

2 Die Reichsstraßen in den Provinzen – eine Begriffsklärung

2.1 STAND DER FORSCHUNG

Als zentrale Arbeit in diesem Bereich der Straßenforschung darf bis zum heutigen Tage die Untersuchung von Thomas Pekáry betrachtet werden³. Sie setzt sich umfassend mit den die *via publica* betreffenden Quellen auseinander, in der Absicht, diesen Straßentyp rechtlich klar zu fassen. Im Zentrum seiner Untersuchungen stehen eine Ulpianpassage (Dig. 43,8,2,20–24)⁴ und eine Textstelle des Gromaticers Siculus Flaccus (146,1 Lachmann = 110,1 Thulin = 103–107 Clavel-Lévêque u. a.)⁵. Pekáry gelangt dabei zu folgendem Ergebnis: „Die *via publica* ist eine Straße:

1. deren Grund und Boden öffentlich ist (mitsamt einem Streifen beiderseits der eigentlichen Straße),
2. deren Breite von einem höheren Beamten festgelegt und vom übrigen Grund und Boden abgetrennt wird,
3. die dem öffentlichen Verkehr dient,
4. die bei den Griechen βασιλική, bei den Römern *praetoria* und *consularis via* heißt,
5. nicht aus Privatgeldern (*non ex collatione privatorum*), sondern öffentlich instand gehalten wird, wobei die angrenzenden Besitzer die Kosten tragen müssen,
6. die nach dem Namen des Erbauers benannt wird (wie Appia, Aurelia, Flaminia, Iulia usw.),
7. *curatores* (sicl. *viarum*) hat,
8. durch Unternehmer (*redemptores*) instand gehalten wird,
9. nicht in einer städtischen Siedlung liegt.
10. Schließlich können Privat- und Dorfstraßen aus verschiedenen Gründen (z. B. Gemeinnützigkeit) zu öffentlichen Straßen werden“⁶.

Jedoch bemerkt der Autor im Hinblick auf seine Typisierung, dass „einer genauen Definition der *via publica*, die sowohl für den Juristen und Historiker als auch für den Archäologen im Felde alles Nötige enthalten würde, etliche Hindernisse im Wege stehen“⁷. Zum juristischen Aspekt der römischen Straßenforschung sind seit Pekárys Habilitationsschrift einige Spezialuntersuchungen, u. a. von Gerhard Radke, Heinz Herzig und Antonio Palma, gefolgt⁸. Diesen Studien ist gemein,

3 PEKÁRY, Untersuchungen 1–36. An grundlegenden, älteren Arbeiten sind hervorzuheben: M. VOIGT, Über das römische System der Wege im alten Italien, in: Berichte über die Verhandlungen der königlich sächsischen Gesellschaft der Wissenschaft zu Leipzig 1872, phil.-hist. Classe (Leipzig 1873) 29–90; DS 5 (1919) 781–809 s.v. *via* (M. BESNIER); DS 5 (1919) 809–817 s.v. *via* (V. CHAPOT) und besonders GRENIER, Routes 1–8. Zu Grenier vgl. auch die Besprechung von J. B. KEUNE, Deutsche Literaturzeitung 44, 1935, 1914–1922. Die Arbeit von N. BERGIER, Histoire des grands chemins de l’empire Romain³ (Brüssel 1736) hat in erster Linie antiquarischen Wert.

4 Der Text wird in Kapitel 2.2 vollständig zitiert.

5 Der Text wird in Anm. 12 vollständig zitiert.

6 PEKÁRY, Untersuchungen 6; als Ergänzung ist seine „Zusammenfassung“ ebd. 35f. hinzuzuziehen.

7 PEKÁRY, Untersuchungen 35. Im Hinblick auf Italien äußert sich HERZIG, Probleme 604 ähnlich: „Die Beispiele (sc. zur Fora-Problematik) mögen zeigen, dass auch in diesem Falle die ganze Straßengeschichte von einer Theorie her erklärt werden soll, die jedoch bloss rechnerisch, nicht aber historisch zu belegen ist.“

8 RADKE, Viae 1419–1438; HERZIG, Probleme 604–514; A. PALMA, Le strade romane nelle dottrine giuridiche e gromatiche dell’età del principato. In: ANRW II 14, 1982, 850–880.

dass sie sich im Großen und Ganzen auf die italische Halbinsel konzentrieren. Bei diesen Untersuchungen mangelt es weder an kontroverser Diskussion noch an unterschiedlicher thematischer und chronologischer Gewichtung⁹. Exkurse über die Verhältnisse in den Provinzen des Imperiums sind in diesen Studien jedoch nur sehr selten zu finden. Die Frage, ob und inwiefern die Ergebnisse der italienzentrierten Forschung, soweit sie sich klar fassen lassen, auf die Provinzen zu übertragen sind, ist bislang nicht gestellt worden. Und dies, obwohl es an umfangreichen Werken zum römischen Straßenwesen in den einzelnen Regionen bzw. Provinzen des römischen Imperiums nicht mangelt¹⁰. Diese Untersuchungen behandeln in der Regel nur spezifische Einzelaspekte, indem sie sich z. B. mit Grabungsbefunden bzw. archäologischen Themen oder Meilensteinen einer speziellen Straße oder Region auseinandersetzen. Es ist also zunächst zu fragen, wie sich die *via publica* in den Provinzen des römischen Reiches definierte.

Ausgangspunkt der Überlegungen ist Pekárys nicht unumstrittener Kriterienkatalog. Dieser bezieht sich vorwiegend auf die *viae publicae* in Italien, so dass seine Resultate nicht ohne weiteres auf die Straßen in den Provinzen zu übertragen sind¹¹. So lassen sich z. B. – nach Pekáry – die Aussagen des Sculus Flaccus nur auf die Straßen Italiens anwenden¹². Als wichtiges Unterscheidungsmerkmal zum Straßenwesen in Italien konstatiert Pekáry das Fehlen von Straßenkuratoren in den Provinzen. Weitere Abgrenzungen sind in der Literatur jedoch bislang nicht explizit benannt¹³.

Ein Überblick über die bisherige Forschung zeigt deutlich, dass das zentrale Bestreben vieler Autoren darin besteht, ‚die‘ *via publica* zu definieren und in eine einzige griffige Formel zu pressen. Jedoch deutet sich schon bei Pekáry und besonders bei Herzig an, dass für die italische Halbinsel eine Vielfalt an römischen Reichsstraßen festzustellen ist¹⁴. Bereits an dieser Stelle darf die Ar-

9 An dieser Stelle ist nicht der Ort, um Forschungskontroversen des Straßenbaus in Italien – speziell in republikanischer Zeit – zu skizzieren. Vgl. WISEMAN, Road-Building 122–152.

10 Von den monographischen Arbeiten, die sich mit dem Themenkomplex intensiver beschäftigen, sind hervorzuheben: FRENCH, Roads 1981; FRENCH, Roads 1988; GOODCHILD, Roads 1948; HAGEN, Römerstraßen; KÖNIG, Meilensteine; I. D. MARGARY, Roman Roads in Britain³ (London 1967); SALAMA, Voies 1951; G. P. VERBRUGGHE, Sicilia. Itinera Romana 2 (Bern 1976); WALSER, Straßen 1967; WALSER, Straßen 1983; WINKLER, Straßen; CHEVALLIER, Voies 1972; CHEVALLIER, Voies 1997; ROLDÁN, Iter. Lediglich D. H. FRENCH, A Study of Roman Roads in Anatolia. Anatolian Stud. 24, 1974, 144 bzw. FRENCH, Road-System 703 ff. geht in seinen Arbeiten auf diese Frage ein. Er definiert einen Kanon moderner Arbeitsbegriffe, die jedoch nicht mit den antiken Termini verknüpft werden.

11 Zutreffend bemerkt HERZIG, Probleme 612: „So muß er (sc. Pekáry) sich fragen, ob denn eine *via Salaria* oder *Latina* nicht unter die *viae publicae* zu rechnen seien, da sie nicht den Namen des Erbauers tragen. Des weiteren bereitet der Unterschied zwischen einer praetorischen und konsularen Straßen doch etliche Schwierigkeiten. Die Frage, wie zu erklären ist, daß im praetorischen Edikt (Dig. 43,8,2,20) auch iter publicum genannt ist, beschäftigt Pekáry überhaupt nicht!“

12 Sculus Flaccus, de condicionibus agrorum, 146,1 LACHMANN = 110,1 THULIN = 103–107 CLAVEL-LÉVÊQUE u. a.: [103] *Quarum* (sc. *viarum*) *tamen non omnium una eademque est condicio*. [104] *Nam sunt viae publicae, quae publice muniuntur et auctorum nomina obtinent*. [105] *Nam et curatores accipiunt et per redemptores muniuntur*. [106] *Nam et in quarumdam tutela <m> a possessoribus per tempora summa certa exigitur*. [107] *Vicinales autem [viae], de publicis quae devertuntur in agris et saepe ipsae ad alteras publicas perveniunt, aliter muniuntur, per pagos, id est per magistros pagorum, qui operas a possessoribus ad eas tuendas exigere soliti sunt*. Vgl. PEKÁRY, Untersuchungen 7–10 und 35.

13 Lediglich bei der Frage der Finanzierung des Straßenbaus klingt ein Unterschied zwischen Italien und den Provinzen an. Die Aspekte der Straßenbaufinanzierung werden in Kapitel 4 „Die Finanzierung von Reichsstraßen“ eingehender behandelt.

14 Für Italien ist HERZIG, Probleme 614 zu folgendem Ergebnis gelangt: „Neben den großen Staatsstraßen im Stile einer *via Appia* oder *via Flaminia* verfügen die Römer über ein engeres Netz öffentlicher Straßen und Wege, die dem Lokal- und Regionalverkehr dienen. Wir pflegen sie in der Regel als Sekundär- oder Vicinalstraßen zu bezeichnen. Daß ihre Rechtsqualität meist unbekannt ist, berechtigt aber nicht dazu, nur in den wesentlich bekannteren Straßen *viae publicae* zu sehen.“ Auch wenn die in den letzten Jahren erschienenen Arbeiten zum Straßenwesen erfreulicherweise die Straße nicht isoliert betrachten, so widmen sie sich doch wiederum nur den klassischen großen Straßen, z. B.: D. STERPOS, La strada romana in Italia. Quaderni di „Autostrade“ 17 (Rom 1970); ST. QUILICI GIGLI (Hrsg.), La Via Appia. Quaderni del Centro di Studio per l'Archeologia Etrusco-Italica 18 (Rom 1990); A. ESCH, Römische Straßen in ihrer Landschaft. Das Nachleben antiker Straßen um Rom mit Hinweisen zur Begehung im Gelände (Mainz 1997); G. CASTELLVI/J.-P. COMPS/J. KOTARBA u. a., Voies romaines du Rhône à l'Èbre: *via Domitia* et *via Augusta*. Documents d'archéologie française (Paris 1997); Tesori della Postumia. Archeologia e storia intorno a una grande strada romana alle radici dell'Europa, Cremona, Santa Maria della Pietà: 4 aprile – 26 luglio 1998 (Milano 1998); L. QUILICI/ST. QUILICI GIGLI (Hrsg.) Strade romae. Percorsi e infrastrutture (Rom 1994), siehe hierzu die Besprechung von H. E. HERZIG. Bonner Jahrb. 197, 1997, 541f.

beitsthese geäußert werden, dass sich eine solche Typenvielfalt in den Provinzen noch heterogener präsentiert, da man hier – im Zuge der Expansionspolitik – in den unterworfenen Gebieten auf eine vorhandene Infrastruktur traf, die man zunächst unverändert weiternutzt und in den Jahrhunderten römischer Herrschaft kontinuierlich ausbaute.

Im Folgenden sollen noch einmal die Quellen im Hinblick auf die *viae publicae* in den Provinzen betrachtet werden. Ausgehend von den einschlägigen juristischen Quellen – hier vor allem aus den Digesten – muss sodann geprüft werden, ob und inwieweit die dortigen Ausführungen auch für die Provinzen Gültigkeit besaßen. Stärker als bisher sollen zudem auch nichtjuristische Zeugnisse zum Vergleich herangezogen werden.

2.2 DIE DEFINITION NACH ULPIAN: DIG. 43,8,20–24

Ulpian Dig. 43,8,20–24: [20] *Ait praetor: In via publica itinereve publico facere immittere quid, quo ea via idve iter deterius sit fiat, veto.* [21] *Viam publicam eam dicimus, cuius etiam solum publicum est: non enim sicuti in privata via, ita et in publica accipimus: viae privatae solum alienum est, ius tantum eundi et agendi nobis competit: viae autem publicae solum publicum est, relictum ad directum certis finibus latitudinis ab eo, qui ius publicandi habuit, ut ea publice iretur commearetur.* [22] *Viarum quaedam publicae sunt, quaedam privatae, quaedam vicinales. Publicas vias dicimus, quas Graeci βασιλικάς, nostri praetorias, alii consulares vias appellant. Privatae sunt, quas agrarias quidam dicunt. Vicinales sunt viae, quae in vicis sunt vel quae in vicos ducent: has quoque publicas esse quidam dicunt: quod ita verum est, si non ex collatione privatorum hoc iter constitutum est. Aliter atque si ex collatione privatorum reficiatur: nam si ex collatione privatorum reficiatur, non utique privata est: refectio enim idcirco de communi fit, quia usum utilitatemque communem habet.* [23] *Privatae viae dupliciter accipi possunt, vel hae, quae sunt in agris, quibus imposita est servitus, ut ad agrum alterius ducant, vel hae, quae ad agros ducunt, per quas omnibus commeare liceat, in quas exitur de via consulari et sic post illam excipit via vel iter vel actus ad villam ducens. Has ergo, quae post consularem excipiunt in villas vel in alias colonias ducentes, putem etiam ipsas publicas esse.* [24] *Hoc interdictum tantum ad vias rusticas pertinet, ad urbicas vero non: harum enim cura pertinet ad magistratus.*

Ulpian unterscheidet öffentliche Straßen (*via publica*), private Straßen (*via privata*) und Dorfstraßen (*via vicinalis*)¹⁵. Für die *via publica* bietet er im Hinblick auf die Provinzen folgende Kriterien:

- a) Der Grund, auf dem die Straße verläuft, ist in öffentlichem Besitz (*solum publicum*), somit Eigentum des *populus Romanus*.
- b) *Viae publicae* dienen dem öffentlichen Verkehr.
- c) Diese werden von den Griechen „königliche“ Wege genannt, von den Römern als praetorische oder konsularische tituliert.
- d) Vicinal- oder Privatstraßen können auch zu den *viae publicae* gerechnet werden, wenn sie dem öffentlichen Verkehr dienen¹⁶.

15 Die weit reichende Wirkung dieses Textes ist u. a. an der Tatsache ablesbar, dass auch die spätantiken (Ps. Theophilus Antecessor, inst. Graec. 4,3,5: καὶ pública μὲν ἐστὶν ὁδὸς ἣτις καὶ militaría λέγεται, παρὰ δὲ τοῖς Ἑλλησι βασιλική, ἣ πάντες ἄνθρωποι κέχρηται ἐπὶ διαφοροῦς ἀπιόντες τόπους. vicinalía δὲ ἢ ἐπὶ κόμας ἄγουσα: vicus γὰρ ἢ κόμη) und frühmittelalterlichen (Isid. orig. 15,16,1–7: De itineribus. *Mensuras viarum nos miliaria dicimus, Graeci stadia, Galli leugas, Aegypti schoenos, Persae parasangas. Sunt autem proprio quaeque spatio.* [2] *Miliarium mille passibus terminatur; et dictum miliarium quasi mille adium, habens pedes quinque milia.* [3] *Leuga finitur passibus mille quingentis. Stadium octava pars miliarii est, ...* [4] *Via est qua potest ire vehiculum; et via dicta a vehiculorum incurso. Nam duos actus capit, propter euntium et venientium vehiculorum occursum.* [5] *Omnis autem via aut publica est aut privata. Publica est quae in solo publico est, qua iter, actus populo patet. Haec aut ad mare aut ad oppida pertinet. Privata est quae vicino municipio data est* [6]. *Strata dicta quasi vulgi pedibus trita. Lucretius (1,315): Strataque iam vulgi pedibus detrita viarum. Ipsa est et delapidata, id est lapidibus strata. Primi autem Poeni dicuntur lapidibus vias stravisse; postea Romani eas per omnem pene orbem disposuerunt, propter rectitudinem itinerum et ne plebs esset otiosa.* [7] *Agger est media stratae eminentia coaggeratis lapidibus strata, ab aggere, id est coacervatione dicta; quam historici viam militarem dicunt.*) Definitionen hierauf zurückgreifen. Eine kurze Definition der *via privata* und der *via vicinalis* findet sich bei HERZIG, Probleme 607f. und VOIGT (Anm. 3) 29ff. für Italien.

16 Dies geht auch aus Dig. 43,7,3 hervor.

- e) *Viae publicae* werden nicht durch Privatmittel finanziert.
 f) *Viae publicae* liegen nicht in der Stadt¹⁷.

Dieser Definitionskatalog erscheint zunächst plausibel. Einige Punkte bedürfen jedoch einer ausführlichen Kommentierung. Von besonderer Relevanz sind die Aussagen zum Bodenrecht und zur praktischen Bedeutung der Straßen für den öffentlichen Verkehr. Die Aspekte der Administration der *viae publicae* und deren Finanzierung werden jeweils in gesonderten Kapiteln thematisiert, so dass die Punkte c) und e) an dieser Stelle nicht von Interesse sind.

2.3 ANMERKUNGEN ZUM BODENRECHT

Die Feststellung, dass der Boden einer *via publica* römisches Staatsland darstellt, ist in der Forschung *communis opinio*¹⁸. Sie bezieht sich jedoch ausschließlich auf italischen Boden bzw. auf Land italischen Rechts¹⁹. Für die Provinzen verweist die Forschung in diesem Zusammenhang auf die bekannte Gaius-Stelle, wonach dort aller Boden Eigentum des römischen Volkes oder des Kaisers gewesen sei und das römische Volk lediglich als Besitzer oder Nutznießer gegolten habe²⁰. Diese Behauptung, dass alles Land in den Provinzen per se Staatseigentum Roms sei, zu der im Übrigen keine inhaltliche Parallele aus den juristischen Quellen vorliegt, stellt eine Nivellierung dar, die den tatsächlichen Gegebenheiten nicht angemessen erscheint²¹. Ein Vergleich mit Ulpian's Fest-

17 Die Digesten bieten zahlreiche Paragraphen, die sich ausschließlich mit den öffentlichen Straßen in einer Stadt beschäftigen, so z. B. Dig. 43,10,1,1–5; Dig. 50,4,1,2. Auch der oft zitierte Paragraph der Lex XII tab. 7,6 = Dig. 8,3,8 Gaius hat nur für die Stadt Rom Bedeutung gehabt. Ausführlich auch im Gesetz für Heraclea CIL I² 593 = ILS 6085 = FIRA I², 13 = RS 24; speziell die Zeilen 20–61. Hierzu: FREI-STOLBA, Straßenunterhalt 25–37. Dass die innerstädtischen Straßen gesondert zu betrachten sind, wurde bereits hinsichtlich der Wegedienstbarkeiten hervorgehoben. Vgl. SCHNEIDER, Altstraßenforschung 78–89.

18 Ohne weitere Diskussion bemerkt KÖNIG, Problemen 57 in diesem Zusammenhang etwas vorsichtiger: „Der römische Staat war *Besitzer* der Straßen, die auf Staatsgrund [*in solo publico*] angelegt waren.“

19 Vgl. J. BLEICKEN, *In provinciali solo dominium populi Romani est vel Caesaris*. Zur Kolonisationspolitik der ausgehenden Republik und der frühen Kaiserzeit. Chiron 4, 1974, 372: „Das *ius Italicum* ist ein Recht, das die in Italien herrschenden Bodenrechtsverhältnisse – und d. h. die Fähigkeit, den Boden nach quiritischem Recht zu haben, zu erwerben und zu veräußern – auf ein geographisch fest umrissenes Gebiet außerhalb Italiens übertrug.“ Zu diesem Aspekt bemerkt MOMMSEN, Staatsrecht II 1, 428 Anm. 4: „Die römische Regierung hat nie eine Straße ausserhalb Roms anders gebaut, als nachdem das Bodeneigentum, so weit sie reichte, auf die römische Gemeinde übergegangen war. In so weit die Friedensverträge mit den einzelnen Gemeinden nicht die entsprechenden Abtretungen in sich schlossen, was allerdings gewiss im ausgedehntesten Masse der Fall gewesen ist, oder im Wege des Privatvertrages eine wenigstens formell freiwillige Veräußerung herbeizuführen war, mag auch Expropriation gegen Entschädigung stattgefunden haben. ... Gründliche Abhilfe schaffte später in den Provinzen der Satz, dass aller Bodeneigentum römisch sei – ein Satz, bei dessen Aufstellung die Rücksicht auf die Land- und Wasserstrassen und die Küsten gewiss eine wesentliche Rolle gespielt hat.“ Vgl. ebd., II 2, 1088f. und III 1, 731. Auf Mommsen beruft sich vor allem KÖNIG, Meilensteine S. 114. Dies ist im Hinblick auf die von ihm thematisierte Provinz Gallia Narbonensis unverständlich, da Mommsen sich zu den italischen Verhältnissen äußert und die Situation in den Provinzen nur am Rande streift. Auch PEKÁRY, Untersuchungen 14 handelt die Frage des Provinzialbodens sehr kurz mit dem Verweis auf Gaius Inst. 2,7 ab, ohne sich der Problematik bewusst zu sein.

20 Gai. Inst. 2,7: *Sed in provinciali solo placet plerisque solum religiosum non fieri, quia in eo solo dominium populi Romani est vel Caesaris, nos autem possessionem tantum vel usumfructum habere videmur*. Vgl. DNP VI (1999) 837f. s.v. Kriegsbeute III. Rom (Y. LE BOHEC). Eine recht eigenwillige Lösung bietet P. THOMSEN, Die römischen Meilensteine der Provinz Syria, Arabia und Palaestina. Zeitschr. Dt. Palästina-Ver. 40, 1917, 10: „Sodann haben die Meilensteine wohl auch eine rechtliche Bedeutung gehabt, indem sie jedem durch den kaiserlichen Namen anzeigten, daß er auf kaiserlichem Eigentum wandere und bei einer Beschädigung sich einer Strafe aussetzte.“

21 BLEICKEN (Anm. 19) 408f.: „Gegenüber dem *ius Italicum*, das als Rechtsordnung begrifflich klar gefaßt war, konnte der ‚Vorrang Italiens‘ für einen Juristen kaum als ein ansprechbarer Hintergrund gelten. Wie sollte man also den Provinzialboden nennen, der nicht des *ius Italicum* fähig war, und vor allem: Wie sollte man diese andere Stellung gegenüber dem *ius Italicum* rechtlich begründen? Der Gedanke eines *dominium populi Romani in solo provinciali* trat hier in die Lücke. Aber er war ganz offenbar nur eine Hilfskonstruktion, mit der man den aus dem *ius Italicum* resultierenden Gegensatz zwischen Italien und den Provinzen verständlich machte; auf keinen Fall war er Teil der offiziellen Rechtsordnung: Das beweist nicht nur die offensichtlich geringe Verbreitung des Gedankens (er scheint durch Gaius bzw. seine Quelle verbreitet und vielleicht sogar auch ‚erfunden‘ worden zu sein), sondern auch dessen mangelhafter Durchblick. Es ist je-

stellungen hinsichtlich des *solum publicum* macht die Problematik dieser Gaius-Stelle deutlich. Konsequent auf die provinziellen Straßenverhältnisse angewendet, gäbe es demnach dort keine *viae privatae* und keine *viae vicinales*, sondern ausschließlich *viae publicae*, da jede beliebige Verkehrsverbindung auf *solum publicum* verlief²². Die Forschung stimmt jedoch darin überein, dass es durchaus möglich war, Provinzialboden auf eigentumsähnliche Art und Weise zu besitzen²³. Zudem liegen epigraphische Zeugnisse aus den Provinzen vor, die für die grundsätzliche Existenz von *itinera privata* sprechen²⁴. Somit bleibt die Frage nach der rechtlichen Bewertung des Provinziallandes, welches nicht mit *ius Italicum* ausgestattet war, bestehen. Dieser Themenkomplex wird in der Literatur heftig diskutiert. Betrachtet werden jedoch vorrangig Aspekte der Bodenbesteuerung, da die Quellen hierzu noch am ehesten Aussagen ermöglichen²⁵. Die Frage hinsichtlich der staatsrechtlichen Klassifizierung des Landes, auf dem eine öffentliche Straße verlief, wird dabei nicht beantwortet bzw. gar nicht erst gestellt²⁶.

In Übereinstimmung mit Fritz Klingmüller lässt sich feststellen, dass der Boden eines eroberten Gemeinwesens nach dem Beuterecht grundsätzlich Eigentum des römischen Staates wurde²⁷. Jedoch war die republikanische Bürokratie weder in der Lage noch Willens, dieses Recht auch vollständig wahrzunehmen. „In der Republik verstanden die Römer ihre Herrschaft über weite Teile des Mittelmeerraumes mehr als eine Tatsache denn als eine Aufgabe“²⁸. Auch in der Kaiserzeit blieb der administrative Apparat in den Provinzen eher bescheiden²⁹. In der provinziellen Verwaltungspraxis führte dies zu einer weitestgehenden Aufrechterhaltung der angestammten Rechtsformen, ohne dass das peregrine Bodenrecht ernsthaft angetastet worden wäre³⁰. Die

denfalls kein Zufall, daß der Satz von dem *dominium populi Romani in solo provinciali*, der den Gegensatz zwischen Italien und den Provinzen scharf herausstreicht, in der kaiserzeitlichen Literatur so wenig bewußt war und, wo er bewußt war, unscharf gefaßt wurde. Er gewann gegenüber dem *ius Italicum* kaum Profil und erscheint nur als der verschwommene Hintergrund dafür, dass man das *ius Italicum* als eine Institution überhaupt begreifen konnte.“ Vgl. den Exkurs *Ius Italicum* von F. T. HINRICHS, Die Geschichte der gromatischen Institutionen. Untersuchungen zu Landverteilung, Landvermessung, Bodenverwaltung und Bodenrecht im römischen Reich (Wiesbaden 1974) 147–157.

- 22 Vgl. hierzu J. ŠAŠEL, Besprechung von PEKÁRY, Untersuchungen. *Gnomon* 44, 1972, 61: „Jede *via publica* hat, wie gesagt, *solum publicum*, welches für den restlos aufgeteilten italischen Boden wichtig ist, zu delimitieren, was jedoch für die Provinzen, deren Boden der *populus Romanus* innehatte, gänzlich deplaciert ist.“
- 23 Dies ist auch Gai. Inst. 2,19–21 zu entnehmen. Hierzu: M. KASER, Typen der römischen Bodenrechte in der späten Republik, *Zeitschr. Savigny-Stift. Rechtsgesch. Rom. Abt. 63*, 1942, 74 ff., besonders S. 80: „Faßt man diese Einzelheiten zusammen, dann ergibt sich daraus der Eindruck, daß das Vollrecht am Provinzialgrundstück, privatrechtlich gesehen, ein Eigentum ist, dem nur der Name des Eigentums versagt ist.“ Zustimmend äußert sich auch BLEICKEN (Anm. 19) 412 ff.
- 24 F. BELTRÁN LLORIS / F. ARASA GIL, Los *itinera privata* en la epigrafía latina. Una nueva inscripción en Algimia de Almonacid. *Hispania Ant.* 9/10, 1979/80, 7–29; SILLIÈRES, Voies 167.
- 25 Einen Forschungsüberblick bietet BLEICKEN (Anm. 19) 359–367.
- 26 Diese Problematik wird schon darin deutlich, dass das CIL die Meilensteine stets gesondert als Zeugnisse der *viae publicae* aufführt.
- 27 F. KLINGMÜLLER, Die Idee des Staatseigentums am römischen Provinzialboden. *Philologus* 69, 1910, 72: „Alle Sachen der Feinde gelten als herrenlos und fallen in das Eigentum des Occupanten, als welcher aber hier nicht der einzelne erscheint, sondern die Gesamtheit, der kriegführende und siegreiche Staat selbst.“ Zustimmung hat diese Ansicht u. a. durch KASER (Anm. 23) 1–81 erfahren. Zur Kritik an Klingmüllers Theorie siehe BLEICKEN (Anm. 19) 363 f.
- 28 KIENAST, Augustus 366.
- 29 Wie u. a. H. GALSTERER, Untersuchungen zum römischen Städtewesen auf der Iberischen Halbinsel. *Madrid. Forschungen* 8 (Berlin 1971) 1 ff. betont, war die Provinzverwaltung eine administrative Oberaufsicht, die sich auf „vorhandene politische Gebilde“ stützte. Eine Urbanisierung war somit für die römische Verwaltung von grundsätzlicher Wichtigkeit.
- 30 Im günstigsten Falle kam es zum Abschluss eines Freundschaftsverhältnisses, wie aus Cic. *Verr.* 3,12–13 zu erfahren ist. Im ungünstigsten Fall wurde das unterworfenen Gebiet – wie wir ebenfalls aus der Verresrede ablesen können – als Staatsdomäne durch die Censoren verpachtet. KASER (Anm. 23) 57: „Es liegt bei der Gnade der Römer, wie sie mit dem Besiegten verfahren wollten, wobei die Willkür des Siegers allerdings in den Fällen der freiwilligen Ergebung durch die Übernahme *in fidem* gemildert zu werden pflegte.“ Hierzu: A. HEUSS, Die völkerrechtlichen Grundlagen der römischen Außenpolitik in der republikanischen Zeit. *Klio Beiheft* 31 (Leipzig 1933, ND 1968) 69–77.

römische Herrschaft über die eroberten Gebiete, die nicht in einer Kolonie oder einem Municipium verwaltet waren, artikulierte sich – überspitzt formuliert – in der Besteuerungspraxis und einer verwaltungstechnischen Oberaufsicht.

Somit existierten neben den Gebieten, in denen das italische Recht galt, Gemeinden, die in verschiedenen, qualitativ abgestuften Rechtsbeziehungen zu Rom standen. Die Variationsmöglichkeiten reichten von der freizügigen Stellung des Föderaten bis hin zur zehntpflichtigen Gemeinde³¹. Die exakte Rechtsstellung eines Gemeinde- oder Stammesgebietes, durch das die jeweilige Reichsstraße verlief, ist jedoch nur schwer, in zahlreichen Fällen gar nicht zu bestimmen³².

In den Provinzen zeigt sich somit hinsichtlich des Bodenrechts ein sehr heterogenes Bild, das nur bedingt mit Ulpian's Feststellung vom *solum publicum* der Reichsstraßen in Einklang zu bringen ist. Für die hier behandelte Fragestellung wird man sich mit dem Ergebnis begnügen müssen, dass in den Provinzen entweder Boden italischen oder peregrinen Rechts vorlag. Jedoch sind nur für den Fall des italischen Rechts die juristischen Rahmenbedingung klar abgesteckt und mit Ulpian's Feststellung vom *solum publicum* vereinbar.

2.4 VORRÖMISCHE UND RÖMISCHE STRASSEN IN DEN PROVINZEN

„Eine Straße ist aber nicht primär ein Rechenproblem; sie kann nicht isoliert betrachtet werden vom übrigen politischen Geschehen; noch weniger darf sie isoliert werden von ihrem ureigentlichen Zweck: der Erschließung eines Gebietes für die politische Einflußnahme“³³. Auch die historische Entwicklung des römischen Straßennetzes in den Provinzen ist in der italienzentrierten Forschung vernachlässigt bzw. völlig übergangen worden. Eine solche Betrachtung lässt jedoch wesentliche Erkenntnisse für die Beschreibung des Reichsstraßenwesens in den Provinzen erwarten. In der Expansionsphase der späten Republik und frühen Kaiserzeit stoßen die Römer in den unterworfenen Gebieten auf ein mehr oder weniger gut ausgebautes Straßennetz³⁴. Unter rein praktischen Gesichtspunkten hat man dieses bereits existierende und dem ‚öffentlichen‘ Verkehr dienende Straßennetz weiter genutzt. Die Römer treten somit in den unterworfenen Ländern eine

31 KLINGMÜLLER (Anm. 27) 89 bemerkt zu diesen im Grunde recht undifferenzierten Bodenrechtsverhältnissen, dass über dem „Provinzialland die Idee des römischen Staatseigentums wie ein Damoklesschwert schwebte.“ An dieser Stelle sei eine Bemerkung zu der Abhandlung von G. ALFÖLDY, Der römische Bogen über die Via Augusta bei Tarraco (Arc de Berà) und seine Inschrift. *Klio* 78, 1996, 158–170 erlaubt. Er stützt sich bei seinen Ausführungen auf die Dissertation des Katalanen X. DUPRÉ I RAVENTÓS, *L'arc romà de Berà* (Rom 1994). Zitiert nach Alföldy ebd. 158. Ohne die Forschungsgeschichte dieses Bauwerks zu wiederholen, möchte der Verfasser einen Punkt nochmals hervorheben. Die Frage nach dem Standort hat die ältere Forschung (vgl. RIT 406 f.) mit einer möglichen Markierung der Territoriumsgrenze von Tarraco (Tarragona) und Barcino (Barcelona) zu beantworten versucht. Dieser Erklärungsversuch musste einer Neubewertung Platz machen, da der Bogen nachweislich auf dem Koloniegebiet Tarracos stand. ALFÖLDY, ebd. 169 vermutet nun, dass der Bogen „die Stelle markiert, an der die Via Augusta den Grundbesitz der Licinii erreichte“. Dies setzt allerdings voraus, dass L. Licinius L. f. Serg. Sura, der Stifter des Bogens (CIL II 4282 = RIT 930), Eigentümer der Ländereien war. Licinius Sura bzw. einer seiner Vorfahren hätte folglich das Areal mitsamt einer bereits existierenden Straße erworben, die – mit einem *via*-Servitut belegt – als Reichsstraße fungierte. Dass es im Zuge des augusteischen Ausbaus, in dessen Zusammenhang der Bogen gesehen werden muss, nicht zur Enteignung des Landes kam, ist dem Bauwerk selbst zu entnehmen. Denn ein Bogen, welcher über eine Straße gespannt ist, macht auf sehr symbolträchtige Weise deutlich, dass die Licinii einen Anspruch auf das Land geltend zu machen versuchten. Stillschweigend wird dabei vorausgesetzt, dass es einem Privatmann möglich war, ein *monumentum* über eine Reichsstraße zu bauen.

32 Die Schwierigkeit der Rechtsbestimmung eines jeweiligen Territoriums ist wohl einer der zentralen Gründe, warum die zahlreichen regionalen Studien zum römischen Staatsstraßenwesen einer Definition ihres Untersuchungsgegenstandes ausweichen.

33 HERZIG, Probleme 604.

34 Gerade die Werke Caesars bieten zahlreiche Hinweise auf vorrömische Straßen, wobei *via* und *iter* völlig gleichwertig verwendet werden; *iter*: Wanderung der Helvetier Caes. Gall. 1,6,1; im Eburonengebiet Caes. Gall. 6,30; zwischen Lleida und Tarraco Caes. civ. 1,73,2; *via*: Caesar am Ebro civ. 1,70,1; bei den Sequanern Gall. 1,9,1; bei den Sueben Gall. 6,9,8. Zu vorrömischen Straßen siehe u. a. F. WINKELMANN, Die vorrömischen und römischen Straßen in Bayern. *Ber. RGK* 11, 1918/1919, 4–56; KÖNIG, Wirtschaftsräume 72f.; SILLIÈRES, Voies 534ff.

Art Rechtsnachfolge an, indem sie dort bereits existierende ‚öffentliche‘ Straßennetze unter gleichen Konditionen weiter nutzen³⁵.

Wie die *lex agraria* von 111 v. Chr. und das Stadtgesetz für die baetische Kolonie Urso (Osuna) aus dem Jahr 44 v. Chr. belegen, trug man älteren, vorrömischen Straßen in den Rechtstexten durchaus Rechnung, indem man sie den neu entstandenen rechtlich gleichstellte. So heißt es in der *lex agraria* ausdrücklich, dass sowohl die Straßen aus der Zeit vor der Eroberung Karthagos als auch die später erst geschaffenen sowie die *limites* zwischen den Zenturien öffentlich sein sollten³⁶. Die inhaltlich gleichen Informationen, jedoch in einer deutlich ausführlicheren und detaillierteren Variante, erhält man aus dem Stadtgesetz für die baetische Kolonie Urso (Osuna). Hier heißt es, dass alle bereits vorhandenen *viae* und *itinerata* auf dem Territorium, das der Gemeinde assigniert wird, öffentlich sein sollten³⁷. Das Kataster von Orange belegt auf sehr anschauliche Weise, dass eine solche *via publica* nicht nur nicht identisch mit einem *limes* sein, sondern nicht einmal zu ihm parallel verlaufen musste³⁸. Die dort verzeichnete sog. Straße des Agrippa weicht auffällig vom Limitationsraster ab³⁹. Folglich ist nicht jede öffentliche Straße innerhalb einer Limitation erst durch die Vermessung des Gebietes entstanden. Auch innerhalb eines festgesetzten Vermessungsrasters existierten offensichtlich ältere Wege weiter.

Die insgesamt sehr pragmatische Sichtweise römischen Straßenbaus in den Provinzen – speziell in der Zeit der Republik – ist an den Aktivitäten des Konsuls M'. Aquillius [I.4] und seines Quaestors L. Aquillius Florus [I.5] in der neu eingerichteten Provinz Asia ablesbar⁴⁰. Dort wurden Meilensteine aufgestellt, die die Reparaturmitteilung *restituit* bieten. Dies legt den Schluss nahe, dass man ohne Vorbehalte bereits existierende öffentliche Straßen des ererbten pergamenischen Reiches nun in gleicher Funktion und Bedeutung weiter nutzte⁴¹.

Neben der Erwähnung von vorrömischen Straßen und Wegen hat auch die Aufzählung der existierenden und neu hinzukommenden *viae publicae*, *itinerata publica* und *limites publici* durchaus ihre Berechtigung. Alle im Zusammenhang mit der Koloniegründung gebauten Straßen und Wege

35 Zutreffend bemerkt daher KÖNIG, Problemen 52: „Die Handbücher stellen die Römer als die genialen Straßenbaumeister vor, die ihr immens angewachsenes Herrschaftsgebiet durch ein dichtes Wegenetz zu militärischen, administrativen und handelspolitischen Zwecken erschlossen haben. Tatsächlich haben wir bereits in dem um 450 v. Chr. entstandenen XII-Tafel-Gesetz (sc. VII 6, VII 7) die ersten juristischen Grundlagen für den Wegebau, den Wegeunterhalt und die Wegenutzung festgelegt. Aber archäologische Untersuchungen zeigen, daß die Grundlagen dieser Vorschriften bei den Etruskern gesucht werden müssen. Die Forschungen der letzten Jahrzehnte haben erbracht, daß die etruskischen Städte bereits vor der Römerherrschaft durch ein enges Straßennetz untereinander verbunden waren, und daß die Wegebauweise derjenigen entsprach, die das XII-Tafel-Gesetz vorschrieb.“

36 *Lex agraria* CIL I² 585 = FIRA I², 8 = RS 2, Zeile 89: *Quae [ager in Africa est, quae viae publicae itinerave publica in eo] agro, antequam Cartago capta est, fuerunt, eae omnes publicae sunt limitisque inter centuria<s>*. Th. Mommsen geht in seiner Ergänzung in CIL I² 585 = DERS., *Lex agraria* a. u. c. DCXLIII, ante Chr. 111. Gesammelte Schriften 1, Juristische Schriften Bd. 1 (Berlin 1905) 65–145, speziell 93f. nicht ganz so weit wie die RS in der hier gegebenen Variante. K. JOHANNSEN, *Die lex agraria des Jahres 111 v. Chr. Text und Kommentar* (München 1971) 393 weist zu Recht auf die Tatsache hin, dass *via* und *limes* durch die Konjunktion *-que* verbunden, sprachlich völlig gleichwertig nebeneinander stehen.

37 *Lex Ursonensis* CIL I² 594 = II 5439 = ILS 6087 = FIRA I², 21 = RS 25, Kap. 78: *Quae viae publicae itinerave publica sunt fuerunt | intra eos fines, qui colon(iae) dati erunt, quicumq(ue) | limites quaeque viae quaeque itinera per eos agros sunt erunt fueruntve, eae viae eique limites | eaque itinera publica sunt*.

38 Zum Kataster von Orange siehe Tafel 3–5 im Anhang. Wie PEKÁRY, Untersuchungen 28–31 am Beispiel der Parzelle „d(extra) d(ecumanum) XVIII c(itra) k(ardinem) I“ deutlich macht, hatte man auch bei der Bemessung der Grundstücksgröße keinerlei Rücksichten auf die „Via Agrippae“ genommen. Vgl. zur Limitation in Nordafrika A. PIGANIOL, *Atlas des centuriations romaines de Tunisie* (Paris 1954) passim. Auch wenn der Maßstab der dort gegebenen Karten keine exakte Bewertung zulässt, so deutet sich zumindest an, dass die überregional wichtigen Straßen (Karthago–Theveste; Karthago–Hadrumetum; Karthago–Utica) nicht mit einem *limes* zusammengefallen sind.

39 Die moderne Benennung der Verbindung von Lugdunum (Lyon) nach Arelate (Arles), östlich der Rhône, als „Via Agrippae“ geht auf Strab. 4,6,11 p. 208 zurück. Siehe: KÖNIG, Meilensteine S. 50ff.; CIL XVII.2 p. 54f.

40 Alle Quellenangaben sind im Anhang unter [I.4] und [I.5] zusammengestellt. Bei dem Claudiusstein aus Cyrene (Année Épigr. 1951, 207 = IRT 85) scheint es sich um einen vergleichbaren Fall zu handeln; vgl. Anm. 124.

41 Jüngst hat D. H. FRENCH, *Milestones from Ízmir region* 1994. Epigr. Anatolica 25, 1995, 99ff. durch die Datierung der Meilensteine, die M'. Aquillius [I.4] zusammen mit L. Aquillius Florus [I.5] nennen, in das Jahr 70 v. Chr. Zweifel an dieser Interpretation aufkommen lassen. Vgl. hierzu die ausführliche Erörterung im Anhang unter [I.5].

sowie die durch Limitation neu entstandenen Verkehrsadern sollten öffentlich sein. Das Stadtgesetz für Urso lässt zudem die Option auf zukünftige Straßen und Wege sowie auf weitere Limitationen zu, die dann ebenfalls öffentlich sein sollten.

Insgesamt bietet das Stadtgesetz, ähnlich wie das Ackergesetz, verschiedene Typen öffentlicher Straßen und Wege: Zum einen gab es die vorrömischen, die aufgrund ihrer Bedeutung für den öffentlichen Verkehr als *viae publicae* oder *itinera publica* übernommen wurden, ganz gleich in welchem Verhältnis sie zu einer möglichen Limitation standen. Zum anderen zählten dazu die neuen Straßentrassen auf dem Territorium einer Kolonie, die durch Limitation oder anderweitige Bautätigkeiten entstanden waren.

Sowohl das Ackergesetz von 111 v. Chr. als auch das Stadtgesetz für Urso bieten nun neben den Straßentypen *via* und *iter* noch den Begriff *limes*⁴². In der Literatur herrscht Einigkeit darüber, dass ein *limes* als *decumanus maximus* mit einer *via publica* zusammenfallen bzw. eine *via publica* zum *decumanus maximus* eines Siedlungsgebietes werden konnte⁴³. Unwahrscheinlich ist jedoch, dass – wie eine wortgetreue Auslegung der beiden Gesetze impliziert – alle *limites* zu öffentlichen Straßen wurden⁴⁴. Es ist wohl vielmehr zu vermuten, dass lediglich der *decumanus maximus* oder *cardo maximus* als *via publica* fungierte. Daneben wurden die *limites*, die größere Ortschaften oder Städte mit dem *decumanus maximus* oder mit weiter bestehenden Straßen verbanden, im Zuge dieser Neuordnung als *viae publicae* eingerichtet⁴⁵.

Diese Feststellung deckt sich mit der Aussage Ulpian, wonach Vicinalstraßen zu *viae publicae* werden können, wenn sie dem öffentlichen Verkehr dienen⁴⁶. Die Formulierung der beiden besprochenen Gesetze, nach denen neben den Straßen und Wegen auch *limites* zu den öffentlichen Verkehrsverbindungen gerechnet werden können, will wohl gerade diese grundsätzliche Option betonen. Ungeklärt ist, warum der *limes publicus* keinen Eingang in die Rechtsquellen gefunden hat. Sehr wahrscheinlich haben die Juristen *limes* als rein technischen Begriff der Agrimensoren aufgefasst, der nicht mehr gesondert erwähnt werden musste, da er in rechtlicher Hinsicht dem Begriff *via publica* bzw. *iter publicum* entsprach. Offen bleibt jedoch die Frage, warum zwei öffentliche Straßentypen existierten und wodurch sich diese voneinander unterschieden.

42 RE XIII (1926) 572–671 s.v. *limes* (E. FABRICIUS); RE XIII.1 (1926) 672–701 s.v. *limitatio* (E. FABRICIUS). Zur Kontroverse des *limes*-Begriffs siehe die kurze Zusammenfassung bei SCHNEIDER, Altstraßenforschung 20. Der Ausdruck *limites decumanique* der *lex Mamilia* (= *lex Iulia Agraria*) aus dem Jahre 59 v. Chr. darf wohl als Pleonasmus aufgefasst werden: FIRA I², 12 KL III und KL V. Ob hiermit die besondere Breite der *limites decumati* betont werden soll, muss offen bleiben. Zur Verwendung des Begriffs *limes* in den Digesten vgl. Dig. 16,6,7 und 38,10,9.

43 RADKE, *Viae* 1423; HERZIG, *Probleme* 621 ff.

44 W. GEBERT, *Limes*. Untersuchung zur Erklärung des Wortes und seiner Anwendung. *Bonner Jahrb.* 119, 1910, 163: „Ohne mit *via* (Straße) und *iter* (jede beliebige Art von Weg, auch Pfad) identisch zu sein, bedeutet *limes* etwas Gleichartiges, gehört derselben Begriffsgattung an. ... Das alles ergibt für *limites* den Begriff: Feldwege, die zugleich als Grenze für die einzelnen Centurien dienen, also Besitzgrenzen darstellen.“ Vgl. GRENIER, *Routes* 12–23; PEKÁRY, *Untersuchungen* 23 ff.; CH. SAUMAGNE, „*Iter populo debetur* ...“. *Revue de Philologie de Littérature et d'histoire Anciennes*, 3. Série., Jg. 1, 1927, 320–352; R. THOMSEN, *The Iter Statements of the Liber Coloniarius*. *Classica et Mediaevalia* 7, 1945, 35–81. Von den zahlreichen Verwendungen des Wortes sind hier zwei von näherem Interesse. So erscheint bei Livius der Begriff *limes* besonders scharf als Gegensatz zu den großen Straßen überregionaler Bedeutung. Liv. 22,12,2 (Q. Fabius Maximus zieht mit seinem Heer von Praeneste *transversis limitibus* auf die *via Latina*.); 32,13,5 (Philipp V. von Makedonien rückt mit seinem Heer von Thessalien *proximis limitibus* nach Triokka.); 41,14,2 (Die Ligurer überqueren *per transversos limites* das Gebirge, um Mutina zu erobern.). Sie treten bei ihm als Quer- oder Feldwege, als Abkürzungen über kleine Seitenwege abseits der großen Strecken auf.

45 Interessanterweise äußert sich VOIGT (Anm. 3) 42 im Hinblick auf seinen italischen Untersuchungsraum ähnlich: „Im Besonderen aber hat der *limes* die Aufgabe, als *via vicinalis* zu dienen.“ Jedoch versucht Voigt daraus Rückschlüsse auf die Breite der Wege zu ziehen. Vgl. Dig. 43,7,3 Ulpian.

46 Dig. 43,8,2,22. Dies geht auch aus Dig. 43,7,3 hervor.

2.5 VIA PUBLICA UND ITER PUBLICUM

Löst man sich von dem bereits besprochenen Kommentar Ulpian und betrachtet das von ihm zitierte praetorische Edikt selbst, so ist dort von öffentlichen Straßen (*viae publicae*) und öffentlichen Wegen (*itinerata publica*) die Rede. An insgesamt vier Stellen überliefert Ulpian Rechtssätze aus dem hadrianischen Edictum Perpetuum, welche von öffentlichen Straßen und öffentlichen Wegen sprechen⁴⁷. Diese Doppelung wird auch noch von Sextus Pomponius verwendet, dessen schriftstellerische Tätigkeit unter Hadrian einsetzte und bis in die Zeit Mark Aurels reichte, somit in die gleiche Zeit fällt, in die das Edictum Perpetuum datiert⁴⁸. Eine deutliche zeitliche Distanz besteht jedoch zu dem durch Ulpian zitierten augusteischen Juristen M. Antistius Labeo, der ebenfalls von öffentlichen Straßen und öffentlichen Wegen spricht⁴⁹. Sowohl in den praetorischen Edikten als auch in den juristischen Kommentaren werden *via* und *iter* im Hinblick auf das öffentliche Straßenwesen verwendet. Für eine inhaltliche Klärung und Unterscheidung kann die folgende Übersicht hilfreich sein, die alle Verwendungen der beiden Termini in den Digesten in Bezug zum jeweiligen Autor und zu seiner Zeit setzt.

Dig.	Autor	Termini	Datierung / Anmerkungen
43,7,1	Pomponius	<i>via publica</i> u. <i>iter publicum</i>	Mitte des zweiten Jahrhunderts ⁵⁰
43,7,2	Iulianus	<i>via publica</i>	gestorben vor 169 ⁵¹
43,7,3	Ulpian	<i>via publica</i> u. <i>via militaris</i>	228 ermordet ⁵²
43,8,2,3	Ulpian	<i>via publica</i> u. <i>iter publicum</i>	zitiert Labeo, augusteische Zeit ⁵³
43,8,2,20	Ulpian	<i>via publica</i> u. <i>iter publicum</i> (In der Erläuterung des Edikts verwendet Ulpian ausschließlich den Terminus <i>via publica</i> .)	praetorisches Edikt
43,8,2,26	Ulpian	<i>via publica</i>	zitiert Labeo, augusteische Zeit
43,8,2,28	Ulpian	<i>via publica</i>	zitiert Nerva, tiberische Zeit ⁵⁴
43,8,2,30	Ulpian	<i>via publica</i> u. <i>iter publicum</i>	(<i>hoc interdictum</i> = 43,8,2,20)
43,8,2,31	Ulpian	<i>via</i> u. <i>iter</i> (ohne Zusatz)	praetorisches Edikt
43,8,2,33	Ulpian	<i>via publica</i>	
43,8,2,35	Ulpian	<i>via publica</i> u. <i>iter publicum</i>	praetorisches Edikt

47 Dig. 43,8,2,20: *Ait praetor: In via publica itinereve publico facere immittere quid, quo ea via idve iter deterius sit fiat, veto.* Dig. 43,8,2,35: *Praetor ait: Quod in via publica itinereve publico factum inmissum habes, quo ea via idve iter deterius sit fiat, restituas.* Dig. 43,8,2,45: *Praetor ait: Quo minus illi via publica itinereve publico ire agere liceat, vim fieri veto.* Dig. 43,11,1: *Praetor ait: Quo minus illi viam publicam iterve publicum aperire reficere liceat, dum ne ea via idve iter deterius fiat, vim fieri veto.* Hierzu: O. LENEL, Das Edictum Perpetuum. Ein Versuch zu seiner Wiederherstellung³ (Leipzig 1927, ND 1956) 458 f. und FIRA I², 65 § 237–240.

48 Dig. 43,7,1: *Cuilibet in publicum petere permittendum est id, quod ad usum omnium pertineat, veluti vias publicas, itinera publica: et ideo quolibet postulante de his interdictur.* Hierzu: L. WENGER, Die Quellen des römischen Rechts. Denkschrift der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (Wien 1953) 505.

49 Dig. 43,8,2,3: *Publici loci appellatio quemadmodum accipiatur, Labeo definit, ut et ad areas et ad insulas et ad agros et ad vias publicas itineraque publica pertineat.* Zur Datierung und Person siehe WENGER (Anm. 48) 495 f.; DNP I (1996) 797 s.v. Labeo [II 3] (T. GIARO).

50 Zu Sextus Pomponius: WENGER (Anm. 48) 505; W. KUNKEL, Herkunft und soziale Stellung der römischen Juristen. Forschungen zum römischen Recht² (Graz / Wien / Köln 1967) 170 f.

51 Zu L. Octavius Cornelius Salvius Iulianus: WENGER (Anm. 48) 503 f.; KUNKEL (Anm. 50) 157–166.

52 Zu Domitius Ulpianus: WENGER (Anm. 48) 519 f.; KUNKEL (Anm. 50) 245–254. Das Todesjahr Ulpian ist umstritten. Auch 223 ist als mögliches Todesjahr genannt worden; so T. HONORÉ, Ulpian (Oxford 1982) 46.

53 Zu M. Antistius Labeo: WENGER (Anm. 48) 495 f.; KUNKEL (Anm. 50) 114; DNP I (1996) 797 s.v. Labeo [II 3] (T. GIARO).

54 Zu M. Cocceius Nerva: WENGER (Anm. 48) 500; KUNKEL (Anm. 50) 120; DNP III (1997) 49 s.v. M. C. Nerva [5] (W. ECK). Nerva being im Jahr 33 n. Chr. Selbstmord.

Dig.	Autor	Termini	Datierung/ Anmerkungen
43,8,2,37	Ulpian	<i>via publica</i>	
43,8,2,39	Ulpian	<i>via publica</i>	zitiert Ofilius, einen Zeitgenossen Ciceros ⁵⁵
43,8,2,40	Ulpian	<i>via publica</i> u. <i>iter</i> (ohne Zusatz)	zitiert Labeo, augusteische Zeit
43,8,2,40	Ulpian	<i>via publica</i>	zitiert Labeo, augusteische Zeit
43,8,2,45	Ulpian	<i>via publica</i> u. <i>iter publicum</i>	praetorisches Edikt
43,10,1,3	Papinian	ἡ ὁδὸς ἢ δημοσία	212 hingerichtet ⁵⁶
43,11,1	Ulpian	<i>via publica</i> u. <i>iter publicum</i>	praetorisches Edikt
43,11,2	Iavolenus	<i>via publica</i>	frühes zweites Jahrhundert ⁵⁷
43,11,3	Paulus	<i>via publica</i>	Zeitgenosse Ulpians ⁵⁸
43,11,3,1	Paulus	<i>via publica</i>	s. o.

Die praetorischen Edikte weisen durch die Publikation im hadrianischen Edictum Perpetuum einen *terminus ante quem* auf. Auffällig ist dabei, dass Ulpian, Paulus und Papinian an der Wende vom zweiten zum dritten Jahrhundert ausschließlich den Begriff *via publica* in ihren Ausführungen verwenden, *iter publicum* bei ihnen hingegen nicht mehr erscheint. Hieraus kann zunächst die Schlussfolgerung gezogen werden, dass vor allem die älteren Quellen namentlich zwischen zwei öffentlichen Wegetypen unterschieden. Zwei Aspekte sind daher zu prüfen:

1. Wann waren diese beide Formen (*via publica* u. *iter publicum*) öffentlicher Straßen in der juristischen Literatur bekannt?

2. Wann und warum ist eine Form (*iter publicum*) offensichtlich in Vergessenheit geraten?

Auf diese beiden Fragen kann eine klare Antwort gegeben werden. Ulpian zitiert in Dig. 43,8,2,20 ein praetorisches Edikt, um es sogleich mit dem für das öffentliche Straßenwesen so zentralen Kommentar zu versehen. Die Forschung betrachtet diese Passage stets nur bis Dig. 43,8,2,24⁵⁹. Für eine Datierung des praetorischen Edikts erweisen sich jedoch die folgenden Bemerkungen Ulpians als aufschlussreich. Er zitiert hier jeweils zweimal die Juristen Labeo und Nerva, die ihrerseits Anmerkungen zu „*hoc interdictum*“ machen. Somit kann die gesamte Passage bis Dig. 43,8,2,30 auf das praetorische Edikt bezogen werden. Dafür spricht auch, dass Ulpian diese Passage selbst mit einer indirekten Wiederholung der praetorischen Verfügung beschließt⁶⁰. Wenn aber das praetorische Edikt den Juristen Labeo und Nerva offensichtlich bekannt war, scheint eine Datierung spätestens in die augusteische Zeit legitim.

Ähnlich verhält es sich mit Dig. 43,8,2,35, wo Ulpian wiederum ein praetorisches Edikt zu öffentlichen Straßen und Wegen zitiert⁶¹. Hierbei wird der spätrepublikanische Jurist Aulus Ofilius angeführt, der „*hoc interdictum*“ kommentiert⁶². Es schließt sich in Ulpians Kommentar ein Zitat des Labeo an⁶³. Wenn aber Aulus Ofilius sowie der etwas spätere Labeo dieses von Ulpian zitierte

55 Zu Aulus Ofilius: WENGER (Anm. 48) 484; KUNKEL (Anm. 50) 29f.

56 Zu Aemilius Papinianus: WENGER (Anm. 48) 512f.; KUNKEL (Anm. 50) 224–229.

57 Zu C. Octavius Titus Tossianus Iavolenus Priscus: WENGER (Anm. 48) 502; KUNKEL (Anm. 50) 138ff.

58 Zu Iulius Paulus: WENGER (Anm. 48) 516, KUNKEL (Anm. 50) 244f.

59 PEKÁRY, Untersuchungen 1 ff.; RADKE, *Viae* 1421f.; HERZIG, *Probleme* 612 ff.; PALMA (Anm. 8) 853–856.

60 Dig. 43,8,2,30: *Hoc interdictum etiam ad ea, quae pascuntur in via publica itinereve publico et deteriozem faciant viam, locum habet.*

61 Dig. 43,8,2,35: *Praetor ait: Quod in via publica itinereve publico factum immissum habes, quo ea via idve iter deterius sit fiat, restituas.*

62 Dig. 43,8,2,39: *Unde Ofilius putat eum, qui pro derelicto reliquit id opus quod fecit, si viam publicam corruptit et reliquit, non teneri hoc interdicto.*

63 Dig. 43,8,2,40.

praetorische Edikt bereits kannten, so existierten in der ausgehenden Republik und beginnenden Kaiserzeit offensichtlich zwei Begriffe für öffentliche Straßen: *via publica* und *iter publicum*.

Als Resümée gilt festzuhalten, dass das Nebeneinander von *via publica* und *iter publicum* gegen Ende des ersten Jahrhunderts v. Chr. in der Rechtsliteratur offensichtlich allgemein verbreitet war. Mit dem hadrianischen Edictum Perpetuum und Papinian scheint ein Wendepunkt erreicht worden zu sein. Spätere Juristen kennen offensichtlich nur noch *via publica*, was sich vor allem an Ulpian zeigt. Er zitiert zwar die doppelte Begrifflichkeit in den praetorischen Verordnungen sowie bei den Juristen der Frühklassik, verwendet selbst jedoch, wie seine Zeitgenossen Paulus und Papinian, ausschließlich den Begriff *via publica* für eine öffentliche Straße.

Für eine Bewertung dieses Nebeneinanders zweier Begriffe für öffentliche Straßen hat Herzig einen Lösungsvorschlag unterbreitet, der von der privatrechtlichen Definition des *via*-Begriffs ausgeht⁶⁴. Er basiert auf der Feststellung, dass die Wegdienstbarkeiten *iter*, *actus* und *via* den für die Ausübung dieses Rechts notwendigen Raum voraussetzen⁶⁵. Herzig teilt nun im juristischen Sinne die komplette Fahrbahn in ihrer Breite in den eigentlichen Straßenkörper (= *via*) und die beiderseits angrenzenden sog. Sommerwege (= *iter*)⁶⁶. Nach Herzig handelt es sich bei *iter* und *via* demnach lediglich um verschiedene Teile ein und derselben Straße. Der Verfasser teilt diese Ansicht nicht. Auf verschiedenen Meilensteinen und mit Hilfe einiger literarischer Quellen lässt sich nachweisen, dass es sich bei *iter* um einen eigenständigen öffentlichen Straßentypus und nicht nur um einen sog. Sommerweg handeln muss.

So liegt von der Straße von Emerita Augusta (Mérida) nach Salmantica (Salamanca), der wohl wichtigsten Verkehrsader Lusitaniens, ein Meilenstein des Claudius aus dem Jahr 50 vor, der im Formular die Mitteilung „*iter reparavit*“ trägt⁶⁷. Von derselben Straße stammt ferner ein Stein des Septimius Severus aus dem Jahr 200, auf dem „*iter restituit*“ zu finden ist⁶⁸. Man darf hier davon ausgehen, dass unter Septimius Severus das *iter* claudischer Zeit in seiner ganzen Breite restauriert wurde. Da kein Meilenstein dieser Straße die Bezeichnung *via*, zwei jedoch *iter* angeben, scheint ITER die tradierte Bezeichnung dieser Straße gewesen zu sein⁶⁹.

Weiter ist aus dem Dekumatenland ein Meilenstein des Vespasian bekannt, auf dem auch der *legatus Augusti pro praetore* Gnaeus Cornelius Clemens [II.6] genannt wird. Dieser hatte im Auftrag des Princeps einen „*iter directum ab Argentorate in Raetiam*“ angelegt⁷⁰. Mit diesem neuen *iter* durch

64 Unter dem privatrechtlichen Aspekt versteht man das rechtliche Verhältnis eines Straßenkörpers zu dem Grund und Boden, den er überquert. Als Termini aus diesem juristischen Bereich begegnen uns in den Quellen *iter*, *actus* und *via*: Gai. Inst. 2,14; Dig. 8,1,1 Marcianus; Dig. 8,3,1 Ulpian; Inst. Iust. 2,2,3; Inst. Iust. 2,3pr. Alle drei Begriffe bezeichnen eine Dienstbarkeit (Servitut) auf nichturbane Grundstücke. Vgl. hierzu: M. KASER, Das römische Privatrecht. Das altrömische, das vorklassische und klassische Recht² (München 1971) 440 ff.; D. LIEBS, Römisches Recht⁴ (Göttingen 1993) 148 ff. Ulpian (Dig. 8,3,1) verknüpft mit *iter* das Recht eines Menschen, diesen Weg zu begehen, nicht aber Zugvieh darüber zu treiben. *Actus* beinhaltet darüber hinaus das Recht, Zugvieh über den entsprechenden Weg zu treiben oder ihn mit dem Wagen zu befahren. Somit schließt *actus* als das höhere Recht *iter* mit ein, jedoch nicht umgekehrt. *Via* beschreibt abschließend die Berechtigung, den Weg zu begehen, Zugvieh darüber zu treiben und ihn mit dem Wagen zu befahren. Inhaltlich identisch ist die Aussage in Inst. Iust. 2,3pr. Selbstverständlich stellte das jeweilige Servitut nicht nur den entsprechenden rechtlichen Status (*iter*, *actus*, *via*) dar, sondern bezeichnete auch den zur Ausübung dieses Rechts notwendigen Raum. Hierzu: HERZIG, Probleme 606f.; FABRICIUS (Anm. 42) 572.

65 HERZIG, Probleme 613: „Daß der Jurist dieses Wegrecht berücksichtigt, spiegelt sich in der Notwendigkeit für den Praetor, in seinem Edikt *via* und *iter* anzuführen.“ Zur Breite der Straße siehe PEKÁRY, Untersuchungen 32–35. Seine Untersuchung gelangt zu dem Ergebnis, dass eine Römerstraße im Idealfall 13–17 m, der eigentliche Fahrbahnkörper jedoch nur 2,5–7 m breit war. Die Differenz ist den beiden Seitenstreifen, den sog. Sommerwegen zuzurechnen.

66 Da das höherrangige Servitut *via* das von *iter* beinhaltete, wäre dieses Nebeneinander von *via* und *iter* streng genommen ein Pleonasmus gewesen, so dass bereits der Ansatz von Herzig problematisch ist.

67 CIL II 4644 = ROLDÁN, Iter Nr. 3. Jedoch vermutet Hübner, dass die letzten Zeilen der Inschrift interpoliert sind. Ohne Beanstandung gibt WALSER, Straßenbautätigkeit 457 diese Meilensteininschrift wieder.

68 CIL II 4655 = ROLDÁN, Iter 52f. Nr. 39 mit weiteren Angaben.

69 Interessanterweise lebt das Wort *iter* = Weg = camino noch in der heutigen Bezeichnung dieser Straße fort. Vgl. ROLDÁN, Iter 17f.

70 CIL XVII.2 654 = XIII 9082 = ILS 5832. Zu diesem Meilenstein bemerkt HERZIG, Probleme 611 im Sinne seiner Theorie, dass die „inschriftliche Verwendung (von *iter*) nicht immer einwandfrei war“. Nähere Angaben zur Person des Statthalters befinden sich im Anhang unter [II.6].

den Schwarzwald sollte der alte Umweg über das Rheinknie bei Basel zukünftig vermieden werden⁷¹. Auch hier dient *iter* wohl als Bezeichnung für die Verkehrsverbindung in ihrer gesamten Breite.

In der Tarraconensis liegen von der Strecke Caesaraugusta (Zaragoza)–Clunia (Peñalba de Castro) Meilensäulen einer traianischen Serie aus dem Jahr 98/99 vor. Ein Stein verkündet „*iter fecit*“⁷². Die ältesten Steine dieser Strecke sind tiberisch und stammen aus dem Jahr 33/34 n. Chr.⁷³. Für den Zeitraum zwischen Tiberius und Traian liegen keine epigraphischen Zeugnisse von dieser Straße vor, die Bauaktivitäten belegen würden. Somit muss man die Arbeiten unter Traian als die nach fast 60 Jahren notwendige Reparatur der gesamten Straße ansehen.

Aufschlussreich sind ebenfalls die Meilensteine des Maximinus Thrax aus Africa Proconsularis, von denen zahlreiche Exemplare in ihren Reparaturvermerken sowohl *iter* als auch *via* bieten⁷⁴. Von der Straße Karthago–Theveste berichten die Formulare „*viam a Karthagine usque ad fines Numidiae provinciae longa incuria corruptam adque dilapsam restituerunt*“⁷⁵. Zwischen Tacape (Gabès) und Capsa (Gafsa) lautet die Reparaturmitteilung „*pontes vetustate dilapsos et iter longa incuria praeruptum restituerunt et pro sua infatigabili providentia pervium commeantibus redderunt*“⁷⁶. Die Steine der Strecke von Hadrumetum (Sousse) nach Sufetula (Sbeitla) bieten ebenfalls diese Reparaturmitteilung⁷⁷. Gleich lautende Reparaturmitteilungen liegen auch aus Tripolitania vor⁷⁸. Auf diesen Meilensteinen werden *via* und *iter* ganz offensichtlich gleichwertig verwendet. Die genauen Hintergründe für die Unterschiede in der Bezeichnung müssen offen bleiben. Auffällig ist aber, dass die sehr bedeutende Straße von Karthago nach Theveste als *via* bezeichnet wird, während die anderen Trassen als *iter* tituiert werden⁷⁹.

Auch Tacitus verwendet die Begriffe *iter* und *via* gleichwertig. In seinen Annalen berichtet er von einem Prozess des C. Domitius Corbulo gegen nachlässige Straßenkuratoren und betrügerische Bauunternehmer, die für den schlechten Zustand zahlreicher Straßen in Italien verantwortlich sein sollten⁸⁰. Da der Geschichtsschreiber von den *curatores viarum* spricht, handelt es sich wohl um die großen italischen Straßen einer Via Appia oder Via Flaminia. Jedoch verwendet Tacitus weder *via publica* noch schlicht *via*, sondern *iter*. Ebenfalls in den Annalen findet sich die Klage des Aurelius Pius, dass der Bau einer *publica via* sein Haus habe einstürzen lassen⁸¹. In beiden Fällen ist von

71 Zur militärischen Bedeutung dieser neuen Verbindung siehe WALSER, Straßen 1983, 9f. Da dieser Straßenbau offensichtlich Bestandteil der Eroberung des Dekumatlandes war, fällt die Bewertung des flavischen Straßenstücks nicht leicht. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund der staatsrechtlichen Bewertung des Landes, über das dieser *iter* verlief.

72 CIL II 4898 = LOSTAL, Miliarios 68. Leider ist der Stein heute verschollen, so dass eine stichhaltige Überprüfung des Formulars nicht mehr möglich ist. Die anderen fünf bislang bekannten Traiansteine dieser Straße sind an der relevanten Textstelle beschädigt: CIL II 4890 = 4891 = LOSTAL, Miliarios 67; CIL II 4900 = LOSTAL, Miliarios 69; CIL II 4894 = LOSTAL, Miliarios 70 und CIL II 4893 = LOSTAL, Miliarios 71.

73 Année Épigr. 1927, 162 = LOSTAL, Miliarios 35.

74 Siehe hierzu Kapitel 6.3 „Verzeichnis der Reparaturvermerke auf kaiserzeitlichen Meilensteinen“.

75 Vgl. ebd.

76 CIL VIII 21 920 = 10 025. Zur Verwendung des Terminus *pervium* siehe J. ANDRÉ, Les noms latins du chemin et de la rue. Rev. Études Latines 28, 1950, 129.

77 Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1908, CCV. Die südliche, aus Tacape kommende Trasse, sowie die mittlere, von Hadrumetum, liefen offensichtlich bei Thelepte zusammen. Vom Abschnitt Thelepte–Theveste liegt mit Année Épigr. 1980, 951 leider nur ein Fragment vor, dem die entscheidende Zeile mit dem Reparaturvermerk fehlt.

78 Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1912, CLXXXIII = GOODCHILD, Roads 1948 Nr. 4 = S. AURIGEMMA, Pietre Miliari Tripolitane. Riv. Tripolitania 2, 1925, 15f. Nr. 4. Eine gleich lautende Reparaturnotiz (GOODCHILD, Roads 1948 Nr. 10 = IRT 934) liegt auch von der Straße vor, die unter dem Prokonsul L. Aelius Lamia [II.36] im Jahre 15/16 n. Chr. im Hinterland von Leptis Magna errichtet worden war.

79 Der Vorrang der Straße von Karthago nach Theveste rührt vielleicht aus karthagischer Zeit her, als diese für die bedeutende Handelsstadt das Hinterland erschloss. Ferner vermerken die Hadrianmeilensteine des P. Metilius Secundus [II.28] ausdrücklich eine durchgehende Pflasterung.

80 Tac. ann. 3,31,5. Hierzu: MOMMSEN, Staatsrecht II 2, 1078 Anm. 2; PEKÁRY, Untersuchungen 110f.; ECK, Organisation 71f.

81 Tac. ann. 1,75,2. Hierzu: MOMMSEN, Staatsrecht II 1, 556; ECK, Organisation 72 Anm. 226.

großen, klassischen Straßen der italischen Halbinsel die Rede, und in beiden Fällen liegt ein juristischer Kontext vor. Jedoch verwendet Tacitus, dem die rechtliche Stellung der genannten Straßen durchaus bekannt war, einmal allgemein *iter* ein anders Mal *via publica*⁸².

So ist weder in den epigraphischen noch in den literarischen Quellen der ausgehenden Republik und frühen Kaiserzeit eine privatrechtliche Unterscheidung zwischen *iter* und *via* – wie Herzog sie vorschlägt – auszumachen⁸³. Es fällt aber auf, dass der Begriff *iter* insgesamt seltener und zudem in zeitlich älteren Zeugnissen erscheint. Damit bleibt die Frage nach den Gründen für eine solche unterschiedliche Benennung bestehen.

Aufschluss kann eine wenig beachtete Ulpianpassage aus den Digesten bieten, die bislang allenfalls unter bautechnischen Aspekten betrachtet wurde⁸⁴. Der Jurist differenziert in seinem Kommentar zu einem praetorischen Edikt in der offensichtlich zu seiner Zeit üblichen Sprachregelung zwischen *via terrena*, einer *via glareae strata* und einer *via lapide strata*. Demnach gab es Wege ohne jeglichen Belag sowie gekieste und mit Steinplatten gepflasterte Straßen. Zu betonen ist, dass nach Ulpian alle drei Qualitätsstufen ohne Einschränkung *via publica* sein konnten.

Es ist nun durchaus vorstellbar, dass die Juristen der späten Republik und frühen Kaiserzeit diese unterschiedliche Straßenqualität sprachlich deutlich machten, indem sie eine gut ausgebaute, qualitätvolle Straße als *via*, einen weniger gut ausgebauten Weg aber als *iter* bezeichneten⁸⁵. Diese unterschiedliche Qualität hatte jedoch keine Auswirkungen auf die rechtliche Stellung der jeweiligen Straße. Nach Auskunft der praetorischen Edikte gab es sowohl *viae publicae* als auch *itineraria publica*. Dass später der Begriff *iter* nur noch selten erscheint, könnte mit der allgemeinen Niveausteigerung des öffentlichen Straßennetzes im Verlauf des ersten und zweiten Jahrhunderts

82 Auch im Itinerarium Antonini finden sich sowohl *iter* als auch *via*. Während als *via* nur die Clodia (Itin. Anton. 284), Aurelia (Itin. Anton. 289) und Appia (Itin. Anton. 107) tituliert werden, findet sich *iter* gleichmäßig im gesamten Opus verteilt – nicht zuletzt im Titel selbst. *Iter*: Itin. Anton. 73; 78; 98; 175; 278; 418; 419; 423; 438; 446; 463. Die Präferenz von *iter* im Itinerarium Antonini wurde bereits von F. BERGER, Über die Heerstraßen des römischen Reiches. Wissenschaftliche Beilage zum Programm der Luisenstädtischen Gewerbeschule (Berlin 1882) 3 betont.

83 Aus Kilikien stammt mit Année Épigr. 1969/70, 607 = FRENCH, Road-System 721 f. Nr. 21 = FRENCH, Roads 1981 Nr. 61 ein weiterer Meilenstein der *via* und *iter* nennt: „viam Tauri vetustate / [con]lapsam coplanatis monti/[bus e]t caesis rupibus ac dilata/[tis i]tineribus cum pontibus /¹⁰ institutis restituit“.

84 Dig. 43,11,1,1–3: [1] *Praetor ait: Quo minus illi viam publicam iterve publicum aperire reficere liceat, dum ne ea via idve iter deterius fiat, vim fieri veto.* [1,1] *viam aperire est ad veterem altitudinem latitudinemque restituere. Sed et purgare refectionis portio est: purgare autem proprie dicitur ad libramentum proprium redigere sublato eo quod super eam esset. Reficit enim et qui aperit et qui purgat et omnes omnino, qui in pristinum statum reducant.* [1,2] *Si quis in specie refectionis deteriorationem viam facit, impune viam patietur. Propter quod neque latiore neque longiore neque altiore neque humiliores viam sub nomine refectionis is qui interdicit potest facere, vel in viam terrenam glaream inicere aut sternere viam lapide quae terrena sit, vel contra lapide stratum terrenam facere.* [1,3] *Interdictum hoc perpetuo dabitur et omnibus et in omnes, et habet condemnationem in id quod actoris intererit.* Vgl. Liv. 41,27,5. Hierzu: GRENIER, Routes 331f.; CHEVALLIER, Voies 1972, 94f.; SCHNEIDER, Altstraßenforschung 34.

85 Die unterschiedlichen Qualitätsstufen römischer Straßen sind auch an den zahlreichen Grabungsquerschnitten abzulesen. Vgl. den idealen Straßenquerschnitt bei RADKE, Viae 1439f., sowie die verschiedenen Grabungsquerschnitte oder Beschreibungen bei GRENIER, Routes 317–401; L. FRIEDLÄNDER, Darstellung aus der Sittengeschichte Roms in der Zeit von Augustus bis zum Ausgang der Antonine. 10. Aufl. besorgt von G. WISSOWA (Leipzig 1922) Bd. 1, 321 f.; PEKÁRY, Untersuchungen 22–35; L. QUILICI/St. QUILICI GIGLI (Hrsg.), Tecnica stradale romana. Atlante tematico di topografia antica 1 (Rom 1992) passim; CHEVALLIER, Voies 1972, 93–102; CHEVALLIER, Voies 1997, 107–118; SCHNEIDER, Altstraßenforschung 33f.; SILLIÈRES, Voies 621; CASTELVI u. a. (Anm. 14) 186–214; W. PIEPERS, Ein Profil durch die römische Staatsstraße Köln–Jülich–Tongern, aufgemessen im Staatsforst Ville, Kr. Bergheim / E. In: Beiträge zur Archäologie des römischen Rheinlands (Düsseldorf 1968) 317–321. Leider spart Vitruv, der für Architektur und Bauwesen so wichtige Autor, den Sektor Straßenbau völlig aus. Der oft angeführte Verweis auf Vitruv 7,1 ff. ist abzulehnen, da der hier angeführte Estrich keine Parallele zum Straßenbelag darstellt. Die exakten biographischen Daten Vitruvs sind unbekannt, so dass die Abfassungszeit seines Werkes *de architectura* nur vage in das dritte oder zweite Jahrzehnt v. Chr. datiert werden kann. Dies könnte zugleich auch die Erklärung für das Fehlen des Straßenbaus in seinem Werk sein. Von einem grundlegenden Ausbau des Straßennetzes mit z. T. gepflasterten Fahrbahnen ist erst nach der Übernahme der *cura viarum* durch Augustus im Jahr 20 v. Chr. auszugehen. Demnach wäre Vitruvs Architekturhandbuch zu einem Zeitpunkt erschienen, als innerhalb und außerhalb der Städte gekieste Wege noch der Regelfall waren. Diese Kiesbahnen hat der Architekt offensichtlich nicht als Bauwerke aufgefasst. Somit ist die einzige literarische Nachricht über den Ablauf der Straßenbauarbeiten eine Passage des Dichters P. Papinius Statius. In einem Domitian gewidmeten Gedicht (silv. 4,3,40–53) werden nur allgemeine Arbeitsabläufe beschrieben.

erklärt werden⁸⁶. Diese lässt sich nicht zuletzt an den Reparaturmitteilungen auf den Meilensteinen ablesen. Während in der Republik und frühen Kaiserzeit sehr oft vom Befestigen der Wege (*munire*) gesprochen wird, erscheinen seit dem Ende des ersten Jahrhunderts immer öfter Mitteilungen, die auf Steinpflasterungen (*via strata*) hindeuten⁸⁷. Daneben werden seit dem zweiten Jahrhundert häufiger auch wiederhergestellte Brücken in den Reparaturmitteilungen erwähnt, was ebenfalls für eine höhere Qualität des Straßennetzes spricht⁸⁸.

Der seit dem dritten Jahrhundert immer stärker in Erscheinung tretende Terminus *strata* wurde jedoch von Ulpian und seinen Zeitgenossen noch nicht berücksichtigt. Er leitet sich von *sternere* (= pflastern) ab und stellt einen Bezug zum steinernen Straßenbelag her⁸⁹. Man findet ihn jedoch in den westlichen Provinzen des Imperiums lediglich auf zwei Meilensteinen des Maximinus Thrax aus Pannonia Superior⁹⁰.

So hat es den Anschein, dass der Begriff *iter publicum* im Verlaufe des zweiten Jahrhunderts in *via publica* aufgegangen oder zumindest zu geringer Bedeutung herabgesunken ist, so dass er bei Ulpian und seinen Zeitgenossen nicht mehr thematisiert wird⁹¹.

2.6 MEILENSTEINE, ITINERARE UND TABULA PEUTINGERIANA⁹²

Da die Definition der *via publica* nach Ulpian (Dig. 43,8,2,20–24) – nicht zuletzt hinsichtlich des Bodenrechts – für die Provinzen keineswegs befriedigen kann, muss nach alternativen Kriterien gesucht werden. Ausgangspunkt für derartige Überlegungen ist die Feststellung, dass es offensichtlich qualitativ unterschiedliche Straßentypen gab, die rechtlich betrachtet jedoch alle *viae publicae* waren.

86 Gekieste Straßen der Republik: CIL I² 808 = ILLRP 465 = ILS 5799 = CIL VI 3824 = 31 603; Liv. 41,27,5; Cic. ad Q. fr. 3,1,4; Strab. 4,1,12 p. 187. So wurde z. B. die bedeutende Verbindung zwischen Karthago und Theveste erst unter Hadrian durch die Legio III Augusta unter dem Kommando des Publius Metilius Secundus [II.28] mit einer gepflasterten Fahrbahn versehen.

87 *via munire*: Lex XII tab. 7,7; Cic. Font. 17; Cato agr. 2,4. *via stravit*: CIL VIII 10 322 = ILS 5873; CIL VIII 21 992 = 10 056 = ILS 5861. Vgl. auch Anm. 89.

88 Vgl. hierzu Kapitel 6.3 „Verzeichnis der Reparaturvermerke auf kaiserzeitlichen Meilensteinen“.

89 RADKE, *Viae* 1440. Früheste Belege von *viam straverunt/stravit* stammen aus flavischer Zeit: CIL III 318 = ILS 263 = FRENCH, Road-System 716f. Nr. 9; CIL III 312 = ILS 268 = FRENCH, Road-System 717 Nr. 10; Année Épigr. 1986, 646; CIL III 6993 = Année Épigr. 1986, 647; Année Épigr. 1986, 648; für Nerva: CIL III 14 149²¹. Das bislang früheste bekannte Beispiel für das Nebeneinander von *via* und *strata* im Westen des Reiches ist der Meilenstein des Macrinus (CIL VIII 21 992 = 10 056 = ILS 5861) von der Straße Karthago–Theveste: „*viam stratam novam instituerunt*“; vgl. CIL X 6854 = ILS 5822 und Année Épigr. 1958, 123. Vgl. Itin. Burdigal. 598,4: „*Item ab Hierusalem euntibus Bethleem milia quattuor super strata ...*“ Isid. orig. 15,16,7 spricht Ende des sechsten Jahrhunderts sowohl von *strata* als auch von *via*. Die Benennung von Argenterate als Strateburgus (= *strata* und *burgus*) legt von der allgemeinen spätantiken Verwendung des Begriffs *strata* Zeugnis ab. Greg. Tur. Franc. 9,36 und 10,19: „... *ad Argenteratinsim urbem, quam nunc Strateburgum vocat.*“ Auch in den Rechtsquellen ist der Begriff *strata* anzutreffen: Cod. Theod. 15,3,6 = Cod. Iust. 11,75,4. Epigraphisch erscheint *strata* ca. 100 Jahre früher als in den literarischen Quellen. Hierzu: HIRSCHFELD, Meilensteine 715; BESNIER (Anm. 3) 782; ANDRÉ (Anm. 76) 115.

90 CIL III 11 342 = EEpigr II 911; CIL III 11 341 = EEpigr IV 538. Beide Steine stammen von der Straße von Brigetio nach Arrabona. Bemerkenswert ist, dass es mit CIL III 4630 = 11 339 einen weiteren Stein des Maximinus Thrax von der Straße Brigetio – Aquincum gibt, der jedoch von „*vias et pontes*“ spricht.

91 Das Nebeneinander zweier Bezeichnungen für öffentliche Straßentypen kann dem erfahrenen Juristen nicht entgangen sein, da bis auf die Passage des Pomponius (Dig. 43,7,1) alle anderen relevanten Zitate durch Ulpian gegeben werden. Selbst die straßenrelevanten Textstellen der spätrepublikanischen und frühkaiserzeitlichen Juristen werden durch ihn überliefert.

92 Vgl. zu den Ausführungen in diesem Kapitel insbesondere die Karten im Anhang; Karte 1: Gallisch-germanischer Raum; Karte 2: Raetien; Karte 3: Noricum. Um eine bessere Übersichtlichkeit der Karten zu gewährleisten, wurde bewusst auf einige Details verzichtet. So fehlen an den Strecken, die durch Meilensteinfunde belegt sind, Angaben über die Fundverteilung bzw. deren zeitliche Einordnung. Des Weiteren sind Straßen, die im Itinerarium Antonini mehrfach aufgeführt sind, nicht als solche eingezeichnet worden.

Nach der Ansicht von Werner Eck lassen sich *viae publicae* in Italien wie folgt bestimmen: „Zum einen sind sie alle im Itinerarium Antonini bzw. auf der Tabula Peutingeriana verzeichnet; ferner tragen sie zum größten Teil den Namen eines Kaisers, und schließlich finden sich an jeder dieser Straßen Meilensteine, die nur an *viae publicae* aufgestellt wurden. Diese praktischen Kriterien sind für uns heute bei der Erkenntnis wichtiger als beispielsweise das juristische Kriterium des *solum publicum*; denn ohne ein konkretes Zeugnis am jeweiligen Ort ist für uns heute *solum publicum* von *solum privatum* ganz selbstverständlich nicht zu unterscheiden“⁹³. Jedoch darf ein Aspekt bei der Betrachtung von Peutingerkarte, Itineraren und Meilensteinen nicht vollkommen außer Acht bleiben: Es besteht immer ein gewisser Restzweifel, ob die jeweilige Straße in der Tabula Peutingeriana mit der in einem der Itinerare bzw. mit der durch Meilensteinfunde belegten Trassen auch tatsächlich übereinstimmt. Zudem stellen die Tabula Peutingeriana sowie die diversen Itinerare im Gegensatz zu den Meilensteinen statische Quellen dar, die lediglich den Status quo ihrer Zeit spiegeln. Meilensteine hingegen reflektieren den Bedeutungswandel von Verkehrsverbindungen im Laufe der Kaiserzeit besser. So beschreiben vielleicht einige Meilensteine aus der Republik oder aus der frühen Kaiserzeit Verkehrsverbindungen, die – etwas überspitzt formuliert – zur heute angenommenen Abfassungszeit des Itinerarium Antonini oder der Tabula Peutingeriana gar nicht mehr als Verkehrsverbindung genutzt wurden.

Im Grunde sind die von Eck geforderten praktischen Kriterien auch auf die provinziellen Verhältnisse übertragbar. Bereits mehrfach wurde in der Literatur betont, dass zahlreiche, bisweilen auch bedeutsame Straßen in den Provinzen des römischen Imperiums offensichtlich niemals mit Meilensteinen versehen worden waren⁹⁴. Diese sind dann meist nur durch die Tabula Peutingeriana oder die diversen Itinerare, wie z. B. das *itinerarium provinciarum Antonini Augusti*, als ‚römische‘ Straßen zu identifizieren. Andererseits ist die Existenz einiger antiker Straßen ausschließlich durch Meilensteinfunde bekannt. Jedoch lassen sich die diversen Itinerare und die Peutingerkarte nur schwer mit den bislang besprochenen juristischen Quellen vergleichen, da sie wohl allesamt Zeugnisse aus privater Hand sind, so z. B. auch das Itinerarium Burdigalense⁹⁵. Hierbei handelt es sich um die private Routenbeschreibung eines namentlich nicht bekannten Pilgers aus dem Jahr 333 n. Chr.⁹⁶. Auch die vier silbernen, 1852 bei Grabungen im Gebiet von Vicarello in Italien gefundenen Becher sind ein solches privates Zeugnis aus der ersten Hälfte des ersten nachchristlichen Jahrhunderts⁹⁷. Die in der Form von Meilensteinen gestalteten Trinkgefäße geben die Route von Gades nach Rom wieder. Umstritten ist die Bewertung des Itinerarium Antonini. Wilhelm Kubitschek hat die Ansicht vertreten, dass dieses Straßenverzeichnis „keine amtliche Publikation“ sei und als eher

93 ECK, Administration 297; vgl. FRENCH (Anm. 10) 144; KÖNIG, Problemen 64f. und R. G. GOODCHILD, The Roman Road on Libya and their Milestones. In: F. F. GADALLAH (Hrsg.), Libya in History. Historical conference 16–23 March 1968 (Benghazi 1971) 157.

94 Betont wird dies u. a. von WALSER, Straßen 1983, 39; WALSER, Bemerkungen 385 und WINKLER, Straßen 42f.

95 Im Folgenden soll nur eine Auswahl der für die ‚überregionalen‘ Verkehrsachsen bedeutsamen Itinerare gegeben werden. Eine vollständige Liste aller Itinerare bietet RE IX.2 (1916) 2308–2363 s.v. Itinerarien (W. KUBITSCHEK). Ferner: SCHNEIDER, Altstraßenforschung 121–130; H. BENDER, Verkehrs- und Transportwesen in der römischen Kaiserzeit. In: H. JANKUHN / W. KIMMIG / E. EBEL (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. Teil V: Der Verkehr, Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation. Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften, phil. hist. Klasse III, Nr. 180 (Göttingen 1989) 134 ff.; CHEVALLIER, Voies 1972, 34–36 und 46–55.

96 Der vollständige Name lautet nach Itin. Burdigal. 549,1–5: *Itinerarium a Burdigala Hierusalem usque et ab Heracla per Aulonam et per urbem romam Mediolanum*. Die Datierung ist durch die Nennung der Konsuln (Itin. Burdigal. 571,6) Flavius Iulius Delmatius und Domitius Zenofilius gesichert. Hierzu: KUBITSCHEK (Anm. 95) 2352–2363; MILLER, Itineraria LXVIII–LXX. H. BENDER, Archäologische Untersuchungen zur Ausgrabung Augst-Kurzenbettli. Ein Beitrag zur Erforschung der römischen Rasthäuser (Frauenfeld 1975) 128f. nimmt an, dass dieses Itinerar wegen seiner ausführlichen Angaben im Gegensatz zum Itinerarium Antonini ohne eine zusätzliche gezeichnete Karte benutzbar war.

97 CIL XI 3281–3284. MILLER, Itineraria LXXIf.; KUBITSCHEK (Anm. 95) 2318f.; CHEVALLIER, Voies 1972, 46–49; ROLDÁN, Itineraria 149–160; SILLIÈRES, Voies 35–39.

ungeschickte Kompilation aus den ersten Jahren Diokletians stamme⁹⁸. Eine neuere, etwas modifizierte These geht hingegen von einer Sammlung verschiedener kaiserlicher Reiseplanungen aus, suggeriert somit einen offiziellen Charakter⁹⁹. Auch wenn dies u. a. die zahlreichen doppelten Routenbeschreibungen erklären könnte, so ist das Werk insgesamt durch die üblichen Fehler der Handschriftentradition derartig verworren, dass man einen offiziellen Hintergrund nur mit Vorsicht als Grundlage weiterer Untersuchungen annehmen sollte¹⁰⁰. Anders verhält es sich mit der *Tabula Peutingeriana*, der man überwiegend einen offiziellen Charakter in Verbindung mit dem *cursus publicus* bescheinigt¹⁰¹. Lediglich die Datierung der Abschlussredaktion ist jüngst von Ekkehard Weber überzeugend modifiziert worden. Er spricht sich gegen eine Datierung in die Zeit Caracallas und für eine Abfassung in der Zeit Theodosius II. aus¹⁰². Der Verfasser teilt die Bewertung der Peutingerkarte als offizielles Zeugnis nicht, da ein Zusammenhang mit dem *cursus publicus* letztlich nicht zu beweisen ist. Zudem erklärt eine solche Verbindung insgesamt nicht, warum u. a. Gebiete Persiens und Indiens auf der Karte verzeichnet sind. Letztlich ist jedoch die Bestimmung der Itinerare und der Peutingerkarte als öffentliche oder private Zeugnisse für die hier behandelte Fragestellung nur von sekundärer Bedeutung¹⁰³. Sowohl das *Itinerarium Antonini* als auch das *Itinerarium Burdigalense* sowie die Silberbecher von Vicarello spiegeln in erster Linie die Bedeutung einer Straße oder eines Weges für den jeweiligen öffentlichen Verkehr in den Provinzen wider. Der Pilgerfahrer von Bordeaux nach Jerusalem wird ebenso wie der Reisende von Cádiz nach Rom die großen Verbindungen genutzt haben.

98 KUBITSCHKE (Anm. 95) 2329 und 2338f. Seine Ergebnisse hatten über Jahrzehnte hinweg die Forschung maßgeblich bestimmt. Ausgangspunkt war die Ansicht (Sp. 2336), dass das *Itinerarium Antonini* als Abschrift auf einer Itinerarwandkarte beruhe, die durch eine Zwischenquelle auch der *Tabula Peutingeriana* und dem anonymen Geographen aus Ravenna als Vorlage gedient habe. Kubitschke datiert diese Vorlage in die Zeit Caracallas.

99 So D. VAN BERCHEM, *L'annone militaire dans l'Empire Romaine au II^e Siècle*. *Mém. Soc. Nat. Ant. France* 8, Ser. 10, 1937, 166–169. Er hat hierbei die längste Route des Itinerars (Itin. Anton. 123,8 bis 162,4) von Rom durch das Donaugebiet und Kleinasien nach Ägypten mit der Caracallareise von 214/5 verbunden. Zu dieser Reise siehe HALFMANN, *Itinerar* 226f. In abgewandelter Version findet sich die These van Berchems auch bei CHEVALLIER, *Voies* 1972, 33f.; vgl.: BENDER (Anm. 96) 128; BENDER (Anm. 95) 134f.; SCHNEIDER, *Altstraßenforschung* 123.

100 Das *Itinerarium Antonini* trägt auch zahlreichen politischen Veränderungen des dritten Jahrhunderts Rechnung. So verläuft die Strecke von Pannonien nach Gallien (Itin. Anton. 241,1–252,5) über Straßburg, Basel, Bregenz und Augsburg. Dies weist auf eine Straßenführung nach der Aufgabe des Dekumatenslandes 260 hin. Ferner belegt z. B. die Erwähnung von Diocletianopolis (Itin. Anton. 330,6) an Stelle von Pella und Heraclea (Itin. Anton. 332,6) an Stelle von Perinthus eine Bearbeitung in der Zeit Diokletians und Maximians. Auch Ergänzungen des dritten Jahrhunderts zu älteren Routen sind bekannt. So beschreibt Itin. Anton. 94,2 „*Item a Catina Agrigentum mansionibus nunc*“ die Strecke von Catina nach Agrigentum und ersetzt wohl die ältere Variante Itin. Anton. 87,4–88,4. Eine Entstehung unter Caracalla ist eher unwahrscheinlich.

101 Die maßgebliche Ausgabe ist heute: *Tabula Peutingeriana*, Codex Vindobonensis 324. Vollständige Faksimile-Ausgabe im Originalformat, hrsg. v. E. WEBER (Graz 1976). Zur Karte: MILLER, *Itineraria XIII–LIII*; RE XIX.2 (1938) 1405–1412 s.v. *Peutingeriana* (Fr. GISINGER); A. u. M. LEVI, *Itineraria picta*. *Contributo allo studio della Tabula Peutingeriana* (Rom 1967) passim; CHEVALLIER, *Voies* 1972, 23–30. RE X.2 (1919) 2022–2149 s.v. *Karten* (W. KUBITSCHKE) sieht in der *Tabula Peutingeriana* keine offizielle Karte.

102 E. WEBER, *Zur Datierung der Tabula Peutingeriana*. In: H. E. HERZIG/R. FREI-STOLBA (Hrsg.), *Labor omnibus unus*. *Festschr. G. Walser. Historia Einzelschrift* 60 (Stuttgart 1989) 114: „Die Frage nach der *antiken Entstehung* der TP kann so gar nicht gestellt werden. Selbst wenn man die Verbindung zur Agrippakarte nicht für wahrscheinlich halten wollte, sind doch wiederholte Verbesserungen, Überarbeitungen und Nachträge anzunehmen, so dass sich ein bestimmter Zeitpunkt für die Entstehung dieses Kartenwerkes gar nicht fixieren läßt.“ Neben zahlreichen spätantiken Eintragungen befindet sich auch das 79 untergegangene Pompeii in der Peutingerkarte. Zur sog. Weltkarte des Agrippa siehe BRODERSEN, *Terra* 268–287.

103 Die Frage, warum nicht alle ‚überregional‘ bedeutsamen Straßen in dem das gesamte römische Reich umfassende *Itinerarium Antonini* bzw. der *Tabula Peutingeriana* verzeichnet sind, hat zahlreiche Gründe. Im Falle des *Itinerarium Antonini* liegen diese wohl in der selektiven Zusammenstellung diverser kaiserlicher/offizieller und privater Reiseaufzeichnungen, kombiniert mit späteren Überarbeitungen und einer Fülle von Überlieferungsfehlern. Der letzte antike Bearbeiter des Werkes unter Diokletian hat letztlich aufgrund seiner Vorlagen und wohl auch seiner privaten Vorlieben ein recht widersprüchliches *Opus* hinterlassen. Ähnliche Aspekte sind auch bei der *Tabula Peutingeriana*, die uns ebenfalls nur in einer mittelalterlichen Kopie vorliegt, zu vermuten. Als Entstehungsort ist das Kloster Reichenau am Bodensee anzunehmen. Weber hat sich im Kommentar seiner Faksimile-Ausgabe (Anm. 101) 9ff. für eine Datierung der Kopie in das späte zwölfte bzw. das frühe dreizehnte Jahrhundert ausgesprochen.

Die drei Karten im Anhang der Arbeit (Karte 1: gallisch-germanischer Raum; Karte 2: Raetien; Karte 3: Noricum) visualisieren die bereits wiederholt angesprochene Problematik, wonach es die *via publica* als einheitlich normierten Typus wohl offensichtlich nicht gegeben hat. Einige markante Besonderheiten lassen sich speziell an der Karte des gallisch-germanischen Raumes aufzeigen. Die Verbindung von Oberitalien nach Spanien durch die Gallia Narbonensis, also die Via Iulia Augusta und die Via Domitia¹⁰⁴, ist in allen drei Quellen ebenso belegt wie die Strecke von Massilia an die Kanalküste oder die Verbindung entlang des Rheins. Hier liegen große auch für den ‚überregionalen‘ Verkehr bedeutsame Straßen vor, die in ihrer praktischen Bedeutung mit einer Via Appia durchaus verglichen werden können. In Ergänzung hierzu liegen, wie z. B. im Falle der Via Domitia, weitere literarische Quellenbelege vor, die diese Verkehrsader in ihrer verkehrstechnischen Relevanz noch deutlich hervorheben¹⁰⁵. Ähnlich verhält es sich auch mit den Straßen, die laut Strabon durch Agrippa in Gallien gebaut wurden¹⁰⁶. Der Geograph der augusteischen Zeit berichtet, dass Agrippa von Lugdunum aus eine Straße nach Massilia, eine zweite durch Aquitanien an die Atlantikküste, eine dritte an die Kanalküste und eine vierte bis an den Rhein gebaut habe. Hierauf wird noch im nächsten Kapitel 2.7 näher einzugehen sein. Deutlich wird zumindest, dass sich auch diese Trassen in der Karte des gallisch-germanischen Raumes, jeweils durch die drei dort verarbeiteten Quellentypen belegt, wiederfinden. Ebenso wenig verwundert es, wenn die Alpenübergänge in Verbindung mit der Rheinaltrasse ebenfalls deutlich herausragen. Hier haben wir eine Verkehrsader, die u. a. für die Legionen entlang der Rheingrenze von erhöhter Bedeutung war. Dass es innerhalb der hier skizzierten Beispiele bisweilen punktuelle Besonderheiten gibt, darf ebenfalls nicht weiter überraschen. Wenn z. B. das Itinerarium Antonini bei der großen Verbindung von Massilia an die Kanalküste zwischen Auxerre (Autessiodurum) und Sens (Agedicum) ein Umweg nach Osten über Troyes (Augustobona) einlegt, so haben wir entweder einen der nicht wenigen Irrtümer dieser Quelle oder vielleicht eine temporäre Abweichung aus den Tagen der Abfassung dieses Itinerars¹⁰⁷. Zudem darf die Überlieferungsproblematik nicht außer Acht gelassen werden. Denn leider liegen außer der Tabula Peutingeriana und dem Itinerarium Antonini keine weiteren Quellen mit ähnlicher Aussagekraft vor. Ein Itinerarstein von Tongern z. B. bietet mit Blick auf den gallisch-germanischen Raum letztlich kein Äquivalent¹⁰⁸. Daneben zeigen sich auch einige Straßen, so u. a. im Nordwesten der Gallia Lugdunensis oder in Zentralaquitanien, die nur durch eine oder zwei Quellentypen belegt sind. Dies legt die Vermutung nahe, dass diese Verkehrsverbindungen für den Reisenden, den Händler sowie wie für die Bewohner vor Ort offensichtlich von ‚sekundärer‘ Bedeutung waren. Auf die Aufstellungspraxis von Meilensteinen wird noch unter dem Aspekt der Straßenverwaltung näher einzugehen sein. Jedoch kann bereits an dieser Stelle festgehalten werden, dass Meilensteine, seien sie nun bloße Dedikation oder Zeugnisse durchgeführter Baumaßnahmen, an Verkehrsadern aufgestellt worden sind, die zum jeweiligen Zeitpunkt von verkehrstechnischer Bedeutung waren. Damit sind sie Belege eines sich zeitlichen Veränderungen anpassenden Straßennetzes¹⁰⁹. Gerade an den Pässen der Zentralalpen lässt sich die zeitliche Verlagerung besonders deutlich aufzeigen. Offensichtlich, so zumindest lassen es die Meilensteinfunde vermuten, wurde in der frühen Kaiserzeit der Reschenpass als bevorzugte Verbindung von Oberitalien nach Augsburg genutzt¹¹⁰. Der Zeitpunkt der Bedeutungsverlagerung

104 Vgl. hierzu CIL XVII.2 p. 6f., 75ff.; CASTELLVI u. a. (Anm. 14) passim.

105 Strab. 4,1,12 p. 187 (jedoch ohne namentliche Erwähnung), Cic. Font. 17–19.

106 Strab. 4,6,11 p. 208.

107 Itin. Anton. 361, 381 ff.; vgl. MILLER, Itineraria 99 und 110.

108 CIL XVII.2 675 = XIII 9158. Vgl. hierzu: HAGEN, Römerstraßen Xf.; GRENIER, Routes 108–113; CHEVALLIER, Voies 1972, 52.

109 Aber auch literarische Quellen legen in Ergänzung hierzu Zeugnis einer sich wandelnden Verkehrsinfrastruktur ab. Während z. B. Cicero und Strabon in ihren Texten von einer Via Domitia berichten, thematisiert Ausonius gegen Ende des vierten Jahrhunderts in seiner Mosella die Verbindung von Trier nach Bingen.

110 CIL V 8002 = ILS 208 = BASSO, Miliari 36; CIL V 8003 = WALSER, Straßen 1983 Nr. 18 = AUSSERHOFER, Meilensteine Nr. 1 = BASSO, Miliari 41. Vgl. W. CZYSZ, Römische Staatsstraße via Claudia Augusta. Der nördliche Streckenabschnitt zwischen Alpenfuß und Donau. In: G. ROSADA (Hrsg.), La Venetia nell'Area Padano-Danubiana. Le vie di comunicazione. Convegno internazionale Venezia 6–10 aprile 1988 (Padua 1990) 274.

hin zum Brennerpass ist nicht genau festzustellen. Die ersten Meilensteine stammen jedoch aus den Tagen des Septimius Severus¹¹¹. Es darf wohl vermutet werden, dass es sich hierbei um einen langsamen aber kontinuierlichen Vorgang gehandelt hat. Bemerkenswert ist, dass die Via Claudia Augusta über den Reschenpass weder im Itinerarium Antonini noch der Tabula Peutingeriana erscheint. Hier wird vielmehr der Alpenübergang vermerkt, der wohl spätestens seit Septimius Severus der gebräuchlichere war, der Brennerpass.

Anhand der ausgewählten Beispiele ist deutlich geworden, welche Probleme ein Vergleich dieser drei Quellentypen in sich birgt. Es gibt keine festen Kriterien, nach denen diese in absolute Relation zu einander gestellt werden können. Vielmehr muss man eine Fülle von Faktoren berücksichtigen, so z.B. die zeitliche Stellung der jeweiligen Quelle bzw. anzunehmende Überlieferungsfehler¹¹². Zahlreiche Fragen können wohl nur durch die lokale Straßenforschung geklärt werden. Deutlich wird aber auch, dass es im hier behandelten Untersuchungszeitraum durchaus auch Bedeutungsverlagerungen innerhalb der Verkehrsinfrastruktur zu verzeichnen gab. Dass hiervon die rechtliche Qualität der Straße unberührt blieb, wird ausdrücklich durch Iavolenus bestätigt: Eine *via publica* kann durch Nichtbenutzung ihren Rechtsstatus nicht verlieren¹¹³. Umgekehrt sind im zweiten Jahrhundert zahlreiche Vicinalstraßen aufgrund des stetig wachsenden Warenverkehrs unter den wirtschaftlich entwickelten Städten und Regionen zu öffentlichen Straßen geworden¹¹⁴.

Es lässt sich jedoch insgesamt festhalten, dass nur einige Straßen in allen drei Quellen belegt sind, so z. B. die bereits mehrfach genannte Via Domitia. Dies spricht insgesamt für eine exponierte Stellung dieser Straße. Dabei darf vermutet werden, dass dieser Bedeutungsvorsprung gegenüber anderen Straßen sich auch in Form einer größeren Straßenbreite oder eines qualitativ volleren Straßenbelags ausdrückte. Dies unterstützt die anfangs geäußerte Vermutung einer sehr heterogenen Struktur des provinziellen Straßenwesens.

2.7 EXKURS ZUM STRASSENBAU DURCH AGRIPPA

Die Vielschichtigkeit der Straßentypen in den Provinzen lässt sich anhand eines oft zitierten Textes Strabons anschaulich dokumentieren. Durch den Geographen ist bekannt, dass M. Vipsanius Agrippa, vermutlich in seiner zweiten gallischen Statthalterschaft, von Lugdunum aus eine Straße nach Massilia, eine nach Aquitania, eine an die Kanalküste und eine vierte an den Rhein gebaut hat¹¹⁵. Da Agrippa in den Jahren 20–18 v. Chr. mit dem *imperium proconsulare* in Gallien agierte, dür-

111 Siehe hierzu die Übersicht bei WALSER, Straßen 1983, 63; W. CARTELLIERI, Die römischen Alpenstraßen über den Brenner, Reschen-Scheideck und Plöckenpaß mit ihren Nebenlinien. *Philologus Suppl.-Bd. XVIII* (Leipzig 1926) 1–186; R. HEUBERGER, Zur Geschichte der römischen Brennerstraße. *Klio* 27, 1934, 311–336.

112 So kennt das Itinerarium Antonini keine Verbindungen mehr durch das Dekumatenland. Die Strecke von Pannonien nach Gallien (Itin. Anton. 241,1–252,5) führt über Straßburg, Basel, Bregenz und Augsburg. Dies weist auf eine Straßenführung nach der Aufgabe dieses Landes hin. Ähnlich verhält es sich auch mit der Tabula Peutingeriana, die z. B. ebenfalls keine Verkehrsverbindung im Dekumatenland mehr verzeichnet.

113 Dig. 43,11,2: *Viam publicam populus non utendo amittere non potest*. Vgl. hierzu PALMA (Anm. 8) 865.

114 Dig. 43,8,2,22.

115 Strab. 4,6,11 p. 208 τὸ δὲ Λούγδουνον ἐν μέσῳ τῆς χώρας ἐστίν, ὡσπερ ἀκρόπολις, διὰ τε τὰς συμβολὰς τῶν ποταμῶν καὶ διὰ τὸ ἐγγὺς εἶναι πᾶσι τοῖς μέρεσι. διόπερ καὶ Ἀγρίππας ἐντεῦθεν τὰς ὁδοὺς ἐτέμε, τὴν διὰ τῶν Κεμμένων ὄρων μέχρι Σαντόνων καὶ τῆς Ἀκουιτανίας, καὶ τὴν ἐπὶ τὸν Ἰηνον, καὶ τρίτην τὴν ἐπὶ τὸν ὠκεανόν, τὴν πρὸς Βελλοάκοις καὶ Ἀμφιανοῖς, τετάρτη δ' ἐστὶν ἐπὶ τὴν Ναρθώντιν καὶ τὴν Μασσαλιωτικὴν παραλίαν. GRENIER, Routes 33–42 geht noch von der ersten gallischen Statthalterschaft Agrippas aus. Siehe jetzt HALFMANN, Itinera 164. Für die zweite sprechen auch die dendrochronologischen Daten der Römerbrücke von Trier. Hierzu: H. CÜPPERS, Trier: Römerbrücke. In: DERS. (Hrsg.), Die Römer in Rheinland-Pfalz (Stuttgart 1990) 610; H. CÜPPERS, Vorrömische und römische Brücken über die Mosel. *Germania* 45, 1967, 60–69; V. GALLIAZZO, I ponti romani (Canova 1994) 278f. Nr. 569. Zu den Tätigkeiten Agrippas in Gallien siehe Cass. Dio 54,11,1–5. Cassius Dio macht deutlich, dass die Straßenbaumaßnahmen als militärische Sicherung und administrative Durchdringung zu verstehen sind. Unter einem stark verengten Blickwinkel wird die Strabonstelle von PEKÁRY, Untersuchungen 145 gesehen. Er kritisiert, dass Lugdunum (Lyon) nicht zum zentralen Zählpunkt Galliens erhoben wurde. Dies setzt stillschweigend voraus, dass die Maßnahmen des Agrippa auch das Aufstellen von Meilensteinen beinhaltet hätte.

fen seine Bauten in republikanischer Tradition durchaus als Reichsstraßen tituliert werden. Somit liegt hier ein ‚überregionales‘ Wegenetz auf provinzialem Boden vor. Jedoch gibt es lediglich von der Strecke Massilia–Lugdunum ein Meilensteinfragment, das Augustus zugeschrieben werden könnte und mit dieser Bautätigkeit in Verbindung gebracht wird¹¹⁶. Selbst wenn man von einer unglücklichen Überlieferungsgeschichte ausginge, so wären in Anbetracht der Gesamtlänge der gallischen „Agrippastraßen“ und der persönlichen Beschäftigung des Princeps mit administrativen Aufgaben in Gallien mehr Funde an Meilensteinen zu erwarten¹¹⁷. Es ist daher zu vermuten, dass erst gar keine Meilensteine aufgestellt worden sind, da sich Agrippa und Augustus mit Ausbesserungsmaßnahmen des bereits existierenden Wegenetzes zufrieden gaben¹¹⁸.

Nach Klingmüllers Beuterechtstheorie war das unterworfenen Gallien *ager publicus*, so dass Agrippa bei der Anlage seiner Straßen keinerlei Rücksicht auf bestehende Eigentumsverhältnisse nehmen musste, um seine Straßen über *solum publicum* verlaufen zu lassen. Alle eventuell auftretenden rechtlichen Probleme gegenüber den gallischen Stämmen überwand Agrippa nicht zuletzt Kraft seiner proconsularen Amtsvollmacht¹¹⁹. Da sich der römische ‚Neubau‘ über weite Strecken des vorrömischen Wegenetzes bediente, wird dies mit großer Wahrscheinlichkeit nur in sehr wenigen Fällen zu Eigentumsstreitigkeiten zwischen dem Prokonsul und den lokalen Stellen geführt haben¹²⁰. Die jeweiligen Trassen haben mit Sicherheit schon vor Caesars Eroberung und Agrippas Straßenbau als Träger des ‚überregionalen‘ und somit öffentlichen Verkehrs gedient. Die Tätigkeit des M. Vipsanius Agrippa wird sich vermutlich auf die Begradigung der Trassen, Anlage von einigen Brücken und auf grundlegende Ausbesserungsarbeiten konzentriert haben¹²¹. Entscheidend ist jedoch, dass Agrippa ein bereits existierendes ‚überregionales‘ Wegenetz im römischen Sinne modifiziert hat – nicht mehr. Fraglich ist dabei, ob die Problematik der rechtlichen Bewertung des Landes den Zeitgenossen überhaupt bewusst war. Das römische Interesse an diesen Straßen war nur sekundär juristischer Natur, zumal man sich im Eigentum des Landes wähnte. Das eigentliche Interesse formuliert Eck zutreffend: „Herrschaft setzt die Möglichkeit der Kommunikation zwischen dem Träger der Macht und den Beherrschten und somit funktionierende Verkehrsverbindungen voraus“¹²².

Es ist zu vermuten, dass man sich in der Okkupationsphase mit einer gewissen Form der juristischen „Oberherrschaft“ über das ‚überregionale‘ Straßennetz in den Provinzen begnügte, welches man nach Bedarf ausbaute¹²³. Anscheinend wurde erst in diesem Augenblick das Land konkret als

116 CIL XVII.2 152 = XII 5510 = KÖNIG, Meilensteine 114. Da die Inschrift nur partiell lesbar und der Stein heute verschollen ist, sollte man mit der Interpretation sehr vorsichtig sein. Auch Hirschfeld hat die Inschrift für CIL XII lediglich aus der älteren Edition von Allmer übernommen. Grundsätzlich sei an dieser Stelle die Frage erlaubt, warum man unbedingt Meilensteine des Augustus erwartet. Nach Strabons Bericht war Agrippa der bauverantwortliche Prokonsul in Gallien, der durchaus in republikanischer Tradition eigene Meilensteine hätte aufstellen lassen können.

117 Wie Cassius Dio (54,25,1; vgl. 55,6,1f.) berichtet, hat sich auch der Princeps während seiner drei Gallienaufenthalte mit grundlegenden administrativen Maßnahmen beschäftigt. Hierzu darf wohl – ohne weitere Diskussion – auch der Bereich des Straßenbaus gerechnet werden.

118 Dass Augustus in Südgallien offensichtlich eigene Bauaktivitäten entwickelte, belegen CIL XVII.2 35 = XII 5454 = KÖNIG, Meilensteine 35 und CIL XVII.2 36 = XII 5455 = KÖNIG, Meilensteine 36 von der Via Iulia Augusta aus der Zeit 1. Juli 13–6. März 12 v. Chr. Beide lassen sich mit dem Aufenthalt des Kaisers in Gallien in Verbindung bringen. Durch HALFMANN, *Itinera* 159 sind solche für die Jahre 16–13, 11 und 8 v. Chr. belegt.

119 KLINGMÜLLER (Anm. 27) 89 ff.; vgl. Ulpian Dig. 43,8,2,21.

120 KÖNIG, *Wirtschaftsräume* 71 ff. betont nachdrücklich den hohen Stand der gallischen Straßen und das römische Bemühen, diese weiter auszubauen. Ferner hat CÜPPERS (Anm. 115) 60–69 darauf hingewiesen, dass bereits im zweiten Jahrhundert v. Chr. im Trierer Gebiet eine hölzerne Brücke über die Mosel existierte.

121 Ein derartiger ‚Neubau‘ ist im Sinn der Schilderung des Ios. bell. Iud. 3,6,2 zu verstehen. Dort skizziert der Geschichtsschreiber anschaulich die Aufgabe von Straßenbauern, die gewundenen Wege gerade und schwer passierbares Gelände leichter gangbar zu machen. Vgl. auch Ios. bell. Iud. 3,7,3.

122 ECK, *Organisation* 25.

123 Der Problematik der Begriffe Oberherrschaft und Obereigentum ist sich der Verfasser durchaus bewusst. Vgl. BLEICKEN (Anm. 19) 360 ff.

Staatsland wahrgenommen¹²⁴. Auffällig ist jedoch, dass erst unter Claudius die Straßen des Agrippa und weitere wichtige Trassen im gallisch-germanischen Raum mit Meilensteinen versehen wurden¹²⁵. Es ist zu vermuten, dass die relevanten vorrömischen Wege sowie die Ausbaustrecken des Agrippa nun auf einen gehobenen Standard gebracht worden sind¹²⁶. Dies bedeutet, dass man sowohl die gallischen Wege mit den Ausbauarbeiten der Agrippazeit als auch die ausgebauten und mit Meilensteinen versehenen Straßen als *viae publicae* bezeichnen darf.

Dieses durch Strabon überlieferte Beispiel aus der frühen Kaiserzeit zeigt die rein praktische Sichtweise römischen Straßenbaus in der Phase der administrativen Durchdringung einer Region. Hierbei ist eine erste Entwicklungsstufe unter Agrippa bei einem vorläufigen Abschluss unter Claudius festzustellen, der sich nicht zuletzt im Aufstellen von Meilensteinen artikuliert¹²⁷. Beide Abschnitte zeigen zum einen die Heterogenität des öffentlichen Straßenwesens in den Provinzen auf und belegen zum anderen, dass römische Baumaßnahmen nicht zwangsläufig Meilensteinsetzungen verlangten.

2.8 ZUSAMMENFASSUNG

Nach dem bisher Festgestellten muss das Straßennetz in den Provinzen vorwiegend unter pragmatischen Gesichtspunkten betrachtet werden. Entsprechend sind für eine Definition der *viae publicae* weniger rechtliche als vielmehr praktische Aspekte von Bedeutung. Derartig praxisorientierte Kriterien lassen sich z.T. auch in den juristischen Quellen wie dem Ackergesetz von 111 v. Chr. sowie der Lex Ursonensis finden. Das Spektrum der Straßen und Wege, die letztlich als *viae publicae* bezeichnet wurden, ist breit.

Es konnte gezeigt werden, dass vorrömische Straßen, die einstmals dem ‚überregionalen‘ Verkehr gedient hatten, ihre Funktion auch unter römischer Herrschaft beibehielten. Daneben wurden aber auch die von den Römern neu gebauten Straßen und Wege sowie die durch Limitationen entstandenen Verkehrsverbindungen zu den öffentlichen Straßen gerechnet. Man darf jedoch nicht

124 Die Kontinuität zu vorrömischen Straßen wird durchaus auf römischen Meilensteinen betont. So bezieht sich die Reparaturmitteilung *restituit* auf den Steinen des Konsuls M'. Aquillius [I.4] und seines Quaestors L. Aquillius Florus [I.5] mit großer Wahrscheinlichkeit auf eine griechische Vorgängerstraße. Gleiches gilt für einen Meilenstein des Claudius aus Cyrene (Année Épigr. 1951, 207 = IRT S. 85): Ti(berius) Claudius / Caesar Aug(ustus) / Germanicus / p(ontifex) m(aximus) trib(unicia) pot(estate) VII] /⁵ imp(erator) XI p(ater) p(atriciae) co(n)s(ul) [III] / designat(us) IIII / restituit ann[o?] / C[aeserni] Veienton[is] / proco(n)s(ulis) /¹⁰ [Cretae et Cyr]en[arum] / (mille passus) I. Weitere Angaben zu diesem Meilenstein unter Caesernius Veiento [II.39]. GOODCHILD, Roads 1948, 89 bezieht *restituit* wohl zutreffend auf eine griechische Vorgängerstraße.

125 Eine Zusammenstellung aller Claudiusmeilensteine befindet sich im Anhang (Tafel 10). Vgl. GRENIER, Routes 44–48; WALSER, Straßenbautätigkeit 461f.; H. VON PETRIKOVITS, Rheinische Geschichte, Bd. 1: Altertum² (Düsseldorf 1980) 145.

126 Dies ist an den deutlichen Unterschieden der claudischen Meilensteinformulare zwischen der Gallia Narbonensis und denen des übrigen gallisch-germanischen Raumes ablesbar. Während die Steine der Via Iulia Augusta (z. B. CIL XVII.2 51 = XII 5476 = KÖNIG, Meilensteine 51) und der Via Domitia (z. B. CIL XVII.2 207 = XII 5586 = KÖNIG, Meilensteine 169) als Reparaturhinweis einer älteren bereits vollständig ausgebauten Straße ein *refecit* tragen, fehlen derartige oder vergleichbare Angaben auf allen Claudiussteinen nördlich der Gallia Narbonensis. Noch hervorzuheben ist an dieser Stelle, dass auch von der Strecke Massilia–Lugdunum mit CIL XVII.2 148 = XII 5542 & p. 858 = KÖNIG, Meilensteine 110 und CIL XVII.2 156 = XII 5546 = KÖNIG, Meilensteine 118 zwei Claudiussteine ohne *refecit* vorliegen. Dies spricht gegen die Lesung von CIL XVII.2 152 = XII 5510 = KÖNIG, Meilensteine 152 als Augustusmeilenstein. Vgl. auch CIL XVII.2 144 = XIII 9055 = Année Épigr. 1995, 1093.

127 Die claudischen Meilensteine der Via Claudia Augusta stellen einen parallelen Fall dar. Die beiden erhaltenen Steine (CIL V 8002 = ILS 208 = BASSO, Miliari 36; CIL V 8003 = WALSER, Straßen 1983 Nr. 18 = AUSSERHOFER, Meilensteine Nr. 1 = BASSO, Miliari 41) aus dem Jahr 46/47 berichten, dass der Kaiser die Straße vom Po bis an die Donau, welche sein Vater Drusus nach der kriegerischen Öffnung der Alpen angelegt hatte, über eine Strecke von 350 Meilen ausgebaut habe. Dass Drusus im Jahre 15 v. Chr. bereits die Verbindung über den Reschen- und Fernpass über die Alpen anlegte, ist *communis opinio*. Worin die konkreten Baumaßnahmen des Claudius bestanden, ist unklar. Zumindest wird er die Straße bis an die Donau vorgeschoben haben. Auch hier haben wir eine erste Bauphase, die der reinen Sicherung diene, gefolgt von einer zweiten zur endgültigen Durchdringung des Gebietes. Hierzu: RADKE, Viae 1609f.; HERZIG, Probleme 630f.; SCHNEIDER, Miliarium 405f.; ECK, Organisation 30.

von einer generellen Zuweisung aller römischen Straßen in den Provinzen zu den *viae publicae* ausgehen. Vielmehr lässt sich mit Ulpian schließen, dass *viae publicae* ihrem Namen entsprechend dem öffentlichen Verkehr dienen sollten. Bei diesen lag jedoch kein normierter Typus vor, sondern vielmehr eine Gruppe an Verkehrsverbindungen unterschiedlicher Qualitätsstufen. Ein einigermaßen umfassendes Bild über das öffentliche Wegenetz in den Provinzen lässt sich letztlich nur durch eine wechselseitige Betrachtung der drei wesentlichen Quellen – Meilensteine, Tabula Peutingeriana und Itinerare – erreichen. Die Kumulation der Belege deutet dabei eine Bedeutungshierarchie an. Sie ist im Anhang an drei Karten für den gallisch-germanischen Raum, Raetien und Noricum exemplarisch veranschaulicht.

In staatsrechtlicher Hinsicht ist zu vermuten, dass aus der Perspektive der Römer der Boden all dieser Straßen *solum publicum* war, ohne dass man dies jedoch explizit zum Ausdruck brachte. Im Vordergrund stand einmal mehr die Praxistauglichkeit der provinziellen Verkehrsinfrastruktur. Insgesamt erscheint es daher von Vorteil, wenn man gerade im Hinblick auf die Provinzen weniger von *viae publicae* als vielmehr neutraler von Reichsstraßen spricht.

2.9 VIA MILITARIS

2.9.1 Stand der Forschung¹²⁸

In den antiken Quellen erscheint mit *via militaris* noch ein weiterer, in der Literatur ausgiebig diskutierter Begriff¹²⁹. Die zentrale Frage betrifft das juristische Verhältnis von *via militaris* zur *via publica*: Handelt es sich bei der *via militaris* um einen staatsrechtlich eigenständigen, öffentlichen Straßentypus oder nur um eine Unter- bzw. Sondergattung der bereits besprochenen *via publica*? Hieran schließen sich die beiden Fragen nach dem spezifisch Militärischen dieses Typus und nach der grundsätzlichen Bedeutung und Funktion des römischen Militärs bei öffentlichen Straßenbauarbeiten an. Aus diesem Grund wird der Themenkomplex „Militär im Reichsstraßenbau“ in diesem Kapitel gesondert behandelt.

Intensiv haben sich zuletzt Jaroslav Šašel und René Rebuffat mit diesem Sonderbereich der Römerstraßenforschung auseinandergesetzt¹³⁰. Beide diskutieren die herrschende Lehrmeinung, wonach die *via militaris* ein durch das Militär geschaffener oder zumindest nach deren Bedürfnissen ausgerichteter Straßentypus sei. Zahlreiche Althistoriker versuchen mit Blick auf die bekannte Suetonstelle der Augustusvita die *via militaris* anhand des *cursus publicus* zu erklären¹³¹. Der kaiserzeitliche Biograph berichtet, dass der Princeps entlang den *viae militares* des Imperiums in gleichmäßigen Abständen junge Leute, später Wagen für Kuriere zur schnelleren Beförderung von Informationen zwischen den Provinzen und Rom platziert habe¹³².

128 Vgl. hierzu Tafel 6.

129 Eine Auswahl: C. J. JIRECEK, Die Heerstraße von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe. Eine historisch-geographische Studie (Prag 1877, ND 1967) passim; VOIGT (Anm. 3) 29 ff.; BERGER (Anm. 82) passim; F. BERGER, Über die Heerstraßen des Römischen Reiches II: Die Meilensteine. Wissenschaftliche Beilage zum Programm der Luisenstädtischen Gewerbeschule (Berlin 1883); V. BEŠEVĽIEV, Bemerkungen über die antiken Heerstraßen im Ostteil der Balkanhalbinsel. Klio 51, 1969, 483–495; WINKELMANN (Anm. 34) 4–56; GRENIER, Routes 4f.; PEKÁRY, Untersuchungen 10–13; CHEVALLIER, Voies 1972, 68 ff.; RADKE, Viae passim; G. RADKE, Die Erschließung Italiens durch die römischen Straßen. Gymnasium 71, 1964, 234f.; BESNIER (Anm. 3) 782.

130 ŠAŠEL, Viae 235–244; REBUFFAT, Via 52–67. Obwohl REBUFFAT, Via 52 Anm. 4 Šašels Abhandlung zitiert, setzt er sich nicht mit seinen Thesen auseinander. Zudem ist es verwunderlich, dass nicht alle von Šašel genannten Quellenbelege bei Rebuffat behandelt werden. Auch Pekárys Arbeit scheint ihm nicht bekannt zu sein.

131 Vgl. H. G. PFLAUM, Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire romain. Extrait des Mémoires présentés par divers savants à l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres 14 (Paris 1940) passim mit weiteren Angaben.

132 Suet. Aug. 49,3: *Et quo celerius ac sub manum adnuntiari cognoscique posset, quid in provincia quaque gereretur, iuvenes primo modicis intervallis per miliaris vias, dehinc vehicula disposuit.* Von der hohen Wertschätzung des *cursus publicus* zeugen schon antike Aussagen, wie die des Aristeid. or. 26,33.

Die Frage nach der juristischen Eigenständigkeit der *via militaris* bzw. nach deren Verhältnis zur *via publica* endet bei den oben genannten Forschern mit der Feststellung, dass es sich um eine gesonderte und exponierte Variante einer *via publica* gehandelt habe. Letztlich stehen beide unter dem Einfluss der genannten Suetonpassage. Šašel betont die Stellung der *via militaris* als „Rückgratstraßen in militärisch verwalteten Provinzen“, wobei der Begriff durch eine Funktionsbeschreibung ersetzt wird¹³³. Ähnlich fällt auch das Urteil von Rebuffat aus, der in abgeschwächter Form die Position von Hans Georg Pflaum vertritt und eine Verbindung zum *cursus publicus* sieht¹³⁴. Sowohl Šašel als auch Rebuffat legen ihren Untersuchungen umfassende Materialsammlungen zugrunde. Durch beide Abhandlungen gemeinsam sind nun insgesamt 27 Quellenbelege bekannt. In drei Gruppen untergliedert sollen diese im Folgenden nochmals näher betrachtet werden, um eine Begriffsklärung sowie das Verhältnis der *via militaris* zur *via publica* zu erarbeiten. Die erste Gruppe umfasst literarische Belege der späten Republik, der frühen Kaiserzeit und der Agrimensoren. Die zweite thematisiert epigraphische und juristische Quellen der Kaiserzeit und eine abschließende dritte Rubrik die spätantiken und frühmittelalterlichen Zeugnisse. An die Begriffsklärung der *via militaris* schließt sich ein Abschnitt über die grundsätzliche Stellung des römischen Militärs im öffentlichen Straßenbau an.

2.9.2 Literarische Belege der ausgehenden Republik und der frühen Kaiserzeit sowie der Agrimensoren

Die frühesten Belege für den zu untersuchenden Straßentypus finden sich in den Reden des Marcus Tullius Cicero. An vier Stellen spricht der Politiker der ausgehenden Republik von *viae militares*. Zwei Stellen beziehen sich konkret auf die Via Egnatia, ohne sie jedoch namentlich zu erwähnen¹³⁵. In seiner Rede *de provinciis consularibus* aus dem Jahr 56 v. Chr. beklagt Cicero die Missstände in Nordgriechenland, wo die Bürger von Thessaloniki gezwungen seien, ihre Burg zu befestigen, und die *via militaris*, die quer durch Makedonien bis an den Hellespont führe, durch Überfälle der Barbaren bedroht sei¹³⁶. Im Jahr 55 greift er in seiner Rede *in Pisonem* diese Thematik nochmals auf, als er vom heimgesuchten Makedonien, den ausgeplünderten Bundesgenossen, den verwüsteten Ländereien und der vom Feind belagerten *via militaris* spricht¹³⁷. Es ist offensichtlich, dass Cicero das Adjektiv militärisch aus rein rhetorischen Gründen in beiden Reden verwendet. Denn bislang sind keinerlei militärische Zeugnisse an der Via Egnatia bekannt, die eine derartige Titulierung in den fünfziger Jahren gerechtfertigt hätten¹³⁸. So bezeichnet Caesar die Via Egnatia im Jahr 48

133 ŠAŠEL, *Viae* 243. Sein Urteil ist durch die Tatsache getrübt, dass er den baetischen Meilenstein Domitians SILLIÈRES, Voies Nr. 41 noch nicht kannte. Er ist erst 1979 bei Córdoba gefunden worden. Hierzu speziell: P. SILLIÈRES, À propos d'un nouveau milliaire de la *Via Augusta*. Une *via militaris* en Betique. Rev. Études Anciennes 83, 1981, 255–271.

134 REBUFFAT, *Via* 52 f. und 66 f.

135 Vgl. auch die Angaben im Verzeichnis der Statthalter unter Cn. Egnatius [I.3].

136 Cic. de prov. cons. 4: *Ut Thessalonicenses positi in gremio imperii nostri relinquere oppidum et arcem munire cogantur, ut via illa nostra, quae per Macedoniam est usque ad Hellespontum militaris, non solum excursionibus barbarorum sit infesta, sed etiam castris Thraeciis distincta ac notata.*

137 Cic. Pis. 40: *Quid tandem erat actum aut gestum in tua provincia de quo ad senatum cum gratulatione aliqua scribi abs te oporteret? Vexatio Macedoniae? An oppidorum turpis amissio? An sociorum direptio? An agrorum depopulatio? An munitio Thesalonicae? An obsessio militaris viae? An exercitus nostri interitus ferro, fame, frigore, pestilentia?*

138 Die von PFLAUM (Anm. 131) 33 f. vorgeschlagene Gleichsetzung der Via Egnatia mit der ägyptischen Via Hadriana zwischen Antinoopolis und Berenice ist von REBUFFAT, *Via* 54 zu Recht abgelehnt worden. Zur Via Hadriana vgl. das Kartenblatt *Tabula Imperii Romani N/G: Coptos*, bearbeitet von D. MEREDITH (Oxford 1958). Nach Pflaum wäre eine Militärstraße u. a. mit Kastellen versehen gewesen. Auch PEKÁRY, *Untersuchungen* 11 und 163 Anm. 335 wendet sich gegen die Interpretation Pflaums. ŠAŠEL, *Viae* 242 kommt zu dem Schluss, dass „das äußere Charakteristikum solcher Straßen nach Cicero eine kompakte militärische Ausrüstung war, also Wachposten, Signalstationen, Magazinbauten und Forts.“ Diese Bewertung ist nicht mit Ciceros Text in Einklang zu bringen.

v. Chr., ebenfalls ohne sie namentlich zu erwähnen, schlicht als *iter*¹³⁹. Hätte die Straße tatsächlich eine wie auch immer geartete militärische Funktion erfüllt oder sich durch militärische Einrichtungen ausgezeichnet, so wäre sicher in der Bürgerkriegsschilderung zwischen den Schlachten von Dyrrhachium und Pharsalos die Titulierung *militaris* zu finden gewesen¹⁴⁰. Jedoch fehlt jegliche militärische Charakterisierung dieser Straße in Caesars *Bellum civile*.

Auch in der bereits erwähnten Rede *de provinciis consularibus* aus dem Jahr 56 sowie in der zwölften *Philippica* aus dem Jahr 44 nutzt Cicero den Begriff *militaris* primär zur Steigerung der Dramaturgie. Entsprechend bedürfen diese beiden Quellenstellen keiner weiteren Erörterung¹⁴¹.

Der Beleg des Sallust ist nicht aussagekräftig genug, um daraus nähere Schlüsse zu ziehen. Das durch den Grammatiker Servius, der an der Wende vom dritten zum vierten Jahrhundert lebte, überlieferte Fragment bezieht sich lediglich auf den thrakischen Raum¹⁴². Eine Verbindung mit der Via Egnatia ist aufgrund der Nennung der beiden Orte Ainos und Maroneia möglich, mehr spricht jedoch nicht dafür¹⁴³.

Livius und Curtius Rufus bezeichnen in jeweils vier Passagen nichtrömische Straßen als *viae militares*. So schreibt Livius in seinem 36. Buch zum Jahr 191 von den Thermopylen, über die die einzige von Truppen zu nutzende *militaris via* führe¹⁴⁴. Seit den Tagen des Leonidas dürften die Thermopylen wohl als die militärische Wegstrecke in der antiken Literatur schlechthin gelten¹⁴⁵. Selbstverständlich bedient sich auch der augusteische Geschichtsschreiber in einem militärischen Bericht vor dieser Kulisse adäquater Termini. Nicht viel anders verhält es sich bei der zweiten livianischen Stelle im 44. Buch zum Jahr 168, in der von der Flucht des Perseus nach der Schlacht von Pydna die Rede ist¹⁴⁶. Die Annahme, Livius könnte insgesamt die Gegebenheiten seiner Tage

139 Caes. civ. 3,79,2: *Pompeius per Candaviam iter in Macedoniam expeditum habebat*. Tabula Imperii Romani K 34: Sofia. Naisus, Dyrrhachion, Scupi, Serdica u. Thessalonike. bearbeitet von J. ŠAŠEL (Ljubljana 1976) 33 s.v. Candaviae. Ferner: MILLER, *Itineraria* 520 und Karte auf den Sp. 517/518; N. G. L. HAMMOND, *The Western Part of the Via Egnatia*. *Journal Roman Stud.* 64, 1974, 185–194, Karte auf S. 186.

140 M. GELZER, *Caesar. Der Politiker und Staatsmann*⁶ (Wiesbaden 1960) 218 spricht in diesem Zusammenhang von der „Egnatischen Heerstraße“.

141 Cic. de prov. cons. 31: *Iam diu mare videmus illud immensum, cuius fervore non solum maritimi cursus, sed urbes etiam et viae militares iam tenebantur, virtute Cn. Pompei, sic a populo Romano ab Oceano usque ad ultimum Pontum tamquam unum aliquem portum tutum et clausum teneri*. Cic. Phil. 12,25: *Quis enim audeat luci, quis in militari via, quis bene comitatum, quis illustrem aggredi?* Die Betrachtung des Kontextes von Cic. Phil. 12,25 ergibt, dass Cicero sich nicht an einer Gesandtschaft des Senates beteiligen will. Einer der Gründe ist die angebliche Gefahr für sein Leben, wenn er auf einer der militärischen Straßen reisen würde. Wie aus Cic. Phil. 12,23 hervorgeht, richtet sich die Kritik gegen die Via Cassia, die Via Flaminia und die Via Aurelia. Auch wenn die Via Flaminia nach Liv. 39,2,6 und 39,2,10 durch Soldaten erbaut worden ist, zeichnet diese Straße nichts spezifisch Militärisches aus. REBUFFAT, *Via* 53ff. verweist zu Recht auf Ciceros Erwähnung der Via Domitia in seiner Fonteiusrede (17–19). Sie ist durch den Imperator C. Domitius Ahenobarbus [I.6] im Zuge der militärischen Operationen in Südfrankreich erschlossen worden. Obwohl hier definitiv ein militärischer Kontext vorliegt, versagt Cicero ihr die Bezeichnung *militaris*.

142 Sall. hist. 3,51, MAURENBRECHER, nach Serv. ad Verg. Aen. 3,16: *Aenum et Maroneam viamque militarem* (sc. *munivit?*). ŠAŠEL, *Viae* 238: „Die Erwähnung der thrakischen Städte sichert die Annahme, daß es sich um die via Egnatia handelt und daß sie allem Anschein nach von M. Terentius Varro Lucullus procos. Mac. im Jahre 72 v. Chr. bis nach Byzanz fortgeführt wurde.“ Vgl. Mela 2,28. Die Angabe ŠAŠELS ist in Anbetracht der Quellsituation nicht zu halten.

143 Zu Maroneia siehe Tabula Imperii Romani K 34,I: Philippi. bearbeitet von A. AVRAMEÁ / P. KARANASTASSI (Athen 1993) 36f.; zur Via Egnatia: ebd. 26f.; ferner TALBERT, *Atlas* Karte Nr. 51 FG3.

144 Liv. 36,15,10–12: *Extremos ad orientem montis Oetam vocant, quorum quod altissimum est, Callidromon appellatur, in cuius valle ad Maliacum sinum vergente iter est non latius quam sexaginta passus*. [11] *Haec una militaris vias est, qua traduci exercitus, si non prohibeantur, possint*. [12] *Ideo Pylae et ab aliis, quia calidae aquae in ipsis faucibus sunt, Thermopylae locus appellatur, nobilis Lacedaemoniorum adversus Persas morte magis memorabili quam pugna*. Leider ist Liv. 36,15,11 bislang zu isoliert betrachtet worden. Der Geschichtsschreiber spricht von einem *iter* (36,15,10), der nicht breiter als 60 Schritte sei. Dieser *iter* sei die einzige militärisch nutzbare Straße für einen Heereszug über das Otea-Gebirge, allgemein unter dem Namen Thermopylen bekannt.

145 Liv. 36,15,12 stellt diesen Zusammenhang selbst her: *Thermopylae locus appellatur, nobilis Lacedaemoniorum adversus Persas morte magis memorabili quam pugna*.

146 Liv. 44,43,1: *Perseus ad Pieriam silvam via militari frequenti agmine equitum et regio comitatu fugit*. [2] *Simul in silvam ventum est, ubi plures diversae semitae erant, et nox appropinquabat, cum perpaucis maxime fidis via devertit*.

spiegeln, greift insofern nicht, als keine spätere Quelle diese beiden Wege Griechenlands nochmals als Militärstraßen tituliert.

Curtius Rufus, der wohl in claudischer Zeit schreibende Alexanderhistoriker, berichtet schließlich von den letzten Zügen des Dareios zwischen Ekbatana und Hyrkanien südlich des Kaspischen Meeres¹⁴⁷. Bei den hier genannten *viae militares* handelt es sich um persische Straßen im Werke eines lateinischen Autors. Diese Verbindung von so genannten Militärstraßen und persischen Straßen sollte letztlich zu einer vorsichtigeren Bewertung der anderen literarischen Quellenzeugnisse führen. In allen bisherigen Fällen sind zwar bedeutende Routen angesprochen worden, jedoch weisen die Strecken nichts spezifisch Militärisches auf. Das Adjektiv militärisch dient hier lediglich als stilistisches Mittel zur Ausschmückung innerhalb der Erzählung.

In abgeschwächter Form findet sich dieses Phänomen auch bei Columella, der seinen Lesern eine friedliche, ländliche Welt vor Augen führen will, frei von lästigen Besuchern und Zerstörungen vorüberziehender Wanderer¹⁴⁸. Daher empfiehlt er seinen Lesern, ihre Landhäuser möglichst weit entfernt von militärischen Straßen und Sümpfen zu errichten. Es handelt sich folglich um eine große – als störend empfundene – Straße, die für den jeweiligen Gutseigentümer so lästig ist wie ein nahe gelegener Sumpf. Was sie jedoch als militärische Straße auszeichnet, bleibt offen.

Genauer zur Definition der *via militaris* vermitteln auch die diversen Texte der Agrimensoren nicht¹⁴⁹. Wie bereits im vorangegangenen Kapitel bemerkt, werden in diesen Texten primär vermessungstechnische Aspekte für die Praxis thematisiert. Dass juristische Aspekte unberücksichtigt bleiben, wird besonders bei Hygin deutlich, der gar von *via publica militaris* spricht¹⁵⁰.

Die hier im ersten Abschnitt behandelten Textpassagen sprechen von *militares viae* als bedeutenden Verkehrsrouten, ohne jedoch die geringste Information darüber zu geben, wodurch sich diese letztlich definieren könnten.

2.9.3 Epigraphische und juristische Quellen der Kaiserzeit

Auch im zweiten Abschnitt sollen die Quellen in ihrer chronologischen Reihenfolge zur Sprache kommen. Drei gleich lautende neronische Bauinschriften, die in die Jahre 61/62 datiert werden, markieren den Beginn¹⁵¹. Auf Befehl des Kaisers hat der thrakische Prokurator Titus Iulius Iustus

147 Curt. 5,8,5: *Cum hoc agmine paulum declinavit via militari, iussis praecedere lixis impedimentorumque custodibus. Curt. 5,13,23: Interim iumenta, quae Dareum vehebant, nullo regente decesserant militari via et, errore delata per quattuor stadia, in quadam valle constiterant, aestu simulque vulneribus fatigata. Vgl. DNP III (1997) 248f. s.v. Q. Curtius Rufus [II 8] (R. POROD).*

148 Colum. de re rust. 1,5,6–7: *Nec paludem quidem vicinam esse oportet aedificiis nec iunctam militarem viam; ... [7] haec autem praetereuntium viatorum populationibus et adsiduis devertentium hospitium infestat rem familiarem. Propter quae censeo eiusmodi vitare incommoda villamque nec in via nec a via procul editiore situ condere sic, ut frons eius ad orientem aequinoctialem directa sit.*

149 Liber colonarium, 241,7 LACHMANN: *Per certa loca viae militares finem faciunt, alibi vero devexa montium, id est per latera montium ripae currentes, finem faciunt. Latinus et Mysrontius, 347,16 LACHMANN: Monumenta finalia militari viae non coniunguntur. Monumenta vero non omnia sunt finalia, nisi ea quae in extremis finibus occurrent. Demonstratio artis geometricae, 401,8 LACHMANN: Alio loco viae militares finem faciunt, qui termino muniuntur, alia vero deflexa montium, id est pro latere montis ripae currentes finem faciunt.*

150 Hyginus Gromaticus, 169,3 LACHMANN = 134,4 THULIN: *Actuarii autem, extra maximos decimanum et kardinem, habent latitudinem ped. XII. per hos iter populo sicut per viam publicam debetur: id enim cautum est lege Sempronia et Cornelia et Iulia. Quidam ex his latiores sunt quam ped. XII, velut hii qui sunt per viam publicam militarem acti: habent enim latitudinem viae publicae. Ihm folgt wohl Ps. Theophilus Antecessor, inst. Graec. 4,3,5.*

151 CIL III 6123 = 14 207³⁴ = ILS 231 = Année Épigr. 1900, 18: [Nero Claudius] / divi Claudi f(ilius) / Germ(anici) Caesaris n(epos) / Ti(berii) Caesaris Aug(usti) / pron(epos) divi Aug(usti) abn(epos) /⁵ Caesar Aug(ustus) Germ(anicus) / pontif(ex) max(imus) trib(unicia) pot(estate) / VIII imp(erator) VIII co(n)s(ul) IIII / p(ater) p(atriciae) /¹⁰ tabernas et praetoria per vias militares / fieri iussit per / Ti. [I]ulium [I]ustrum proc(uratorem) / provinciae Thrac(icae). Der Stein gehört zur Straße Philippopolis–Oescus. Mit Année Épigr. 1912, 193 = ŠAŠEL, Viae 239 Nr. 13 liegt eine analoge Inschrift von der Strecke Serdica–Montana vor; ferner von der Trasse Singidunum–Serdica: ŠAŠEL, Viae 240 Nr. 14. Zum Prokurator A. STEIN, Römische Reichsbeamte der Provinz Thracia (Sarajewo 1920) 7; RE X.1 (1917) 891 s.v. T. Iulius Ustus [539] (A. STEIN); PFFAUM, Carrières I, 31. Zu den hier genannten Orten und Straßenstücken siehe ŠAŠEL, Viae 237.

tabernae und *praetoria* entlang zweier *viae militares* errichtet. Pflaum sieht eine Verbindung zwischen diesen Inschriften und dem *cursus publicus*. Auch Šašel gelangt zu dem Ergebnis, dass es sich um Zeugnisse „schnell ausgebauter Kommunikationslinien“ in einem noch endgültig zu befriedigenden Gebiet handeln müsse¹⁵². Karl Schneider bietet jedoch einen abweichenden Lösungsansatz. Er weist zu Recht darauf hin, dass die hier genannten Einrichtungen *tabernae* und *praetoria* als Raststättenkomplexe mit gehobener Ausstattung zu verstehen seien¹⁵³. Somit ist vom Komfort der Reisenden entlang einer *via militaris* die Rede. Die Straße erscheint in einem zivilen Kontext. Leider lassen Schneider und Rebuffat die Frage offen, warum vor diesem Hintergrund in den genannten Bauinschriften speziell *via militaris* und nicht ein wertneutraler Terminus erscheint. Es kann lediglich vermutet werden, dass in diesem Fall Truppeneinheiten an der Baumaßnahme der Straße und ihrer Begleitbauten beteiligt waren¹⁵⁴. Unklar bliebe dann aber, warum sich die entsprechenden Truppen nicht namentlich in der Inschrift finden. Alternativ wäre auch an eine Unterbringung von Truppen auf der Reise nach Osten zu denken.

Ein erst 1979 aufgefundener Meilenstein Domitians aus der Baetica ist das chronologisch nächste und zugleich problematischste Zeugnis¹⁵⁵. Hierauf ist im Jahr 90 von der „Via Augusta Militaris“ die Rede, die vom Ianus Augustus, dem augusteischen Torbogen am nordwestlichen Eintritt in die Baetica, bis Gades in Stand gesetzt worden sei¹⁵⁶. Zwar hat schon Sillières zu Recht betont, dass in der Senatsprovinz gar keine Legion stationiert war, jedoch ist sein Verweis auf die Nutzung durch den *cursus publicus* keine befriedigende Lösung. So bleibt die Frage nach dem typisch Militärischen dieser Straße ungeklärt. Ferner gibt es einen *cursus publicus* auch in Provinzen, die keine *viae militares* besitzen. Des Weiteren sind Reparaturarbeiten an der baetischen Via Augusta aufgrund altersbedingter Schäden, wie sie der Domitianstein verkündet, schwer verständlich, da eine vespasianische Bauinschrift aus dem Jahr 79 umfangreiche Ausbesserungsarbeiten an dieser Straße vermerkt¹⁵⁷. Besonders auffällig ist zudem die Tatsache, dass die Via Augusta hier, wie auf

152 PFLAUM (Anm. 131) 34f.; ŠAŠEL, *Viae* 242.

153 RE IVA.2 (1932) 1863–1872 s.v. Taberna [1] (K. SCHNEIDER), speziell 1871: „Kaiser Nero ließ *tabernae et praetoria* längs der Militärstraße in Bulgarien anlegen. Dies – es gab deren in manchen Gegenden des Reiches – waren Gasthäuser mit Schlafgelegenheit, Absteigequartiere, die *praetoria* die vornehmen für hohe Beamte und Offiziere, die *taberna* für niedere Stände.“ Ähnlich REBUFFAT, *Via* 58, der jedoch Schneiders Ausführungen nicht zu kennen scheint. Zahlreiche Orte sind bekannt, die *Tabernae*, *Tres Tabernae* oder *Praetorium* genannt wurden und keinerlei militärischen Bezug aufweisen; eine Auswahl: Itin. Anton. 355,1 (im Gebiet der Nemeter); Auson. Mos. 8 (an der Straße Bingen–Trier); Cic. Att. 1,13,1 (an der Via Appia); Amm. 16,11,11 (im Gebiet der Mediomatriker); Itin. Anton. 318,3 (an der Via Egnatia); Itin. Anton. 8,1 (in Mauretania Tingitana); Itin. Anton. 260,6 (in Pannonia Superior); Itin. Anton. 298,3 (in der Tarraconensis); Itin. Anton. 464,1 (in Britannia).

154 ECK, *Administration* 37 verweist auf eine weitere Inschrift Année Épigr. 1979, 620. Dort wird berichtet, dass unter Traian der kappadokisch-galatische Statthalter Aufidius Umber *tabernam cum porticibus* an der Via Sebaste hat errichten lassen. Seiner Ansicht nach fiel nicht nur der Straßenbau in den Kompetenzbereich des Statthalters, sondern auch die Fürsorge für die straßenbegleitenden Bauten. Für Italien spricht sich Eck gegen eine Einreihung der Pferdewechselstationen und Herbergen in den Aufgabenbereich des *praefectus vehiculorum* aus. Anders: BENDER (Anm. 95) 111.

155 SILLIÈRES, *Voies* Nr. 41: [Imperator Caesar divi Vespasiani f(ilius) Domitianus Aug(ustus) Germanicus] / p[ontifex maximus] / tr[ibunicia] potestatis / [VIII imp(erator) XXI co(n)s(ul) XV] censor perpetuus / p(ater) p(atriciae) ab arcu unde / incipit Baetica / viam Augustam / militarem vetus(t)ate / corruptam restituit / (milia passuum) LXVIII. Von der baetischen Via Augusta sind noch weitere gleich lautende Meilensteinfragmente des Domitian erhalten, die nun ergänzt werden können: CIL II 4722 = SILLIÈRES, *Voies* Nr. 36; SILLIÈRES, *Voies* Nr. 43c; CIL II 4723 = SILLIÈRES, *Voies* Nr. 46b. Speziell zum Neufund: SILLIÈRES (Anm. 133) 255–271. Fast identisch sind die Ausführungen in SILLIÈRES, *Voies* 783–790. Kritisch muss angemerkt werden, dass die entscheidende Formulierung lediglich auf einem Stein sicher zu lesen ist. Eine ganze Meilensteinserie mit *viam Augustam militarem* ist somit nicht viel mehr, als eine plausibel klingende Theorie.

156 RE Suppl. VI (1935) 119–126 s.v. Ianus Augustus (W. KUBITSCHKE).

157 CIL II 4697 = ILS 5867 = SILLIÈRES, *Voies* Nr. 108 = LOSTAL, *Miliarios* 275: Imp(erator) C[ae]sar Vespas[ianus] Aug(ustus) pontif(ex) / max(imus) trib(unicia) pot(estate) X imp(erator) / XX co(n)s(ul) IX p(ater) p(atriciae) censor /⁵ viam Aug(ustam) ab Iano / ad Oceanum refe/cit pontes fecit / veteres restituit. Es kann lediglich vermutet werden, dass die vespasianischen Arbeiten an der Via Augusta bereits in der Anfangsphase stecken blieben. Sie wären dann elf Jahre später zum Abschluss gelangt. Ob hierbei Truppen aus der benachbarten Tarraconensis mitwirkten, ist nicht zu belegen.

allen anderen bislang bekannten epigraphischen Zeugnissen, niemals als *Via Augusta Militaris* bezeichnet wird¹⁵⁸. Da die Domitianinschrift mit der Verwendung des Adjektivs *militärisch* darüber hinaus räumlich isoliert im Westen des Imperiums steht, müssen bei einer Bewertung des Meilensteins vor allem auch lokale Faktoren berücksichtigt werden. Im Grunde ist wenig über die inneren Verhältnisse der Baetica zu dieser Zeit bekannt, so dass eine zufrieden stellende Klärung nicht möglich erscheint¹⁵⁹.

Suetons Augustusbiographie liefert, wie bereits angedeutet, die zentrale Textstelle, die entscheidend zur Verknüpfung von *via militaris* und *cursus publicus* geführt hat¹⁶⁰. Auch die Untersuchung Pflaums über den *cursus publicus* hat hier ihren Ausgangspunkt, dem dann zahlreiche Forscher gefolgt sind¹⁶¹.

Schon von seinem Adoptivvater Caesar erfährt der junge Octavian die Bedeutung eines guten Kommunikationswesens für die Herrschaftsausübung¹⁶². Augustus begründet daher ein Botensystem, welches laut Sueton auf *viae militares* abgewickelt wurde. Das hierunter ‚überregionale‘ Straßenverbindungen zu verstehen sind, ist gängige Lehrmeinung. Was jedoch die *via militaris* mit ihren Herbergen und Pferdewechselstationen spezifisch *Militärisches* aufzuweisen hat, vermag Suetons Passage nicht zu erhellen. Ferner haben die im vorangegangenen Abschnitt aufgeführten Stellen spätrepublikanischer Autoren gezeigt, dass der *Terminus technicus* *via militaris* schon lange vor Augustus bezeugt ist. Zudem belegt eine Konstitution im Codex Theodosianus vom 5. Februar 339, dass *viae militares* nicht zwingend zum *cursus publicus* gehörten¹⁶³. Hierin wird gar ein Gegensatz zwischen den öffentlichen Straßen (*iter publicum*) als den gewöhnlich vom staatlichen Kurierdienst frequentierten Verbindungen und den *militares viae* skizziert, die nur in Ausnahmefällen als untergeordneter Straßentyp zu benutzen seien. An diesem Punkt zeigt sich die Verbindung zwischen *cursus publicus* und *via militaris* in ihrer ganzen Problematik. In der Forschung werden der Text des Unterhaltungsliteraten Sueton und eine juristische Konstitution vom Quellenwert

158 Auswahl einiger signifikanter Exemplare: CIL II 4701 = ILS 102 = SILLIÈRES, Voies Nr. 26: Imp(erator) Caesar divi f(ilius) / Augustus co(n)s(ul) XIII trib(unicia) / potest(ate) XXI pontif(ex) max(imus) / a Baete et Iano August(o) /⁵ ad Oceanum / (milia passuum) LXIII. CIL II 4712 = SILLIÈRES, Voies Nr. 27: Ti(berius) Caesar divi Augusti f(ilius) / divi Iuli(i) nepos Augustus / pontifex (sic) max(imus) XXI (sic) co(n)s(ul) / V imp(erator) trib(unicia) potest(ate) XXXVII /⁵ ab Iano Augusto qui est / ad Baetim (sic) usque ad / Oceanum / (milia passuum) LXIII. CIL II 4716 = ILS 192 = SILLIÈRES, Voies Nr. 33: C(aius) Caesar Germa/nicus Germanici / Caesaris f(ilius) Ti(berii) Aug(usti) n(epos) / divi Aug(usti) pron(epos) divi /⁵ Iu(l)i(i) abn(epos) Aug(ustus) patr(iae) / co(n)s(ul) II imp(erator) trib(unicia) pote/state II pontif(ex) max(imus) / a [Baete et Iano Augusto / ad Oceanum [---]. CIL II 4725 = SILLIÈRES, Voies Nr. 44: Imp(erator) Nerva div[i] Ner/vae f(ilius) Traianus Cae/sar Aug(ustus) Germanicus / pontif(ex) max(imus) tribunic(ia) /⁵ potest(ate) II co(n)s(ul) II p(ater) p(atriciae) / vias vetustate corrup/tas refecit et restituit.

159 Ob der in seiner Provinz unbeliebte baetische Prokonsul Baebius Massa im Jahre 90 bereits sein südspanisches Amt innehatte, muss offen bleiben. Die Provinzialfasten weisen hier eine Lücke in der Chronologie auf. Eine Lösung im Zusammenhang mit Baebius Massa wäre durchaus vorstellbar. Schließlich ist der Parteigänger Domitians nach seinem Prokonsulat von den Baetikern angeklagt worden. In diesem gereizten Umfeld ist eine wie auch immer geartete militärische Komponente denkbar. G. ALFÖLDY, *Fasti Hispanienses*. Senatorische Reichsbeamte und Offiziere in den spanischen Provinzen des römischen Reiches von Augustus bis Diokletian (Wiesbaden 1969) 161. Über Truppeneinheiten in der Baetica erfahren wir nur zufällig aus einem Brief des jüngeren Plinius für das Jahr 98 (epist. 3,9,18). Im Zuge des Repetundenprozesses gegen Caecilius Classicus (ALFÖLDY ebd. 162) berichtet Plinius, habe er auch Anklage gegen den mitbelasteten Claudius Fuscus, Tribun einer Cohorte, erhoben. Hierzu: PIR II² (1936) 204 C [877]. W. ECK, Prokonsuln und militärisches Kommando. In: W. ECK/H. WOLFF (Hrsg.), *Heer und Integrationspolitik* (Köln/Wien 1986) 520: „Ob diese Einheit (sc. des Claudius Fuscus) etwa mit einer coh. III Gallorum (CIL II 1127) identisch war oder ob mit dieser eine weitere Truppe in der Baetica zu greifen ist, läßt sich nicht sagen.“

160 Suet. Aug. 49,3: *Et quo celerius ac sub manum adnuntiari cognoscique posset, quid in provincia quaque gereretur, iuvenes primo modicis intervallis per miliaris vias, dehinc vehicula disposuit.*

161 PFLAUM (Anm. 131) 22ff.

162 Caes. civ. 3,101,3. Liv. 37,7,10 zeigt, dass Reiterstafetten bei Kriegszügen generell nicht ungewöhnlich waren.

163 Cod. Theod. 8,5,3: *Idem a. ad Acindynum p(raefectum) p(raetori)o: ... Vestrae vero gravitatis ubi ratio exegerit, cursus publicus praesto est, quibus si a publico itinere aliqua militari via devertendum fuerit, ubi evectio non erit, publicis utemini agminibus, sed modice et temperate tantum ad usum proprium necessariis.* Zur Datierung: RE I.1 (1893) 1169 f. s.v. Septimius Acindynus (O. SEECK). Die Bedeutung der Formulierung *via militaris* war offensichtlich nicht so bedeutend, da sie keinen Eingang in das Corpus Iuris Civilis gefunden hat; vgl. Cod. Iust. 12,50,2.

her gleich gewichtet¹⁶⁴. Nicht nur die zeitliche Stellung der beiden Zeugnisse sollte zur Vorsicht mahnen. Letztlich spricht auch das völlige Fehlen einschlägiger Belege gegen eine Verbindung von *via militaris* und *cursus publicus*. Die in der Forschung gerne angeführten drei thrakischen Bauinschriften Neros sowie der baetische Domitianstein, wovon letztlich nur ein Exemplar sicher in seiner Lesung ist, können als Beweise schon aufgrund der Quantität nicht überzeugen.

Somit bleibt die Frage nach einer Interpretation der Suetonstelle. Unbestritten ist die Leistung des ersten Monarchen beim Ausbau des Straßennetzes in Italien und den Provinzen¹⁶⁵. Auch haben Soldaten sowohl in Italien wie auch in den Provinzen Straßen gebaut. Jedoch ist zu bezweifeln, dass der Biograph hieran gedacht hat. Sein Ziel war es, dem Leser seine Kaiserviten – angereichert mit unterhaltsamem Hofkatsch – schmackhaft zu präsentieren. Wenn er mit wohl 100 Jahren Abstand über die *viae militares* des Augustus schreibt, auf denen der administrative Verkehr abgewickelt wurde, so ist zunächst von den großen, das Reich durchziehenden Hauptverkehrswegen die Rede. Es sind dies die Routen, auf denen die Legionen des Vierkaiserjahres, des Bataveraufstandes, der Germanenkriege Domitians und der diversen großen Kriegszüge Traians das Imperium durchquerten. Dies war den Römern zu Beginn des zweiten Jahrhunderts bekannt und bewusst. Sueton sollte nicht zuletzt vor diesem Hintergrund betrachtet werden¹⁶⁶. Wenn die *via militaris* als literarische Formulierung bzw. als Synonym der *via publica* in einem rhetorisch ausgestalteten Kontext zu verstehen ist, dann entspricht dies der Aussage Ulpian¹⁶⁷. Wie im vorangegangenen Kapitel bereits gezeigt wurde, lag eine Vielfalt an Reichsstraßen vor. Hierzu gehörten auch Gemeinde- oder Privatstraßen, die durch öffentliches Interesse zu *viae publicae* geworden waren. Diese Straßen waren Träger des öffentlichen Verkehrs einer Region und standen in ihrer Bedeutung den ‚überregionalen‘ Verkehrsadern nach. An diesem Punkt setzt Ulpian Kommentar an. Seine Aussage zielt primär auf die Gemeindestraßen ab, die durch öffentliches Interesse zu *viae publicae* geworden und von denen mit überregionaler Funktion abzugrenzen waren. Dass er hierzu einmalig den Terminus *via militaris* als Pendant verwendet, belegt lediglich die Existenz des Begriffs¹⁶⁸. Betrachtet man zudem Ulpian Stellung in der Reichsverwaltung und die politischen Ereignisse seiner Zeit, so verwundert die Betonung des Militärischen nicht. Man denke nur an die Kämpfe mit Clodius Albinus oder die Partherkriege des Septimius Severus oder die Germanen-

164 Auch andere Literaten haben die großen Verkehrsadern des Reiches mit diversen Bezeichnungen belegt. So bezeichnet Statius (*silv.* 2,2,11 f., vgl. 4,2,160) die Via Appia als die „Königin der langen Straßen“. Vgl. DNP III (1997) 245 f. s.v. *Cursus publicus* (A. KOLB); A. KOLB, Kaiser Julians Innenpolitik: Grundlegende Reform oder traditionelle Verwaltung. Das Beispiel des *cursus publicus*. *Historia* 47, 1988, 342–359.

165 Exemplarisch sei verwiesen auf: Cass. Dio 53,22,1–2; 54,8,4; Suet. Aug. 30; 37; R. Gest. div. Aug. 20; HERZIG, Probleme 626–630; KÖNIG, Meilensteine S. 72–76; PEKÁRY, Untersuchungen 71 ff.

166 Auch die familiäre Herkunft Suetons darf nicht außer Acht gelassen werden. Nach Suet. Otho 10,1 stammte er aus einer Offiziersfamilie.

167 Dig. 43,7,3: *Viae vicinales, quae ex agris privatorum collatis factae sunt, quarum memoria non exstat, publicarum viarum numero sunt. [1] Sed inter eas et ceteras vias militares hoc interest, quod viae militares exitum ad mare aut in urbes aut in flumina publica aut ad aliam viam militarem habent, harum autem vicinalium viarum dissimilis condicio est: nam pars earum in militares vias exitum habent, pars sine ullo exitu intermoriuntur.*

168 Bereits bei der Besprechung der zentralen Ulpianstelle Dig. 43,8,20–24 in Kapitel 2.2 hatte sich gezeigt, dass die Texte des kaiserzeitlichen Juristen nicht in der Eindeutigkeit interpretierbar sind, die man sich wünschen würde. ŠAŠEL, *Viae* 242f. drückt die Datierung des Ulpianstextes, indem er ihn als Reflexion des zweiten Jahrhunderts bezeichnet, um ihn möglichst nahe mit den Quellen des ersten vor- und nachchristlichen Jahrhunderts in Verbindung zu bringen. „Später verschwindet der Terminus ‚Militärstraße‘ aus dem literarischen Gebrauch. Warum? Meiner Ansicht nach, weil diese Straßen mehr oder weniger nur noch im Limesstreifen, mit dessen intensivem Ausbau eigentlich erst seit Vespasian begonnen wurde, anzutreffen waren, wo die höchste Jurisdiktion den Legionskommandanten zufiel. Dieselbe Jurisdiktion war für die zivile Rechtsprechung nicht relevant, weil es in Militärzonen zu Zusammenstößen mit der zivilen Bevölkerung nur im Rahmen des Militärrechts kommen konnte.“ Hierbei handelt es sich um eine zeitgeschichtliche Aussage des 20. Jahrhunderts. Auch REBUFFAT, *Via* 64 glaubt, dass der Begriff *via militaris* nach dem Ende des ersten Jahrhunderts nicht mehr lebendiger Sprachgebrauch war. Dies zieht die Frage nach sich, ob bei der – absolut betrachtet – geringen Verwendung zwischen Cicero und Nero der Terminus wohl jemals lebendiger Sprachgebrauch war. Alternativ wird im Hinblick auf vom Militär benutzte Straßen in den Quellen der späten Republik und der Kaiserzeit bevorzugt *limes* verwendet. Siehe: GEBERT (Anm. 44) passim; PEKÁRY, Untersuchungen 13 Anm. 47.

und Partherkriege des Caracalla. Nicht zuletzt spiegelt sich dies auch auf den zahlreichen Meilensteinen, die vom intensiven Straßenbau in dieser Zeit zeugen¹⁶⁹. Zur Begriffsklärung der *via militaris* trägt Ulpians Passage jedoch nicht bei.

Es gilt festzuhalten, dass zu Anfang des dritten Jahrhunderts eine Sprachregelung für *überregional* relevante Straßen mit nicht näher bekanntem Verbreitungsgrad existierte, die sich sowohl mit der der ausgehenden Republik als auch mit der Suetons deckt. *Viae militares* sind demnach für Militär und Verwaltung wichtige Verkehrsadern im Reich. Dass dies den *cursus publicus* einbezieht, ist heute scheinbar logische Konsequenz, jedoch nicht Aussage der antiken Zeugnisse. Insgesamt stellen die epigraphischen und juristischen Quellen der Kaiserzeit die *via militaris* nicht als eigenständigen Straßentypus dar. Es lässt sich lediglich feststellen, dass es sich hierbei um eine große ‚überregionale‘ Straße im Sinne einer *via publica* handelte. Nichts weist auf einen spezifisch militärischen Charakter hin. Somit ist hier von einer literarischen Formulierung zu sprechen, die ihren Ausgang im ersten Jahrhundert v. Chr. hatte und in der Kaiserzeit in sehr geringem Umfang wieder aufgegriffen wurde. Aufschluss über die Verwendung bei Sueton oder Ulpian sind im jeweiligen geschichtlichen Umfeld der Verfasser zu finden. Der Niederschlag in Quellen ist insgesamt eher schlaglichtartig. Der 1979 gefundene baetische Domitianmeilenstein aus dem Jahr 90 ist letztlich als isoliertes Zeugnis zur Klärung nur wenig dienlich.

2.9.4 Die Quellen aus der Spätantike und dem Frühmittelalter

Von einem heute unbekanntem Rhetor stammt die Passage aus dem Panegyrikos des Jahres 312 auf Constantin I., die von *militares viae* spricht¹⁷⁰. In der Rede werden ausschließlich lokale Verkehrsprobleme des Trierer Vortragsortes und seines Umlandes thematisiert. Im Rahmen der allseits bekannten rhetorischen Übertreibungen der Panegyrici Latini ist letztlich nur von einer großen Straße ohne jeden militärischen Kontext die Rede. Es ist zu vermuten, dass der Rhetor unter den militärischen Straßen diejenigen versteht, die der Kaiser bei seinen zahlreichen Feldzügen mit seinen Legionen nutzt.

Den chronologischen Abschluss bilden eine Textstelle des Pseudo-Theophilus Antecessor aus der Zeit Justinians und zwei Belege bei Isidor von Sevilla, dessen Hauptschaffensphase dem frühen siebten Jahrhundert zuzurechnen ist¹⁷¹. Sie stellen lediglich die Kompilation kaiserzeitlicher Quellen dar, wobei den Autoren ein tieferes Verständnis der Sache zu fehlen scheint¹⁷². Im Falle des Isidor von Sevilla ist zumindest denkbar, dass er die baetischen Domitianmeilensteine der Via Augusta noch in situ gesehen hat und hierdurch inspiriert wurde.

Die hier aufgeführte Gruppe spätester Zeugnisse ist demnach lediglich kaiserzeitliche Reflexion ohne Eigenständigkeit und ohne weiterführenden Informationswert.

169 Siehe u. a. INSTINSKY, Septimius 33–50.

170 Paneg. 8,7,2: *Vidisti enim non, ut per agros aliarum urbium, omnia fere culta aperta florentia, vias faciles, navigera flumina ipsas oppidum portas adluentia, sed statim ab eo flexu, e quo retrorsum via ducit in Belgicam, vasta omnia, inculta squalentia multa tenebrosa, etiam militaris vias ita confragosas et alternis montibus arduas atque praecipites, ut vix semiplena carpenta, interdum vacua transmittant.*

171 Ps. Theophilus Antecessor, inst. Graec. 4,3,5 *καὶ πύβλικα μὲν ἔστιν ὁδὸς ἣτις καὶ militaría λέγεται, παρὰ δὲ τοῖς Ἑλλησι βασιλική, ἢ πάντες ἄνθρωποι κέχρηται ἐπὶ διαφορῶν ἀπιόντες τόπους, vicinalia δὲ ἢ ἐπὶ κόμας ἄγουσα: vicus γὰρ ἢ κόμη). Isid., de fin. agr., LACHMANN 370,15: *Via est qua potest ire vehiculum, et via dicta est a vehiculorum incursum: nam duos actus capit propter euntium et venientium vehiculorum incursum. Strata quasi vulgi pedibus trita. Ipsa est et dilapidata, id est lapidibus strata. Ager est media stratae eminentia coaggeratis lapidibus, quod historici viam militarem vocant. Isid. orig. 15,16,7: *Agger est media stratae eminentia coaggeratis lapidibus strata, ab aggere, id est coacervatione dicta; quam historici viam militarem dicunt.***

172 PEKÁRY, Untersuchungen 1 Anm. 1.

2.9.5 Zusammenfassung

Der Begriff *via militaris* erscheint in der zweiten Hälfte des ersten Jahrhunderts v. Chr. und bleibt bis in die Zeit Neros ein rein literarisch verwendeter Begriff der Prosa. Spezifisch militärische Eigenschaften der jeweiligen Wege und Straßen sind in keinem Falle erkennbar. Auch die spärlichen epigraphischen Zeugnisse geben keinen weiteren Aufschluss und stehen stets in einem zivilen Kontext. Die nicht zutreffende Verbindung mit dem *cursus publicus* basiert auf einer Verknüpfung von Quellenbelegen, die zeitlich, räumlich und inhaltlich auf verschiedenen Ebenen stehen. Die Vehemenz, mit der diese Kombination in der modernen Forschung vertreten wird, ist in Anbetracht der Quellensituation letztlich überraschend. Natürlich gab es *überregional* bedeutsame Reichsstraßen, die dem kaiserlichen Kurierdienst dienten, jedoch sind diese nicht *militares viae* zu nennen. Lediglich vier epigraphische Belege bezeichnen konkret eine bestimmte *via* als *militaris*, ohne jedoch spezifisch Militärisches zu offenbaren. Ulpian nutzt *via militaris* als Folie für eine regionale *via publica*, in den Konstitutionen der theodosianischen Rechtssammlung erscheint sie gar als untergeordneter Wegtypus. Dies ist jedoch insgesamt zu wenig Material, um mit der *via militaris* einen eigenständigen öffentlichen Straßentypus oder auch eine Unterabteilung der Reichsstraßen zu konstruieren. Die gesamte Bandbreite der zitierten Quellen ist bestenfalls Ausdruck der antiken *Communis Opinio*, wonach das Militär beim Bau, der Nutzung und vielleicht auch beim Unterhalt der entsprechenden Straßen eine noch näher zu klärende Funktion erfüllte. So ist im Folgenden die Frage nach einer nachweisbaren Position des Militärs im Straßenwesen zu stellen.

2.9.6 Das Militär im Reichsstraßenbau der Provinzen

Aus der antiken Literatur sind zahlreiche Beispiele von allgemeinen Straßenbauarbeiten durch das römische Militär bekannt. Dies hat in der Forschung in Kombination mit den eben besprochenen Zeugnissen der *via militaris* zu der Feststellung geführt, dass die Legionen, Cohorten und Alen großen Anteil an der Trassierung und dem Bau von öffentlichen Straßen hatten¹⁷³. Gerade für die Provinzen wurde der militärische Anteil hieran sehr hoch veranschlagt, nicht zuletzt um der Frage auszuweichen, wer neben den Legionen als bauausführend zu benennen sei. Eine Aufstellung aller Meilensteine und Bauinschriften aus den westlichen Provinzen des Imperiums, die militärische Einheiten im öffentlichen Straßenbau nennen, soll zunächst für eine Diskussionsgrundlage sorgen¹⁷⁴.

173 G. RADKE, *Namen und Daten. Beobachtungen zur Geschichte des römischen Straßenbaus*. *Museum Helveticum* 24, 1967, 235; F. T. HINRICHS, *Der römische Straßenbau zur Zeit der Gracchen*. *Historia* 16, 1967, 165 ff.; PEKÁRY, *Untersuchungen* 120 und 141; ŠAŠEL (Anm. 22) 60 ff.; HAGEN, *Römerstraßen XXX*; GRENIER, *Routes* 4 f.; SCHNEIDER, *Miliarium* 422; SCHNEIDER, *Altstraßenforschung* 29: „Zuletzt hat in einer Veröffentlichung von 1977 J. Šašel darauf hingewiesen, daß fast alle Straßen im Römischen Reich von technischen Truppen der Armee konzipiert und trassiert worden seien. Das ist keineswegs verwunderlich. Für die Trassierung der Straßen waren Fachleute zur Vermessung etc. erforderlich, da die für die Verwaltung der Straßen zuständigen Beamten nicht über die entsprechenden Kenntnisse verfügten. ... Und diese gesuchten Fachleute waren häufig in den Provinzen nur bei der Armee vorhanden.“ Zu den Messoren im militärischen Dienst siehe HINRICHS (Anm. 21) 158 ff.; R. K. SHERK, *Roman Geographical Exploration and Military Maps*. *ANRW II* 1, 1974, 546–549 und 556 ff. Die von beiden Forschern gesammelten Belege zeigen deutlich, dass nur wenige Feldmesser in der Armee namentlich bekannt sind. Zu HINRICHS (Anm. 21) vgl. besonders die Besprechung von H. GALSTERER. *Zeitschr. Savigny-Stift. Rechtsgesch. Rom.* Abt. 95, 1978, 495–501.

174 Die militärischen Einheiten werden im Folgenden mit den Bezeichnungen wiedergegeben, wie sie auf den epigraphischen Zeugnissen erscheinen.

Britannia ¹⁷⁵	1) Einheit:	Cohors I Cugernorum (Meilenstein?) ¹⁷⁶
	Kaiser:	Antoninus Pius
	Datierung:	Januar 139 bis Herbst 144
	<i>caput viae</i> :	Trimontium (Newstead)
	2) Einheit:	vexillatio[ne]s [---?] (Meilenstein?) ¹⁷⁷
	Kaiser:	Antoninus Pius
	Datierung:	Regierungszeit des Antoninus Pius 138–161
	<i>caput viae</i> :	?
Tarraconensis	1) Einheit:	Legio X Gemina ¹⁷⁸
	Kaiser:	Augustus
	Datierung:	26. Juni 9 bis 25. Juni 8 v. Chr.
	<i>caput viae</i> :	Caesaraugusta (Zaragoza), milia passuum XXXIIX
	2) Einheit:	Legio IIII Macedonica ¹⁷⁹
	Kaiser:	Augustus
	Datierung:	26. Juni 9 bis 25. Juni 8 v. Chr.
	<i>caput viae</i> :	Caesaraugusta (Zaragoza), milia passuum LXIIX
	3) Einheit:	Legio VI Victrix ¹⁸⁰
	Kaiser:	Augustus
	Datierung:	1. Januar 5 bis 25. Juni 4 v. Chr.
	<i>caput viae</i> :	Caesaraugusta (Zaragoza), milia passuum LXX
	4) Einheit:	Legio VII Gemina ¹⁸¹
	Kaiser:	Vespasian, Titus und Domitian
	Statthalter:	C. Calpetanus Rantius Quirinalis Valerius Festus [II.8]
	Datierung:	79/80
<i>caput viae</i> :	–	
Mauretania Caesariensis	1) Einheit:	Cohors I Pannoniorum ¹⁸²
	Kaiser:	Septimius Severus, Caracalla und Geta
	Statthalter:	P. Aelius Peregrinus Rogatus [II.12]
	Datierung:	201
	<i>caput viae</i> :	Lucu (Timziouine), milia passuum III
	2) Einheit:	Ala Miliaria ¹⁸³
Kaiser:	Severus Alexander	
Datierung:	13. März 222 bis Februar / März 235	
<i>caput viae</i> :	Ala Miliaria (Bénian), milia passuum VII	

175 Die Provinzen werden von Norden aus entgegen dem Uhrzeigersinn aufgelistet.

176 CIL VII 1085 = RIB 2313 = Année Épigr. 1975, 581 = SEDGLEY, Milestones 108. Unklar ist, ob es sich bei diesem Stück um einen Meilenstein handelt. Vgl. M. ZÄHRNT, Die frühesten Meilensteine Britanniens und ihre Deutung. Mit einem Ausblick auf einige hadrianische Meilensteine aus dem gallisch-germanischen Raum. Zeitschr. Papyr. u. Epigr. 73, 1988, 196.

177 CIL VII 1109 = RIB 2312 = SEDGLEY, Milestones 109. Entgegen RIB handelt es sich bei diesem Stück sehr wahrscheinlich nicht um einen Meilenstein, sondern um eine Bauinschrift an der Antoninusmauer. So R. SAXER, Untersuchungen zu den Vexillationen des römischen Kaiserheeres von Augustus bis Diokletian. Epigraphische Studien 1 (Köln / Graz 1967) 67; vgl. auch ZÄHRNT (Anm. 176) 196.

178 LOSTAL, Miliarios 18; vgl. CIL III 4642 = WEBER, Meilensteine 1968–1971 Nr. 5.

179 LOSTAL, Miliarios 19.

180 LOSTAL, Miliarios 20.

181 CIL II 2477 = 5616 = ILS 254. Es handelt sich um ein Bauinschrift; weitere Angaben im Verzeichnis der Statthalter unter [II.8]. Diese Inschrift wird in Kapitel 4.2 intensiver besprochen.

182 CIL VIII 22 602/4 = ILS 5850; siehe ferner den formulargleichen Stein CIL VIII 22 611 (a Lucu mp VIII).

183 Année Épigr. 1925, 71. Der Meilenstein stand am mauretanischen Limes. Zählpunkte an dieser Straße waren die jeweiligen Kastelle, von denen z. B. Rapidum gar zum *municipium* aufstieg. Daher ist es problematisch, aus der bloßen Erwähnung des Lagers als *caput viae* auf durchgeführte Bauarbeiten der jeweiligen Einheit zu schließen, zumal ein sonst übliches Verb (*fecit, restituit* usw.) fehlt. PEKÁRY, Untersuchungen 169 Anm. 362: „Wenn die Meilensteine Legions- oder Auxiliarlager als Zählpunkte nennen, wie dies etwa in Pannonien oder Afrika oft vorkommt, darf man daraus nicht schließen, daß Soldaten die Arbeit bezahlt, geschweige denn selber ausgeführt hätten.“

- | | | |
|---------|--------------------|---|
| | 3) Einheit: | Ala Miliaria ¹⁸⁴ |
| | Kaiser: | Pupienus, Balbinus und Gordian III. |
| | Datierung: | Januar / Februar bis Anfang Mai 238 |
| | <i>caput viae:</i> | Ala Miliaria (Bénian), milia passuum VII |
| | 4) Einheit: | Legio VII ¹⁸⁵ |
| | Kaiser: | Philippus Arabs |
| | Datierung: | 244 |
| | <i>caput viae:</i> | Rusazus (Azeffoun), milia passuum VIII |
| | 5) Einheit: | Legio VII ¹⁸⁶ |
| | Kaiser: | Claudius Gothicus |
| | Datierung: | Herbst bis Ende 268 |
| | <i>caput viae:</i> | Rusazus (Azeffoun), milia passuum VIII |
| | 6) Einheit: | Cohors Breucorum Miliaria Prima ¹⁸⁷ |
| | Kaiser: | Quintillus |
| | Datierung: | September 270 |
| | <i>caput viae:</i> | Cohors Breucorum Miliaria Prima (Tagremaret), milia passuum III |
| | 7) Einheit: | Cohors Breucorum Miliaria Prima ¹⁸⁸ |
| | Kaiser: | Carus, Numerianus und Carinus |
| | Datierung: | Ende 282 bis Juli / Aug. 283 |
| | <i>caput viae:</i> | Cohors Breucorum Miliaria Prima (Tagremaret), milia passuum V |
| Numidia | 1) Einheit: | Legio III Augusta ¹⁸⁹ |
| | Kaiser: | wohl Nero |
| | Statthalter: | C. Velleius Paterculus [II.22] |
| | Datierung: | kurz vor 60 |
| | <i>caput viae:</i> | Rusicade (Ras Skikda), milia passuum XXIX |
| | 2) Einheit: | Legio III Augusta ¹⁹⁰ |
| | Kaiser: | Vespasian, Titus (und Domitian?) |
| | Statthalter: | Sex. Sentius Caecilianus [II.23] |
| | Datierung: | 73/74 |
| | <i>caput viae:</i> | Theveste (Tebessa), milia passuum III |

184 Année Épigr. 1937, 32 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1925, CCXXIV = 1936/37, 202–204.

185 Année Épigr. 1921, 16 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1919, 175. Rusazus war, wie Plin. nat. 5,1,20 berichtet, eine *colonia Augusti* und ebenso wie die Städte Saldæ (CIL VIII 8931 = ILS 662; CIL VIII 20 638 = ILS 649) und Tubusuctu (CIL VIII 8837 = ILS 6103) von Veteranen der Legio VII Claudia gegründet worden. Sehr wahrscheinlich hat Augustus diesen drei Gemeinden auch die Immunität verliehen. Hierzu: L. TEUTSCH, Das römische Städtewesen in Nordafrika in der Zeit von C. Gracchus bis zum Tode des Kaisers Augustus (Berlin 1962) 195–198. Wohl zum Andenken ist „Legio VII“ Bestandteil des Stadtnamens geworden. Der vollständige Gemeindegname war „Colonia Iulia Augusta Rusazus Legionis Immunitis“. Vgl. RITTERLING, Legio 1615.

186 Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1921, CXXXVII = 1919, 174. Zur Bewertung siehe Anm. 185.

187 CIL VIII 22 598 = ILS 573 = EEpigr VII 670. Auch hier ist der Standort einer Truppeneinheit *caput viae* eines Abschnitts des mauretanischen Limes. Ähnlich wie bei der Ala Miliaria ist anhand des Meilensteins eine Bautätigkeit nicht zu belegen. Der Meilenstein des Maximinus Thrax CIL VIII 22 600 = EEpigr VII 672 nennt das Lager dieser Cohorte Kaput Urbs. Vgl. TALBERT, Atlas Karte Nr. 29 F1.

188 CIL VIII 22 599 = EEpigr VII 671.<

189 CIL VIII 10 311.

190 CIL VIII 10 165 = 22 172 = ILA1g 3950. Die Legio III Augusta erscheint lediglich in dem von GSELL (ILA1g) ergänzten Abschnitt der Inschrift. Als Parallele dient ihm CIL VIII 10 119 = ILA1g 3885. Jedoch stammt dieser Stein aus dem Jahr 76 und nennt zudem mit Q. Egnatius Catus [II.24] einen anderen Legaten.

- 3) Einheit: Legio III Augusta¹⁹¹
 Kaiser: Vespasian, Titus und Domitian
 Statthalter: Q. Egnatius Catus [II.24]
 Datierung: 1. Januar bis 30. Juni 76
caput viae: Hippo Regius (Bône), milia passuum XXXI
- 4) Einheit: Legio III Augusta¹⁹²
 Kaiser: Hadrian
 Statthalter: P. Metilius Secundus [II.28]
 Datierung: 10. Dezember 122 bis 9. Dezember 123
caput viae: Karthago, milia passuum CXCI und DCCXXX röm. Fuß
- 5) Einheit: Legio III Augusta¹⁹³
 Kaiser: Hadrian
 Statthalter: Sex. Iulius Maior [II.29]
 Datierung: 125/126
caput viae: –
- 6) Einheit: Vexillation der Legio VI Ferrata¹⁹⁴
 Kaiser: Antoninus Pius
 Statthalter: C. Prastina Pacatus Messalinus [II.30]
 Datierung: 145/146
caput viae: –
- 7) Einheit: Legio III Augusta¹⁹⁵
 Kaiser: Septimius Severus und Caracalla
 Datierung: Anfang 203
caput viae: – (*Via Septimiana*)
- Africa Proconsularis
- 1) Einheit: Legio III Augusta¹⁹⁶
 Kaiser: –
 Statthalter: A. Caecina Severus [I.14]
 Datierung: 8/9 oder 9/10
caput viae: Sabratha (Sabarta), milia passuum IIII
- 2) Einheit: Legio III Augusta (Meilenstein?)¹⁹⁷
 Kaiser: Augustus
 Datierung: 27 v. bis 14 n. Chr.
caput viae: ?
- 3) Einheit: Legio III Augusta¹⁹⁸
 Kaiser: Tiberius
 Statthalter: L. Nonius Asprenas [II.35]
 Datierung: 19. August bis 17. September 14
caput viae: Castra Hiberna = Ammaedara (Haïdra)

191 CIL VIII 10 119 & p. 2121 = ILAlg 3885.

192 CIL VIII 10 114 = 22 173 = ILS 5835 = ILAlg 3951. Hierbei handelt es sich um den Endstein in Theveste, der die Gesamtlänge der Strecke Karthago–Theveste angibt. Eine Zusammenstellung der Meilensteine dieser Verbindung befindet sich im Verzeichnis der Statthalter unter [II.28].

193 CIL VIII 10 296 = ILS 5872. Es handelt sich um eine Bauinschrift in Meilensteinform.

194 CIL VIII 10 230 = ILS 2479. Es handelt sich um eine in den Fels geschlagene Bauinschrift; siehe die Abbildung bei SALAMA, Voies 1951 Abb. II.

195 CIL VIII 2705 & p. 954. Hierbei handelt es sich um eine Bauinschrift.

196 Année Épigr. 1987, 992; vgl. die ausführlichen Angaben im Verzeichnis der Statthalter unter [I.14].

197 Année Épigr. 1992, 1775. Hierbei handelt es sich sehr wahrscheinlich nicht um einen Meilenstein.

198 Die Meilensteine sind im Verzeichnis der Statthalter unter [II.35] zusammengestellt.

- | | | |
|-------------------|--------------------|--|
| | 4) Einheit: | Legio III Augusta ¹⁹⁹ |
| | Kaiser: | Vespasian, Titus und Domitian |
| | Statthalter: | Q. Egnatius Catus [II.24] |
| | Datierung: | 1. Januar bis 30. Juni 76 |
| | <i>caput viae:</i> | Karthago |
| | 6) Einheit: | (Legio III Augusta) ²⁰⁰ |
| | Kaiser: | Traian |
| | Datierung: | 1. Januar bis 9. Dezember 112 |
| | <i>caput viae:</i> | – |
| | 7) Einheit: | Legio III Augusta ²⁰¹ |
| | Kaiser: | Hadrian |
| | Statthalter: | P. Metilius Secundus [II.28] |
| | Datierung: | 10. Dezember 122 bis 9. Dezember 123 |
| | <i>caput viae:</i> | Karthago |
| Cyrenaica | 1) Einheit: | Tirones Lecti ²⁰² |
| | Kaiser: | Traian |
| | Datierung: | 1. Januar bis 9. Dezember 100 |
| | <i>caput viae:</i> | Cyrene (Grennah), milia passuum VIII |
| | 2) Einheit: | Cohors [---] ²⁰³ |
| | Kaiser: | Hadrian |
| | Datierung: | 10. Dezember 117 bis 9. Dezember 118 |
| | <i>caput viae:</i> | Cyrene (Grennah), milia passuum I |
| Dalmatia | 1) Einheit: | Vexillationen der Legionen VII und XI ²⁰⁴ |
| | Kaiser: | Tiberius |
| | Datierung: | 16/17 n. Chr. |
| | <i>caput viae:</i> | – (<i>Via Gabiniana</i>) |
| Pannonia Inferior | 1) Einheit: | Legio II Adiutrix Pia Fidelis Antoniniana ²⁰⁵ |
| | Kaiser: | Elagabal |
| | Datierung: | erste Hälfte 218 bis Ende 220 |
| | <i>caput viae:</i> | Aquincum (Budapest), milia passuum III |
| | 2) Einheit: | Legio II Adiutrix Pia Fidelis Maximiniana ²⁰⁶ |
| | Kaiser: | Maximinus Thrax |
| | Datierung: | zweite Hälfte des Jahres 235 |
| | <i>caput viae:</i> | Aquincum (Budapest), milia passuum II |

199 CIL VIII 10 116 = 22 190.

200 CIL VIII 10 117 = ILS 293. Es handelt sich um eine traianische Brückenbauinschrift: „[pon]tem novum a fundamentis / [op]era militum suorum et / pecunia sua /¹⁰ [P]rovinciae Africae fecit“.

201 Eine Zusammenstellung der Meilensteine der Verbindung Karthago–Theveste befindet sich im Verzeichnis der Statthalter unter [II.28].

202 Année Épigr. 1973, 560. Mit SEG 9, 251 = GOODCHILD, Milestones 87 Nr. 6 = Année Épigr. 1951, 210 und GOODCHILD, Milestones 87 Nr. 7 liegen noch zwei weitere formulargleiche Traiansteine vor. Zu *tirones* vgl. auch CIL V 7989; CIL V 7990; hierzu: ECK, Organisation 73.

203 Année Épigr. 1951, 208 = GOODCHILD, Milestones 86 Nr. 4.

204 CIL III 3200 = 10 158 = ILS 2478. Es handelt sich um eine Bauinschrift. Hierzu: A. VON DOMASZEWSKI, Die Beneficiariereposten und die römischen Straßennetze. Westdt. Zeitschr. Gesch. u. Kunst 21, 1902, 168f.; SAXER (Anm. 177) 88f.

205 CIL III 3707.

206 CIL III 14 354⁴. Noch ein zweiter Meilenstein des Maximinus Thrax ist mit CIL III 3742 bekannt. Er zählt nach Aquincum mp III.

- 3) Einheit: Legio II Adiutrix Pia Fidelis Maximiniana²⁰⁷
 Kaiser: Maximinus Thrax und Maximus
 Datierung: wohl 236
caput viae: Aquincum (Budapest), milia passuum II
- 4) Einheit: Legio II Adiutrix²⁰⁸
 Kaiser: Maximinus Thrax und Maximus
 Datierung: 237
caput viae: Aquincum (Budapest), milia passuum III
- 5) Einheit: Coh. Hemesenorum Civium Romanorum Maximiniana²⁰⁹
 Kaiser: Maximinus Thrax und Maximus
 Datierung: Herbst bis 9. Dezember 237
caput viae: Aquincum (Budapest), milia passuum L
- 6) Einheit: Cohors I Thracarum Germaniciae Maximiniana²¹⁰
 Kaiser: Maximinus Thrax und Maximus
 Datierung: Herbst bis 9. Dezember 237
caput viae: Aquincum (Budapest), milia passuum LV
- 7) Einheit: Legio II Adiutrix Pia Fidelis Philippiana²¹¹
 Kaiser: Philippus Arabs, Philippus Iunior und Otacilia Severa
 Datierung: 1. Januar 245 bis Ende 247
caput viae: Aquincum (Budapest)
- 8) Einheit: Ala I Thracum Veterana²¹²
 Kaiser: Trebonianus Gallus und Volusianus
 Datierung: Sommer bis 31. Dezember 251
caput viae: Aquincum (Budapest)
- 9) Einheit: Legio II Adiutrix Pia Fidelis Constans Galliana Volusiana²¹³
 Kaiser: Trebonianus Gallus und Volusianus
 Datierung: 252
caput viae: Aquincum (Budapest), milia passuum?
- Pannonia Superior
- 1) Einheit: Legio X Gemina Pia Fidelis²¹⁴
 Kaiser: Septimius Severus, Caracalla und Geta
 Datierung: 198
caput viae: Karnuntum (Bad Deutsch-Altenburg), milia passuum XXI
- 2) Einheit: Legio I Adiutrix Pia Fidelis Pupieniana Balbiniana Gordiana²¹⁵
 Kaiser: Pupienus, Balbinus und Gordian III.
 Datierung: Ende April/ Anfang Mai 238
caput viae: Brigetio (Szöny), milia passuum II

207 CIL III 14 354⁵. Dieser Stein stand neben CIL III 14 354⁴.

208 CIL III 3708.

209 Année Épigr. 1975, 701. Mit CIL III 3728 = 10636 liegt ein Meilensteinfragment vor, das wohl eine gleich lautende Inschrift getragen hat: [-- m]aximis co[h(ors) I H(emesenorum)] / Maximiniana / ab Aq(uinco) / m(ilia) p(assuum) XLVII.

210 CIL III 10 639 = EEpigr II 764.

211 CIL III 10 619 = EEpigr II 758: „devota / num[ini m]aiestati/[que eorum ---]“. Da der Stein im Budapester Stadtgebiet gefunden worden ist, kann die Distanzangabe nicht sehr hoch gewesen sein. Mit CIL III 14 354⁶ liegt ein formularidentischer Meilenstein mit der Angabe „nach Aquincum mp II“ vor.

212 CIL III 10 624 = EEpigr II 750.

213 Année Épigr. 1953, 12.

214 CIL III 4642 = WEBER, Meilensteine 1968–1971 Nr. 5; vgl. LOSTAL, Miliarios 18.

215 Année Épigr. 1994, 1395.

- 3) Einheit: Ala III Thracum Gordiana²¹⁶
 Kaiser: Gordian III.
 Datierung: 1. Januar 239 bis Anfang 244
caput viae: Brigetio (Szöny), milia passuum V
- 4) Einheit: Legio I Adiutrix Philippiana²¹⁷
 Kaiser: [Philippus Arabs] und Otacilia Severa
 Datierung: Frühjahr 244 bis Ende 248
caput viae: Brigetio (Szöny), milia passuum I
- 5) Einheit: Ala III Thracum Philippiana²¹⁸
 Kaiser: Philippus Arabs, Philippus Iunior und Otacilia Severa
 Datierung: Juli / August bis 31. Dezember 244
caput viae: Brigetio (Szöny), milia passuum XI
- 6) Einheit: Ala III Thracum Philippiana²¹⁹
 Kaiser: Philippus Arabs und Otacilia Severa
 Datierung: 245–247
caput viae: Brigetio (Szöny), milia passuum XI
- 7) Einheit: Ala III Thracum Claudiana²²⁰
 Kaiser: Claudius Gothicus
 Datierung: 1. Januar 269 bis September 270
caput viae: Brigetio (Szöny), milia passuum VI

Betrachtet man die regionale Verteilung der Zeugnisse, so zeigt sich neben manchen Einzelbelegen ein deutlicher Schwerpunkt in der Provinz Africa Proconsularis und den Donauprovinzen Pannonia Superior und Inferior²²¹.

Im Fall der nordafrikanischen Provinz handelt es sich um eine administrative Besonderheit, die mit dem problematischen Nebeneinander des numidischen Legionslegaten der Legio III Augusta und dem Prokonsul von Africa Proconsularis zu begründen ist. Im Gegensatz zu den *legati Augusti pro praetore* anderer Provinzen führt der numidische Legionskommandant sehr häufig die Legio III namentlich in seinem Amtstitel auf²²². Lediglich im Fall der durchgehenden Pflasterung der Straße Karthago–Theveste im Jahr 123 ist die Legio III Augusta unter der Leitung des P. Metilius Secundus [II.28] definitiv mit Bautätigkeiten in Verbindung zu bringen.

An den Belegen aus den beiden Pannonien ist zunächst die chronologische Verteilung bemerkenswert. Die römische Armee findet erst unter dem severischen Kaiserhaus epigraphischen Niederschlag auf den Meilensteinen. Dies ließe sich zunächst mit den stärker werdenden kriegerischen Unruhen an der Donau erklären. Jedoch setzten diese bekanntlich bereits unter Mark Aurel

216 CIL III 11 332. Auch die beiden Meilensteinfragmente CIL III 11 327 und 11 333a tragen den Namen der Ala. WEBER, Meilensteine 1968–1971, 130, besonders Anm. 34, möchte diese drei Meilensteine der Nachbarprovinz Pannonia Inferior zuschreiben. Da er keine Gründe für seine Zuweisung nennt und die Steine in unmittelbarer Lagernähe standen, sollte man bei einer Einordnung unter die Steine der Provinz Pannonia Superior bleiben. Der Hinweis Webers, dass das Formular dieser drei Meilensteine nicht mit dem des vierten bislang bekannten Gordian III.-Meilensteins CIL III 4644 = WEBER, Meilensteine 1968–1971 Nr. 7 übereinstimme, überzeugt nicht.

217 CIL III 11 326.

218 CIL III 4626.

219 CIL III 11 334 = 4627.

220 CIL III 11 333b = EEpigr II 910. Mit CIL III 4625 liegt noch das Fragment eines Meilensteins vor, der ebenfalls die Ala III Thracum genannt hat. Jedoch ist der Rest der Inschrift mit der Titulatur des Kaisers nicht erhalten.

221 Dies stellten bereits TH. DREW-BEAR/W. ECK, Kaiser-, Militär- und Steinbruchinschriften aus Phrygien. Chiron 6, 1976, 294f. ohne weiter reichende Untersuchungen fest. Sie gingen von der Annahme aus, dass „die Nennung der Legion auf dem Meilenstein wohl nur bedeuten kann, daß sie am Bau der Straße bzw. deren Reparatur beteiligt war.“

222 Gerade am Beispiel des Sex. Iulius Maior [II.29] wird deutlich sichtbar, dass die hier genannte Legio III Bestandteil seines Amtstitels ist. Siehe hierzu die ausführlichen Bemerkungen im Kapitel 3.6.4 „Der Statthalter im Verhältnis zwischen Kaiser und lokalen Kräften“.

mit den Markomannenkriegen ein²²³. Bis 198 fehlt dagegen jegliche Erwähnung einer Legion oder einer vergleichbaren militärischen Einheit auf einem Meilenstein bzw. einer Bauinschrift zum staatlichen Straßenbau.

Ferner liegen niemals ganze Serien von pannonischen Meilensteinen vor, die vom Ausbau eines längeren Straßenstückes Zeugnis ablegen. Im Gegenteil bewegen sich die Funde stets im unmittelbaren Umfeld des jeweiligen Truppenstandortes. Kein Meilenstein, dessen Entfernungsangabe sicher zu lesen ist und der eine militärische Einheit nennt, ist weiter als vier römische Meilen vom Standort derselben entfernt aufgestellt gewesen²²⁴. Es kann also nicht von einem systematischen Ausbau gesprochen werden, der den militärischen Notwendigkeiten des dritten Jahrhunderts Rechnung getragen hätte. Präziser formuliert: Wenn das Militär tatsächlich Straßenbau durchgeführt haben sollte, so hat dies nur in überraschend geringer Anzahl und auf auffällig beschränktem Raum epigraphische Spuren auf den Meilensteinen hinterlassen. Des Weiteren ist anzumerken, dass die Belege bereits mit Trebonianus Gallus in Pannonia Inferior und mit Claudius Gothicus in Pannonia Superior abbrechen, obwohl auch in den folgenden Jahrzehnten das Donaugebiet ein ständiger Unruheherd blieb. Ein genauer Blick auf die Truppenkörper und die zeitliche Abfolge der aufgestellten Miliaren ergibt weitere Aufschlüsse. So hat die Legio II Adiutrix am Donaulimes, wie aus der obigen Tabelle zu entnehmen ist, für Elagabal, Maximinus Thrax, Maximus, Philippus Arabs, Philippus Iunior, Otacilia Severa, Trebonianus Gallus und Volusianus in unmittelbarer Lagernähe Meilensteine gesetzt. Dass es sich bei einer derartig dichten Staffelung nicht um kontinuierliche Ausbesserungsarbeiten in der unmittelbaren Umgebung von Aquincum handeln kann, ist offensichtlich. Es ist vielmehr von einer hohen Anzahl dedizierter Meilensteine auszugehen, die nicht mit konkreten Baumaßnahmen in Verbindung stehen²²⁵. Ein Vergleich mit den beiden Germanien mag dies verdeutlichen. Die militärischen Verhältnisse sind hier im dritten Jahrhundert ähnlich unruhig wie an der Donau. Im Unterschied zu den pannonischen Provinzen ist hier jedoch keine Truppeneinheit namentlich auf einem Meilenstein belegt. Ergänzend sei noch angemerkt, dass kein Meilenstein, der eine Truppeneinheit im Inschriftentext nennt, in dem bisweilen vorhandenen Reparaturvermerk von *via militaris* spricht²²⁶.

Es gilt festzuhalten, dass die Miliaren in beiden Pannonien mit militärischen Einheiten weder quantitativ noch im Hinblick auf ihre räumliche Verteilung ausreichen, um von einer gezielten Ausbauarbeit in kriegerischen Zeiten zu sprechen. Allem Anschein nach handelt es sich bei den Truppenerwähnungen auf Meilensteinen um eine zeitlich und regional begrenzte Modeerscheinung, die u. a. mit der verstärkten Anwesenheit des jeweiligen Kaisers oder auch mit seiner Abstammung aus dem illyrisch-pannonischen Raum erklärt werden könnte²²⁷. Die drei augusteischen Meilensteine aus der Tarraconensis sind bei der Bewertung der Funktion römischer

223 Die Meilensteine des Mark Aurel, meist zusammen mit Lucius Verus, sind im gesamten Untersuchungsraum recht selten. Gemessen an der Gesamtzahl ist eine deutliche Kulmination entlang des Rheins und der Donau festzustellen. Siehe hierzu die Zusammenstellung der Mark-Aurel-Meilensteine im Anhang (Tafel 22 und 23).

224 Die Angaben der Meilensteine mit Cohors Hemesenorum Civium Romanorum Maximiniana und Cohors I Thracum Germanicae Maximiniana weichen hiervon nicht ab. *Caput viae* des Limes, entlang der niederpannonischen Donau, war Aquincum. Die Cohors Hemesenorum Civium Romanorum Maximiniana war in Intercisa stationiert. Itin. Anton. 245 gibt genau 50 Meilen bis Aquincum, so dass die beiden Steine CIL III 3728 = 10 636 (mp XLVII) und Année Épigr. 1975, 701 (mp L) in unmittelbarer Lagernähe standen. Die Cohors I Thracum Germanicae Maximiniana hatte in Annamatia ihren Standort, 59 Meilen von Aquincum entfernt. Der Meilenstein CIL III 10 639 (mp LV) stand folglich vier Meilen vor dem Lagertor. Zur Strecke: MILLER, *Itineraria* 430f. mit Karte Nr. 124.

225 Besonders deutlich in seiner Aussage ist der Stein für Philippus Arabs und seine Familie: CIL III 10 619 = EEpigr II 758: „devota / num[ini m]a[ie]stati / [que eorum ---]“. Vgl. auch Kapitel 3.7.5 „Zur Dedikation von Meilensteinen“.

226 *Via fecit*: Année Épigr. 1973, 560; *via restituit*: Année Épigr. 1951, 208; Année Épigr. 1994, 1395; CIL III 4626; CIL III 4627 = 11 334; CIL III 11 326; CIL III 11 332.

227 Eine derartige Feststellung ist überraschend, belegen doch einige Quellen den Straßenbaueinsatz römischer Soldaten im illyrischen Raum zu Beginn des ersten Jahrhunderts: Tac. ann. 1,20,1 oder CIL III 3200 = 10 158 = ILS 2478. Auffällig ist das Fehlen von Militäreinheiten auf dem bedeutenden Zeugnis des illyrischen Straßenausbaus aus dem Jahr 19/20: CIL III 3201 = 10 159 = ILS 5829a + CIL III 3198b = 10 156b = ILS 5829 = ILJug 1963 Nr. 263 = Année Épigr. 1964, 2. Hierzu: G. ALFÖLDY, Eine Straßenbauinschrift aus Salona. *Klio* 46, 1965, 323–327.

Soldaten im Straßenbau wesentlich aufschlussreicher. Sie stammen von der Strecke Caesar-Augusta–Pompaelo. Augustus und seine Legaten haben in den Jahren von 26 bis 19 v. Chr. mit der Unterwerfung der Kantaber und Asturer auch den Nordwesten der iberischen Halbinsel der römischen Herrschaft einverleibt²²⁸. Im Zuge dieser „Befriedung“ wurde u. a. die Kolonie Caesar-Augusta zwischen 27 und 12 v. Chr. durch Veteranen der Legio IV Macedonica, Legio X Gemina und Legio VI Victrix deduziert²²⁹. Es sind dieselben Legionen, die auch auf den drei augusteischen Meilensteinen genannt werden und die in dieser Provinz auch stationiert sind. Die Intention ist deutlich sichtbar: Nach den Kämpfen gegen die Kantaber und Asturer soll das Gebiet bis zu den Pyrenäen und der Biskaya von der römischen Macht administrativ durchdrungen und durch eine Reichsstraße erschlossen und gesichert werden. Da ein ziviles Umfeld zum Bau der Straße scheinbar nicht herangezogen werden konnte, musste das Militär selbst in Aktion und somit in Erscheinung treten²³⁰. Dieses Beispiel ist charakteristisch für den römischen Straßenbau in den Provinzen kurz nach einer Unterwerfung, sofern ein funktionstüchtiges lokales Verkehrsnetz entweder nicht vorhanden oder den gewünschten Erfordernissen nicht angemessen war. Ebenso mustergültig für die Provinzen ist auch die Chronologie der Meilensteinsetzung. Während des spanischen Krieges operierte die Heeresleitung zeitweilig mit sieben Legionen im Nordwesten Iberiens²³¹. Dies setzt zwangsläufig massiven Wegebau durch entsprechende militärische Einheiten voraus, auch wenn wir davon heute keine direkten Zeugnisse besitzen²³². Meilensteine finden wir erst in der Phase der administrativen Durchdringung des Gebietes. Ähnlich wie bei den Maßnahmen des Agrippa in Gallien hat auch hier römischer Straßenbau nicht zwangsläufig sofortige Meilensteinsetzungen nach sich gezogen²³³. Andererseits muss der Unterschied betont werden, dass in Strabons Bericht über die Aktivitäten Agrippas von Militär nicht gesprochen wird. Vergleicht man den Aufbau der römischen Infrastruktur in Gallien mit der in Nordspanien im Hinblick auf die Funktion des Heeres, so deutet sich zumindest an, wie stark der Einsatz bzw. Nichteinsatz der Armee bei Straßenbaumaßnahmen offensichtlich vom Grad der zivilisatorischen Entwicklung, von der Bevölkerungsdichte und der unmittelbaren militärischen Notwendigkeit abhing. Es ist deutlich geworden, dass römische Soldaten während einer Okkupationsphase durchaus in den Provinzen Verkehrsverbindungen anlegten. Dies geschah vor allem in verwaltungstechnisch schlechter entwickelten oder dünn besiedelten Gebieten. Einzelne Beispiele belegen auch Reparatur- und Ausbauarbeiten. Letztlich ist die Quantität der inschriftlichen Zeugnisse und literarischen Belege im Untersuchungsraum absolut betrachtet sehr gering. Einer der Gründe könnte die Vorgabe gewesen sein, den Straßenbau aus Kostengründen möglichst rasch in lokale Hände zu übergeben²³⁴. Ferner ist anzunehmen, dass das Militär die für seine Zwecke relevanten Wege und Straßen nicht mit dem gleichen Aufwand gestaltete, wie es bei einer *via publica* üblich war²³⁵.

228 KIENAST, Augustus 290 ff.; W. SCHMITTHENNER, Augustus' spanischer Feldzug und der Kampf um den Principat. *Historia* 11, 1962, 29–85.

229 GALSTERER (Anm. 29) 27; DNP II (1997) 923 f. s.v. Caesaraugusta (P. BARCELÓ).

230 *Année Épigr.* 1976, 325b = LOSTAL, Miliarios 21 stammt von der Strecke Caesaraugusta nach Segisamo. Dort hatte diese Straße schon unter Augustus Anschluss nach Bracara Augusta (CIL II 6215) und Lucus Augusti (CIL II 4868). Keiner dieser Meilensteine nennt jedoch eine Truppeneinheit.

231 RITTERLING, Legio 1221 ff.; SCHMITTHENNER (Anm. 228) 51.

232 Als Musterbeispiel ist die Schilderung des *Ios. bell. Iud.* 3,6,2 zu sehen. Vgl. *Ios. bell. Iud.* 3,7,3 und *Année Épigr.* 1983, 937. Schanz- und Trassierungsarbeiten sind auch mehrfach auf der Traiansäule dargestellt; vgl. hierzu u. a.: CIL III 1627; CIL III 8267 = *Année Épigr.* 1973, 474 = ILS 5863.

233 Siehe Kapitel 2.7 „Exkurs zum Straßenbau des Agrippa“.

234 Es darf vermutet werden, dass die technischen Abteilungen des Heeres bei Trassierungen bzw. grundlegenden Vermessungsarbeiten eine wichtige Funktion erfüllten; so auch BENDER (Anm. 95) 111. Die Beweise hierfür sind jedoch gering. Vgl. HINRICHS (Anm. 21) 158 ff.; SHERK (Anm. 173) 546–549.

235 Dies wird schon durch die häufige Verwendung von *limes* im Sinne von „gerader Bahn“ bei militärischen Routen deutlich. Siehe: GEBERT (Anm. 44) 172–191; BERGER (Anm. 82) 7 ff.; BRODERSEN, Terra 170 f.

2.9.7 Zusammenfassung der militärischen Aspekte des öffentlichen Straßenbaus

Mit Blick auf die Provinzen gibt es zahlreiche Hinweise für die Verbindung von Militär und Straßenbau. Hieraus einen juristisch eigenständigen Straßentypus *via militaris* abzuleiten, ist aufgrund der unbefriedigenden Quellsituation nicht möglich. Zudem widersprechen die literarischen und die epigraphischen Quellen der Annahme, dass es in den Provinzen eine dauerhafte Verbindung zwischen römischer Armee und dem Bau oder Unterhalt öffentlicher Straßen gegeben habe. Selbst in sehr truppenstarken Grenzregionen wie den beiden Germanien und den beiden Pannonien ist kein deutlicher Zusammenhang erkennbar. In der frühen Kaiserzeit lässt sich eine kurze Phase ausmachen, in der das Militär einige wenige Spuren beim Bau von Reichsstraßen in den Provinzen hinterlassen hat. Letztlich sind nur vereinzelte Baumaßnahmen nachzuweisen, die zumeist eine regionale Begründung haben. Ein intensiver Einsatz von römischen Soldaten im Straßenbau des Untersuchungsraumes ist demnach nicht festzustellen.

Abschließend bleibt die Frage nach den Gründen für die starke Betonung des Militärs im Straßenbau bzw. von Heerstraßen in der modernen Forschung²³⁶. Hierzu bemerkte Wolfgang Haubrichs: „Als eine konkurrierende [sc. zu *dietweg*], ebenfalls sehr frühe Lehnübersetzung aus *strata publica* ist germ. **harja-strâta*, ahd. *heristrâza*, ae. *herestraet* anzusehen. Eine Frühdatierung legen vor allem das Vorhandensein des Kompositums im Angelsächsischen und die Existenz der analogen, ebenfalls in Deutschland verbreiteten Bildung *her-vegr* ‚Heerweg‘ im Altnordischen (und zwar in aus dem Süden gekommenen poetischen Texten) nahe. Ferner deutet die in dieser Übertragung vorgenommene Gleichung von *populus* und ahd. *heri* ‚Kriegsschar, Kriegsvolk, Volk‘, auf die Situation germanischer und merowingerzeitlicher *gentes*, in der *populus* und ahd. **harja* ‚Heer‘ noch nicht geschieden waren“²³⁷.

Ohne diesen Aspekt an dieser Stelle weiter zu verfolgen kann resümierend festgehalten werden, dass der antike Terminus *via publica* bzw. *strata publica* in der Lehnübersetzung *heristrâza* Eingang in die mittelalterliche Literatur gefunden hat²³⁸. Dass es sich bei Heer/*heri* = *populus* als Apposition zu *via* bzw. *strata* nur um eine frühmittelalterliche Lehnübersetzung handelte, geriet allem

236 So spricht RITTERLING, Legio in seinem RE-Artikel fortlaufend von Heerstraßen. Zeitgeschichtlich aufschlussreich ist die Aussage von INSTINSKY in dem 1942 von BERVE herausgegebenen zweiten Band des Sammelwerkes „Das neue Bild der Antike“. Dort heißt es 343f.: „Dabei ist es müßig, auf die außerordentliche Bedeutung des Straßennetzes einzugehen, die diesem für die Erschließung und Lenkung des gewaltigen Imperiums, für die Verbindung seiner einzelnen Teile untereinander und mit dem Zentrum des Reiches zukam. Dessen bedarf es nicht in einer Zeit, die dem Ausbau neuer Verkehrswege in der politischen und strategischen Planung seinen besonderen Platz zuerkannt hat. ... Immer sind es in erster Hinsicht strategische oder verwaltungstechnische Bedürfnisse, die dafür bestimmend sind. Es sollte möglich sein, die Legionen schnell über weite Strecken zu verschieben, der Kurierdienst und seine Erfordernisse werden nicht weniger maßgebend gewesen sein.“ Hinsichtlich der Kontinuität der Bewertung bis in die heutige Zeit sei exemplarisch auf M. JUNKELMANN, Die Legionen des Augustus. Der römische Soldat im archäologischen Experiment⁷ (Mainz 1997) 143 verwiesen: „Alleine die Anlage und der Unterhalt eines viele Zehntausende von Kilometern umfassenden hervorragend ausgebauten Straßensystems in den Provinzen stellen eine einzigartige Kulturleistung des römischen Heeres dar, die allen Reichsteilen und allen Bevölkerungsschichten zugute kam.“ Die Kernaussage ist in beiden Fällen äquivalent. Wird jedoch im ersten Fall von „Reich“ und „strategischer Planung“ gesprochen, so ist das römische Heer bei Junkelmann mittels Heerstraße der Kulturträger für alle Reichsteile.

237 W. HAUBRICHS, Die volkssprachlichen Bezeichnungen für alte Fernwege im Deutschen, vorwiegend nach westmitteldeutschen Quellen dargestellt. In: BURGARD/HAVERKAMP, Römerstraßen 159f. mit Quellenbelegen und weiterführenden Literaturangaben. Der seit dem dritten Jahrhundert immer stärker in Erscheinung tretende Terminus *strata* leitet sich von *sternere* (= pflastern) ab. Erste Belege von *viam straverunt/stravit* stammen aus flavischer Zeit: CIL III 318 = ILS 263 = FRENCH, Road-System 716f. Nr. 9; CIL III 312 = ILS 268 = FRENCH, Road-System 717 Nr. 10; Année Épigr. 1986, 646; CIL III 6993 = Année Épigr. 1986, 647; Année Épigr. 1986, 648; für Nerva: CIL III 14 149²¹. Die erste parallele Erwähnung von *via* und *strata* im Untersuchungsraum ist auf dem Meilenstein des Macrinus (CIL VIII 21 992 = 10 056 = ILS 5861) von der Straße Karthago–Theveste zu finden: „*viam stratam novam instituerunt*“.

238 Wie weit verbreitet der Terminus *via publica* alleine in der frühmittelalterlichen Rechtsliteratur gewesen sein muss, belegt sein Vorkommen im Gesetz der Westgoten (MGH LL nat. Germ. I 1,8,4,25.) aus dem sechsten Jahrhundert, im Gesetz der Burgunder (MGH LL nat. Germ. II 1,27,3) oder auch in dem der Baiern (MGH LL nat. Germ. V 2,19).

Anschein nach im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit in Vergessenheit. Als ein fester Begriff für eine feste Verkehrsstraße, die in ihrer Fahrbahnqualität und -breite wohl über den anderen Wegetypen lag, wurde Heerstraße schließlich tradiert²³⁹. Das Aufkommen von größeren Heeresverbänden bzw. Massenheeren im 17. und 18. Jahrhundert, verbunden mit einem militärisch konditionierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, besaß eine nicht unwichtige Katalysatorfunktion²⁴⁰. Der Begriff Heer- oder Militärstraße wurde von den Zeitgenossen rückwirkend auf die römische Antike projiziert, da man eine Parallele zu den Legionen der Kaiserzeit zu sehen glaubte. Im 19. Jahrhundert kam es dann, nicht zuletzt in der deutschsprachigen Forschung, zu einer abschließenden Verfestigung dieser Ansicht.

239 Vgl. hierzu: J. u. W. GRIMM (Hrsg.), *Deutsches Wörterbuch*, Bd. 4, Abt. 2, bearb. v. M. HEYNE (Leipzig 1877) 761 s.v. Heerstraße; L. VOETZ, Zu den zentralen Wegebezeichnungen im Althochdeutschen. In: H. JANKUHN/W. KIMMIG/E. EBEL (Hrsg.), *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. Teil V: Der Verkehr, Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation. Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften, phil. hist. Klasse III, Nr. 180* (Göttingen 1989) 248 f.

240 Der Ausgangspunkt dieser neuzeitlichen Interpretation ist in den Arbeiten des Franzosen BERGIER (Anm. 3), 1. Aufl. 1622, zu sehen. Auf ihn baut das Werk von H. GAUTIER, *Traité de la construction des chemins* (Paris 1693), dt. Fassung von einem unbekanntem Übersetzer: *Tractat von der Anlegung und dem Bau der Wege und Straßen* (Leipzig 1759) nach eigenen Aussagen auf. Dem Verfasser war nur die deutsche Übersetzung zugänglich, wofür ich an dieser Stelle Herrn Prof. Herzig nochmals danken möchte. Beide Abhandlungen sprechen mit absolutem Selbstverständnis von römischen Heerstraßen. Vgl. M. G. LAY, *Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn*² (Frankfurt a. M./New York 1994) 93.