

Michael A. Speidel

## Rom und die Fernhandelswege durch Arabien

**Abstract:** Road maps of the Roman Empire usually show a reticulate network of local and long distance routes stretching to the very limits of the *Imperium Romanum*, where all roads suddenly appear to end. Although the physical remains of Roman roads clearly show that Rome constructed its road system only within the empire's boundaries, they also reveal that this was not done to a single empire-wide standard. Nor did Rome's interest in road connections end where provincial territory did. This contribution discusses new epigraphic and archaeological evidence from the territory of the former Nabataean kingdom that illustrates how, in the early decades of the new province of Arabia, the purpose a certain road was expected to serve determined the standards to which it was constructed. Purpose and construction standards, in turn, therefore shed light on various aspects of Roman imperial interests in the wider region.

**Zusammenfassung:** Straßenkarten des Römischen Reiches zeigen ein zumeist verästeltes Netzwerk von Fern- und Lokalstraßen, das sich bis an die äußersten Grenzen des *Imperium Romanum* erstreckt, wo die Verbindungen dann abrupt enden. Zwar zeigen die physischen Reste römischer Verkehrsinfrastruktur, dass der römische Ausbau des Straßennetzes sich nicht über das Provinzgebiet hinaus erstreckte, doch bekanntlich geschah der Ausbau innerhalb des Reiches keineswegs gleichförmig oder nach einem einheitlichen Standard. Auch endete das römische Interesse an Verbindungsrouten nicht an den Reichsgrenzen. Die in diesem Beitrag besprochenen neuen archäologischen und epigraphischen Funde vom Gebiet des ehemaligen Nabataeerreiches zeigen, wie der vorgesehene Zweck, dem bestimmte Straßen in der frühen Phase der Erschließung der neuen Provinz dienen sollten, die Art des römischen Ausbaus der vorgefundenen nabatäischen Routen bestimmte. Zweck und Ausbau werfen somit auch neues Licht auf verschiedene Aspekte römischer Interessen in der weiteren Region.

Das Netz von Fernstraßen, das sich bis in die Peripherie des Römischen Reiches erstreckte, gehörte zu den kennzeichnenden Merkmalen des *Imperium Romanum*. Das ist bekanntlich keine neuzeitliche Einschätzung moderner Historiker und Archäologen, sondern das hat bereits Dionysios von Halikarnassos gegen Ende des 1. Jahrhunderts v. Chr. in seinem Werk zur römischen Frühgeschichte so geäußert. Für diesen augusteischen Historiker aus Kleinasien gehörten die Straßen (zusammen mit den Aquaedukten und den Kloaken) zu den drei größten Errungenschaften der Römer.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Dion.Hal.ant. 3,67,5. Research for this contribution was carried out in the context of the author's fellowship no. UMO-2016/23/P/HS3/04141 of the National Science Centre, Poland. This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska-Curie grant agreement No 665778 [EU-Logo].

Nur wenige Zeilen vor dieser Aussage beschrieb Dionysios wie die Römer im Kampf gegen die Sabiner Straßen mit militärischen Festungen versahen und dadurch einen wichtigen Sieg errangen.<sup>2</sup> Auch an zahlreichen anderen Stellen seines Geschichtswerks beschreibt Dionysios wie die Römer seit ihrer frühesten Geschichte, Straßen in ihre militärischen Pläne einbezogen, oft auch befestigten und damit nahezu immer Erfolge im Kampf erzielten.<sup>3</sup> Dionysios' Aussagen sind trotz oft zweifelhaftem Wahrheitsgehalt im Einzelnen vor allem deshalb von Bedeutung, weil sie zeigen, wie ein Historiker aus Kleinasien zu Beginn der Kaiserzeit ganz selbstverständlich die römischen Kriegserfolge schon seit der Frühzeit mit dem Ausbau und der militärischen Nutzung von Straßen und ihrer Befestigung mit Kastellen verband.

Ein weit verbreitetes Verständnis vom Verhältnis zwischen römischen Straßen und römischer Herrschaft gründet noch heute auf solchen Vorstellungen und lässt dabei Bilder und Karten entstehen, die das *Imperium Romanum* als verästeltes Netzwerk von Fern- und Lokalstraßen bis an seine äußersten Grenzen darstellen, wo diese dann aufhören. Roms Herrschaftsgebiet wird somit durch das römische Straßennetz geradezu definiert. Diese Sichtweise hat in der Verbreitung der physischen Reste römischer Verkehrsinfrastruktur tatsächlich eine gewisse Stütze. Denn sie lässt einen römischen Ausbau des Straßennetzes nur in Italien und innerhalb des eigenen Provinzgebiets erkennen. Allerdings findet sich in den schriftlichen Quellen der Kaiserzeit durchaus auch der Ausdruck römischen Interesses an Straßen außerhalb des eigenen Herrschaftsgebiets. Besonders deutlich wird dies etwa in der Darstellung eines weltumspannenden Straßennetzes auf der *Tabula Peutingeriana*. Aber auch in den Texten von Isidor von Charax, Claudius Ptolemaeus, oder im *Periplus Maris Erythraei* (und andernorts) wird weder der Eindruck vermittelt, dass die Verkehrswege noch das römische Interesse an ihnen an den Reichsgrenzen endeten. Nach diesen Quellen führen Fernverbindungen aus dem Römischen Reich heraus oder in das Reich hinein und werden stets so beschrieben, als seien sie mit den römischen Straßen nahtlos verbunden gewesen. Die einheitliche Darstellung der Verkehrswege auf der gesamten *Tabula Peutingeriana* ist dabei aber kaum als Ausdruck einer römischen Weltherrschaftsphantasie zu verstehen, wie dies vor kurzem vorgeschlagen wurde.<sup>4</sup> Vielmehr sollte wohl eine zentrale Aussage dieser bemerkenswerten Darstellung in der Verbundenheit der römischen mit der übrigen Alten Welt liegen, die durch ein umfassendes Verkehrsnetz ermöglicht wurde, das vom Atlantik bis an den östlichsten Rand Asiens reichte.<sup>5</sup>

Der Bau der *via nova Traiana* unmittelbar im Zusammenhang mit der Einrichtung der *provincia Arabia* ist zweifellos zu Recht als ein Musterbeispiel für das kaiserzeitliche römische Verhältnis von Straßenbau und der Schaffung einer neuen Provinz

<sup>2</sup> Dion.Hal.ant. 3,65,2.

<sup>3</sup> Dion.Hal.ant. 5,60,1. 6,4,3. 6,5,3. 6,47,1. 8,21,2. 8,36,3. 9,19,1. 9,26,5. 9,26,8. 9,70,2. 10,16,4. 10,44,2–4; 10,46,1. 11,33,4–5. 15,3,14–15.

<sup>4</sup> PARKER 2008, 246; TALBERT 2010, bes. 149; ARNAUD 2014, 48; dazu etwa SPEIDEL 2016a, 107.

<sup>5</sup> Zur Darstellung verschiedener „Welten“ auf der *Tabula Peutingeriana* siehe SPEIDEL 2016a, 108.

bezeichnet worden.<sup>6</sup> Neue Inschriften und archäologische Befunde aus dem Gebiet der römischen *provincia Arabia* werfen indes neues Licht nicht nur auf außerordentliche *via nova Traiana* sondern auch auf die Bedeutung, die Rom dem Netz von Fernverkehrswegen in der neuen Provinz insgesamt beimaß. Denn mit dem Herrschaftsgebiet des ehemaligen nabatäischen Königreichs übernahm Rom von den Nabatäern bekanntlich auch ein weit gespanntes Netz von Fernverkehrsrouten. So war die königliche Residenzstadt Petra, die zugleich politisches, ökonomisches, kulturelles und religiöses Zentrum der Nabatäer war, durch zahlreiche Verkehrswege mit Südarabien, Syrien, Nordmesopotamien und dem Persischen Golf, mit Rhinocolura und Gaza am Mittelmeer, sowie mit Ägypten und dem Roten Meer verbunden.

Die Existenz von Fernverbindungsrouen allein führte freilich noch nicht zum Wohlstand der Nabatäer. Entscheidend war vielmehr der Fluss und das Volumen der Handelsgüter auf diesen Routen. Daraus erst ergab sich die Höhe des Einkommens aus Wegzöllen und der Erfolg als Zwischenhändler von Weihrauch, Myrrhe und weiteren Gütern.<sup>7</sup> Der Fluss und das Volumen des Handels wurde aber nicht nur von der Nachfrage nach den gehandelten Gütern bestimmt, sondern ebenso von der Sicherheit der Handelsrouten, von der Zusammenarbeit mit weiteren Zwischenhändlern auf diesen Strecken, sowie von der Zahl und der Höhe der Abgaben, die den verschiedenen lokalen Herrschern unterwegs zu entrichten waren.<sup>8</sup> Wollte eine Karawane, wie jene unter der Führung des Hadramiten Hārith<sup>um</sup> im 1. Jahrhundert n. Chr. mit einer Eskorte von bewaffneten Männern aus dem Hadramaut mehrere Herrschaftsgebiete auf dem Weg von Süden nach Norden durchqueren, wie eine altsüdarabische Inschrift berichtet,<sup>9</sup> so war dies kaum möglich, ohne Vereinbarungen oder Bündnisse entlang der Reiseroute. Dennoch blieb die Begleitung durch bewaffnete Mannschaften wegen des außerordentlichen Werts der transportierten Güter und der Gefahr von Überfällen zu Land und zu Wasser oft notwendig.<sup>10</sup> Ihren Wohlstand verdankten die Nabatäer deshalb auch den wichtigen Bündnissen und ihrem Einfluss, über den sie auf weiten Teilen der arabischen Halbinsel verfügten.<sup>11</sup> Zudem unterhielten sie, wie archäologische und epigraphische Zeugnisse zeigen, in ihrem Herrschaftsgebiet militärische Einrichtungen und Garnisonen an mehreren wichtigen Knotenpunkten der Fernhandelsrouten und trugen damit zweifellos ebenfalls zur Sicherheit der Handelsrouten bei.<sup>12</sup>

**6** So etwa RATHMANN 2006, 209.

**7** Diod. 19,94,4–5; Strab. 16,4,19 (siehe auch 4,18–25); Plin. nat. 12,32,63–65; vgl. dazu etwa YOUNG 1997.

**8** Strab. 16,4,19 und 22. Plin. nat. 12,32,63–65. Zur politischen und ökonomischen Geschichte Südarabiens in dieser Zeit siehe etwa ROBIN 2012, 247–254; ROBIN 2015, 94–98.

**9** ROBIN 2013.

**10** Peripl. m. r. 20; Plin. nat. 6,26,101; Philostr. Ap. 3,35; ROBIN 2013 (zu R 1850).

**11** Strabo 16,4,24; SPEIDEL 2015, 247–249 zu weiteren Zeugnissen.

**12** SAVIGNAC/STARCKY 1957; GRAF 1979, 123–126; BOWERSOCK 1983, 94, 104; EADIE 1986, 247; GRAF 1997; vgl. SPEIDEL 2009, 647–48; SPEIDEL 2015, 247–48.

Nach der Durchquerung der Arabischen Halbinsel gelangten die für Italien und die römischen Provinzen bestimmten Güter schließlich ans Mittelmeer oder an die Provinzgrenzen, wo nun auch Rom Zölle auf die Importgüter einforderte, die hier bekanntlich 25% des Warenwertes (τετάρτη) betrugten.<sup>13</sup> Die wenigen überlieferten Zahlen zum Einkommen der römischen Staatskassen aus diesen Importzöllen auf Waren östlicher Herkunft legen dabei nahe, dass diese Einnahmen zu den bedeutendsten der römischen Staatskasse insgesamt gehörten und sogar ausgereicht hätten, den größten Teil der laufenden Ausgaben für das römische Heer zu decken.<sup>14</sup> Die Nabatäer erzielten somit als Zwischenhändler und als Zollerheber an den Routen durch ihr Herrschaftsgebiet nicht nur bedeutende Einnahmen für die eigenen Kassen, sondern sie trugen durch ihre militärischen und diplomatischen Aktivitäten zu einem steten und bedeutenden Fluss und Volumen des Fernhandels bei und verhalfen damit auch der Staatskasse Roms zu erheblichen Einnahmen. Auch das nabatäische Rechtswesen scheint die Erwartungen römischer und anderer ausländischer Händler erfüllt zu haben und trug damit ebenfalls zur Stabilität der Herrschaft und des Reiches mit bei.<sup>15</sup>

Natürlich wusste man auch in Rom um den Wert der Routen und des Handels durch Arabien und das Rote Meer und begann deshalb schon früh, Maßnahmen zu treffen, die den Fernhandel zum Vorteil Roms beeinflussen sollten. So sollte kurz nach der Eroberung Ägyptens ein römischer Feldzug nach Südarabien unter der Beteiligung jüdischer und nabatäischer Truppen die Sabäer im Süden der Halbinsel zu „Freunden« machen oder sie unterwerfen und jedenfalls für Rom großen Gewinn einbringen.<sup>16</sup> Die Lage des Königreichs der Sabäer verlieh diesen einen bedeutenden Einfluss auf den Karawanenhandel. Durch die Expansion ihres Herrschaftsgebietes an die Küsten Südarabiens dehnten sie im Laufe des ersten Jahrhunderts v. Chr. zudem ihren Einfluss auf den Fernhandel zur See aus.<sup>17</sup> Der Feldzug der Jahre 26 / 25 v. Chr. scheint schliesslich trotz großer römischer Verluste zu einer Veränderung der politischen Lage in Südarabien geführt zu haben, die römischen Vorstellungen entsprach und zudem offenbar nabatäische Positionen im Süden der Arabischen Halbinsel stärkte. Auch scheint Rom schon im ersten Jahrhundert n. Chr. eine militärische Flotte im Roten Meer unterhalten zu haben.<sup>18</sup> Die militärischen Operationen der „Statthalter und Könige Arabiens“ gegen die Stützpunkte und Siedlungen von Piraten an der Ostküste

---

**13** Siehe etwa YOUNG 1997; JÖRDENS 2009, 355–370; AST/BAGNALL 2015.

**14** Vgl. Cic. Manil. 7,17: *vectigalia nervos esse rei publicae semper duximus*. Zu den konkreten Zahlen siehe McLAUGHLIN 2014, 94; WILSON 2015, 23; SPEIDEL 2016b, 165–167 mit weiterer Literatur.

**15** Strab. 16,4,21.

**16** Strab. 16,4,22–24; Plin. nat. 6,32,160; Cass. Dio 53,29,8. Dazu ausführlich MAREK 1993; DEBIDOUR 2012; SPEIDEL 2015. Römische Kenntnisse der Handelsrouten: Strab. 16,4,21.

**17** AVANZINI 2016, 188–190.

**18** Dazu SPEIDEL 2015, 249–250; NAPPO 2015, 57–62; SADDINGTON 2016.

des Roten Meeres geschahen ebenfalls wenigstens zum Teil zweifellos in Erfüllung römischer Erwartungen an seine Verbündeten.<sup>19</sup>

Aber Rom stärkte seine Positionen auf der Arabischen Halbinsel schon im ersten Jahrhundert auch mit Blick auf die Routen durch das Nabatäerreich. So wurde in Leuke Kome, dem südlichsten Hafen der Nabatäer am Roten Meer, den eine Karawanenroute über Hegra mit Petra verband und den Aelius Gallus als Ausgangspunkt seiner Expedition im Jahre 26 v. Chr. nach Südarabien benutzt hatte, eine römische Zollstation eingerichtet und durch einige Soldaten unter einem Zenturionen bewacht.<sup>20</sup> Vermutlich wurde hier, ähnlich wie an den ägyptischen Häfen am Roten Meer, zunächst nur der genaue Umfang und Wert jener Güter festgestellt, die ins Römische Reich importiert werden sollten. Von Leuke Kome führte eine wichtige Route über Hegra nach Petra.<sup>21</sup> An den Mittelmeerhäfen war dann beim Import der Waren ins Provinzgebiet des *Imperium Romanum* der Zoll zu entrichten.

So lag Petra als politisches, gesellschaftliches, juristisches und militärisches Zentrum im Mittelpunkt eines Netzes von außerordentlich gewinnbringenden Fernhandelsbeziehungen. Bemerkenswert ist dabei, dass eine Rekonstruktion der nabatäischen Handelsverbindungen in einer jüngeren Studie von Karen Borsted keine Karawanenroute verzeichnet, die Petra direkt mit Bostra auf der Linie der späteren *via nova Traiana* verband. Unter den wichtigsten Gründen dafür nennt die Autorin zum Einen das vollständige Fehlen positiver Nachweise für eine solche Streckenführung in nabatäischer Zeit und zum Anderen den steilen Auf- und Abstieg, der eine Durchquerung der tiefen Wadis (vor allem des großen Wadi Mujib) auf der späteren römischen Strecke für beladene Kamele unmöglich gemacht hätte.<sup>22</sup> Die nabatäischen Karawanenrouten hätten deshalb die großen Wadis umgangen. Ist es tatsächlich kein Zufall, dass bisher auf diesem Abschnitt der späteren *via nova Traiana* keine archäologischen Überreste einer vorrömischen Karawanenroute entdeckt wurden, so muss man in Traians neuer Straße mehr als nur den Ausbau einer bereits vorhandenen, nabatäischen Handelsverbindung erkennen, wie dies zumeist getan wird.<sup>23</sup> Vielmehr gewinnt Traians Behauptung an Glaubwürdigkeit, er habe *redacta in formam provinciae Arabia viam novam a finibus Syriae usque ad mare rubrum aperuit et stravit*.<sup>24</sup>

<sup>19</sup> Peripl. m. r. 20; SPEIDEL 2016b, 167–169.

<sup>20</sup> Peripl. m. r. 19; Strab. 16,4,23–24. Hierzu und zum folgenden bes. YOUNG 1997; JÖRDENS 2009, 364–365; AST/BAGNALL 2015; NAPPO 2015; SPEIDEL 2016b, 159. Gegen die These, es handle sich um Funktionsträger und Militärs in nabatäischen Diensten (so etwa BOWERSOCK 1983, 71) demnächst SPEIDEL, im Druck. Zur Lokalisierung von Leuke Kome bei El Wajh an der Saudi Arabischen Rotmeerküste siehe NAPPO 2010.

<sup>21</sup> Strab. 16,4,24; peripl. m. r. 19.

<sup>22</sup> BORSTAD 2008.

<sup>23</sup> So etwa BOWERSOCK 1983, 83; ISAAC 1992, 120; GRAF 1995, 264; YOUNG 2001, 108; RATHMANN 2006, 209 n. 36.

<sup>24</sup> Z.B. ILS 5834, Kera. Anders etwa noch etwa ISAAC 1992, 120: “not necessarily true”. FREEMAN 1996, 109: “commemorative”.

Jedenfalls kann kein Zweifel bestehen, dass die römische Übernahme des nabatäischen Königreichs und seine Umwandlung in eine Provinz tiefgreifende Veränderungen mit sich brachten, zu denen vor allem auch der Bau der *via nova Traiana* zu zählen ist. Denn wie kein anderes römisches Bauwerk prägte diese gepflasterte Straße mit ihren zahlreichen beschriebenen Meilensteinen das Gesicht der neuen Provinz, zumal Straßenpflaster und Meilensteine nicht zum Erscheinungsbild nabatäischer Straßen gehört hatten.<sup>25</sup> Gerade die Meilensteininschriften betonen den Zusammenhang der Provinzgründung und des Straßenbaus sehr deutlich. Der eigentliche Grund jedoch, weshalb der Kaiser dieses außerordentlich aufwändige und kostspielige Denkmal seiner Umwandlung des nordarabischen Königreichs in eine römische Provinz befahl, ist in keiner Quelle überliefert. In der Forschung hat man vor allem ökonomische, militärische oder administrative Gründe angenommen.<sup>26</sup> Für die Beurteilung der Bedeutung von Traians neuer Straße ist neben dem technisch aufwändigen und teuren Ausbau des Bauwerks sicherlich von besonderem Gewicht, dass die Straße durch das urbane Siedlungsgebiet der neuen Provinz verlief, dass sich die zahlreichen frühen Meilensteine im Umfeld der Siedlungszentren häuften, dass deren Texte alle in lateinischer Sprache abgefasst waren, und schließlich dass diese die Ausweitung des römischen Provinzgebietes bis ans Rote Meer verkündeten. Damit war Traians neue Straße für die überwiegende Mehrheit der Bewohner der Provinz vor allem ein gegenwärtiges Zeichen ihrer Zugehörigkeit zur Welt der römischen Provinzen und diente ganz wesentlich der Integration der neuen *provincia Arabia* in das von Rom direkt beherrschte Reich.

Zwar sollten wohl weder einzelne mögliche Beweggründe für die Errichtung dieses außerordentliche Bauwerks ausgeschlossen noch als allein zutreffend angesehen werden, doch vornehmlich als große Handelsstraße dürfte die *via nova Traiana* zunächst kaum konzipiert gewesen sein. Denn weder lässt die archäologische Hinterlassenschaft den Schluss zu, Aila am Roten Meer sei schon während der ersten beiden Jahrhunderte n. Chr. ein bedeutender Handelshafen gewesen, noch verband in nabatäischer Zeit anscheinende eine bedeutende Karawanenroute den Küstenort mit der Residenzstadt Petra.<sup>27</sup> Dennoch spielten auch die Fernhandelsrouten des ehemaligen Nabatäerreiches bei der Einrichtung der Provinz Arabia unter Traian eine weit bedeutendere Rolle als das bisher zu erkennen gewesen war. Darauf lassen jedenfalls vor allem neuere archäologische und epigraphische Funde schließen. Denn ein jüngst in der Stadt Hegra entdecktes römisches Militärlager sowie mehrere lateinische, griechische und nabatäische Inschriften legen nahe, dass die Stadt wohl unmittelbar bei der Übernahme des nabatäischen Königreichs von römischen Soldaten besetzt und – wie zweifellos alle Regionen des ehemali-

<sup>25</sup> Straßenpflaster und Meilensteine in der Wüste Negev sind nach BEN DAVID 2012 allesamt römisch (3. Jh. n. Chr.?) und im Rahmen militärischer Neustrukturierungen entstanden.

<sup>26</sup> Siehe etwa ISAAC 1992, 131–132; FREEMAN 1996, 108; YOUNG 2001, 108; BORSTAD 2008, 68.

<sup>27</sup> Aila: PARKER 1996; SIDEBOTHAM 2017, 129–132. Karawanenroute: BORSTAD 2008, 62 fig. 4.

gen Königreiches – der neuen Provinz zugeschlagen wurde.<sup>28</sup> Letzteres legen auch drei nabatäische Graffiti aus Hegra nahe, die das Jahr nach der neuen Provinzära zählen.<sup>29</sup> Mehrere lateinische, griechische und nabatäische Inschriften und Graffiti des zweiten (und dritten?) Jahrhunderts nennen zudem die regelmässige (oder zumindest wiederholte) Anwesenheit von römischen Soldaten und Offizieren, darunter auch von solchen der *legio III Cyrenaica*.<sup>30</sup> Eine der in Medâ'in Sâlih kürzlich entdeckten und bekannt gemachten Inschrift nennt *stationarii*, wie sie auch aus der ägyptischen Ostwüste bekannt sind, und die in Hegra offenbar unter dem Befehl zweier Zenturionen der *legio III Cyrenaica* standen.<sup>31</sup> Bemerkenswerterweise gehört das in Hegra entdeckte römische Militärlager nach Auffassung der Ausgräber zu den frühesten bisher auf dem Gebiet der neuen *provincia Arabia* bekannt gewordenen militärischen Strukturen insgesamt.<sup>32</sup>

Nur wenige Kilometer entfernt, auf der Route nach der Oase Al-'Ulâ sind zudem seit langem an zwei verschiedenen Orten Graffiti aus dem zweiten Jahrhundert von Reitersoldaten erhalten, die sich seit der jüngst erfolgten Veröffentlichung dreier Militärdiplome der Jahre 126, 142 und 145 für *auxilarii* des *exercitus Arabicus* den beiden Einheiten der *ala I Ulpia dromadariorum Palmyrenorum milliaria* (Graffiti bei Qubûr al-Jundî) und der *ala veterana Gaetulorum* (Graffiti bei Jabal Ithlib) zuordnen lassen.<sup>33</sup> Beide Einheiten gehörten offenbar zur frühesten Besetzung der neuen Provinz.<sup>34</sup> Vor allem die Stationierung von Soldaten der *ala I Ulpia dromadariorum Palmyrenorum milliaria* bei Hegra hilft, Roms Vorgehen bei der Einrichtung der neuen

**28** Provinz: vgl. dazu YOUNG 2001, 109 und 242 Anm. 178; SPEIDEL 2009, 634 mit weiterer Literatur. Zum römischen Militärlager von Hegra jetzt FIEMA 2016a, FIEMA 2018 und VILLENEUVE/FIEMA, im Druck.

**29** NEHMÉ 2009, 44.

**30** AE 1974, 662 = SEG 40, 1523; AE 2007, 1639; VILLENEUVE 2015, 37–40; VILLENEUVE 2016, 20–23.

**31** VILLENEUVE 2015, 37–38; VILLENEUVE 2016, 20–21 (mit „verbesserte“ Lesung). Ägyptische Ostwüste: SIDEBOTHAM 2011, 166. Zu *stationarii* siehe jetzt auch FUHRMANN 2012, 207–220.

**32** FIEMA 2016b, 44: „The fort in Area 34 should be dated to the early/mid-2nd century and thus it is probably, after Humayma, the second earliest Roman military structure in Arabia.“

**33** Militärdiplome: AE 2004, 1925; ECK/PANGERL 2016. Graffiti: JAUSSEN/SAVIGNAC 1914, 644–649; SEYRIG 1940, 163; SPEIDEL 1984, 245–248; SARTRE 1982, 30–33; GRAF 1988, 192–196; YOUNG 2001, 109f.; jetzt bes. GATIER 2017. Zur Datierung siehe den Namen Ulpus Magnus eines der in den Graffiti an der Route nach Al-'Ulâ genannten Reiter der *ala dromadariorum*.

**34** *Ala I Ulpia dromadariorum*: siehe unten. *Ala veterana Gaetulorum*: Auf dem Diplom des Jahres 126 ist ihr Name vermutlich zu ergänzen: ECK/PANGERL 2016, 230. Ein Altar aus Tomis bezeugt in der zweiten Hälfte des zweiten oder zu Beginn des dritten Jahrhunderts die Stationierung der Einheit in Arabia: AE 1974, 579 = SEG 24, 1064 = ISM II 127 = SEG 27, 401: Σηδάτιος [Α]πολλώνιος ἑπαρχὸς ἱππέων εἰληγῆς Γαιτούλων τῶν ἐν Ἀραβίᾳ. Der Stifter stammte zweifellos aus Tomis oder der näheren Umgebung (A. CHANIOTIS in SEG 61, 588), da er in Tomis für einem einheimischen Heros (Manibazos) und den Göttern seiner heimatlichen Vorfahren (*theoi patrioi*: SEG 61, 588 = AE 2011, 1146 vom selben Stifter) Altäre stiftete. Eine Herkunft aus einer östlichen Provinz vermutet hingegen MATEI-POPESCU 2011, 308. Spätere Zeugnisse für das Reiterregiment sind bisher nicht bekannt.

Provinz besser zu verstehen. Denn diese Einheit dürfte wohl sogar eigens für die neue Besetzung der Provinz aufgestellt worden sein.<sup>35</sup> In den Jahren 153 und 157 lag die *ala* dann in *Syria*.<sup>36</sup> Dennoch sind auch am Ende des zweiten Jahrhunderts *dromedarii* als Elitereiter im *exercitus Arabicus* bezeugt, es ist aber keineswegs sicher, dass es sich dabei um Reiter der *ala I Ulpia dromadariorum Palmyrenorum milliaria* handelte.<sup>37</sup> Auf jeden Fall ist aber die Aufstellung einer eintausend Mann starken Einheit von palmyrenischen Dromedarreitern ein deutlicher Hinweis auf Traians Absicht, die neu erworbenen Karawanenrouten durch die Steppen und Wüstengebiete zu sichern.<sup>38</sup> Denn darauf deutet einerseits der Begriff *dromadarius*, der vom griechischen *δρομάς* (*κάμηλος*) abgeleitet den Reiter eines schnellen Reitkamels bezeichnet (und nicht etwa den Führer eines Lasttiers),<sup>39</sup> sowie andererseits die Herkunft der überwiegenden Mehrheit dieser Reiter aus einer Region, in der sowohl vergleichbare topographische und klimatische Verhältnisse als auch ein großes Maß an Erfahrung im Karawanenschutz zu finden war.<sup>40</sup> Aber auch die Stationierung römischer Soldaten mitten in der Wüste des Hedschas rund 900 km südlich der Provinzhauptstadt Bostra und an der alten Weihrauchstraße in dieser Grenzregion im Süden der *provincia Arabia* ist kaum anders als mit dem Auftrag zu erklären, der Kontrolle und dem Schutz des Karawanenhandels zwischen dem Mittelmeer und Südarabien zu dienen, zumal die (meist palmyrenischen) *dromedarii* in *Syria* und *Aegyptus* offenbar ähnliche Aufträge hatten.<sup>41</sup> Eine Statue, die zu Ehren eines aus Palmyra stammenden ritterlichen Befehlshabers der *ala I Ulpia dromadariorum Palmyrenorum milliaria* in den 150er Jahren in seiner Heimatstadt errichtet wurde, und deren beschrifteter Sockel in Palmyra teilweise erhalten geblieben ist, war möglicherweise Ausdruck der

**35** So auch GATIER 2017, 284. Weniger wahrscheinlich, wenn auch nicht ganz auszuschließen, ist dass die Einheit erst während der Vorbereitung für Traians Partherkrieg ausgehoben wurde (so erwo-gen von SPEIDEL/WEISS 2004, 253).

**36** WEISS 2006, 283; vgl. CIL III 123 = CIL III 14160,1 = ILS 2541 = IGLS 15,2,392 (Rimet al-Lohf / Rimea, Syria).

**37** CIL III 93 (p. 969) = IGLS 13,1, 9071 (Bosra/Bostra): *eq(uites) sing(ulares) exerc(itus) Arab(ici) item drom(adarii)*.

**38** Ob die Einheit auch Kavalleristen enthielt, die als *equites* von den eigentlichen *dromedarii* zu unterscheiden waren, wie dies GATIER 2017, 282 annimmt, muss offen bleiben. Seine Identifizierung eines Flavius Beryllios, *dromedarius* auf einer griechischen Inschrift aus Qasr al-Abyad im Süden Jordaniens (IGLS 21, 94) mit einem gleichnamigen, jedoch als *eques* bezeichneten Soldaten der *ala dromadariorum Ant(oniniana)* auf einem von ihm neu veröffentlichten griechischen Graffito aus Bayir spricht eher dagegen.

**39** LSJ 450 s.v. *δρομάς*. Darauf weist auch GATIER 2017, 284 zurecht hin. Kamele dienten im Osten freilich durchaus auch als Lasttiere im römischen Heer: Tac. ann. 15,12: *vis camelorum*.

**40** YOUNG 2001, 147–148.

**41** So zu Recht schon YOUNG 2001, 109–110. Den selben Auftrag hatten zweifellos auch für die bei Hegra bezeugten Reiter der *ala veterana Gaetulorum*. Zu den *dromedarii* im römischen Heer allgemein siehe DĄBROWA 1991; YOUNG 2001, 146–148 und 155–156; RANCE 2015.



Dankbarkeit eines Karawanenführers für den Schutz der Dromedarreiter, wie dies bei ähnlichen Denkmälern in Palmyra gut bekannt ist.<sup>42</sup>

Traian hat aber nicht nur die Verbindungsrouten der „Weihrauchstraße“ in den Süden der Arabischen Halbinsel von den Nabatäern übernommen und mit Soldaten des römischen Heeres neu besetzt. Auch die Befestigung und Besetzung der Hauptinsel des Farasanarchipels im Roten Meer mit Soldaten der damals in *Arabia* stationierten *legio VI Ferrata* geht mit größter Wahrscheinlichkeit auf seinen Befehl zurück.<sup>43</sup> Zudem berichten spätrömische Quellen, Traian habe im Roten Meer eine römische Flotte eingerichtet.<sup>44</sup> Aber auch den ehemals von Nabatäern bewachten Handelskorridor an den Persischen Golf durch das Wadi Sirhan in der arabischen Wüste hat bereits Traian im Zuge der Provinzialisierung des Nabatäischen Königreichs in römischen Besitz übernommen. Die Oasenstadt Dumata (Dûmat al Jandal, Saudi Arabien) am östlichen Ausgang des Wadi Sirhan war zumindest im Jahre 44 n. Chr. von nabatäischen Soldaten bewacht gewesen, dennoch wird meist angenommen, der Platz sei erst in severischer Zeit von römischen Soldaten (darunter mindestens ein Zenturio der *legio III Cyrenaica*) besetzt worden.<sup>45</sup> Die jüngsten archäologischen und epigraphischen Funde in dieser Region (al-Jawf und Sakākā) legen jedoch einen ganz anderen Schluss nahe. Denn in Dumata wurden nicht nur Überreste eines während des ersten bis ins vierte Jahrhundert n. Chr. durchgehend genutzten Wachturms entdeckt, sondern unweit von Dumata fanden sich auch nabatäische Graffiti römischer Soldaten des zweiten Jahrhunderts. Auch hier legen die Quellen nahe, dass Traian im Jahre 106 (oder unmittelbar danach) sogleich die wichtigen militärischen Kontrollpunkte an dieser Karawanenstraße besetzen ließ.<sup>46</sup> Denn eine der nabatäischen Ritzinschriften, in der ein einheimischer Offizier *centurio* genannt wird, konnte von der Herausgeberin (wenn auch mit der gebotenen Vorsicht) ins Jahr

<sup>42</sup> AE 1947, 171 = STARCKY 1949, 128 = HILLERS/CUSSINI 1996, 1422; siehe dazu HARTMANN 2001, 56. Ähnliche Denkmäler: z.B. SEG 15, 849 = HILLERS/CUSSINI 1996, 197 (132 n. Chr.); SEG 46, 1797 (144 n. Chr.); AE 1931, 54 = SEG 7, 135 = HILLERS/CUSSINI 1996, 1062 (145/6 n. Chr.); STARCKY 1949, 96 = HILLERS/CUSSINI 1996, 1403 (157 n. Chr.); STARCKY 1949, 91+95 = HILLERS/CUSSINI 1996, 2763 (157 n. Chr.).

<sup>43</sup> AE 2005, 1640 = AE 2007, 1659; dazu ausführlich SPEIDEL 2009, 639–640; SPEIDEL 2016b, 161–163; vgl. auch NAPPO 2015.

<sup>44</sup> Eutr. 8,3,2 (vgl. auch Hieron. Chron. 7,1 ed. R. Helm p. 194): *in mari Rubro classem instituit, ut per eam fines Indiae vastaret*. Jord., Rom. 268: *in mari Rubro classem, unde Indiae fines vastaret, instituit, ibique suam statuam dedicavit*. Ohne Verweis auf *India* und eine Statue berichtet auch Fest. 14f.: *in mari Rubro classem instituit*. Dazu zuletzt SPEIDEL 2016, 161–162.

<sup>45</sup> Handelskorridor: Plin. nat. 6,32,146; Ptol. 5,19,7. Nabatäische Soldaten: SAVIGNAC/STARCKY 1957; BOWERSOCK 1983, 154–159. Zenturio: AE 2001, 1979. Ältere Literatur zum Wadi Sirhan in römischer Zeit (und bes. zu AE 1987, 964 = AE 1996, 1623, Azraq): SPEIDEL 1992, 369–370; ISAAC 1992, 126; CHRISTOL/LENOIR 2001, 164–165; YOUNG 2001, 83, 85, 99–100, 104. Siehe jetzt vor allem NEHMÉ 2017, 148–150.

<sup>46</sup> Wachturm (L2018): CHARLOUX 2016, 206–228. Weitere römische Funde aus Dumata: CHARLOUX/COTTI/THOMAS 2014, 200; Graffiti: NEHMÉ 2017.

114 / 115 n. Chr. datiert werden.<sup>47</sup> Die Einheit dieses Offiziers ist zwar nicht genannt, doch wenn die Datierung zutrifft, so handelt es sich offensichtlich um eine römische Hilfstruppe. Eine zweite der insgesamt 17 neu entdeckten nabatäischen Ritzinschriften nennt einen nabatäischen Reitersoldaten und ist ins Jahr 135/136 n. Chr. datiert.<sup>48</sup> Auch in zwei weiteren, allerdings undatierten Texten erscheinen Reiter. Der verwendete nabatäische Begriff *prš'* legt dabei nahe, dass es sich bei um Kavalleristen und nicht um Dromedarreiter handelte.<sup>49</sup>

Zusammen zeigen die neuen und schon bekannten epigraphischen und archäologischen Zeugnisse, dass die neue römische Provinzherrschaft in *Arabia*, zweifellos unmittelbar nach der Übernahme des ehemaligen Königreichs, ihre Aufmerksamkeit u.a. auch allen bedeutenden Fernverbindungsrouen auf dem gesamten Territorium des vormaligen Nabatäerreiches zuwandte. Zwar stand hinter diesen Bemühungen in allen Fällen wohl gleichermaßen die Absicht, die Bewohner und die als nützlich eingeschätzten Strukturen und Institutionen der Nabatäer (natürlich mit Ausnahme des Königs und seiner Berater) in die Welt der römischen Provinzen einzugliedern. Das römische Vorgehen war dabei allerdings keineswegs einheitlich. Wenn aber die *via nova Traiana* mit Steinen gepflastert, mit Meilensteinen ausgestattet und durch eine beeindruckende, teils wohl auch ganz neue Streckenführung gekennzeichnet war, so muss man fragen, weshalb andere Fernrouten weder im Zuge der Eingliederung des Nabatäerreiches noch später in vergleichbarer Art ausgebaut wurden. Denn die Verbindung von Leuke Kome, dem damals wohl wichtigsten nabatäischen Hafen am Roten Meer, zur bedeutenden nabatäische Oasenstadt Hegra, wo sie auf die Karawanenrouten der Weihrauchstraße aus dem Süden der Arabischen Halbinsel traf, sowie ihre Fortsetzung nach Petra, dienten während der ersten drei Jahrhunderte als zentrale Handelsverbindungen in diesem Raum.<sup>50</sup> Auch die Fernhandelsroute durch das Wadi Sirhan wird zweifellos während dieses gesamten Zeitraums dem gewinnbringenden Fernhandel mit dem Osten gedient haben. Die Bedeutung Arabiens (und natürlich auch Ägyptens) für den Import östlicher Waren wird etwa auch in Cassius Dios griechischer Bezeichnung der dafür bestimmten Lagerhäuser im Zentrum Roms deutlich, denn er nennt die *horrea piperataria* nicht wie im Lateinischen nach der bedeutendsten dort gelagerten Ware und auch nicht nach deren Herkunft, sondern er bezeichnet sie als „Lagerhäuser ägypti-

<sup>47</sup> DaJ144Nab10; NEHMÉ 2017, 136–137 und 142. Die Datierung beruht auf der unmittelbaren Nachbarschaft einer weiteren Inschrift auf demselben Stein, die sicher ins Jahr 114/115 datiert. Der ins Nabatäische transkribierte Titel *centurio* hilft vermutlich für die Datierung wenig, denn er erscheint in einem bekannten Fall bereits in einer nabatäischen Inschriften des 1. Jh. n. Chr.: NEHMÉ 2017, 142.

<sup>48</sup> DaJ144Nab8; NEHMÉ 2017, 135–136.

<sup>49</sup> NEHMÉ 2017, 148.

<sup>50</sup> Zum fortgesetzten Fernhandel auf der Weihrauchstraße bis ans Mittelmeer auch nach der römischen Provinzialisierung des Nabatäerreiches siehe etwa ERICKSON-GINI 2010, 50, 58, 191; ERICKSON-GINI 2014, 102.

scher und arabischer Waren“, offenbar nach den Ländern, über welche diese Güter importiert wurden.<sup>51</sup>

Allein ökonomische Gründe können somit kaum helfen, den unterschiedlichen Ausbau der großen Fernverkehrsrouten in der neuen Provinz zu erklären. Aber auch militärische Überlegungen, die die Verteidigung der Provinz gegen äußere Feinde im Jahre 106 n. Chr. in den Vordergrund stellen, können nicht überzeugen. Die erhaltenen Zeugnisse legen vielmehr den Schluss nahe, dass diese Routen gemäß ihren unterschiedlichen Zwecken ausgebaut wurden. Denn während die *via nova Traiana* den am stärksten urbanisierten Bereich der *provincia Arabia* erschloss und dem überwiegenden Teil der Bevölkerung (sowie natürlich auch allen Fremden) deutlich vor Augen führte, dass dieser Teil der Welt nun von Rom direkt beherrscht wurde, so stand hier der lukrative Import östlicher und südarabischer Güter wohl kaum im Zentrum der römischen Planungen. In der *provincia Arabia* scheint die für die römischen Staatskassen so bedeutende Einfuhr dieser Waren vielmehr im Wesentlichen nach den traditionellen und bewährten Vorgehensweisen weitergeführt worden zu sein. Die sichtbarste Änderung betraf dabei wohl die Übernahme der Sicherheitsdienste entlang der Fernhandelsrouten, die zuvor nabatäische Soldaten erbracht hatten, durch Hilfstruppen- und Legionssoldaten des römischen Heeres. Diese scheinen ihre bewaffnete Präsenz zwar oft an denselben Stellen eingerichtet zu haben, an denen bereits die Nabatäer eigene Anlagen unterhalten hatten, passten aber die baulichen Strukturen ihren eigenen Vorstellungen und Bedürfnissen an. Ein Ausbau der für Rom wirtschaftlich zweifellos sehr bedeutenden Fernhandelsrouten im Hedschas und im Wadi Sirhan nach dem Vorbild der *via nova Traiana* wäre im Hinblick auf den ganz anderen Zweck dieser Routen somit kaum sinnvoll gewesen. Der Ausbau selbst der für Rom wichtigsten Verkehrswege in der neuen *provincia Arabia* geschah somit nicht nach einheitlichen Vorgaben sondern war von Beginn an unterschiedlich und stark zweckgebunden.<sup>52</sup>

## Literatur

- ARNAUD 2014 = P. ARNAUD, Mapping the Edges of the Earth: Approaches and Cartographical Problems, in: A.V. PODOSSINOV (Hg.), *The Periphery of the Classical World in Ancient Geography and Cartography*, Leuven 2014, 31–57.
- AST/BAGNALL 2015 = R. AST/R.S. BAGNALL, The Receivers of Berenike. New Inscriptions from the 2015 Season, *Chiron* 45, 2015, 171–185.
- AVANZINI 2016 = A. AVANZINI, *By Land and By Sea. A History of South Arabia before Islam Recounted from Inscriptions*, Rome 2016.

<sup>51</sup> *Horrea piperataria*: Chron. a. 354, p. 16 f. 64 (Chron. min. I 146); AE 1994, 297; Cass. Dio 73,24,1: τὰς ἀποθήκας τῶν τε Αἰγυπτίων καὶ τῶν Ἀραβίων φορτίων. Zum Wert dieser Importe für die römische Staatskasse siehe oben zu Anm. 14.

<sup>52</sup> Ganz ähnlich zum römischen Strassenbau in der nördlichen Negev PAŽOUT 2018.

- BEN DAVID 2012 = C. BEN DAVID, Nabataean or Late Roman? Reconsidering the Date of the Built Sections and Milestones along the Petra–Gaza Road. in: L. NEHMÉ/L. WADESON (Hg.), *The Nabataeans in Focus: Current Archaeological Research at Petra*, Oxford 2012, 17–26.
- BORSTAD 2008 = K. BORSTAD, History from Geography: The Initial Route of the Via Nova Traiana in Jordan, *Levant* 40, 2008, 55–70.
- BOWERSOCK 1983 = G. BOWERSOCK, *Roman Arabia*, Cambridge MA 1983.
- CHARLOUX/COTTY/THOMAS 2014 = G. CHARLOUX/M. COTTY/A. THOMAS, Nabataean or Not? The Ancient Necropolis of Dumat. First stage: a Reassessment of al-Dayel’s excavations, *Arabian Archaeology and Epigraphy* 25, 2014, 186–213.
- CHARLOUX 2016 = G. CHARLOUX, The Western Settlement Sector C, in: G. CHARLOUX/R. LORETO (Hg.), *Dûma 2. The 2011 Report of the Saudi–Italian–French Archaeological Project at Dûmat al-Jandal*, Saudi Arabia, Riyadh 2016, 183–225. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01509443/file/Duma%202%202011%2016092014.pdf> (7. 3. 2018).
- CHRISTOL/LENOIR 2001 = M. CHRISTOL/M. LENOIR, Qasr el-Azraq et la reconquête de l’Orient par Aurélien, *Syria* 78, 2001, 163–178.
- DAÛBROWA 1991 = E. DAÛBROWA, Dromedarii in the Roman Army: A Note, in: V.A. MAXFIELD/B. DOBSON (Hg.), *Roman Frontier Studies* 1989, Exeter 1991, 364–366.
- DEBIDOUR 2012 = M. DEBIDOUR, Un général romain au-delà des frontières: l’expédition d’Aelius Gallus en Arabie (26/25 av. J.-C.), in: B. CABOURET/A. GROSLAMBERT/C. WOLFF (Hg.), *Visions de l’occident. Mélanges Y. Le Bohec*, Paris 2012, 766–786.
- EADIE 1986 = J.W. EADIE, The Evolution of the Roman Frontier in Arabia, in: PH. FREEMAN/D. L. KENNEDY (Hg.), *The Defence of the Roman and Byzantine East*, Oxford 1986, 243–252.
- ECK/PANGERL 2016 = W. ECK/A. PANGERL, Ein Diplom für die Hilfstruppen der Provinz Arabia, ausgestellt unter Hadrian wohl im Jahr 126, *ZPE* 197, 2016, 227–231.
- ERICKSON-GINI 2010 = T. ERICKSON-GINI, *Negev Settlement and Self Organized Economy in the Central Negev: Crisis and Renewal*, Oxford 2010.
- ERICKSON-GINI 2014 = T. ERICKSON-GINI, Oboda and the Nabataeans, *Strata* 32, 2014, 81–108.
- FIEMA 2016a = Z.T. FIEMA, The Military Camp, Area 34. Preliminary Report on the 2015 Season, in: L. NEHMÉ (Hg.), *Madâ’in Sâlih Archaeological Project. Report on the 2016 Season*, May 2016, o.O. 2016, 24–33. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01311865/document> (7. 5. 2018).
- FIEMA 2016b = Z.T. FIEMA, Area 34. Preliminary Report on the 2016 Season, in: L. NEHMÉ (Hg.), *Madâ’in Sâlih Archaeological Project. Report on the 2016 Season*, December 2016, o.O. 2016, 19–46. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01518460> (7. 5. 2018).
- FIEMA 2018 = Z.T. FIEMA, Area 34: the Roman Fort. Preliminary Report on the 2017 Season. In: L. NEHMÉ (Hg.), *Report on the 2017 Season of the Madâ’in Sâlih Archaeological Project*. o.O. 2018, 17–36. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01804965> (3. 7. 2018).
- FREEMANN 1996 = P. FREEMAN, The Annexation of Arabia and Imperial Grand Strategy, in: D. KENNEDY (Hg.), *The Roman Army in the East*. Ann Arbor, MI, 1996, 91–118.
- FUHRMANN 2012 = C. FUHRMANN, *Policing the Roman Empire. Soldiers, Administration, and Public Order*, Oxford 2012.
- GATIER 2017 = P.-L. GATIER, Méharistes et cavaliers romains dans le désert jordanien, in: L. NEHMÉ/A. AL-JALLAD (Hg.), *To the Madbar and Back Again. Studies in the Languages, Archaeology and Cultures of Arabia*, dedicated to Michael C. A. Macdonald, Leiden 2017, 270–297.
- GRAF 1979 = D.F. GRAF, A Preliminary Report on a Survey of Nabataean-Roman Military Sites in Southern Jordan, *ADAJ* 23, 1979, 121–127.
- GRAF 1988 = D.F. GRAF, Qura Arabiyya and Provincia Arabia, in: P.-L. GATIER/B. HELLY/J.-P. REY-COQUAIS (Hg.), *Géographie historique du Proche-Orient (Syrie, Phénicie, Arabie, grecques, romaines, byzantines)*, Actes de la Table Ronde de Valbonne, 16–18 septembre 1985, Paris 1988, 171–211.

- GRAF 1995 = D.F. GRAF, The Via Nova Traiana in Arabia Petraea, in: J.H. HUMPHREY (Hg.), *The Roman and Byzantine Near East: Some Recent Archaeological Research*, Ann Arbor 1995, 241–68.
- GRAF 1997 = D.F. GRAF, *Rome and the Arabian Frontier: From the Nabataeans to the Saracens*, Aldershot 1997.
- HARTMANN 2001 = U. HARTMANN, *Das palmyrenische Teilreich*, Stuttgart 2001.
- HILLERS/CUSSINI 1996 = D.R. HILLERS/E. CUSSINI, *Palmyrene Aramaic Texts*, Baltimore 1996.
- ISAAC 1992 = B. ISAAC, *The Limits of Empire*, Oxford 1992<sup>2</sup>.
- JAUSSEN/SAVIGNAC 1914 = A. JAUSSEN/R. SAVIGNAC, *Mission archéologique en Arabie*, vol. II, Paris 1914.
- JÖRDENS 2009 = A. JÖRDENS, *Statthalterliche Verwaltung in der römischen Kaiserzeit. Studien zum praefectus Aegypti*, Stuttgart 2009.
- MAREK 1993 = C. MAREK, Die Expedition des Aelius Gallus nach Arabien im Jahre 25 v. Chr., *Chiron* 23, 1993, 121–156.
- MATEI-POPESCU 2011 = F. MATEI-POPESCU, A Greek Inscription from Tomis, in: *Scripta Classica. Radu Ardevan sexagenario dedicata*, Cluj Napoca 2011, 307–310.
- MCLAUGHLIN 2014 = R. MCLAUGHLIN, *The Roman Empire and the Indian Ocean. The Ancient World Economy & the Kingdoms of Africa, Arabia & India*, London 2014.
- NAPPO 2010 = D. NAPPO, On the Location of Leuke Kome, *JRA* 23, 2010, 334–348.
- NAPPO 2015 = D. NAPPO, Roman Policy on the Red Sea in the Second Century CE, in: F. DEROMANIS/M. MAIURO (Hg.), *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, Leiden 2015, 55–72.
- NEHMÉ 2009 = L. NEHMÉ, Quelques éléments de réflexion sur Hégra et sa région à partir du II<sup>e</sup> siècle après J.-C., in: C. ROBIN/J. SCHIETTECATTE (Hg.), *L'Arabie à la veille de l'Islam*, Paris 2009, 37–58.
- NEHMÉ 2017 = L. NEHMÉ, New Dated Inscriptions (Nabataean and pre-Islamic Arabic) from a Site near al-Jawf, Ancient Dūmah, Saudi Arabia, *Arabian Epigraphic Notes* 3, 2017, 121–164.
- PARKER 2008 = G. PARKER, *The Making of Roman India. Greek Culture in the Roman World*, Cambridge 2008.
- PARKER 1996 = S.T. PARKER, The Roman Aqaba Project: The Economy of Aila on the Red Sea, *The Biblical Archaeologist* 59.3, 1996, 189.
- PAŽOUT = A. PAŽOUT, Early Roman Fortifications in the Northern Negev – A Spatial Analysis, in: C.S. SOMMER/MATEŠIĆ (Hg.), *Limes XXIII*, Mainz 2018, 174–180.
- RANCE 2015 = P. RANCE, Camels: Late Empire, in: Y. ЛЕВОНЕЦ et al. (Hg.), *The Encyclopedia of the Roman Army*, vol. 1, Cichester 2015, 125–126.
- RATHMANN 2006 = M. RATHMANN, Der Statthalter und die Verwaltung der Reichsstraßen, in: A. KOLB (Hg.), *Herrschaftsstrukturen und Herrschaftspraxis. Konzepte, Prinzipien und Strategien der Administration im römischen Kaiserreich*, Berlin 2006, 201–259.
- ROBIN 2012 = C.J. ROBIN, Arabia and Ethiopia, in: S.F. JOHNSON (Hg.), *The Oxford Handbook of Late Antiquity*, Oxford 2012, 247–332.
- ROBIN 2013 = C.J. ROBIN, À propos de Ymnt et Ymn: « nord » et « sud », « droite » et « gauche », dans les inscriptions de l'Arabie antique, in: F. BRIQUEL-CHATONNET/C. FAUVEAUD/I. GAJDA (Hg.), *Entre Carthage et l'Arabie heureuse. Mélanges offerts à François Bron*, Paris 2013, 119–140.
- ROBIN 2015 = C.J. ROBIN, Before Himyar: Epigraphic Evidence for the Kingdoms of Saudi Arabia, in: G. FISHER (Hg.), *Arabs and Empires Before Islam*, Oxford 2015, 90–126.
- SADDINGTON 2016 = D.B. SADDINGTON, Did the Romans have a Fleet on the Red Sea?, in: N. HODGSON/P. BIDWELL/J. SCHACHTMANN (Hg.), *Roman Frontier Studies 2009*, Oxford 2016, 696–698.
- SARTRE 1982 = M. SARTRE, *Trois études sur l'Arabie romaine et byzantine*, Brüssel 1982.

- SAVIGNAC/STARCKY 1957 = R. SAVIGNAC/J. STARCKY, Une inscription nabatéenne provenant du Djôf, *RBibl* 64, 1957, 196–217.
- SEYRIG 1940 = H. SEYRIG, Postes romains sur la route de Médine, *Syria* 21, 1940, 218–223 (= id., *Antiquités Syriennes* 3, Paris 1946, 162–167).
- SIDEBOTHAM 2011 = S.E. SIDEBOTHAM, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, Berkeley 2011.
- SIDEBOTHAM 2017 = S.E. SIDEBOTHAM, Roman Ports on the Red Sea and their Contacts with Africa, Arabia and South Asia: Ancient Literary, and Recent Archaeological Evidence, in: K.S. MATHEW (Hg.), *Imperial Rome, Indian Ocean Regions, and Muziris. New Perspectives on Maritime Trade*, London 2017, 129–178.
- SPEIDEL 2009 = M.A. SPEIDEL, *Heer und Herrschaft im Römischen Reich der Hohen Kaiserzeit*, Stuttgart 2009.
- SPEIDEL 2015 = M.A. SPEIDEL, 'Almaqah in Rom? Zu den Beziehungen zwischen dem kaiserzeitlichen Imperium Romanum und Südarabien im Spiegel der dokumentarischen Überlieferung, *ZPE* 194, 2015, 241–258.
- SPEIDEL 2016a = M.A. SPEIDEL, Augustus-Tempel in Indien und im Partherreich? Zur Tabula Peutingeriana und zum römischen Herrscherkult ausserhalb des Reiches, in: A. KOLB/M. VITALE (Hg.), *Kaiserkult in den Provinzen des Römischen Reiches – Organisation, Kommunikation und Repräsentation*, Berlin 2016, 101–121.
- SPEIDEL 2016b = M.A. SPEIDEL, Fernhandel und Freundschaft. Zu Roms *amici* an den Handelsrouten nach Südarabien und Indien, *Orbis Terrarum* 14, 2016, 155–193.
- SPEIDEL IM DRUCK = M.A. SPEIDEL, Roman Red Sea Politics, in: C.J. ROBIN/M. WISSA (Hg.), *Aksum, Himyar and Egypt*.
- SPEIDEL 1984 = M.P. SPEIDEL, *Roman Army Studies I*, Amsterdam 1984.
- SPEIDEL 1992 = M.P. SPEIDEL, *Roman Army Studies II*, Stuttgart 1992.
- SPEIDEL/WEISS 2004 = M.P. SPEIDEL/P. WEISS, Das erste Militärdiplom für Arabia, *ZPE* 150, 2004, 253–264.
- STARCKY 1949 = J. STARCKY, *Inventaire des inscriptions de Palmyre X*, Damascus 1949.
- TALBERT 2010 = R.J.A. TALBERT, *Rome's World. The Peutinger Map Reconsidered*, Cambridge 2010.
- VILLENEUVE 2015 = F. VILLENEUVE, The Rampart and the South-Eastern Gate (Area 35). Survey and Excavation Seasons 2011 and 2014, in: L. NEHMÉ (Hg.), Report on the Fifth Season (2014) of the Madâ'in Sâlih Archaeological Project, March 2015, o.O. 2015, 17–45. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01122002/document>
- VILLENEUVE 2016 = F. VILLENEUVE, La porte Sud-Est, Zone 35, in: L. NEHMÉ (Hg.), Madâ'in Sâlih Archaeological Project. Report on the 2015 Season, April 2016, o.O. 2016, 8–23. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01311865/document>
- VILLENEUVE/FIEMA IM DRUCK = F. VILLENEUVE/Z.T. FIEMA, The Roman Military Camp in Ancient Hegra, Akten des 2015 Limeskongresses, Ingolstadt im Druck.
- WEISS 2006 = P. WEISS, Die Auxilien des syrischen Heeres von Domitian bis Antoninus Pius. Eine Zwischenbilanz nach den neuen Militärdiplomen, *Chiron* 36, 2006, 249–298.
- WILSON 2015 = A. WILSON, Red Sea Trade and the State, in: F. DE ROMANIS/M. MAIURO (Hg.), *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, Leiden 2015, 13–32.
- YOUNG 1997 = G. K. YOUNG, The Customs-Officer at the Nabataean Port of Leuke Kome (Periplus Maris Erythraei 19), *ZPE* 119, 1997, 266–268.
- YOUNG 2001 = G. K. YOUNG, *Rome's Eastern Trade: International Commerce and Imperial Policy, 31 BC – AD 305*, London 2001.