

KURZFASSUNG

Die Via Egnatia

Ursprung dieser Arbeit ist die Notwendigkeit der Wiederherstellung einer Topographie der vorhandenen Spuren der Via Egnatia. Dies soll einem organischen, analytischen und systematischen Gesichtspunkt entsprechen.

Es muss betont werden, dass die Via Egnatia eine der wichtigsten Verbindungsstraßen des römischen Reiches war, trotz dessen fehlt bis heute eine Monographie, die eine organische Koordinierung der Ergebnisse der archäologischen Forschungen und Ausgrabungen mit den geschriebenen Quellen schafft. Bei kritischer Betrachtung wird man feststellen können, dass all die Überlegungen zahlreicher Gelehrten, beginnend bei Nicola Bergier bis zu den Gründern der modernen topographischen Wissenschaft, die zwar mit der Zeit eine stratifizierte Bibliographie erstellten, allerdings ist diese nicht tiefgründig und sehr konfus.

Diese Arbeit soll im Besonderen dazu dienen, die vorhandenen Dokumente über die Via Egnatia und ihrer Vorgängerin - zu römischen Zeiten Via della Candavia genannt, die ihren Ursprung in der zentralalbanischen Region zwischen der adriatischen Küste und der Gegend um den See von Orchrida hatte und zum Westen reichte sie sogar bis ins Zentrum von Herakleia Lynkestis - wieder zu erstellen, durchzusehen, und zu aktualisieren, auch wenn hierzu vorwiegend nur die Geschichte der Studien, die Syllogismen der historischen Literaturquellen sowie die Zusammenfassung der allgemeinen historischen Topographie in herangezogen werden.

Am Beginn der Nachforschungen steht eine örtliche Betrachtung, die sich auf die geomorphologischen und klimatischen Charakteristika des in Frage kommenden Bodens des Straßenverlaufes, wie auch auf die wichtigsten historischen Mutationen der Umwelt stützt.

Nach einer Bestandsaufnahme der in der geprüften Region vorhandenen natürlichen Hauptwege, gingen die Nachforschungen in die Katalogisierung aller mit dem Wegesystem der Via Egnatia in Zusammenhang stehenden archäologischen Evidenzen über (Siedlungen, Überreste von Villen, Lagern, Gräbern, Meilensteine, Inschriften, Straßenzüge und Brücken), dessen Erwähnung oft nur spärlich und in der wissenschaftlichen Literatur selten ausgedehnt dokumentiert ist. Darüber hinaus wurden alle aus den historisch literarischen Quellen in Frage kommenden typographischen Situationen verzeichnet. Die Sammlung all dieser Daten,

dessen Dateien nach ihren jeweiligen Ursprung strukturiert sind, hat es möglich gemacht, eine Karte über die archäologischen Überreste herzustellen, mit dem Ziel dadurch den Verlauf ersichtlich zu machen.

Da es sich als zu schwierig erwiesen hat eine Kartographie mit einer größeren Verkleinerung zu finden, wurden als kartografische Basis Blätter militärischer Karten aus der Sowjetunion mit einer Skala 1:100.000 und für den Verlauf von Dürres nach Elbasan Sektionen des militärisch geografischen Instituts Albaniens mit einer Skala von 1:10.000 verwendet. Daher erfolgte die Analyse und Interpretation der Daten durch Unterteilung der Via Egnatia in folgende Sektionen: von Dürres nach Elbasan, von Apollonia nach Kuc, von Elbasan nach Qafë Thane, von Qafë Thane nach Ohrid, von Ohrid bis nach Bitola. Darüber hinaus wurden einige Scheidewände von Wegen berücksichtigt, die in das Wegesystem der Via Egnatia fallen: die Strecke von Kuc nach Thanaj, von Lushnje nach Pazhok, von Muriqan nach Elbasan und zuletzt der Küstenverlauf von Dürres nach Aulon. Im Wissen ihrer gegenseitigen Ergänzung wurden die natürlichen Strecken und die archäologischen Evidenzen vor allem danach geprüft und verglichen inwieweit sie sich mit den Beweisen aus den schriftlichen Quellen decken, insbesondere denen die von den Reisewegen stammen. Nur wenige Daten konnten allerdings aus der Toponomie gewonnen werden. Dies lässt sich vor allem damit begründen, dass es an spezifischen vorangegangenen Forschungen fehlt und auf Grund der spärlichen Präsenz in den von den Toponomen gegenwärtig verwendeten Kartographien. Aus den verwendeten Mitteln konnten einige Erhebungen durch die historischen Kartographien und den Luftraumbilder des geografischen Instituts von Florenz gewonnen werden. Die aus den verschiedensten Quellen stammenden Hypothesen für eine Rekonstruktion wurden mit nachfolgenden Approximationen verbunden indem man sie auf die kartografische Basis gelegt hat auf die zuvor die zensierten archäologischen Überreste positioniert wurden. Dabei wurde die Schwierigkeit und die Unsicherheit berücksichtigt, die eine solche Positionierung mit sich führt wenn man die häufigen Ungenauigkeiten oder, wie in den meisten Fällen, das Fehlen präziser Bezugspunkte in der Literatur bedenkt. Was die Strecke zwischen Dürres und Lin betrifft, konnte die Richtigstellung aus kürzlich gemachten Luftraumbildern heraus gelesen und interpretiert werden.

Somit war es möglich, zusätzlich zu den Hauptwegen, für gewisse Abschnitte mit einer annähernden Präzision, den möglichen Verlauf der antiken römischen Straße wiederzugeben.

Am Lichte all dieser Feststellungen müssen die bis hierher durchgeführten Forschungen als Prädisposition einer Serie von Eingriffen in den Boden verstanden werden, die der Autor in Zusammenarbeit mit einer aus albanischen und angloamerikanischen Gelehrten bestehenden

Gruppe, *Via Egnatia (Albania) Project*, die für diesen Zweck geschaffen worden ist, vorgenommen hat.

Diese Prädispositionen werden, um zu einem gesollten Abschluss dieser rekonstruktiven Thematik zu gelangen, vor allem aus Überprüfungen und den Georeferenzen bestehen, die aus einer direkten Rekognoszierung aller gesammelten Daten betreffend der archäologischen Bestände, wie auch durch ihre vollständige fotografische und grafische Dokumentation und zuletzt durch Überprüfung des Straßenverlaufes entlang der dazu indizierten Bodenstrecken entstammen, letztgenannte auch mittels nicht unerheblicher Ausgrabungen.

Die lebhaften metallurgischen Aktivitäten, die auf albanischen Boden seit der Bronzezeit bestätigt wurden, so wie in der angrenzenden Zone Mazedoniens, in Gevgheli und in SE in Kilkis wurden ermöglicht nicht nur durch die örtliche Disponibilität von Kupfer, sondern auch durch den Import von Zinn, dies lässt schon eine primitive Definition einer Vielzahl von Straßenverbindungen annehmen um zu den Lagern, Werkstätten, Treffpunkten für die Lebensmittelversorgung, Märkten und Anlegestellen zu gelangen, dessen Hauptweg jener zu sein schien der später von der *Via Egnatia* durchlaufen wurde.

Der Formationsprozess der Illyrier der auf die Eisenzeit zurückzuführen ist, so um 1000 vor Christus, findet in der Hauptstrecke ein Medium, der alle Kontakte und Interaktionen zwischen den Illyriern und den anderen Bevölkerungsgruppen zwischen der Sava und der Adria ermöglicht. In diese Zeit fallen auch die Migrationen der Illyrier nach Süditalien. Die zahlreichen befestigten Zentren die ab der Eisenzeit an der Grenze des Tales des Shkumbin eine

EINFÜHRUNG

Die irdischen Kommunikationssysteme von Asien nach Europa stellen sich immer schon als verstrickte Haarnadeln auf der Fläche des Bosphorus dar. Dies ist auch der Ursprung von dem aus zwei Hauptwege abgehen. Ersterer ist nord westlich gerichtet, eingekeilt zwischen dem Balkan und Rodopi und steigt in das Becken der Maritsa und daher in das der Morava bis hin zum Knoten von Belgrad von wo aus er nach Zentraleuropa, entlang des Ufers der Donau, weiterführt. Der Zweite hingegen, im mittleren Verlauf angrenzend an die extremsten südorientalischen Ausläufer, an den Tälern der Thracia und Mazedoniens verlaufend, mündet er in das Innere der balkanischen Halbinsel bis er die westliche Küste erreicht. Am nordwestlichen Zipf ist der Eingang zum leitenden irdischen Donauweg hinter der Porta Morava in den nordeuropäischen, deutschen und russischen Flachländern, am anderen Ende stellt er eine fast horizontale Verbindung zwischen der niederen Adria und der nördlichen Ägäis, der Region der Dardanelli und des Schwarzen Meeres. Immerhin überquert eine der Hauptverbindungen zwischen den beiden Achsen, zur Orientierung kann man sagen zwischen nord west und Süd west, indem sie sich von dem Tal der Morava trennt, das Tal der Warda, um in die Ägäis bei Salonicco zu münden. Diese Hauptverbindung entspricht in ihrer Gesamtheit dem System, in verschiedenen geschichtlichen Gegebenheiten, einer überkreuzten Arbeitsweise und unterbrochener Linien. Unter anderen Umständen führen die politischen Verbindungsstellen dazu, dass die Realisierung der Verläufe entlang des einen oder des anderen Hauptweges und zu den Verbindungen extrem problematisch wird, wenn nicht sogar fast unmöglich.

Die Via Egnazia ist ab dem zweiten Jahrhundert vor Christus der Eingriff mit dem die Römer die Ost – West Hauptstrecke dieses Systems definieren und organisieren.

Eine wichtige, strategisch mindestens genauso heute wie damals, Strecke ist die, die einer Epoche entstammt, in der auf dem Straßenverlauf die Strömungen der energetischen Quellen und jene des immateriellen Gutes Information erkennbar sind, die bestimmend und unverzichtbar wurden für die Entwicklung gesamter kontinentaler Flächen.

Gerade auf der heutigen Definition dieses Hauptweges, zum Schaden der Verbindung Nordost – Südwest, nämlich auf der Straße nach Belgrad und des Weges entlang der Donau, hat sich

nicht nur der letzte Konflikt der Balkanstaaten abgespielt, sondern auch die Weichenstellung für die allgemeinen Perspektiven einer europäischen Entwicklung. Auf Grund eines interessanten Phänomens der Verlegung, in der die Geschichte des öfteren die Funktion derjenigen die sich einst *Via Egnazia* nannte, erkennen möchte, scheint sich heute substantziell entweder mehr im Norden gelegen mit den Namen *Corridoio 8* zu bezeichnen, ein Verbindungsprojekt zum Zwecke der Miteinbeziehung einer Sukzession vom Schwarzen Meer Bulgariens, Mazedoniens und Albaniens (mit den Stationen Varna – Burgas – Sofia – Durazzo), indem das moderne Griechenland und der Hafen von Thessalonica ausgeschlossen werden, oder in einer zum Teil alternativen Perspektive, mehr im Süden gelegen, den Namen beibehaltend und an seinem Ende ungefähr dem antiken Verlauf, vom Knoten von Larissa bis hin zum ionischen Meer, entsprechend (die *Nea Egnatia*, mit der Hafenbezeichnung Igoumenitsa).

Ein Absatz Strabones scheint dahin zu deuten, dass im antiken Zeitalter die Strecke als eine in Sektionen geteilte, angesehen wurde. Zu einem dieser Abschnitte haben wahrscheinlich die zwei Verläufe angehört, deren Ursprung sich im Endstück des Ufers der Apollonia und der Epidamnum - Dyrrhachium befand, bis sie sich wieder vereinigten, zumindest entspricht dies der Periode von Strabones Schriftstücken, der diese Strecke als gleich weit von beiden definiert und als am Rande des zentralen albanischen Flachlandes von Muzakaj gelegen, beschreibt.

Diese Hauptstrecke folgte, aber sie hätte genauso gut unter ihrem Namen auch die vorangehenden zwei Verläufe mit umfassen können, den bereits genannten Abschnitt, schreibt Strabone, die Straße der *Candavia*, dessen Namen von einem illyrischen Berg stammt. Dieser Teil der Straße verlief eine bergige Region, von der wir annehmen können, dass sie sich zumindest bis zur Region der Seen von *Lychnidòs* (der See von Orchrída, die Großen Seen und Piccolo Prespa) erstreckte. Hammond folgend, umfasste die *Candavia* zusätzlich zur Region der Quellen jener Flüsse, die in die Adria mündeten (der *Genusus* – *Shkumbin*, *Apsos-Seman* und der *l'Aous-Vjosa*), auch die Region der Quellen des *Arachatus*, *Inachus*, *Achelous* und des *Euenus*, Flüsse die im ionischen Meer mündeten, zusammen mit den Gipfeln und den Bergketten, die sie umschließen, der Berg *Boion*, *Pylon* und vor allem der Berg *Peristeri*, da

sich dort nach Auffassung Hammonds, in der Nähe des heutigen Monastir, das antike *Heraklion* befunden haben soll, welches von Cäsar, dies wird vom englischen Wissenschaftler betont, als „*subiecta Candaviae*“ definiert wurde. Aus dem Werk Strabones versteht sich, unabhängig von der Erstreckung der Region der Candavia, dass mit dem selben Namen auch der Straßenabschnitt zwischen Illyricum und Mazedonien gemeint war. Die Straße verlief entlang dem Massiv von *Barnunte*, angrenzend an *Herakleia* und *Edessa*, daher durch das mazedonische Flachland, *Pella* überquerend bis nach *Thessalonica*. Die Stadt des thermischen Golfes war allerdings nur auf der Hälfte der Strecke, die in *Cipsela* auf den *Ebro* endete, gelegen.

HISTORISCH – TOPOGRAFISCHE SICHTWEISE

Ursprünge

In den antiken Abhandlungen waren die Kommunikationswege, die zwischen den Weltextremitäten Kontakt herstellten, den Helden wie Eracle und Giasone mit den Argonauten offen, aber sicherlich nicht so wie es die Moderne bei der Rekonstruktion der irdischen Wege darstellt, den Menschen niederer Herkunft wie den Hirten in ihren periodischen Aufstiegen, um nach sommerlichen Weiden zu suchen, die von Muttererde mittels komplexer und messbarer geologischer millionenlanger Prozesse den Menschen offen stehen. Dennoch genau bei der Transumation, seit dem auf balkanischer Fläche weit ausgebreiteten Neolitikum ein hypothetisches Phänomen, schulden wir die erste Fixierung einiger Pisten, die vom Flachland am Ufer Albaniens und Mazedoniens durch die von Flüssen durchströmten Täler gut begehbar waren und im Inneren reich an alpenähnlichen Weiden und ausgebreiteten Wäldern, dessen Holz Jahrhunderte lang eine der Haupteinnahmequellen der Wirtschaftswelt darstellt. Es handelt sich daher um fähige Geschäftsleute, mutige mediterrane Händler, die auf den Spuren der Hirten, aller Wahrscheinlichkeit mit Salz beginnend, schließlich ein gesamtes Netz an Tauschgeschäften mit verschiedensten Produkten und primären Materien aufbauten, die im Landesinneren des Balkans zu finden waren.

Von de archäologischen Funden gelüftet, war sie in ihren Hauptzügen bereits in den Erzählungen der Nostoi unbewusst umrissen worden. Darüber hinaus stellen die

Handelsstrecken ein Hauptcharakteristikum vieler Protagonisten mystischer Ereignisse dar. Die Helden scheinen in ihren Wanderungen ganz bestimmte, irdischer oder flüssiger Natur, Wege zu verfolgen, die, wie sich in der Moderne herausstellte, meistens an die Vorkommnisse primärer Materien, genauer gesagt Ambra und Gold, gebunden waren, und dies genau dort wo sie der Verwaltung des mediterranen Handels entzogen war. Dies ist der Fall, um im Rahmen einer transbalkanischen Straße zu bleiben auch wenn diese entlang der nördlichen Grenze der Region umgeleitet ist, in der Erzählung der Argonauten, die den Durchgang von der Donau in den Westen beschreibt, eine mythologische Illustration einer Straße die eine Verbindung, durch die Sava und Drava des Ponto Eussino (Istrianè) und der oberen Adria (Mentorikè) darstellte. Mehr im Süden, dabei handelt es sich nicht um einen Einzelfall, verkündet der Nostos, von Strabone betrogen, der von Troia nach Illyricum daher nach Mazedonien einige Eubäer brachte, die in der Folge in der Nähe von Edessa ein Zentrum gründeten, bereits mit jeder Wahrscheinlichkeit, im wahrscheinlichsten aller möglichen Verläufe zwischen den beiden antiken Regionen, Teil der Strecke der zukünftigen Via Egnazia. Genauso, aber aus der anderen Richtung kommend, ist eine der vielen Versionen, die von der Reise des Cadamos und Armonia stammt, die Tebe verließen um sich in Richtung der reichen Erde der Enchelei, in der nördlichen Zone des Sees von Lychnidus, zu begeben.

Neben diesem Mythos, hat die archäologische Suche zur Entdeckung feiner Keramik aus dem meridionalen Griechenland und den ägäischen Zentren, oft in Verbindung mit örtlicher Keramik, im inneren Zentralalbanien und Mazedoniens geführt, was wiederum die Existenz irdischer Strecken bestätigt, durch die seit dem XVII. Jahrhundert vor Christus Strömungen mit dem ägäischen Raum fließen, zum Zweck der Entwicklung immer enger werdender Verbindungen. Immer noch in Zentralalbanien am Fuße des Tales des Shkumbin, welches den okzidentalen Abschnitt der meridionalen transbalkanischen Querlinie empfängt, wurden bronzene Beile gefunden die einem im niederen Asien gängigen Typ entsprechen, welches in Troja VII B wiedergefunden und wahrscheinlich von örtlichen Stammesgruppen importiert wurde, dies zeigt den Umfang, den die Direktrice schon in den letzten Jahrhunderten des zweiten Jahrtausends zu umfassen vermag.

Das Vorkommen lebhafter metallurgischen Aktivitäten wurde auf albanischen Boden bereits ab der Bronzezeit bestätigt, sowie auch im angrenzenden Teil Mazedoniens, in Gevgheli und SE di Kilkis, dies ist nicht nur den örtlichen Gegebenheiten, daher durch Kupfervorkommen und Import von Zinn, zu verdanken, sondern es lässt sich daraus schließen, dass es bereits eine primitive Definition einer Vielzahl von Wege gab, die eine Verbindung zu den Lagern,

Werkstätten, Lebensmittelversorgungen, Märkte und Anlegestellen herstellten, der Hauptweg scheint die spätere Via Egnatia zu sein. Der Formationsprozess der Illyrer, der auf die Eisenzeit zurückgeht, so um 1000 vor Christus, findet in der Direktrice ein Medium für die Herstellung von Kontakten und Interaktionen zwischen den Illyrern selbst und den anderen zwischen der Sava und der Adria angesiedelten Bevölkerungsgruppen. Dies ist auch der Zeitraum in dem die Migrationen des illyrischen Volkes nach Süditalien stattfinden.

Die zahlreichen befestigten Städte, die beginnend mit der Eisenzeit an der Grenze des Tales des Shkumbin zu wachsen beginnen, stellen einen weiteren Beweis für die Existenz der „Arterie“ entlang des Flusstales und indiziert somit auch den Beginn einer intensiven Ausnutzung des Bergbaus und anhand der gefundenen Materialien lässt sich suggerieren, dass die Entwicklung der ursprünglichen Stammesstruktur in der Gemeinschaft, die einzelnen Souveränen unterstanden, mit der Bestätigung der illyrischen Aristokratie die immer mehr an den Produktionen der Ägäis interessiert waren und es kann sein dass gerade sie dafür gesorgt haben dass die Kontakte mit der ägäischen Zivilisation aus dem archaischen und klassischen Griechenland stabil wurden.

DAS GRIECHISCHE ZEITALTER

Die Gründung der beiden griechischen Städte im meridionalen Illyrien auf der adriatischen Küste, die so beschaffen sind, dass sie als Endstation und Verzweigungsstelle der Arterie wirken, Epidamno im Norden und Apollonia im Süden, ist einer der wichtigsten Impulse in der Entwicklung der Arterie. Es handelt sich dabei um die zwei antiksten Städte, die bis zum IV. Jahrhundert vor Christus die einzigen wirklichen Kolonien, die von den Griechen entlang der Adria gegründet wurden. Gemäß Tucidide wurde Apollonia von den Korinthern und Epidamno von den Corciresiern zusammen mit der korinthischen Bevölkerung und anderen dorischen Städten gegründet. Eine der aktuellsten Kritiken besagt, dies wurde von den Ergebnissen der Ausgrabungen nicht ausgeschlossen, dass die Gründungszeitpunkte der beiden Kolonien in einen Zeitraum zwischen dem letzten viertel des VII. Jahrhunderts und dem ersten viertel des VI. Jahrhunderts fallen, wobei die Gründung von Epidamno etwas früher erfolgt sein muss (nach eusebianischer Zeit 625 v.C.) und jene von Apollonia fällt in die Zeit der Tyrannenherrschaft der Cipselidiern (Periandro). Auch wenn man von Epidamno ausgehend, Zeichen einer latenten Wettbewerbspolitik der Corcira im Verhältnis zur Metropole Korinth erkennen kann, wird man feststellen, dass die erste Ausdehnung der beiden adriatischen Kolonien fast gleichgehend mit den wirtschaftlichen Bewegungen im

Zusammenhang mit dem korinthischen Kolonialreich im Zeitalter der Cipselidier und ihrer weiten wirtschaftlichen Aktivitäten steht. Von dieser Perspektive aus betrachtet, sind viel Faktoren für die Kolonisation dieser Region verantwortlich. Zu betonen ist die Verfügbarkeit von Anlegestellen in Buchten und entlang der Flussmündungen und somit der Zugang zu den relevanten wirtschaftlichen Routen Richtung Adria, wie auch zur anderen Seite Richtung der Halbinsel Italiens. Hinzukommt auch die Kontrolle strategischer Punkte an der Mündung wirtschaftlicher Wege im Landesinneren, wie auch die reichen Weiden um Apollonia herum, aber mit den neuen Ansiedlungen, kommt es, im Gegensatz zu den vorangehenden eher handwerklichen Tätigkeiten, zu einer systematischen Ausnutzung der Mineralvorkommen. An dieser Stelle ist die Wichtigkeit der reichen eisenhaltigen Minerallager der Region von Pishkash zu nennen.

Die moderne Wissenschaft hat insbesondere gemutmaßt, dass ein möglicher starker Zusammenhang zwischen dem Beginn der autonomen Bemünzung Korinths und der Ausbeutung durch die zwei an der Adria gelegenen Kolonien der Silber- und Metallvorkommen im südlichen Illyrien, besondere Bedeutung kommt hierbei Damastion oder Damastium zu, eine Ortschaft, die noch nicht identifiziert werden konnte, vielleicht in der nördlichen Zone des See von Ochrida gelegen, circa bei der Grenze zwischen Illyrien und Mazedonien.

Ohne Zweifel, obwohl es die Korinther und ihr Interesse an die Minen und den damit zusammenhängenden Wirtschaftsstrecken, im Inneren wahrscheinlich Erben der Eubeier, waren, dessen Aktivitäten im Balkaninneren beginnend mit dem VIII. J. v. C. in vielen Punkten gekennzeichnet sind (zum Beispiel Orikos im Süden Apollonias), kann nur in dieser Phase zum ersten mal, auch wenn auf sehr flexible Weise, hypothetisch, zwar wertend aber bereits in vereinigender Form, eine Vielfalt von Strecken von der Ägäis bis zum schwarzen Meer angenommen werden. Einige Wissenschaftler, vielleicht da sie zu sehr auf manche Indizien eingegangen sind, haben irgendwie angenommen, dass die imperialistische Politik Korinths in der Lage gewesen wäre, verschiedene mineralische Pisten zu konzentrieren und in Arbeit zu geben, fast als ob sie in ein einziges kommunikatives Wegesystem koordiniert worden wären, welches sich von der Adria bis zum Schwarzen Meer erstreckt haben soll. Tatsächlich sind alle antiken Produktionshauptzonen, sowie auch die Minen wertvoller Metalle der südlichen Balkanregion auf demselben Breitengrad (in Reihenfolge von Ost nach West Damastion, Bernios, Echeidoros, Dysoron, Strymon, Skaptesylye, Pangaeum, Krenides) der sich auf jener transbalkanischen Querverbindung befindet und anschließt, der von der Via Egnazia in einem definitiven Weg verwandelt wird. Apollonia und Epidamno hätten einen

optimaler Treffpunkt auf dem Weg des Silbers abgegeben, ob es nun von Damastion oder anderen weniger berühmten und kleineren Minen aus der Zone oder vom Meer oder anderen Gegenden gekommen wäre, hätte keine Rolle gespielt. Auf der anderen Seite des Balkans hätten andere Minenstrecken einen analogen orientalischen Terminal auf dem ägäischen Meer in den korinthischen Kolonien der Calcida, Potidea in Primis, gehabt.

Zweifellos ist es aus strategischem Interesse sich freien Transit zu verschaffen, um über das Meer Südillyrien zu erreichen, sowie auch die Unverzichtbarkeit der vitalen Bindung mit Epidamno und Potidea, dies war sicherlich nicht nur zufällig eines der Leitmotiven der korinthischen Politik. Die Korinther waren sicherlich auch in der Lage, sobald die Navigation zu riskant wurde, durchs Land hindurch sowohl Apollonia als auch Epidamno zu erreichen. Diese sogenannte „korinthische Straße“ verlief auch über die Calcidica hinaus in Richtung der Minendistrikte von Thracia, wo sich Kypsela befand, fast am Ende der Besiedelung des Straßenstammes, welches in weiterer Folge von der Via Egnatia durchlaufen wurde und Calcidica und Propontide verband, eine Stadt deren Namen, gewissen Hypothesen folgend, stammt vom Gründer der korinthischen Signorie und Initiator einer ehrgeizigen imperialistischen Politik. Laut Braccisi verlief die „Via Corinzia“ sogar bis zur pontinischen Küste, wobei man die Tatsache berücksichtigen muss, dass die Niederlassungen am Bosphorus, dem Rivalen der Megara, für Korinth den ungestörten Zutritt zum schwarzen Meer voraussetzten und somit Veranlassung waren um andere Mündungen zu gewinnen. Die Verflechtungen der Straßeninfrastruktur für die Aktivitäten rund um die Gewinnung und Bearbeitung von Gold und Silber, sowie jene für den Transport und die Sicherheitsmaßnahmen, sind leicht nachvollziehbar: Ballungszentren für die Bearbeitung und Umwandlung, Aufsichtsstellen, Karawanen, Wachposten, Eskorten, Präsidien, Farmen für die Induktion und Lebensmittelversorgung der Minenanlagen.

Auch wenn man der Arterie des Shkumbin folgt, kann man korinthischen Produkte aus Bronze, Keramik und Glas sogar in der Zone von Lincesti wiederfinden. In Trebenite, eine Stadt die circa in der Mitte dieser Straße zu finden ist, wurden im Zuge von Ausgrabungen während des ersten Weltkrieges, königliche Gräber einer Nekropolis gefunden, die ungefähr vom VI-IV. J. v. C. stammen, mit griechischen Bronzefiguren korinthischer Abstammung, die um dorthin zu gelangen die Arterie sowohl vom Osten, sowie von der gegenüberliegenden Seite angegangen sein können. Die Ausgrabung in Trebenite eines Dreifußes süditalienischer Abstammung, von dem man einen Analogen in Metaponto gefunden hat, lässt eine Herkunft

aus westlicher Richtung annehmen. Im nahe gelegenen Radolište enthalten andere Gräber, aus dem Ende des VI. und beginnenden V. J. v. C., Gegenstände, die aus Griechenland importiert wurden (Broschen, Wadenbeine, Vasen, Bronzefiguren, Ohrschmuck und einen griechisch – illyrischen Helm ohne Gesichtschutz). Die heimische Elite, die die reichen Quellen kontrollierten, betonten durch Ausstellung der aus der griechischen Welt eingeführten wertvollen Güter ihre Macht. Während des illyrischen Reiches könnte die Vielzahl der Festungen, die entlang des Tales von Shkumbin errichtet oder revitalisiert wurden, auf Grund der Art von Kontrolle die sie ausgeübt haben müssen, die Entwicklung und Bedeutung des Handels entlang der Arterie bestätigen.

Ein pseudoaristotelisches Schriftstück, nicht vor dem III. J. v. C. einordenbar, auch wenn man nicht ausschließen kann, dass Teile davon aus einer antikerer Epoche stammen, beschreibt uns ein Szenarium von Handelsaktivitäten entlang der Direktrice, die nicht nur das Vorhandensein eines in der Mitte gelegenen Ortes bestätigen, sondern erzählt uns auch, dass Tauschgeschäfte abgewickelt wurden und die Händler aus Ponto, mit den Produkten von Lesbos, Chios und Thasos, die Händler aus den an der Adria gelegenen Städten trafen, die ihrerseits Krüge aus Korfu mit sich brachten. Braccesi hat angenommen, dass dem Schriftstück eine geringere Bedeutung zukommt als die, die man bei einem ersten Anblick annehmen könnte. Wenn man die Bezeugung durch den Pseudoaristoteliker in Verbindung bringt mit einem Schriftstück über den Fund von Keramik aus Chios und Thasos im Tal der Narenta (Naron), welches Theopompo (geboren im 376 J. v. C. und zirka am Ende der zweiten Hälfte des IV. J. v. C. gestorben) als Beweis für die bestehenden Kommunikation zwischen dem Schwarzen Meer und der Adria entlang einer irdischen Strecke verwendet, kann der Ort für den Tauschhandel, laut Braccesi, dort identifiziert werden wo die Schnittstelle mit der zukünftigen Via Egnatia und der Straße von Thessalonica über Stobi nach Serdica ist.

Im V. Jahrhundert wird die Direktrice in der Strecke entlang der Küste von Thracia bis Chersoneso und Ellesponto und darüber hinaus vom persischen Heer im Marsch gegen Griechenland verwendet. Erodoto besagt, dass diese mit Brücken ausgestattet war und dass die Thrakier, nach dem Durchgang von Xerxes, daraus einen Ort der Verehrung machten, in dem sie die Umgebung respektierten und dort weder arbeiteten noch pflanzten. Die Straße wird von all jenen Armeen verwendet, deren Marsch aus verschiedensten Gründen entlang der nördlichen Ägäis verläuft, dies ist der Fall für die Truppen von Xerxes und Mardonius,

Brasida, Filippo und Alessandro. Wahrscheinlich entspricht diese Straße jener, die Livius als „die antike königliche Straße, die nach Paroeia und Thracia führt“ definiert.

DAS MAZEDONISCHE ZEITALTER

Abgesehen von dem, was durch den korinthischen Karawanenweg vorweggenommen wurde, ob er nun tatsächlich existiert hat oder nicht, kann zum ersten Mal eine tatsächliche und einheitliche Strecke während der Herrschaft der mazedonischen Könige nachvollzogen werden. Edson schreibt, dass das Vorhandensein einer West – Ost Achse eine unabdingbare Notwendigkeit darstellte. Diese Strukturierung kann laut Tucidide bis ins Zeitalter des Archelao, Sohn des Perdicca zurückverfolgt werden, der „gerade Straßen“ schuf, allerdings einer der bedeutsamsten Zeitpunkte in der Entwicklung des Straßenbaus jener in die Zeit Philip II und seinem fortschrittlichen Wirtschaftsleben fällt, ein Zeitraum indem sich das Reich Mazedoniens bis zur Küste des adriatischen Meeres erstreckt. Der Plan Philip II, der vom Sohn Alexander mit großer Effizienz in Opis synthetisiert wurde, konzentrierte sich auf eine intensivere Nutzung der Minenreichtümer Mazedoniens, auf eine stärkere Entwicklung des Handels im Lande selbst und über das Meer, so wie Holzhandel, auf den Ausbau der Grundwasserversorgung und des Bewässerungssystems der Ebenen, dem Bau permanenter Befestigungsanlagen zur Verteidigung jener Wege, die nach Zentralmazedonien führen. Edson folgend, erstreckte sich die sogenannte „mazedonische Straße“ von Herakleon bis Amphipolion, beides, aber im Besonderen die letztgenannte, „ Städte der neun Straßen“, die sehr relevante Straßenverknüpfungen bildeten. Gemäß Collart kann nicht ausgeschlossen werden, dass in dieser Phase die Straße, sowie später auch die Via Egnatia, im Norden entlang des goldhaltigen Berges Pangeo verlief und gleichzeitig auch gegenüber dem Verlauf des Tales Pira offen, der seinerzeit vom persischen Heer Xerxes und Mardonius benutzt wurde. Philip erstreckte sein Reich von Maronea über Nestus und Aenus bis Ebro, darüber hinaus gründete er Kalybe in der Nähe von Byzanz und schuf Siedlungen in der Zone von Chersoneso und Propontide. Ihm wird auch das Projekt der Invasion Asiens zugeschrieben, dies sicherlich nicht ohne wahrscheinlichen Einsätzen und Rückfällen der Straße. Im mazedonischen Zeitalter war die Straße, die sich später Via Egnatia nennen wird, von den Horoern (ΟΡΟΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ) begrenzt und gezeichnet und mit Steinen zur Feststellung der Entfernung, wie den der entlang des Striches von Kirli Derven verläuft, versehen. Die Methode zur Entfernungsbemessung scheint sich auf Meilen zu basieren und zumindest in

einem Fall ist festgestellt worden, dass sie mit einem örtlichen System errechnet wurden. Wenn man von den Mazedoniern spricht, muss daran erinnert werden, dass ihnen die Eingriffe der Erhaltung und Wiederherstellung 190 v. C. unter Philip V. zuzuschreiben sind, die dieser vornahm um, sowie ihm dezidiert von den Römern abverlangt wurde, eine Verbindungsstrecke zum Konsul Lucio Cornelius herzustellen, in einer Art propagandistischer Rückkehr zum „verlorenen Vaterland“ Troja durch seinen Marsch auf Ellesponto zusammen mit seinem Bruder und seinem Legat Publius dem Afrikaner. 188 v. C. hatte auch Manlius Vulso Gelegenheit die Straße zu benutzen und zwar nach dem Disaster seiner Rückkehr aus Asien, gerade zwischen Cypsela und Ebro, wo er seine Beute, die er den Galatern entrissen hatte, verlor.

Ein letzter mazedonischer Eingriff muss gegen 185 v. C. erwähnt werden als Philip V. einen von der Hauptstraße ausgehenden Seitenweg schuf, um den Boden und die Siedlungen um die Stadt von Maronea (20 km westlich von Alexandroupolis) zu umschließen.

DAS RÖMISCHE ZEITALTER

Wenn man unter Straße etwas anderes verstehen möchte, als einen Kreislauf von Gütern und Menschen entlang einer Strecke, sei sie nun natürlich erhalten oder minimalst reguliert, dann kann dies nur auf einer Achse wie die transbalkanische realisiert werden, daher durch eine starke politischen Macht, die artikuliert ist und in der Lage das darin enthaltene strategische und wirtschaftliche Potential zu schätzen. Ein essenzielles Element eines derartigen Ereignisses, kann eigentlich nur eine Besatzung, daher die Inbesitznahme eines Territoriums die immer an eine „erste Bewertung und Aufteilung des zur Verfügung stehenden Bodens“ gebunden ist, sein. In diesem Sinne wird die Via Egnatia erst durch die Römer erschaffen und stellt etwas ganz anderes als die Pisten und Strecken, die ihr vorangegangen sind, dar, auch diese mit Messlatten anstatt Meilensteinen bemessen. In Mazedonien und Griechenland entwickelte sich der institutionelle und juristische Rahmen erst ab 146 v. C. , das Jahr in welchem nach der Zerstörung Korinths der Krieg endete und die Rechtsordnung der Provinz festgelegt wurde. Nach 168 v. C., obwohl drei der Hauptstädte auf den vier Merides, in die Mazedonien geteilt wurde, genauer gesagt Filippi, Thessalonica und Pella, sich entlang der zukünftigen Via Egnatia befanden, mussten aufgrund der schwerwiegenden Konditionen, die Mazedonien aufgezwungen wurden, und das bedeutete die Schließung der Silberminen, die

sich bis 158 v. C. hinausgezogen hat, das Abholzungsverbot und daher im Grunde genommen ein Exportverbot für Holz zum Schiffsbau, das Verbot für den Salzimport und das Verbot des „*commercium e connubium inter merides*“, haben aller Wahrscheinlichkeit die Straße abgewertet und so sehr ihre Brauchbarkeit beeinflusst, dass es für notwendig befunden wurde, bei definitiver Klärung des juristischen Regimes des Bodens, einen unverzüglichen Eingriff im Auftrag des Gouverneur Prokonsul vornehmen zu lassen. Schwerwiegend war auch die Sonderstellung der mazedonischen Verbündeten in Illyrien, dessen zerstörerischen Folgen sogar ein Jahrhundert später, Strabone zu würdigen wusste.

Ab diesem Zeitalter wird die Via Egnatia über fünf Jahrhunderte der römischen Herrschaft unterliegen, dies führt zu vielen Veränderungen: zum Vorhandensein einer Infrastruktur, die erste Straße, die im Osten der Adria erbaut wird und somit zwingende militärische Voraussetzungen erfüllen muss, um den Durchgang der Truppen zu gewährleisten. Das bedeutet dass bereits ein Jahrzehnt später eine Struktur für die Beziehungen Italiens und den orientalischen Provinzen bestehen wird. Noch später wird sich ein Instrument entwickeln, welches hauptsächlich verwaltungstechnischer Natur ist, und vor allem ein Instrument für die territoriale Ordnung und Planung, die wiederum die Strukturierung des Territoriums bewirkt, es kommen die strategischen Zielsetzungen des römischen Reiches zur Anwendung.

Für die gesamte republikanische Dauer, kommt der Straße eine hauptsächlich militärische Bedeutung zu, die insbesondere 58 v. C. von Ciceros gut bekannter Äußerung betont wird: „*via illa... nostra militaris*“, dies ist auch gleichzeitig eines der antiken, literarischen Beweise, der bis in unsere Zeit erhalten geblieben ist. Ab der zweiten Hälfte des II. J. v. C. spielt sie eine absolute Hauptrolle bei der römischen Gebietsvergrößerung in Mazedonien, Thracia und, dank des Testaments von Attalo III., in Kleinasien. Eine essenzielle Rolle angesichts der Schwierigkeiten, die mit der Ausbreitung im hohen Teil Axios, Dardaniens, in der Region von Sofia in den Denteliten und noch mehr im Osten in den kriegerischen Stämmen von Thracia, Maedi, Teres, Barsabas, Scordisci und Triballi verbunden waren. Barbaren, die ununterbrochene Überfälle in die unter römischer Herrschaft stehenden Territorien unternahmen, denen wiederum Repressalien folgten. Aller Wahrscheinlichkeit erfuhr genau in dieser Phase die Grenze Mazedoniens eine Zurückweichung vom Fluss Hebros bis zum Fluss Nestos.

Immer noch 77 v. C. stirbt ein Prokonsul in Rodopi und nur Scribonio Curione, Prokonsul Mazedoniens von 75 bis 72, schafft es seine Truppen bis zur Donau zu bringen und dies noch

vor dem definitiven Aufmarsch, an dem Krieg in Azio folgenden Tag, von Marco Licinio Crasso gegen die Bastanier. In der letzten republikanischen Phase scheint die Via Egnatia nichts anderes als eine zufällige Infrastruktur beim Schnittpunkt der Kriegsfelder zu sein: daher die von Mitridates VI. Eupator König von Ponte und seines Gegners Silla, danach die von Cäsar und Pompeius, sofort danach die von den Cäsaren Brutus und Cassius dessen Auseinandersetzung 42 v. C. in Filippi endete, zuletzt kamen jene der Triumvirate. All dies setzt voraus, dass die Via Egnatia ununterbrochen von Truppen geschützt und bewacht wurde, die in Bewachungsposten unterteilt waren und deren Kasernen entlang des gesamten Verlaufes aufgestellt wurden, daneben waren strategische Standpunkte, Getreidespeicher und auch die Verwaltungszentren der neuen Provinz, von denen aus Recht geübt wurde. Ein Schriftstück von Cäsar belegt, dass bereits im I J. v. C. ein organisierter Betrieb an *mutationes* vorhanden war. Strabone liefert uns im 7. Kapitel des VII. Buches der Geografie eine erste Beschreibung der Via Egnatia, indem er den Zustand der Straße im I. J. n. C. vermerkt. Die Abfassung des VII. Buches kann einem Zeitraum zwischen den 26 Mai des 17 J. n. C. (der Triumph von Germanico an den Strabone sehr wahrscheinlich selbst teilnahm) und dem Vorherbst des 19 J. n. C. (Tod von Germanico in Antiochia, im Werk wird davon nicht gesprochen) zugeordnet werden. Einige der uns überlieferten Schriften, auch wenn nur in Fragmenten, müssen mit großer Wahrscheinlichkeit auch in einen verlorengegangenen Passus von Polibio enthalten gewesen sein, bekannt als Polib. XXXIV, 12, 2a-8. Strabone, der die Wichtigkeit der organisatorischen Funktion im Verhältnis zum gesamten durchlaufenen Territorium erkannte, formuliert genau auf der Via Egnatia seine Beschreibung der südlichen Region des Balkans (physische Struktur des Territoriums, ethnographische Informationen, über die Städte und ihren historischen Ursprüngen). Der Geograf Amaseno (VIIC. 322-323) erzählt uns von einer Straße, die sich von Apollonia löst bis Cipsela und dem Fluss Ebro (seltsamerweise kommt in dieser Reihenfolge von West nach Ost die Stadt vor dem Fluss) und nennt sie beim Namen Via Enatia, mit einer Länge von 535 Meilen, beziehungsweise genau 4280 Abschnitten, womit er uns auch darüber informiert, dass sich entlang des Weges Steine befanden. Strabone fügt noch hinzu, dass in diese Straße von Apollonia, ab Epidamno eine Strecke mündet, die von beiden Städten gleich weit entfernt ist. Letztlich teilt uns Strabone den Namen des ersten Straßenabschnittes mit: Via della Candavia, deren Namen von einer illyrischen Gebirgskette stammt. Gleich danach stellt er ein Verzeichnis der wichtigsten, entlang des ersten Straßenabschnittes gelegenen Städte auf, das sind: Lychnidos, Pylon, Ortschaft für die Grenzmarkierung zwischen Illyrien und Mazedonien, die Zone am Fuße des Barnunte, Heraclea, die Region von Lincesti und die der Eordei, Edessa, Pella und schließlich

Thessalonica. Unbeantwortet bleibt wie weit die Via della Candavia ausgedehnt war, oder besser ob sie sich bis Thessalonica erstreckte oder in entgegengesetzter Richtung bis Lychnidos oder ein wenig weiter. Im Zusammenhang mit diesen Informationen ist, das Datum das von Polibio stammt, die Entfernung des Abschnittes bis Thessalonica: 267 Meilen. Ein chronologisch wichtiger Umstand, da es sich dabei um die Festlegung der Straßenstruktur zumindest bis Thessalonica handelt, so wie sie tatsächlich noch bis kurz vor dem Tod Polibio, kurz nach 118 v. C., war. Vielleicht war es auch Polibio von dem die Entfernung in Abschnitten stammt.

Die für den Straßennamen relevanten Informationen, deren Länge, das Vorhandensein von Meilensteinen, haben in der Entdeckung von 1974, im Schwemmlandboden des Flusses Gallikos in der Nähe von Thessalonica Deckung gefunden, da ein doppelsprachiger Meilenstein gefunden wurde, der aufgrund der Form der Buchstaben in die zweite Hälfte des II. J. v. C. eingeordnet werden kann. Der Meilenstein zeigt, kohärent mit dem Fundort, die Entfernung von 260 Meilen an, wahrscheinlich von der adriatischen Küste aus gehend und erwähnt aller Wahrscheinlichkeit den Namen des Herstellers, der Prokonsul von Mazedonien, Cnaeus Egnatius, Sohn des Gaius.

Der hohe Magistrat ist vielleicht als *Cn. Egnatius C.f. Stell(atina)* zu bezeichnen, da er so in einen Brief von P. Cornelius Blasio an die Corciresiu genannt wird, gemäß Mattingly Amtsrichter in den späten vierziger Jahren des II. J. v. C..

Dieser Fund und die anderen, die in die darauffolgende Zeit einzuordnen sind, lassen den Schluss zu, das bei der Kalkulierung der Entfernungen der Straße "βεβηματισμένη κατὰ μίλιον καὶ κατεστηλωμένη", zwei Systeme von capita viarum existieren müssen. Die Berechnung des einen der beiden beginnt bei Apollonia oder Dyrrachium (im Falle des Meilensteines von Boriani), bei anderen dagegen in Meilennummerierung und beginnend bei den verteilten städtischen Zentren entlang der Via Egantia. Die städtischen Ballungsräume entlang der Strecke scheinen für die Errichtung der Meilensteine und der Eintragung der jeweiligen Inschriften, scheinbar gleichlautend in griechisch und lateinisch, verantwortlich zu sein.

Von diesen Daten ausgehend kann man den Schluss fassen, dass eine Hauptarterie mit großer Wahrscheinlichkeit entweder gleich nach der Annektierung Mazedoniens oder maximal im vierten darauffolgenden Jahrhundert errichtet wurde, indem einem jahrhundertealten Verlauf gefolgt ist: entlang der Flusstrassen des Tales des Shkumbin, der Seenregion, dem

mazedonischen Flachland, Thessalonica und durch die Flüsse Strymon, Nestos und Hebrus bis Cypsela. Dies erleichterte ein schnelles Vorankommen der Truppen in einem keineswegs friedlichen, noch der römischen Herrschaft unterworfenen Teil des Landes. Da Strabone die Abschließung der Straße in Cipsela festlegt, kann man annehmen, dass die Erbauung vor 133 v. C. erfolgt ist, als die Römer, dank des Testaments Attalos III., bereits dem pergamenischen Reich unterstehende Territorien in ihre Macht brachten und somit ihre Herrschaft bis nach Propontide ausdehnten und konsequenterweise auch ihre Straßenorganisation. Cicero spricht im I. J. v. C. von einer militärischen Straße, die bis nach Ellesponto reichte. Der Umstand, dass mit Augustus das Problem der militärischen Operationen an den nördlichen Grenzen der Balkanhalbinsel im Gebiet der mittleren und niederen Donau wiederauflebt, sollte nicht dazu führen, dass die Tatsache, dass die erste aus imperialistischer Zeit stammende Straße dazu neigt komplexer und artikulierter zu werden, unter dem Tisch fällt. Während Augustus mit der Aufrüstung des mazedonischen Territoriums fortfährt, die im 27 J. v. C. Senatorenprovinz wurde, privilegiert er die Achse der Via Egnatia indem er die Ballungszentren auf sie beziehungsweise in ihre Nähe verlagert, somit erhalten diese einen neuen juristischen Stellenwert, nämlich als Kolonien italischer Veteranen oder als städtische Behörden. Kolonien entlang des Verlaufes waren Dyrrachium, die, mit Italiker widerbegründet, in dieser Zeit eine an die von Brindisi koordinierte Entwicklung erfährt; Pella, zur Kolonie Julius Augustus erhoben, aber bald von Thessalonica als Verwaltungszentrum für die Provinz verdrängt, Stadt des Haupthafens und Wirtschaftszentrums des thessalischen Golfes und bereits als Militärbasis im Verlauf der Kriege des I J. v. C. verwendet; schließlich Philippi, die von den Triumviraten nach dem Krieg im 42 v. C. kolonisiert und definitiv von Augustus organisiert wurde als *Augusta Iulia Philippensis Iussu Augusti*, auf den Trümmern der langen Kriege, die sie auf ihren Boden erlitten, Neàpolis (Kavalla), der Hafen von Philippi, und in der nahegelegenen Via Kassandria, die antike Poteidaia, Kolonie seit 43-42 n. C. Die Entwicklungslinie Augustus schneidet die älteren, abgetrennten Ballungszentren der Calcidica, die an der Küste gelegen sind, mit Ausnahme von Apollonia, heraus. In diesem Zeitraum bestätigt sich die Bedeutung der zwei Straßenverknüpfungen im Inneren Lychnidòs (Ohrid), an der Kreuzung zwischen der Via Egnatia und jener Straße, die entlang des Tales des Drilo (Drin) durch Uscana verlaufend, ins südliche Dalmatien führte, und Heraclea Lyncestis (in der Nähe von Monastir), von den Römern hinter Pidna verlegt, vom antiken Standort der auf den Hügel des Bankowa gelegen war weg ins Flachland an der Kreuzung der Straße, die von Stobi die orientalischen Hänge des Barnus umschließend Richtung Edessa führte, bereits Vorstadt der mazedonischen Hauptstadt Emathia. Die Wiederherstellung des

Straßennetzes in Thracia, mitinkludiert auch die Erbauung von militärischen Wegen, hat ihren Anfang 61 n. C., 15 Jahre nachdem das kleine feudalistische Fürstentum der Odrisier unter Claudius zur römischen Provinz wurde, aber der Verlauf jener die einst, die *via Egnatias ino a Byzantion* sein soll, die Claudius von den trakischen Überfällen befreit, hatte bereits vorher unzählige infrastrukturelle Veränderungen erfahren, auch wenn nur indirekte seitens der Römer. Dies zeigt auch die extreme strategische Wichtigkeit, die ihr im Laufe der militärischen Expansion gegen Asien zukam.

Immerhin zwei Jahrhunderte nach ihrer Erbauung dürfte der Zustand der Straße nicht der Beste gewesen sein, sowie uns die Inschrift eines Meilensteines Trajans zeigt, der einige Kilometer nordwestlich von Philippi im Dorf von Kalambaki gefunden wurde "*viam a Dyrrachio usque Acontisma...longa intermissione neglectam curavit*".

Trajan selbst ist derjenige der die Rolle der Straße wieder aufwirft. So wie Collart feststellt, ist die Via Egantia in diesem Zeitraum, der Stamm, der Rom in den Orient bringt. Es ist kein Zufall, dass gerade Anfang des II. J. , zwischen 106 und 113, der Kaiser während seiner Kriegsvorbereitungen einen Teil der Straße neu machen lässt. Anhand der Übersreibungen in den Meilensteinen war es möglich den Fortschritt der Arbeiten im Laufe der Zeit nachzuvollziehen. Der trajanische Eingriff limitiert sich allerdings nicht bloß auf die Reorganisation des Straßensystems. Diese Neustrukturierung stellt viel mehr als es in der Zeit Augustus der Fall war, nur einen kleinen Auftakt zu dem was die größte römische Territorialplanung sein wird, dar. Gegründet auf die Neugliederung des Verwaltungssystems, die unter Adrian perfektioniert werden wird, konzentriert sich diese auf die Revitalisierung bestimmter Ballungszentren, auf die Organisation der Dörfer und Stämme, die auf einer hauptsächlich „strategischen“ landwirtschaftlichen Fläche verteilt sind, aber vor allem auf die Gründung neuer Entitäten, Handelsplätze, Kolonien und Gemeinden, die dazu bestimmt sind einen Großteil der ländlichen Bevölkerung aufzunehmen. Die Infrastruktur ist also einerseits ein Mittel zur Wiederbelebung und andererseits zu Schaffung neuer Gemeinschaften. Von dieser Perspektive aus betrachtet erklärt sich der trajanische Eingriff zuallererst als Definition des Straßensystems. Jenes wird auf Hauptachsen konstruiert, neben der Via Egnatia wird einerseits die Straße, die Sirmion mit Byzanz verband, aufgerüstet und verläuft durch Naissos; Serdike, Philippopoli, den gebirgigen Regionen von Thracien und dem Tal des Hebros, und andererseits werden zwischen den Hauptachsen eine Vielzahl von Nord-Süd Verbindungen

hergestellt. Auf diesem System baut sich das Programm der Urbanisierung auf. Auch wenn die Direktrice der Bevölkerung bevorzugt wird und daher der Verkehr des Tales der Marica und seinem Zufluss, die Tunza, so wie es vor ihnen die Mazedonier versuchten, und dies dazu tendiert das Zentrum der römischen Organisation immer mehr in den Norden zu verlagern, wo eine rasch vorangehende politische, wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Moesiae und Dacia herrscht, wird dennoch in die Achse der Via Egnatia investiert und sie nimmt Anteil an der Straßenpolitik Trajans. Der Titel und der Name weisen darauf hin, dass unter Trajan sehr viele Ballungszentren zu Städten erhoben wurden. Trajanopoulis, die Doriscos ersetzt, der extreme Punkt einer der Achsen der Territoriumsorganisation entlang des Verlaufes des Hebrus, dessen epigraphische Überlieferungen auf ein Mechanismus einer Straßenvernetzung die alle nahegelegenen Zentren mit einschließt, hinweisen, sowie Topoeiros bekannt unter den Namen Ulpia. Analog zu dem was mehr im Westen unter Augustus vorgefallen ist, bedeutet auch in der trajanischen Zeit das Verteilen neuer Ballungszentren entlang der Via Egnatia, oftmals auch an kritischen Standorten, den Verfall der Hafenstädte, die aus der neuen Linie ausgeschnitten sind. Die Krone, die sich von der mazedonischen Grenze bis hin zum Chersoneso tracicco zieht, im Besitz antiker griechischer Kolonien, die zu weit weg und abgeschnitten vom Verlauf sind, geht auch einem langsamen Verfall entgegen. Dies wird keineswegs für ihre Tochterstädte auf der anderen Seite der Donau der Fall sein. Dieser Ausschluß trifft insbesondere Abdera, obwohl sie Zentrum der Meerenge des Beckens des Nestus ist und eines landwirtschaftlich reichen Landesinneren, sowie auch Ainos, die von Traianopolis überbaut wurde und von einer direkten Verbindung mit der Meerenge der Maritsa, dort wo sie auf Apri trifft, der heutigen Inedzik, eine flavische Kolonie mit 800 Veteranen im Inneren des Landes. Sie werden von den folgenden Zentren verdrängt: Topeiros, Porsulae, später Maximianopolis benannt, Dymae, Cypsela, ab dem IV. J. v. C. griechisches Zanztrum, das für lange Zeit aufgrund der schlechten Lebensbedingungen verfallen war und Syrascellae, alle Städte, die sich entlang der Via Egnatia befinden.

Die Arbeiten Trajans bleiben im Laufe der Jahrhunderte in aller Erinnerung. Die ist durch eine Geschichte in einem hagiologischen Buch aus dem VI Jahrhundert, San Gregorio Dialogos betreffend, bewiesen. Diesem Heiligen gelingt es, ohne zu Schaden zu kommen, von Rom nach Konstantinopel zurückzukehren, trotz der reißenden Flüsse, und zwar entlang des antiken Pfades den Trajan errichten hat lassen. Seine Bewunderung ist so groß, dass er für den Kaiser, der das Volk sehr geliebt haben muss, um so ein Werk zu schaffen, in ein dreitägiges Gebet verfällt.

Sogar als ein Engel eingreift, verteidigt er den heidnischen Imperator. Diese Geschichte ist kein Einzelfall in memoriam der Arbeiten Trajans. Noch im XIX Jahrhundert erinnern die Bauern François Pouqueville, der auf Besuch war in Grebana im westlichen Mazedonien war, an Pflasterung der Straße, die von Trajan erbaut wurde. Die Wichtigkeit, die der Straße im Zuge der imperialistischen Außenpolitik im II. J. n. C. zukommt, die auf eine steigende Rolle des östlichen Mittelmeers zielt, ist von zahlreichen Inschriften, die an die Erhaltungsarbeiten erinnern, bewiesen. Die meisten dieser Arbeiten stammen aus der Zeit Adrians, Mark Aurel, Settimus Severus, Caracalla und Tetrarchia am Beginn des IV. Jahrhunderts. Insbesondere Bedeutung scheint der Straße bei den Vorbereitungen zur Expedition des siegessicheren Caracallas in den Orient zuzukommen. Später dürfte die Straße unter dem Einfluss eines neuen Anziehungspunktes gestanden sein, so wie Nicomedia, die Residenz Diokletian. Es kann also durchaus sein, dass neben den militärischen Präsidien und ihren Quartieren, sich in dieser Phase die Bewegungen auf der Straße multiplizieren, dies aufgrund der steigenden Anzahl der Reisen der Imperatoren und ihrer Gefolgschaft, der hohen Funktionäre und ihren Eskorten, der fremden Botschafter, sowie die bereits existierenden Boten des *cursus publicus*, das Postsystem welches von Augustus geschaffen und von Sevotonium beschrieben wurde. Auf der Straße der großen imperialistischen Politik verlief allerdings auch das Leben der kleinen Leute, die wird durch eine Grabsäule vom II. Jahrhundert bestätigt, die in der Nähe von Edessa entdeckt und für ein junges Schweinchen errichtet wurde. Jenes war scheinbar auf dem Weg nach Pella, um in Bacco geopfert zu werden und ist scheinbar bei einem Straßenunfall ums Leben gekommen, erdrückt von den Rädern des Wagens, nachdem er die Balkanhalbinsel von der adriatischen Küste bis Edessa überquert hatte.

Neben diesem alltäglichen Leben verliefen die großen Ereignisse der Linguistik, Gesellschaft und Religion. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass ab dem I. J. n. C. die Straße, auch vom Heiligen Paulus durchquert, eine große Rolle bei der Verbreitung des Christentums, sowie auch der ägyptischen und orientalischen Kulte, spielt. Ab der ersten Hälfte des III. J. n. C. gleichgehend mit der Niederlassung der Goten im Schwarzen Meer kommt es noch einmal zu einer Krisenphase, Resultat einer Serie von Bedrängnissen, die ausgehend von Zentralasien sich auf die Front der tiefen Donau konzentrieren und dazu führen, dass die Straße wieder zu ihrer ursprünglichen Funktion als militärische Strecke zurückkommt. 251 n. C. mit der Besetzung von Kassandrien und Thessalonica durch die Goten und haben die immer häufiger werdenden zerstörerischen Einfälle der Barbaren ihren Anfang, „*circumlatrantes*“, verbunden mit immer größeren Eroberungen von Territorien, die mit dem Durchstoß der *limes imperiale*

ein dauerhaftes Ende finden. Die Umwandlung des Reiches 326 unter Konstantin von Byzanz mit der Hauptstadt am Bosferus und der Neubenennung zu Konstantinopel zeichnet eine Wiedergeburt und steigernde Bedeutung der Via Egnatia. Verbildlichend sprach Gilbert Dragon von einer „langen Nabelschnur, die den Palast mit der historischen Hauptstadt verbindet“ und es handelt sich bestimmt nicht um einen Zufall, dass der Historiker Procopius die Beschreibung der Via Egnatia beim Strongylon von Konstantinopel beginnt. Der *Itinerarium Burdigalense* zeigt, dass in diesem Zeitraum das westliche Ende Apollonias, dessen Hafen aller Wahrscheinlichkeit bereits unter der Erde liegt, von Aulon ersetzt wurde. Im gesamten III. – IV. J. n. C. behält die Straße eine gewisse Relevanz, da das Hauptzentrum Thessalonica neben ihr liegt und somit zur militärischen Basis der kaiserlichen Kriege und bei der Invasion der Barbaren wird. Gleichzeitig ist Thessalonica dazu bestimmt zu einer der größten Städte des orientalischen Kaiserreiches und des byzantinischen Zeitalters zu werden, Stützpunkt des Christentums im Kampf gegen die Arier, aber auch die Stadt der letzten heidnischen Märtyrer. In dieser Phase ist auch der Beginn besonderer architektonischer Werke religiöser Bauten entlang der Straße. Gegen Ende des IV Jahrhunderts verursachen die Westgoten von Alarico, die sich in Mazedonien niedergelassen haben, den Stillstand der Kommunikation zwischen dem Westen und dem Orient. Am Beginn des V. Jahrhunderts wird Rom von Alarico erobert und es endet ihre Rolle als Hauptstadt der südlichen Welt und Gravitationszentrum der politisch, westlichen Macht, die Bedeutung der Via Egnatia verschiebt sich mehr gegen Norden und wird immer schwächer, bis sie ganz erlischt. Sie ist nicht mehr die Verbindung des schwarzen Meeres mit der Adria, aber ein Haufen von Straßen, die unter der Herrschaft der sich abwechselnden militärischen und politischen Angelegenheiten des Balkans und deren Kriegsführer stehen.

SCHLUSSWORT

Die Via Egnatia ist die infrastrukturelle Intervention mit der die Römer ab der zweiten Hälfte des II. J. v. C. eine meilenweite Kommunikationsdirektrice zwischen Ost und West, der tiefen Adria und der Ägäis definieren und organisieren. Die Straße, so wie es Strabone bekundet, hatte auf ihrer westlichen Extremität auf der adriatischen Küste die Stadt *Apollonia*. Auf die Via Egnazia fügte sich auch eine Straße, die aus *Epidamnos* (Dyrrachium) stammte ein, in den Studien als nördliche Verzweigung der Via Egnazia oder in vereinfachter, gänglicher Form Via Egnazia genannt, an einer Stelle, die gemäß Strabone gleich weit weg von beiden Städten liegt, die zumindest in jenem Zeitraum in dem zwei Wegebeschreibungen verfasst

wurden, in ihrem Komplex *Itinerarum Provinciarum* genannt, mit der Ortschaft Clodiana übereinstimmten oder zumindest als gleich darauf folgende Station inne hatten, in einer dritten Wegebeschreibung, *Itinerarium Burdigalense*, als *mansio Clodiana* qualifiziert.

Zu einer einzigen Strecke vereinigt, mündeten die beiden Straßen in das mittlere Tal des Shkumbin, um entlang des Sopi Polis in die Umgebung des Haxhi Beqarit zu steigen, wo die antike Straße aufgrund der Morphologie des Tales dazu gezwungen war vom rechten zum linken Ufer des Shkumbin zu wechseln. Unbestritten ist, dass ab dieser Umgebung, wenn nicht schon vom Tal aus, sich die Straße gemäß Strabone ἐπὶ Κανδαουίας, die Straße der *Candavia* nannte, der Name eines illyrischen Berges. Tatsächlich überquerte dieser Teil der Straße eine gebirgige Region von der anzunehmen ist, dass sie sich bis zur Region der Seen von *Lychnidos* (See von Ochrida, Seen der Großen und Kleinen Prespa) erstreckte. Von *Lychnidos* verlief die Straße weiter über Gebirgspässe in Richtung Grenze zwischen Illyrien und Mazedonien. Dadurch war der Zugang zu einem Teil des nördlichen Mazedoniens möglich, der Lyncestide, und ihres Hauptzentrums, *Herakleia Lynkestidos*, von wo aus sie in eine Strecke des Straßenknotens von Stobi landete.

Anschließend stieß die Via Egnatia auf *Edessa*, daher durch das mazedonische Flachland über *Pella* bis nach *Thessalonica*. Die Stadt des termatischen Golfes war allerdings bloß die halbe jener Strecke, die in *Cipsela* auf dem *Ebro* endete.

Unter Betrachtung des gesamten Radius des Straßenverlaufes begegnet diese die unterschiedlichsten morphologischen Konfigurationen: vom Flachland bis zu den Grenzen der Sümpfe der Muzakaja und den Flussbecken entlang des Shkumbin, zum Rand jener Seen der Gebirgssatteln zwischen den tiefer gelegenen Hügeln und den anspruchsvollen Steigungen an den Seiten jener Gebirge, die steil herabfielen. Immerhin gelang es den römischen Ingenieuren, die die Straße planten, extreme Schwankungen zu vermeiden, mit wenigen Ausnahmen. Die Via Egnazia spiegelt jene Charakteristika wieder, die typisch sind für die römische Straßenbautechnik: die Erreichbarkeit der verschiedenen Ziele auf direkte, bequeme und kostengünstige Weise unter Ausschluss jener Teile, die leicht überschwemmt werden und wo der Boden unnötigerweise beeinträchtigt werden könnte.

Obwohl die Via Egnazia eine der wichtigsten Verbindungsstrecken der römischen Welt war und zwei Jahrhunderte wissenschaftlicher Forschung und sedimentierter Studien in einer stratigraphischen Bibliographie unternommen wurde, sind die Erkenntnisse nach wie vor weit davon entfernt als dass man sich damit definitiv zufrieden geben könnte. In diesem Zusammenhang sei zu erwähnen dass zum Teil eine Tatsachenfeststellung nicht gegeben ist so wie Wilkes in der Einführung zur Map 49 Illyricum des Barrington Atlas of the Greek and

Roman World¹ auch bekannt unter "*the general line of the road is not in doubt, although its exact course, and the locations of some minor stations recorded in TabPeut, have yet to be identified*". Tatsächlich gibt es, zum Beispiel zwischen Kuç und Muriqan, Teile der Strecke die nicht nur bruchstückhaft, sondern uns vollkommen unbekannt sind.

Darüber hinaus geschieht es nur allzu oft, dass man Hypothesen über die Rekonstruktion einfach mit dem heutigen Verlauf übereinstimmen lässt, obwohl dies nur dann der Fall ist, wenn die Natur einen anderen Weg einfach nicht zulässt, was nur selten der Fall ist. Obwohl seit der Bronzezeit, sowie es aus den metalurgischen Aktivitäten ableitbar ist, in der Region, die vom westlichen Teil der Via Egnazia durchlaufen wird eine Vielzahl von Verbindungen vorhanden sein mussten, um die Lager, Werkstätten, Stützpunkte für die Lebensmittelversorgung, Märkte und Häfen die Individuation von Strecken in der griechischen, mazedonischen und illyrischen Zeit nahegelegt haben, es müssten ja richtige Straßenverbindungen gegeben haben, ist man bis heute zu keinem Resultat gekommen. So sind auch jene Versuche leer ausgegangen, die anhand von Strukturen und Bodenmalereien, die uns vom illyrischen Reich überliefert sind, oder jene Versuche anhand einer chronologischen Festlegung der verschiedenen Bauphasen, die den römischen vorangingen und auf analoger Weise jener die diesen folgten, da sich diese mit den Ausgrabungen nicht zu decken scheinen und sich ausschließlich auf mikroskopische Beobachtungen und Messungen stützen, die des öfteren die Größe der Straße vergessen. Der Shtylla, zum Beispiel, der die Werke von Ceka und Papajani zusammenfasst, versteht unter vorrömisch (illyrisch), jene sichtbaren Reste in der Gegend von Gurat und Zeza von Xhyres und eine Mauer in der Nähe von Qafë Thane und begründet dies damit, dass ihre Breite (1,2 – 1,8 m) voraussetzt, dass diese mit Pferden und Zugtieren und nicht mit Karren herangeschafft worden sein muss. Schon Hammond betonte die Eingeschränktheit jener Versuche, die Fülle der Strecken mit ihren Bauphasen zu verknüpfen. In diesem Zusammenhang ist es schwierig anzunehmen, dass das illyrische Reich Agrons und danach seiner Frau Teuta, zwar in der Lage war staatsähnliche Statute zu entwickeln, allerdings erst gegen Mitte des III. Jahrhunderts zur Verlegung von Straßen fähig war, noch dazu in einem Territorium von dem nicht sicher ist ob es unter seiner Kontrolle stand. Davon zu unterscheiden sind jene Umstände des Straßenbaus im mazedonischen Zeitalter. Unbestritten ist, dass Abschnitte der Straße, die später die Via Egnazia sein wird, sowie jener zwischen dem Défilé von Kirli Derven, mit ΟΡΟΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ und Straßensteinen zur Angabe der Entfernung, bestückt waren. Die Mazedonier haben

sicherlich Erhaltungs- und Reparaturarbeiten 190 v. C. unter Philip V. vorgenommen, um den Durchgang, der insbesondere von den Römern erfragt wurde, zum Konsul Lucio Cornelio Scipione zu gewährleisten. Die einzige literarische Überlieferung stammt von Hammond und spricht von einem möglichen mazedonischen infrastrukturellen Ausbau innerhalb der überprüften Zone in der Umgebung der Brücke von Topçias, die allerdings vor Kurzem wieder in Frage gestellt wurde, da archäologische Überprüfungen erwiesen hätten, dass diese aus römischer Zeit stammen.

Aller Wahrscheinlichkeit rühmten sich die Römer nicht mit vorangehenden Bauerfahrungen. Ihr Aufbau beschreibt sich als vollkommen innovativ beschreiben und setzt dementsprechende Erfahrungen (wirtschaftlich, geografisch, ethnografisch und geometrisch) und Organisationen voraus, daher als die einzigen in der Lage die Territorien den neuen institutionellen Anforderungen mit Kohärenz anzupassen. Vorangehende kurvige Strecken, die öfters bereits vorhandene Ballungszentren vernachlässigen, werden durch langgeartete Geraden ersetzt, auch Dank Urbarmachung sumpftiger Flächen, und somit können Verbindungen zu neuen Bevölkerungsgruppen aufgebaut werden. Zum Teil wurden die vorhandenen Strecken einfach neu belegt. Beim Überqueren mancher Gegenden stößt man auf Viadukte und Stützmauern.

Die Römer begannen mit der Errichtung der Straße sofort nach oder maximal während des IV. Jahrhunderts, gleich nach dem Stapellauf der Vorkehrungen, die Floro kurzgefasst als *Metello ordinanti cum maxime Macedoniae statum* bezeichnet, daher für die Herstellung einer Rechtsordnung Mazedoniens nach den entscheidenden Ereignissen der Jahre 148 – 146 v. C. und man realisierte alle politischen und rechtlichen Konditionen für die Benutzung des Bodens durch die neuen Bewohner.

In diesem chronologischen Bogen sei insbesondere auf den Umstand hingewiesen, von Strabone übernommen, dass die Straße "βεβηματισμένη κατὰ μίλιον καὶ κατεστηλωμένη" sei und daher als genaue Einhaltung der *lex Sempriana viaria* zu deuten ist, die unter anderem die Pflicht zur Aufstellung von Meilensteinen vorsah. Darüber hinaus könnte die Erbauung der Via Domizia in der zweiten Hälfte des II. J. v. C. ein Hinweis darauf sein, dass ein einziger zeitlicher und strategischer Zusammenhang zwischen den beiden Infrastrukturen besteht, so erbaut dass sie die neuen Gebiete, von den Römern im Mittelmeer erobert, praktisch umarmten. Führende Macht des Baus der neuen Infrastruktur waren klarerweise einerseits militärische Erwägungen zur Gewährleistung eines schnellen Vorankommens der Truppen in den neuen Provinzen, und andererseits auch wirtschaftliche Motivationen, daher

sozusagen eine Belebung der neuen Territorien und der dort wohnhaften Bevölkerung., Unter diesem Aspekt sollte die neue Straße dazu dienen, einen allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung der Region zu erzielen, die nach den strengen Vorkehrungen des Jahres 168 v. C. in einem schwerwiegenden Stadium der Ermattung verfallen war, dessen Folgen so vernichtend waren, dass Strabone ein Jahrhundert später sie noch selbst erlebte und die in anderen historischen Quellen des I J. n. C. festgehalten sind, in denen von einem desolaten Abschnitt der Straße die Rede ist.

Die Via Egnazia führt ohne Zweifel, dies wurde durch den Fund eines Meilensteins, mit dem Namen des wahrscheinlichen Erbauers eingraviert, in der Nähe von Thessalonica in der Gegend des Flusses Gallikos im Jahre 1974 bestätigt, in einer jener Straßen, die ihren Namen weder von ihrer Funktion, noch von der Ortschaft haben, sondern von ihren Erbauer oder genauer gesagt von jenen, der sie gepflastert hat, dies ist eine von Festo und Flacco Sicula eingeführte Tradition, die zirka im II. J. n. C. folgendes besagte: "*nam sunt viae, quae publice muniuntur et auctorum nominem optinent*". Fertiggestellt wurde das Werk schließlich vom römischen Magistrat, dieser wird auch im 1974 gefundenen Meilenstein zitiert, Gnaeus Egnatius Sohn des Gaius von dem man heute nicht mehr weiß als seinen Namen und seine Funktion, nämlich Prokonsul Ἀνθύπατος Ῥωμαίων.

Zwischen der Hälfte des II. J. n. C. , Datum der *redactio* in der Provinz Mazedoniens, und dem I. J. n. C., in dem Strabone das VII. Buch der Geografie schrieb, in dem sich auch der Name Via Egnazia wieder findet, wir kennen anhand der Quellen im Ganzen nur fünf öffentliche Persönlichkeiten mit dem Namen Egnatius, die mit dem Erbauer der Straße in Verbindung gebracht werden können. Von diesen erfüllt nur Cn. Egnatius C. f. Stell(atina tribu) die notwendigen Voraussetzungen, um mit dem Konstrukteur identifiziert zu werden – aber dies ist keineswegs sicher – der die Via Egnazia erschaffen hat, auch weil dieser der einzige ist, der mit Ereignissen in Griechenland in Zusammenhang gebracht wird, da er von P. Cornelius Blasus zitiert wird, wahrscheinlich Prätor zwischen 175 . C. und 160 v. C. , in einem Brief an die Corciresi mit anbei eine Kopie eines Senatus Consultum.

Was die nachfolgenden Interventionen der Erhaltung und Restaurierung betrifft, betont die Überprüfung der Meilensteine und der Straßenmanufakturen die Aktivitäten Augustus unter dessen Herrschaft es zumindest zum Bau zweier Brücken kam, jener auf dem Strymon und jener von Topçias, in Traians Zeit fallen die Restaurierungsarbeiten der *via longa intermissione neglectam*, dies konnte anhand zweier gefundener Meilensteine, dessen man sich über Jahrhunderte hindurch erinnern wird, festgestellt werden. Immer noch aus den

Meilenstein ergibt sich auch ein besonderes Interesse seitens Settimus Severus für die Strecke, sowie auch seitens Caracalla und der Imperatoren der zweiten Tetrarchie.

Letztendlich zeigen zwei weitere Erhaltungsarbeiten der Via Egnazia, dass Meilensteine mit Inschriften aus der Zeit Konstantins wiederverwendet wurden.

Das Straßensystem der römischen Zeit in der Zentralalbanischen Region scheint zur kaiserlichen Zeit aus vier Hauptstrecken zu bestehen, einer longitudinalen, die Küstenstraße von Dyrrachium und Aulon, die ihrerseits Teil einer größeren Verbindungsstrecke, die vom südlichen Epiro bis nach Dalmazien verlief, angehörte, zwei trasversale Strecken, die erste von Nord-West bis Süd-Ost, bestehend aus der inneren Straße von Dyrrachium Richtung Antipatrea, die bis in sFlachland von Larissa reichte, die zweite bestehend aus der Via Egnazia, die von Apollonia im Süd-Westen sich nach Nord-Ost begab in Richtung der heutigen Stadt von Elbasan, von wo aus sie sich mit eine Ost-West Verlauf verband, die aus Dyrrachium stammte und mündete schließlich in das mittlere Tal des Shkumbin von wo aus sie bergauf bis zwischen dem Becken des Shkumbin und dem von Drin.

Was die geschriebenen Quellen betrifft, sind die genannten Verläufe durch den Fund von sechs Meilensteinen in unsere Zeit überliefert worden, dies sind auch die einzigen, die einzigen die mit der Via Egnazia in Verbindung gebracht werden können, sind die sogenannten Zwillinge, die auf das Reich Caracallas zurückzuführen sind und in Struga und Ohrid gefunden wurden. Was die sogenannten südlichen und nördlichen Stämme der Via Egnazia betrifft, die sich zwischen Apollonia und Dyrrachium und der Stadt Herakleia Lynkestidos befinden, die Quellen der Reisebeschreibungen erinnern an Folgendes:

1) 7 *stationes dislocate* auf 153 m.p. gefunden in: Itin. Ant. 317,7-319,1 (unter Umständen um 10 m.p.zu erhöhen im Falle, dass man die im Kodex B dell'Itin. Ant. 318,1 angegeben Distanz zwischen Dyrrachium und Clodiana annimmt)

2) 9 *stationes dislocate* auf 163 m.p. im Itin. Ant. 329,5-330,3 (dieser Weg ist aller Wahrscheinlichkeit übereinstimmend mit der Via Egnazia die wiederum aus Apollonia kommt);

3) 16 (15) von denen 8 *mutatio dislocate* auf 177 m.p. im Itinerarium Burdigalense 606,9-607,8 (von denen man unter Umständen 13 m.p. abziehen muß, die hinzugerechnet wurden

aufgrund der Entfernung zwischen der la mansio Coladiana und der mansio Marusio, dies aber nur im Falle dass man die Hypothese Hammond's akzeptiert, dass Marusio ein Irrtum des Schreibers sei)

4) 10 *statio* in der *Tabula Peutingeriana* (der vielleicht noch 2 hinzufügen muß, die nicht dazugerechnet wurden aufgrund der Lücken mit denen wir dieses Dokument überliefert bekommen haben);

5) Das anonyme Ravennate erinnert in mehreren abschnitten an insgesamt 8 *stationes*;

6) Das Datum welches im Werk Guidones genannt wird, wird nicht als indikativ gewertet aufgrund seiner Unvollständigkeit;

Aus diesen Daten kann man entnehmen, dass die Via Egnazia zwischen Apollonia und Herakleia ungefähr 163 – 164 m.p. lang war und mit zumindest 9 *stationes* ausgestattet war, die ab dem IV J. n. C. bis zu mindestens 15 ansiegen.

Die Vorschläge seitens der Wissenschafter zur Identifikation sind nicht immer überzeugend.

Es konnte mit einer gewissen Präzision der Abschnitt der Via Egnazia zwischen Apollonia und Verbës und dann von Muriqan bis Haxhi Beqarit bestimmt werden, sowie von Qukës auf dem Shkumbin bis Radožda auf der westlichen Grenze des Sees von Ochrida. Gewissheit besteht auch für den Abschnitt der antiken Straße zwischen Durrës bis nach Hanj i Goses. In anderen Gegenden konnte durch das Fehlen vorangegangener Forschungen oder exakter Daten bezüglich der Umstände und den Ortschaften in denen die archäologischen Funde gemacht wurden, keine Nachbildung der römischen Straßeninfrastruktur vorgenommen werden. Zusätzlich zu diesen Problemen haben sich natürliche Hürden ergeben: in den Gebirgsgegenden zwischen Babjë und Qukës kommt es zu häufigen Berg- und Erdbeben, die Zonen um Muzakja sind ständig überschwemmt oder jene Gegenden, die bei reissenden Flüssen liegen wie entlang der Küste des Sees von Ochrida, wo noch die Veränderung des Meeresspiegels und des Seewassers hinzukommt.

Karg waren die von der Toponomastik erbrachten Daten, da es an vorangegangene Forschungen fehlt und die nur bruchstückhaft vorhandene Präsenz der Kartografien, die von

den Toponomikern verwendet wurden, trotz dessen konnte man sehen, dass man bei dieser Forschungsarbeit noch große Erkenntnisse erzielen kann.

Die Analyse der Neuigkeiten, dazu muss gesagt werden dass sie sehr oft sehr allgemein gehalten wurden, ungenau und fragmentarisch, die den Rest des Straßenabschnittes betreffen, schließen die Annahme aus, dass die Via Egnazia eine homogene Breite hatte.

Die Annahmen über die Breite bewegen sich zwischen 6,7 m, des öfteren werden dabei die Gehsteige mitgerechnet, die bis zu 1m breit sein konnten, und 2,4 m in manchen Gebirgsgegenden. Die Breite bestimmt sich nach *quantum ratio utilitatis permittit*. Eine Größe die immer wieder vorkommt beträgt 6,2 m (vielleicht 21 Fuß). Es scheinen die *crepidines* bestätigt zu sein. Die Straße war nicht immer bequem. Malchus beschreibt den Abschnitt der von Herakleia nach dem heutigen *Epirus Nova* als *δύσοδοον καὶ στενήν ὁδὸν*.

In der Bepflasterung , klarerweise je nachdem welche Materialien gerade zur Verfügung standen, wurden Steine in der Größe von 0,50-0,70 x 0,40-0,30 x 0,15-0,10 verwendet. Es gibt keine Angaben über die Erzeugung der Bepflasterung, weder über das Material oder umgekehrt auf dem Boden selbst.

Am Ende dieser ersten Studienphase über die Via Egnazia ist nicht nur das Wissen, das aus Daten und Hypothesen besteht die Resultat einer Serie von Arbeiten auf den Boden in der Umgebung der Via Egnazia selbst im Zuge des *via Egnazia (Albania) Project*, erweitert worden, sondern es konnten auf grund der Luftbilder neue Erkenntnisse gewonnen werden, die ein Rekonstruktion der antiken Straßenabschnitte zuließen: im Besonderen in der Gegend zwischen Durrës und Kavaja, in jener zwischen Qukës und Qafë Thane und zwischen Izbište und Jankovec. Es wurden außerdem im Zusammenhang stehende Streifen des Bodens entdeckt zwischen Apollonia und Kuç und zwischen Lushnje und Belsh, die darauf hinweisen, dass sie von der Via Egnazia durchlaufen wurden oder zumindest von einer mit ihr verbundenen Strecke. In diesem Zusammenhang ist es evident, dass genau die Gegend zwischen Thanaj Lushnje, Kuç und Çerrik dazu bestimmt ist Aufklärungsarbeiten vorzunehmen, um das Vorhandensein von Straßenabschnitten festzustellen.

Klarerweise ist die Studiensituation aufgrund der katastrophalen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Situation in der sich die gesamte Balkangegend befindet, nicht die optimalste, hinzukommt die Feindlichkeit, die seit jeher die Völker, die entlang der Achse der Via Egnazia leben, trennen: Albaner, Mazedonier, Valachen, Griechen und Türken. Es bestehen Mauern des Unverständnisses und Misstrauens, das Fehlen eines friedlichen Klimas und gegenseitiger Informationsaustausch und freien Zugang zu den Daten seitens aller Studierenden, all dies hindert eine ausgedehnte wissenschaftliche Aktivität, die allerdings

gerade im Falle einer solchen territorial historischen Thematik bitter nötig wäre. Riesengroße Schwierigkeiten wurden bei der Anschaffung des kartografischen Materials, der Gis Daten der fotografischen Dokumentation, der archäologischen Funde, die ununterbrochenen Restriktionen und Genehmigungen ausgesetzt sind, angetroffen. Die archäologische Forschung scheint heutzutage extrem vom ethnischen Hass und von der Notwendigkeit der politischen Macht konditioniert zu sein, dies so sehr, dass es öfters passiert, dass bestimmte Gebiete vollkommen privilegiert und andere dafür gehindert werden. Dies alles sollte aber absolut nicht Grund dafür sein, aufzuhören zu hoffen und Mitarbeit und Freundschaften zu suchen, sowie die Überwindung des gegenseitigen Misstrauens, und ganz im Gegenteil man sollte damit beginnen Wunden zu Heilen und Entfernungen zu lindern. Die Geschichte als vorangehendes Beispiel dessen wie zerstörerisch dies alles sein kann, sollte uns eine Lehre sein. Im Grunde genommen ist der wundervolle Widerspruch, der uns und unsere Gesellschaft täglich begleitet, das Leben das sich vor dem Tod behauptet, sowie der Wunsch nach Glück und Frieden gegen der Verzweiflung und der Zerstörung, dies alles findet ihre positive Wahrheit, und als Ganzes die Möglichkeit sich gegenüber jedem Weg zu behaupten. In der Via Egnazia so wie auf allen anderen Straßen: die Begegnung mit den anderen, das Kennen lernen, der Respekt, das Zuhören, der Dialog, der Austausch, die Kooperation zwischen den Menschen, die Bruderschaft. Prinzipien ohne denen jede Forschung am ende keinen Sinn macht.