie Thule. Es folgen Italien und Sizilien. Dann geht es wieder in den Norden nach Germanien und den weiteren Nordosten von Europa bis zum Don, der als Grenze von Kleinasien galt. Dann sind Hellas, Kreta, die Kykladen und die Sporaden an der Reihe. Es folgen die am Kaukasus, am Kaspischen Meer und die weiter östlich gelegenen Länder, Kleinasien mit den vorgelagerten Inseln, Indien und die Persis, Mesopotamien, Syrien, Phönizien, Judäa und Arabien. Zuletzt werden Ägypten, Äthiopien und Nordafrika beschrieben. Strabon hat das Werk für den gebildeten Laien, besonders für Personen in führender Stellung, bestimmt. Aus dem umfangreichen Material wählt er das Berühmte oder Interessante aus und belebt die Darstellung durch historische und ethnographische Details, Exkurse und Anekdoten. So beschreibt er sehr genau das Phänomen von Ebbe und Flut an der Nordsee (Strabon, *Geographica* VII, 2, 1 [293C]).

Für die Menschen der Antike zählten andere Dinge als für uns heute. Wichtiger als die exakte Topografie waren die Lage von Städten oder wichtigen Punkten und vor allem die Entfernung zwischen ihnen. Siedlungen waren in der Regel nur durch einen Weg verbunden; es gab nur selten mehrere Möglichkeiten, um zum Ziel zu gelangen. Wer sich unsicher war, musste nach dem richtigen Weg fragen. In den Städten war dies sowieso nötig, da die Straßen keine Namen und die Häuser keine Nummern besaßen. Meilensteine an den Straßen gaben

Der kolorierte Holzschnitt zeigt eine kartografische Umsetzung der Angaben bei Ptolemäus aus der frühen Neuzeit. Holzschnitt, 1514, Basel.



eine Orientierung und halfen bei der Reiseplanung. Sie nannten neben dem Erbauer der Straße die Entfernung von oder bis zur nächsten Stadt: Kannte man die Entfernung, dann konnte man auch einschätzen, wie lange man unterwegs sein würde und wie viele Übernachtungen man würde einlegen müssen.

Bei diesen Überlegungen halfen Itinerare, sozusagen die Reiseführer der Antike. In diesen Handbüchern waren die Richtungen der wichtigsten Straßen und die an ihnen liegenden Städte und Raststationen verzeichnet. Wichtig waren dabei die Angaben über die Entfernung zwischen einzelnen Siedlungen, aber auch über den Charakter der Landschaft. Die Itinerare wurden anfangs vom Militär und von Beamten im staatlichen Auftrag mitgeführt. Sie dienten der Planung von Tagesmärschen, die in der Regel 20 römische Meilen (etwa 30 Kilometer) betragen, und der Logistik für die Truppen am Rastplatz. Der Militärhistoriker Vegetius (*Epitoma rei militaris* 3,6,1; 4) schreibt dazu im 4. Jahrhundert n. Chr.:

„Diejenigen, die sich mit dem Kriegswesen intensiver befasst haben, versichern, dass auf den Wegstrecken gewöhnlich mehr Gefahren lauern als in der Schlacht selbst [...] Zallererst muss (ein Feldherr) von all den Gegenden, in denen Krieg geführt wird, so vollständige Wegeverzeichnisse haben, dass er sich mit den Entfernungen zwischen den Orten nicht nur nach der Zahl der Meilen, sondern auch nach der Wegebeschaffenheit vertraut machen kann und sich von den Abkürzungen, Umgehungsmöglichkeiten, Bergen und Flüssen anhand einer zuverlässigen Beschreibung soweit ein Urteil bilden kann; (die Bedeutung der Ortskenntnis ist so wichtig,) dass geschicktere Feldherrn bestätigten, Wegebeschreibungen von den Pro-

vinzen, in denen Aufgaben zu erledigen waren, nicht nur in schriftlicher, sondern auch in bildlicher Form zur Hand gehabt zu haben, so dass man nicht nur mit Hilfe des Verstandes, sondern auch aufgrund des Augenscheins den Weg auswählen konnte, den man zu gehen beabsichtigte.“

Auch Händler und Privatleute nutzten die Itinerare. Weit häufiger als die enorm aufwändigen und daher kostspieligen gemalten Darstellungen, die *itinera-ria picta*, waren reine Beschreibungen, die *itinera-ria adnotata*. Itinerare wurden über die Zeit fortgeschrieben und mit Informationen ergänzt, weshalb sich weder ein Autor noch eine bestimmte Entstehungszeit ermitteln lässt. Selbst Straßen in militärisch wieder verlorengegangenen Gebieten wurden beibehalten; schließlich wusste man nicht, ob sie bei weiteren Eroberungen nicht wieder hilfreich sein würden!

DIE ITINERARIA PROVINCiarUM ET MARITIMUM ANTONINI AUGUSTI

Die Beschreibung des Itinerarium provinciarum Antonini Augusti geht in ihrem Ursprung auf den Anfang des 3. Jahrhunderts n. Chr. zurück. Mit dem im Titel genannten Antoninus ist Kaiser Caracalla (211 bis 217 n. Chr.) gemeint. Zusammen mit dem Itinerarium provinciarum wurde das Itinerarium maritimum Antonini Augusti überliefert, das die Entfernungen, nicht die Reisedauer, zwischen wichtigen Häfen und Inseln wiedergibt. Seine heutige Form erhielt das „Reisehandbuch der Provinzen und des Meeres zur Zeit des Kaisers Antoninus“ in der Regierungszeit des Diokletian Ende des 3. Jahrhunderts.



28

Das Itinerar beschreibt 17 Routen durch verschiedene Gebiete und Provinzen des Römischen Reiches wie die Provinzen Afrikas, Sardinien, Korsika, Sizilien, die Italische Halbinsel, Arabien, Istrien, Südgallien, von Thrakien nach Asien, von Italien nach Gallien oder auf die Iberische Halbinsel und schließlich nach Britannien. Auch eine der wichtigsten Verbindungen in den germanischen Provinzen ist genannt: von Lugdunum (nicht Lyon, sondern wohl Leiden in der Nähe von Den Haag) bis nach Argentorate, dem heutigen Straßburg **Abb. 28**.

Die Zahlenangaben sind in den Handschriften mit der Abkürzung *mpm* versehen, was zu *mille passus plus minus* („1.000 Schritte mehr oder weniger“) aufgelöst und ergänzt werden kann: mehr oder weniger 343.000 Schritte Gesamtstrecke wären also gemeint. 1.000 Schritte stellen bei den Römern eine Meile und bei uns ungefähr 1,5 Kilometer dar. Die Strecke betrage bei 343 römischen Meilen 514,5 Kilometer. Auf heutigen Straßen ist man bei diesem Streckenverlauf allerdings über 700 Kilometer unterwegs. Viel besser passt hier die Rechnung nach Leugen, die nicht 1,5, sondern 2,2 Kilometer betragen. Für die Strecke von Xanten nach Köln entsprächen 53 Meilen 79,5 Kilometer, 53 Leugen hingegen 116 Kilometer. Auf modernen Straßen sind es um die 110 Kilometer. Die überlieferte Maßeinheit scheint also eine Leuge gewesen zu sein (s. auch S. 61).

DIE ITINERARIA GADITANA – DIE BECHER VON VICARELLO

In Aquae Apollinaris, dem heutigen Vicarello am Lago Bracciano in der Nähe von Rom, wurden 1852

Die Zahlenangaben sind in den Handschriften mit der Abkürzung *mpm* versehen, was zu *mille passus plus minus* („1.000 Schritte mehr oder weniger“) aufgelöst und ergänzt werden kann: mehr oder weniger 343.000 Schritte Gesamtstrecke wären also gemeint.



zusammen mit anderen Wertgegenständen vier silberne Becher unterschiedlicher Größe entdeckt **Abb. 29**. Sie wurden dem Gott Apoll gestiftet, dessen Heiligtum sich in Vicarello befand. Der Ort besitzt noch heute heiße Quellen, in deren Nähe es römische Thermen gab. Der Ort wurde also von Menschen aufgesucht, die nicht nur das Heiligtum, sondern auch Erleichterung durch das Wasser suchten. Die Becher haben die Form von Miniaturmeilensteinen. Auf ihnen ist jeweils die Strecke von Gades auf der Iberischen Halbinsel bis nach Rom mit 106 Ortsnamen und Entfernungsangaben in Meilen angegeben **Abb. 30**. Die Route führt von Gades am Atlantik durch Spanien, Südfrankreich, die Alpen und schließlich nach Oberitalien und Rom. Noch ist umstritten, wie die Becher nach Vicarello kamen, da dieser Ort nicht auf dem Weg nach Rom liegt **Abb. 31**. Auch ist nicht klar, warum jemand die 1.853 römischen Meilen (2.752,5 Kilometer) auf dem Landweg zurücklegen sollte, wenn er doch leichter und schneller über das Mittelmeer hätte fahren kön-

In Vicarello bei Rom wurden vier silberne Becher gefunden, die wie kleine Meilensteine aussehen. Auf ihnen sind die Wegstationen von Gades in Spanien bis nach Rom aufgelistet. Becher von Vicarello (mit Umzeichnung), 2. oder 3. Jh. n. Chr., Rom, Thermenmuseum.

nen. Hat vielleicht eine Gruppe von Pilgern, die in den Quellen und bei Apoll Hilfe suchten, die Becher nach Vicarello gebracht? War der Landweg vielleicht Teil eines Gelübdes dem Gott gegenüber oder hatte er nur noch mystische Bedeutung? Die Datierung der Becher könnte dafür sprechen. Sie zeigt die typischen Probleme von Itineraren: Aufgrund von Namensbesonderheiten liegt die Datierung in das 1. Jahrhundert n. Chr. nahe, die Form der Becher und die Ziselierung weisen aber auf eine Entstehung im 2. oder gar 3. Jahrhundert n. Chr. hin. Das spräche dafür, dass die Routenangaben ihren praktischen Sinn eventuell schon verloren hatten und eher ideeller Natur waren.

DER PERIPLUS MARIS ERITHRAEI

Auch bei Schiffsreisen waren Wegbeschreibungen hilfreich. Die Tradition dieser Küstenbeschreibungen, der *periploi*, geht bis in das 6. Jahrhundert v. Chr. zurück. Neben den Griechen taten sich

vor allem die Phönizier, ein für seine Schifffahrt bekanntes Volk, darin hervor. An diesen Werken lässt sich die Bedeutung der antiken Entdeckungreisen erkennen, deren Erkenntnisse politisch, wirtschaftlich und militärisch genutzt wurden. Anfang des 5. Jahrhunderts v. Chr. untersuchte der Karthager Hanno die afrikanische Westküste von Gibraltar bis ins heutige Sierra Leone. Andere Seefahrer segelten über die Nordsee bis nach Thule, über das Kaspische und das Schwarze Meer oder bis nach Indien. Doch ihre Berichte sind leider verlorengegangen.

Erhalten ist hingegen der *Periplus Maris Erythraei* („Die Küstenbeschreibung des Roten Meeres“). Mitte des 2. Jahrhunderts v. Chr. beschrieb der Geograph Agatharchides von Knidos (* um 208, † nach 132/131 v. Chr.) die Küstenlandschaften am Indischen Ozean und am Persischen Golf. Er beschränkte sich dabei nicht nur auf die nautisch wichtigen Angaben wie Entfernungen, vorherrschende Windrichtungen oder Besonderheiten der Strecke, sondern führte mit Blick auf die Abnehmer im Römischen Reich auch diejenigen Waren an, die in den einzelnen Häfen zu erwerben oder zu tauschen waren. Die Frachtschiffe luden Gewürze, Reis, Seide, Schildpatt, Weihrauch oder Edelsteine im Tausch für Wein, Pferde, Metallwaren und Textilien, aber auch Luxusgüter wie Silbergefäße, Glas, Perlen und Kosmetika aus der römischen Welt. Das Handbuch enthielt auch Hinweise zu Menge, Qualität und Ausstattung der Güter, die sich in den verschiedenen Häfen absetzen ließen, und trug zur Entwicklung des Orienthandels bei.

An der Südwestspitze der Arabischen Halbinsel lag der Hafen Muza (*Periplus* 21; 24): „Nach diesen Gegenden befindet sich in der allerletzten Bucht an der linken Küste dieses Meeres der gesetzlich bestimmte am Meer gelegene Handelsplatz Muza, im Ganzen von Berenike, wenn man genau nach Süden segelt, etwa 12.000 Stadien entfernt. Dieser wimmelt von arabischen Reedern und Schiffen und schwirrt vor Handelsangelegenheiten; denn sie beteiligen sich auch am Handel über das Meer hinweg (Afrika) und mit Barygaza auf eigenen Schiffen. Der Handelsplatz Muza ist zwar hafenlos, aber wegen der an ihn stoßenden sandigen Ankerplätze gut geeignet zum Stationieren der Schiffe und zum Landen. Als Waren führt man dahin ausgezeichnete und ge-



ringere Purpurerzeugnisse, arabische Ärmelkleider, sowohl einfache als auch gewöhnliche, mit schildartigen Figuren versehene und mit Goldfäden durchschossene, ferner Safran, Cypergras, Baumwollstoffe, Mäntel, gewebte Decken in nicht großer Anzahl, einfache und landesübliche, buntfarbige Gürtel, ein mäßiges Quantum wohlriechender Salben, hinreichende Spezereien, Wein aber und Getreide nicht viel; denn das Land selbst bringt auch ein mäßiges Quantum Weizen und ein größeres an Wein hervor. Dem König aber und seinem Statthalter werden Pferde gegeben und Maulesel zum Tragen von Lasten, goldene und silberne Gefäße mit erhabener Arbeit, prächtige Gewänder und kupferne Geschirre. Exportiert werden dagegen von da als einheimische Produkte ausgezeichnete Myrrhe, auch in Tropfenform, die (sogenannte) aberäische und minäische, weißer Marmor und alle früher erwähnten Waren aus dem gegenüber gelegenen Adulis (Elfenbein und Schildkröten). Man segelt dahin zu günstiger Zeit um den Monat September; es hindert aber nichts, dass man es nicht auch früher unternimmt.“

Die Karte zeigt die Wegeführung, wie sie auf den Bechern von Vicarello überliefert ist.

DIE TABULA PEUTINGERIANA

Das einzige aus der Antike überlieferte Itinerar in Form einer gemalten Karte ist die Tabula Peutingeriana Abb. 32. Sie zeigt das Straßennetz im spätrömischen Reich von den Britischen Inseln über den Mittelmeerraum und den Nahen Osten bis nach Indien und Zentralasien. Sie ist benannt nach dem Regensburger Stadtschreiber und Antiquar Konrad Peutinger (* 1465, † 1547), in dessen Besitz sie war. Das Itinerar zählt zum UNESCO-Weltkulturerbe und wird heute in der Österreichischen Nationalbibliothek in Wien aufbewahrt.

Die Tabula Peutingeriana bestand ursprünglich aus einer etwa 7 Meter langen und ca. 0,34 Meter hohen Pergamentrolle, deren linker Teil fehlt. Sie wurde wohl nach dem Jahr 330 n. Chr. angefertigt, da auf ihr Konstantinopel verzeichnet ist. Diesen Namen trug die Stadt erst nach dem Tod Konstantins des Großen. Doch sie enthält auch veraltete Angaben; so findet sich am Golf von Neapel noch Pompeji, obwohl der Ort nach dem Ausbruch des Vesuvus 79 n. Chr. nicht wiederaufgebaut worden war. Das erhaltene Exemplar der Karte stammt nicht aus römischer Zeit, sondern ist eine Kopie des 12. Jahrhunderts.

Die lang gestreckte Form der Karte rührt vom ursprünglichen Format der Papyrus- bzw. Pergamentrolle her. Dabei wurden die Landmassen entweder extrem gestreckt oder gestaucht. Festland und Inseln sind gelblich wiedergegeben, das Meer grün. Provinzen, Landschaften und Völker sind mit ihren Namen versehen. Größere Orte werden je nach ihrer administrativen Rolle durch genormte farbige Bildsymbole angegeben, kleinere nur durch einen Haken im Straßenverlauf. Die Beischriften nennen ca. 4.000 Ortsnamen, darunter ca. 550 Städte. Städte und Straßenstationen sind durch ein Netz roter Straßenlinien miteinander verbunden, an denen die Entfernungsangaben stehen. Flüsse, Gebirge, Wälder und Küstenlinien geben die tatsächlichen geographischen Verhältnisse aber nur sehr unvollständig wieder. Sie wirken eher wie Symbole denn wie exakte Angaben.

Die korrekte Topografie war weniger wichtig für den Gebrauch als vielmehr die genaue Wiedergabe von Straßenverbindungen und die Entfernungsangaben zwischen den einzelnen Orten. Somit steht die Tabula Peutingeriana den bereits genannten listenartigen Itineraren wesentlich näher als unseren heutigen Karten. ■

Die berühmte Tabula Peutingeriana, heute in Wien, ist die einzige gezeichnete Karte, die aus der Antike erhalten ist. Das Original entstand im 4. Jh. n. Chr. Die fast vollständige Kopie in Wien wurde um 1200 gezeichnet. Auf der mittleren Bahn rechts ist Rom zu erkennen. Faksimilie, vor 16. Jh., Staatsbibliothek, Preußischer Kulturbesitz, Berlin

