

3 Die Verwaltung der Reichsstraßen

3.1 STAND DER FORSCHUNG

Gerold Walser brachte den heutigen Kenntnisstand über die provinzielle Straßenverwaltung einmal mit der kurzen Feststellung auf den Punkt, dass praktisch nichts darüber bekannt sei²⁴¹. So ist u. a. die Frage nach den Verantwortlichen für den Straßenbau nicht eindeutig geklärt. Waren auf der italischen Halbinsel die in der Forschung intensiv diskutierten *curatores viarum* für diesen Bereich zuständig, so lassen sich für die Provinzen keine vergleichbaren Beamten nachweisen. Man begnügte sich daher mit dem allgemeinen Hinweis, dass wohl der Statthalter für die Straßen seiner Provinz verantwortlich gewesen sei²⁴². Die wenigen bislang bekannten Beispiele, in denen nicht der Statthalter den öffentlichen Straßenbau seiner Provinz organisierte, stammen sämtlich aus Kleinasien und sind deshalb auch aufgrund der Unterschiede in den Verwaltungsstrukturen für die Gesamtheit der Provinzen kaum aussagekräftig²⁴³.

Der Unterschied zwischen Italien und den Provinzen wird auch daran deutlich, dass die *curatores viarum* im hier behandelten Zeitraum zwar in epigraphischen Zeugnissen nachgewiesen sind, niemals aber auf Meilensteinen erscheinen²⁴⁴. In den Provinzen hingegen stellt diese Quellengattung den alleinigen Nachweis für die statthalterische Verwaltungspraxis auf diesem Straßensektor dar. Bei genauer Betrachtung der Meilensteine zeigt sich, dass Straßenbauaktivitäten von Statthaltern in republikanischer Zeit nur selten belegt sind. Von der Kaiserzeit liegen im Gegensatz dazu deutlich mehr Zeugnisse auf Meilensteinen vor, die jedoch quantitativ extrem unterschiedlich im römischen Imperium verteilt sind.

241 WALSER, Meilen 99.

242 PEKÁRY, Untersuchungen 9f. und 77ff. Sein singulärer Hinweis, dass im jenseitigen Gallien möglicherweise die *tresviri locorum publicorum persequendorum* für die Straßenverwaltung zuständig gewesen seien, zeigt, wie wenig über Straßenverwaltungsbeamte in den Provinzen bekannt ist. Die Belege zu den *tresviri locorum publicorum persequendorum* sind bei A. PIGANIOL (Hrsg.), Les Documents Cadastraux de la Colonie Romaine d'Orange. Gallia Supplément 16 (Paris 1962) 85 und F. STAEHELIN, Die Schweiz in römischer Zeit³ (Basel 1948) 152 zusammengestellt. Zu den *curatores viarum* siehe: MOMMSEN, Staatsrecht II 2, 1077ff.; PH. C. ERTMAN, Curatores viarum. A Study of the Superintendents of Highways in Ancient Rome (Buffalo 1976); HERZIG, Probleme 642–647; ECK, Organisation 25–69; ECK, Administration 296–313.

243 PEKÁRY, Untersuchungen 79ff. benennt insgesamt drei Personen, die scheinbar nicht die Statthalter der jeweiligen Provinz waren und dennoch auf Meilensteinen erscheinen. Lediglich Marcus Arruntius Aquila (CIL III 6737 = ILS 215 = FRENCH, Roads 1988 Nr. 183) ist hierbei von weiter reichendem Interesse, da er nicht Praesidialprokurator, sondern wohl Finanzprokurator von Galatien war und daneben mit dem Straßenbau in Pamphylien betraut wurde. Hierzu: R. SYME, Pamphylia from Augustus to Vespasian. Klio 30, 1937, 227–231. Meines Erachtens besteht jedoch bei den von Pekáry angeführten Beispielen noch abschließender Klärungsbedarf, wofür hier nicht der Ort ist. Eine Überprüfung müsste im Zuge einer grundlegenden Untersuchung zum kleinasiatischen Straßenwesen erfolgen.

244 Aus der Zeit Diokletians oder Konstantins ist mit Vettius Proculus (PLRE I, 1971, 749) erstmalig ein Straßenkurator auf einem italischen Meilenstein (CIL X 6892) erwähnt. Nach ECK, Administration 296 handelt es sich jedoch um eine Bauinschrift. Somit ist wohl die Nennung des Flavius Romanus/Romulus auf einigen Meilensteinen des Usurpators Magnentius, die in die Zeit zwischen 350 und 352 datieren, der erste sichere Beleg: Année Épigr. 1904, 52 = 1978, 285; Année Épigr. 1951, 17 = 1978, 284 = 1982, 230; Année Épigr. 1975, 358 = 1978, 290. Vgl. CIL IX 5937; CIL IX 5940; CIL IX 5951. Zur Person: PLRE I, 1971, 769; G. COMODECA, Per la redazione dei fasti delle province Italiche: Fl. Romulus, consularis flaminiae et piceni nel 352(-3). Zeitschr. Papyr. u. Epigr. 28, 1978, 151–158. Vgl. allg.: ECK, Organisation 58f.

Die provinzielle Straßenverwaltung wurde in der Forschung bisher vernachlässigt. Radke würdigt dieses Thema mit einer einzigen lakonischen Bemerkung, wonach der Kaiser in den Provinzen aufgrund seines *imperium maius* die oberste Straßenverwaltung innehatte²⁴⁵. Auch die monografischen Arbeiten von Grenier, Hagen, Salama, Margary und Chevallier sparen diesen Komplex trotz ihres z. T. recht weit gesteckten Rahmens aus²⁴⁶.

Lediglich Pekáry hat sich in seinen Untersuchungen zu den römischen Reichsstraßen mit der Frage der Straßenadministration näher auseinander gesetzt. Er gelangt dabei zu einem recht eigenwilligen Ergebnis: „Die Aufzählung (sc. von Statthalternamen auf Meilensteinen) macht klar, daß zwischen den einzelnen Gebieten Differenzen bestanden, die wohl verwaltungstechnischer Art waren. In den von Rom am weitesten entfernten östlichen Grenzprovinzen scheinen die Statthalter größere persönliche Freiheiten in der Entscheidung als anderswo besessen zu haben, wenn es um Bau oder Erneuerung der auch militärisch wichtigen Straßen ging. ... Anders in den westlichen Provinzen. ... Im Westen, jedenfalls in den iberischen und gallischen Provinzen und in Noricum, wollte es der Brauch, daß die vom jeweiligen Statthalter entworfenen und wohl meistens von Rom gutgeheißenen Meilensteinformulare den Namen des Beamten unerwähnt lassen“²⁴⁷. Die wenigen namentlichen Nennungen auf den Meilensteinen der westlichen Provinzen werden von Pekáry als Zeugnisse für besonders ehrgeizige und ambitionöse Statthalter interpretiert. Darüber hinaus warnt er davor, in jeder „Person, deren Namen auf einem Meilenstein vorkommt, deren *cursus honorum* jedoch nicht bekannt ist, sofort und ohne Zögern einen Statthalter“ zu erblicken²⁴⁸.

Diese Auffassung teilt der Verfasser nicht. Pekárys Vermutung, ein Statthalter habe ein Meilensteinformular in Rom zur Genehmigung vorlegen müssen, wurde in der Forschung heftig diskutiert und kann heute als widerlegt gelten, wie an anderer Stelle noch weiter auszuführen sein wird. Mit der These, bei den namentlich auf Meilensteinen der westlichen Provinzen genannten Statthaltern handele es sich um besonders ehrgeizige Personen, beachtet Pekáry nicht einmal die zu seiner Zeit bekannten Quellen. Ferner läßt er chronologische Entwicklungen, regionale Unterschiede und ereignisgeschichtliche Faktoren unberücksichtigt. Schon eine genauere Betrachtung der Meilensteine mit den Namen von Legionslegaten der dritten Legion, der Prokonsuln Nordafrikas sowie der sardischen Statthalter hätte ein anderes Bild hervorgebracht.

Im Folgenden soll in drei übergeordneten Abschnitten die Straßenverwaltung in den westlichen Provinzen betrachtet werden. Wie im Kapitel 2 „Die Reichsstraßen in den Provinzen – eine Begriffsklärung“ stellt Ulpians zentraler Quellentext (Dig. 43,8,2,20–24) auch hier einen ersten Fixpunkt dar. Hiervon ausgehend soll die Verwaltung für die Republik und daran anschließend diejenige für die Kaiserzeit betrachtet werden. Drei Fragestellungen sind für die Ausführungen leitend:

1. Wer war juristisch zum Bau der Reichsstraßen berechtigt?
2. Inwieweit setzten die Träger der Straßenverwaltung ihre Vollmachten in die Realität um und trugen damit zur Schaffung einer ‚überregionalen‘, ‚Infrastruktur bei?
3. Wie und durch wen wurden die Funktionstüchtigkeit der Straßen kontrolliert sowie etwaige Reparaturarbeiten oder der Neubau von Teilstücken koordiniert?

245 RADKE, *Viae* 1474. Es ist ohnehin bemerkenswert, wie wenig Aufmerksamkeit dieser Verfasser des grundlegenden Artikels in der *Realencyclopaedie der classischen Altertumswissenschaft* den Bereichen Definition und Verwaltung der Reichsstraßen zuwendet. Die verstreuten RE-Artikel zu den einzelnen Provinzen des römischen Reiches wiederum gehen in sehr unterschiedlicher Breite auf den Aspekt des jeweiligen Straßennetzes ein. Aber selbst ausführliche Abhandlungen – wie Mócsy, Pannonia – bieten im Grunde nur eine allgemeine Bestandsaufnahme.

246 GRENIER, *Routes*; HAGEN, *Römerstraßen*; SALAMA, *Voies* 1951; SALAMA, *Bornes* 1951; SALAMA, *Bornes* 1987; MARGARY (Anm. 10); CHEVALLIER, *Voies* 1972; CHEVALLIER, *Voies* 1997.

247 PEKÁRY, *Untersuchungen* 85f.

248 PEKÁRY, *Untersuchungen* 86.

3.2 PRAETORISCHE, KONSULARE ODER KÖNIGLICHE STRASSEN – EINE BEGRIFFSKLÄRUNG

Bevor die Erörterung der Straßenverwaltung nach Republik und Kaiserzeit in chronologischer Abfolge einsetzen kann, ist ein nochmaliger Blick auf die zentrale Ulpianstextstelle aus den Digesten notwendig²⁴⁹. Der Jurist gibt an, dass die öffentlichen Wege von den Griechen *königliche*, von den Römern praetorische oder konsulare Straßen genannt wurden. Ohne größere Diskussion betrachtete man daher gemäß der Benennung in der modernen Literatur die Praetoren und Konsuln als bauverantwortliche Beamte²⁵⁰. Der Verweis auf den Basileus wird in der bisherigen Forschung zu meist als Appendix von sekundärer Bedeutung betrachtet und im Zusammenhang mit dem griechisch sprechenden Ostteil des römischen Reiches gesehen²⁵¹.

Die Frage nach den Bauherrn der römischen Straßen, insbesondere in der Frühphase der Republik, wird meist am Beispiel der Via Appia thematisiert. Die Heftigkeit und Intensität der Diskussion tragen dabei gelegentlich Züge eines Glaubensstreites. Für die Behandlung der provinziellen Straßenadministration ist es notwendig, sich von der Frage nach dem Bauherrn des italischen Straßenwesens (Aedil, Praetor, Konsul, Censor) in der frühen und hohen Republik zu lösen – nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass Aedile und Censoren von Ulpian nicht aufgeführt werden²⁵². Ferner sind Aedile und Censoren, gleich welcher Glaubensrichtung hinsichtlich des frührömischen Straßenbaus man den Vorzug erteilt, für die Straßenbauentwicklung in Italien und den Provinzen seit dem zweiten Jahrhundert v. Chr. ohne Relevanz²⁵³.

Gemäß der Aufzählung Ulpians ist hier zunächst auf die königlichen Straßen bzw. den Basileus als Bauherrn einzugehen. Schon Thukydides weist darauf hin, dass die makedonischen Könige für den Straßenbau verantwortlich waren, also die öffentlichen bzw. staatlichen Straßen bauten²⁵⁴. Auch für Herodot und Xenophon war der König Administrator eines Straßenbaus, der ‚überregionale‘ Funktionen erfüllen sollte. So berichten z. B. beide von der persischen Königsstraße²⁵⁵. Gleiches gilt auch für den Straßenbau in Sparta²⁵⁶. Für den griechischen Osten war somit seit klassischer Zeit die Verbindung von König und Straßenbau offensichtlich. Auch aus dem jüdischen Kulturkreis liegen Belege für die Verbindung zwischen König und Straßenbau vor. Schon im Alten

249 Dig. 43,8,2,20–24. Der Text ist in Kapitel 2.2 vollständig zitiert.

250 Für Italien hat die Frage nach der Berechtigung des Kaisers zum Straßenbau mit Blick auf die Ulpianstelle zu der Ansicht geführt, dass in den Jahren, in denen der Princeps den Konsulat nicht bekleidete, die Steine „ex s(enatus) c(onsulto)“ trugen. Diese Theorie geht auf INSTINSKY, *Inschriften* 352ff. zurück. Ihm folgten u. a. PEKÁRY, *Untersuchungen* 74f. und RADKE, *Viae* 1431. Überzeugend konnte sie von ECK, *Organisation* 26f. widerlegt werden.

251 Intensiv befasst sich PEKÁRY, *Untersuchungen* 56–67 mit dem „hellenistischen Einfluß auf den Ausbau und die Gestaltung der römischen Straßen“.

252 Zur Bedeutung der jeweiligen Magistrate für den italischen Straßenbau in der Republik sei allgemein verwiesen auf: PEKÁRY, *Untersuchungen* 37–56; RADKE, *Viae* 1431–1438; HERZIG, *Probleme* 597–601; MOMMSEN, *Staatsrecht* II 1, 454; HINRICHS (Anm. 173) 162–176 und besonders WISEMAN, *Road-Building* 122–152. Für die Kaiserzeit siehe: ERTMAN (Anm. 242) *passim*; ECK, *Organisation* 25–87; ECK, *Administration* 295–313; B. MACBAIN, *Appius Claudius Caecus and the Via Appia*. *Classical Quarterly* 74, 1980, 356–372.

253 Seit 84 war Domitian *ensor perpetuus* (so auf CIL II 4721 = ILS 269 = SILLIÈRES, *Voies* Nr. 35). Danach erscheint der Titel nicht mehr in Formularen von Meilensteinen. Dass Ulpian von keinerlei censorischem Straßenbau berichtet, sollte folglich nicht überbewertet werden. Es ist sogar zu fragen, ob Ulpian für die Bewertung der Censoren und Aedile auf diesem Sektor überhaupt herangezogen werden kann.

254 Thuk. 2,100,2 berichtet vom Makedonenkönig Archelaos (415–399 v. Chr.; DNP I [1996] 984f. s.v. Archelaos [1] [E. BADIAN]). S. REINACH, *via* (Grèce). DS 5 (Paris 1919) 779 warnt mit Recht davor, diese Straßen mit modernen Vorstellungen zu bewerten.

255 Hdt. 5,52–54. O. LENDLE, Herodot 5.52/53 über die Persische Königsstraße. *Würzburger Jahrb. Altwiss.* 13, 1987, 25ff. Er setzt sich mit den Entfernungsangaben und dem möglichen Streckenverlauf auseinander. Xenophon bietet in seiner *Anabasis* (1,2,5ff.) eine Beschreibung der Königsstraße, ohne diesen Terminus selbst zu verwenden. Siehe hierzu ferner: HIRSCHFELD, *Meilensteine* 704; SCHNEIDER, *Miliarium* 398f.; FRIEDLÄNDER (Anm. 85) 331; TH. NÖLDEKE, *Zu HIRSCHFELD, Meilensteine*. *Zeitschr. Assyriologie u. Vorderasiat. Arch.* 20, 1907, 453–456

256 Hdt. 6,57,4f. spricht im Falle Spartas jedoch nicht von königlichen Straßen, sondern von „öffentlichen Straßen“. Hierzu: G. BUSOLT, *Griechische Staatskunde*³, Bd. 2 bearb. von H. SWOBODA (München 1926) 674.

Testament ist von königlichen Wegen die Rede²⁵⁷. Ferner berichtet der jüdische Geschichtsschreiber Flavius Iosephus nicht ohne Nationalstolz, dass schon König Salomon sich um den Straßenbau gesorgt habe. So waren nach seinen Angaben die Verbindungen nach Jerusalem bereits mit Basaltsteinen gepflastert²⁵⁸. Für die Zeit des Hellenismus vertieft Pekáry in seinen Untersuchungen dieses Bild weiter und gelangt zu dem Ergebnis: „Das hellenistische Straßenwesen war stark entwickelt“²⁵⁹. Exemplarisch sei aus dieser Epoche der Bericht des Livius aus dem Jahr 190 v. Chr. herausgegriffen. Der augusteische Geschichtsschreiber berichtet von dem in Aetolien stehenden römischen Heer und dem Legaten Tiberius Sempronius Gracchus, der zu Philipp V. von Makedonien entsandt wurde, um für den ungestörten Durchzug des Heeres zum Hellespont zu sorgen²⁶⁰. Am Hofe in Pella erfuhr Gracchus, dass Philipp V. bereits Brücken an relevanten Stellen über Flüsse hatte schlagen und Straßen an notwendigen Passagen hatte befestigen lassen. Besondere Beachtung verdient dieser Bericht in einem anderen Kontext. Bereits 1893 wurde von J. H. Mordtmann ein makedonischer Distanzanzeiger aus Edessa publiziert²⁶¹. Die Steinplatte trägt „nach Bokeria 100 Stadien“ als Inschriftentext, wobei es sich bei Bokeria um den Ort am Begorritus Lacus handelt, dessen Name durch Livius überliefert wird²⁶². Wesentlich bedeutsamer als die reine Existenz eines griechischen Entfernungsanzeigers ist die Tatsache, dass dieser offensichtlich an der Straße stand, die später einmal als Via Egnatia bekannt werden sollte²⁶³. Pekáry bemerkt daher wohl zu Recht: „Eine besondere Bedeutung gewinnt dieser Meilenstein, der sicher nicht der einzige seiner Gattung war, dadurch, dass er eine der makedonischen Heerstraßen säumte. Wenn aber diese Straßen mit Meilensteinen versehen waren, müssen sie Ti. Sempronius Gracchus und das Heer der Scipionen 190 v. Chr. gesehen haben, also kurz bevor die ersten sicher datierbaren römischen Meilensteine in Verbindung mit den großen Straßenbauten jener Zeit in Italien aufgestellt wurden“²⁶⁴.

257 AT Num. 20,17 u. 21,22.

258 Ios. ant. Iud. 8,7,4. Die Nachricht des Iosephus sollte jedoch nicht allzu weitreichend ausgelegt werden.

259 PEKÁRY, Untersuchungen 57. Zum hellenistischen Straßenwesen: E. CURTIUS, Zur Geschichte des Wegebaues bei den Griechen. Gelesen in der Akademie der Wissenschaften am 9. März und 24. Juli 1854. Philologische und Historische Abhandlungen der Königlichen Akademie der Wissenschaften zu Berlin aus dem Jahre 1854 (Berlin 1855) 211–303; REINACH (Anm. 254) 777–781.

260 Liv. 37,7,8–15. Zu Tiberius Sempronius Gracchus siehe MRR I, 358.

261 J. H. MORDTMANN, Inschriften aus Edessa. Mitt. DAI Athen 18, 1893, 418f. Die Maße der Steinplatte betragen 0,94 m (Höhe), 0,4 m (Breite) und 0,2 m (Tiefe). Der Stein ist heute verschollen. Nach CH. EDSON, The Location of Cellae and the Route of the Via Egnatia in Western Macedonia. Classical Philology 46, 1951, 4, datiert dieser Stein aufgrund der Buchstabenform vor der bzw. um die Mitte des dritten Jahrhunderts v. Chr. Den praktischen Nutzen von regelmäßig aufgestellten Entfernungsanzeigern dürften die Makedonen auf dem Alexanderzug im Perserreich kennen gelernt haben. HIRSCHFELD, Meilensteine 704f. bestreitet jedoch das Vorhandensein von Entfernungsanzeigern im Perserreich. Hiergegen wenden sich NÖLDEKE und SCHNEIDER (Anm. 255).

262 MORDTMANN (Anm. 261) 419 vermutet dies mit dem Hinweis auf Liv. 42,53,5. Diese Ansicht wurde durch N. G. L. HAMMOND/M. B. HATZOPOULOS, The Via Egnatia in Western Macedonia, Part I: The Routes through Lyncus and Eordaea in Western Macedonia. Am. Journal Ancient Hist. 7, 1982, 135 wieder aufgegriffen; vgl. Tabula Imperii Romani K 34 (Anm. 139) 23; RE III.1 (1897) 194f. s.v. Begorritis lacus (E. OBERHUMMER). TALBERT, Atlas Karte Nr. 50 A3.

263 Dies vermutete bereits EDSON (Anm. 261) 4. Vgl. hierzu die Ausführungen im Anhang unter Gnaeus Egantius [I.3]. Vor diesem Hintergrund ist auch die Passage bei Polybios (34,12,2a–8 = Strab. 7,7,4 p. 322) verständlich. Der Historiker berichtet, dass die Via Egnatia abgeschritten und mit Meilensteinen versehen sei. Von direkten Bauarbeiten ist in seinem kurzen Bericht nicht die Rede.

264 PEKÁRY, Untersuchungen 63. Bemerkenswert an dieser Feststellung ist die selbstverständliche Nutzung des Terminus Heerstraße. Livius sagt nichts, was diese Begrifflichkeit stützen würde, abgesehen von der Nutzung der Verkehrsverbindung durch ein römisches Heer. Leider fehlen vergleichbare vorrömische Quellenzeugnisse aus den westlichen Regionen des Imperiums, die königsgleiche Personen bzw. eine monarchische Spitze mit dem Bau von Straßen in Verbindung bringen. Es darf aber vorausgesetzt werden, dass auch hier die jeweiligen Träger höchster staatlicher Gewalt für den Straßenbau verantwortlich waren. Hier kann lediglich auf die Via Heraclea verwiesen werden, jenen mythologischen Rückweg des Herakles nördlich des Mittelmeeres durch Spanien und Südfrankreich nach Griechenland, nachdem er die Rinder des Geryoneus gestohlen hatte. Aristot. mir. 85; Plin. nat. 3,4. SILLIÈRES, Voies 338; J. SEIBERT, Hannibal (Darmstadt 1993) 96 ff.; R. C. KNAPP, La Via Heraclea en el occidente: Mito, Arqueologia, Propaganda, Historia. Emerita 54/55, 1986/87, 103–122. Scheinbar wurde Herakles/Hercules gerne mit Straßenbau in Verbindung gebracht, wie auch das Beispiel der Via Herculeana aus Italien zeigt. Strab. 5,4,6 p. 245; RADKE, Viae 1514f. Dies klingt auch noch bei den Baumaßnahmen des Maximian in Unteritalien an, der die Straße nach seinem Beinamen Herculeus Via Herculia nennt: CIL IX 6059; CIL IX 6066.

Die Bemerkung Ulpians über die griechische Benennung der Straßen als königliche muss vor diesem Hintergrund interpretiert werden. Die Gleichsetzung der Träger höchster staatlicher Autorität in Rom, der Konsuln oder Praetoren, mit dem tradierten Äquivalent des griechisch-hellenistischen Ostens, dem Basileus, erscheint somit konsequent²⁶⁵. Diese Parallele eines lateinischen und griechischen Begriffs stellte auch kein staatsrechtliches Problem dar, obwohl den Römern königliche Straßen unbekannt waren²⁶⁶. Ulpian kommentierte lediglich ein praetorisches Edikt für die Leser seiner Zeit, seine Ausführungen stellten in seiner Zeit aber kein Gesetz dar²⁶⁷. Die Zielgruppe des Kommentars findet sich in allen Gebieten des Imperiums, so auch im griechisch-hellenistischen Osten, einem Kulturkreis, dem der Jurist selbst entstammte²⁶⁸. Betrachtet man die zeitliche Stellung des Autors und seine Intention, so ist es erstaunlich, dass er begrifflich überhaupt zwischen königlichen, praetorischen und konsularen Straßen unterscheidet²⁶⁹. Unter Septimius Severus waren die beiden klassischen republikanischen Spitzenämter für die Belange des römischen Imperiums weitestgehend bedeutungslos geworden und stattdessen zu prestigeträchtigen Ehrenämtern einer senatorischen Oberschicht herabgesunken. Die nachlassende Bedeutung dieser Ämter für den Princeps bringen die kaiserlichen Titulaturen auf den Meilensteinen des dritten Jahrhunderts deutlich zum Ausdruck²⁷⁰. Ulpians Unterscheidung der Straßen nach praetorischen oder konsularischen erscheint demnach wie eine Reminiszenz an die ihm vorliegenden juristischen Quellen aus jener Zeit, als Verfassungstheorie und Verfassungswirklichkeit noch übereinstimmten²⁷¹. Untersucht man die Ulpianstelle im Kontext auf ihre Intention hin, so wird deutlich, dass es dem Juristen nicht vorrangig um die Frage der Bauherrn von öffentlichen Straßen, sondern um eine Abgrenzung der privaten von den öffentlichen Straßen geht. Ulpian differenziert zunächst öffentliche, private und vicinale Straßen, wobei er anmerkt, dass die öffentlichen bei den Römern als praetorische oder konsulare Straßen tituliert werden²⁷². Im Anschluss daran wendet er sich den Privatstraßen zu. Die Erwähnung der praetorischen bzw. konsularen Straßen dient dabei nur als grundsätzliche Abgrenzungshilfe der öffentlichen von den privaten Straßen. Ulpian wollte seinen Lesern durch die Angabe dieser Ämter nahe bringen, dass *viae publicae* nur von den höchsten Gewalten im Staate gebaut werden konnten.

265 So wird in der griechischen Literatur der Princeps seit Augustus ohne weiteres als Basileus tituliert. Vgl. MOMMSEN, Staatsrecht II 2, 763f.

266 Auf diesen Themenkomplex wird in Kapitel 3.4.1.3 „Zur Benennung der Reichsstraßen in den Provinzen“ näher eingegangen.

267 Erst die Aufnahme in das Corpus Iuris Civilis verlieh Ulpians Kommentar seine gesetzesebene Position. Bislang ist noch nirgends die Frage aufgeworfen worden, welche juristische Bedeutung diese Passage in den Tagen Iustinians überhaupt noch hatte. Die hier ausführlich behandelte Passage Dig. 43,8,2,20–24 muss im sechsten Jahrhundert in einigen Teilen anachronistisch gewirkt haben.

268 Auch an anderen Stellen geht Ulpian explizit auf griechische Termini ein, so z. B. Dig. 1,16,7,5. Ulpian bezeichnet Tyros in Dig. 50,15,1 als seine Heimatstadt. Freilich darf dieser Aspekt nicht überbewertet werden. So sagt Ulpian (Dig. 43,8,2,22): *Publicas vias dicimus, quas Graeci βασιλικάς, nostri praetorias, alii consulares vias appellant*. Der Jurist zählt sich selbst zu den *nostri*, den Römern, denen die *Graeci* gegenüberstehen. Vgl. KUNKEL (Anm. 50) 252 ff.

269 PEKÁRY, Untersuchungen 55 hat im Hinblick auf die Nennung der Konsuln und Praetoren die Ansicht geäußert, dass „die öffentlichen Straßen diejenigen sind, die in den Provinzen vornehmlich von den Praetoren, in Italien von den Konsuln gebaut wurden.“

270 Während die Meilensteine von Augustus bis zum Ende der Antonine die kaiserlichen Konsulate kontinuierlich durchzählen, wird seit den Severen meist durch ein COS ohne Zahlzeichen die Tatsache vermerkt, dass der Kaiser auch dieses Amt innehatte.

271 Bereits in Kapitel 2 konnte festgestellt werden, dass Ulpian im Bereich der juristischen Literatur zum Straßenwesen offensichtlich auf spätrepublikanisch-frühkaiserzeitliche Quellen zurückgriff.

272 Dig. 43,8,2,22.

3.3 DIE VERWALTUNG DER PROVINZIALEN REICHSSTRASSEN IN REPUBLIKANISCHER ZEIT

Von einer Administration der Reichsstraßen in den Provinzen des Römischen Reiches zur Zeit der Republik zu sprechen, ist aufgrund der Quellsituation sehr problematisch. Daher soll der Ausgangspunkt einer solchen Betrachtung das republikanische Italien sein, wo mit dem *curator viarum* ein zuständiger Beamter für den Straßenunterhalt außerhalb der Städte belegt ist.

3.3.1 Die *curatores viarum*

Nach dem heutigen Stand der Forschung wurden die Straßenkuratoren lediglich nach Bedarf und in sehr unregelmäßigen Abständen *ad hoc* berufen²⁷³. Es scheint sich hierbei jedoch nicht um eigenständige Spezialbeamte gehandelt zu haben, denn dieses Amt konnte durchaus mit anderen kombiniert werden²⁷⁴. Dass die rechtliche Grundlage dieser *cura* das nur namentlich bekannte visellische Gesetz war, ist nicht viel mehr als eine Vermutung. Vielleicht bezog sich diese *lex* tatsächlich, wie Pekáry vermutet, nur auf die innerstädtischen Straßen Roms. Die Möglichkeit einer allgemeinen Rechtsgrundlage zusätzlich für das außerstädtische Straßenwesen sollte jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden, auch wenn der konkrete Inhalt unbekannt ist²⁷⁵. Unklar ist hinsichtlich der außerstädtischen Straßenverwaltung nicht zuletzt die Aufgabenteilung von Aedilen und Straßenkuratoren. Es darf angenommen werden, dass der Kompetenzbereich der Aedile bis zum ersten Meilenstein vor den Stadttoren Roms reichte und dort der eines *ad hoc* eingesetzten Straßenaufsichtsbeamten begann.

Unter den *curatores viarum* republikanischer Zeit ist zweifelsohne Gaius Iulius Caesar der namhafteste. Nach Plutarch hatte er nach der Quaestur in Hispania Ulterior und vor seiner kurlischen Aedilität die Aufsicht über die Via Appia²⁷⁶. Neben Caesar, dem *curator* der Via Appia, ist ledig-

273 Nach MOMMSEN, Staatsrecht II 1, 669 sind die Straßenkuratoren „aus der Volkswahl hervorgegangen“. Wohl zu Recht vermutet Mommsen ferner, dass für sie „das Princip der Annuität nicht gegolten haben“ könne. Eck, Administration 296: „Ob es seit der ersten Anlage von *viae publicae* in Italien vielleicht im J. 312 v. Chr. bis in die letzten Jahre der Republik überhaupt etwas gegeben hat, was den Namen Administration der Straßen verdient, ist m.E. sehr zweifelhaft.“

274 CIL I² 808 = ILLRP 465 = ILS 5799 = CIL VI 3824 = 31 603; CIL I² 744 = VI 1299 = 31 590 = ILS 5800 = ILLRP 765a. Hierzu: MOMMSEN, Staatsrecht II 1, 668f. und II 2, 1077. Das Arbeitsfeld eines *curator viarum* verdeutlicht CIL I² 808. Der dort genannte T. Vibius Temudinus (MRR II, 477), der Arbeiten an der Via Caecilia in vier Bauabschnitten in Auftrag gab, war zugleich *quaestor urbanus*. Dies spiegelt den starken fiskalischen Aspekt dieses Amtes wider. Hierzu: PEKÁRY, Untersuchungen 102ff. Insgesamt hat RADKE, *Viae* 1473 für die Zeit der Republik sieben *curatores viarum* nachgewiesen, von denen lediglich vier Straßenausbesserungsarbeiten außerhalb von Rom haben durchführen lassen. Ausführlicher ist das elf Personen starke Verzeichnis bei WISEMAN, Road-Building 144f. Dieser stützt sich nicht nur auf die Personen, die explizit als Straßenkuratoren tituliert werden, sondern auch auf jene, die unmittelbar mit Straßenbau bzw. Straßenausbesserungsarbeiten in Zusammenhang gebracht werden können. Offensichtlich wird jedoch in beiden Fällen, dass über die republikanischen *curatores viarum* nur sehr wenige Informationen vorliegen.

275 CIL I² 744 = VI 1299 = 31590 = ILS 5800 = ILLRP 465a. Hierzu: MOMMSEN, Staatsrecht II 1, 668f.; TH. MOMMSEN, Über das visellische Gesetz. Jahrbücher des gemeinen Rechts 2, 1858, 335–341, ND in: Gesammelte Schriften 3, Juristische Schriften 3 (Berlin 1907) 27–32; HERZIG, Probleme 643f.; G. ROTONDI (Hrsg.), *Leges publicae populi romani* (Mailand 1912, ND 1962) 367 datiert das Gesetz mit Vorbehalt in das Jahr 72 v. Chr., was RE XII.2 (1925) 2418 s.v. *Lex Visellia* (E. WEISS) übernimmt. Ähnlich datiert RE IV.2 (1901) 1767 s.v. *cura* (E. KORNEMANN) das Gesetz nach Mommsen in die Zeit der Gracchen. PEKÁRY, Untersuchungen 70: „Was diese *lex Visellia* eigentlich war, entzieht sich unseren Kenntnissen; allerdings scheint sie sich auf Straßenbauten innerhalb der Stadt Rom zu beziehen.“ Siehe auch RADKE, *Viae* 1474.

276 Plut. Caes. 5,9. Das Amt datiert wohl in die Zeit zwischen 67 und 65 v. Chr. Hierzu: H. STRASBURGER, Caesars Eintritt in die Geschichte (München 1938) 13; GELZER (Anm. 140) 29f.; MRR II, 141 Anm. 8; HERZIG, Probleme 643. PEKÁRY, Untersuchungen 71 hat die Ausübung dieses Amtes jedoch für Caesar in Abrede gestellt: „Auch Cicero klagt wiederholt über den schlechten Zustand der Straßen, insbesondere der *via Appia*, von der er in zwei Briefen an Atticus (s.c. 9,9,2 und 16,13,2) in den Jahren 49 und 44 behauptet, sie sei eine *via deterrima* und *mala*; wenn nicht unbedingt nötig, benütze er sie ungern. Die Angabe bei Plutarch, Caesar habe 65 v. Chr. als *curator* der *via Appia* viel Geld in diese Straße investiert, erscheint nach alledem fragwürdigen Wertes.“ Die Bewertung Pekárys ist mit den beiden erwähnten Atticusbrieffen nicht in Einklang zu bringen. Cicero (Att. 9,9,2) erwähnt keine Straße namentlich und spricht

lich ein gewisser Thermus als *curator* der Via Flaminia konkret einer Straße zuzuweisen²⁷⁷. Dies mag verdeutlichen, wie dünn die Informationslage für die Zeit vor der Neuorganisation der *cura viarum* durch Augustus im Jahr 20 v. Chr. ist. Die pauschale Klage des Cassius Dio, wonach die Straßen außerhalb Roms vor Augustus infolge mangelhafter Pflege nur schwer benutzbar waren, ist so durchaus nachvollziehbar²⁷⁸. Vor allem offenbart sie, dass in der späten Republik bestenfalls die Amtskompetenz, die zum Neubau von Reichsstraßen berechnete, geregelt war: Der Bauherr benötigte ein Imperium²⁷⁹. Weitergehende Aussagen über die republikanische Straßenverwaltung in Italien sind hier nicht möglich. Sie sollten zum Gegenstand einer gesonderten Untersuchung werden. Allein die allseits erhobenen Klagen über den schlechten Zustand des Straßennetzes in Italien und den Provinzen verdeutlichen, dass von einer Verwaltung des Straßenwesens im eigentlichen Sinne nicht gesprochen werden kann bzw. sollte²⁸⁰. Da in der Republik außerhalb und wohl auch innerhalb der Städte die Straßen zum überwiegenden Teil nicht gepflastert, sondern gekiest waren, schien die feste Einrichtung einer Straßenadministration vermutlich auch nicht notwendig²⁸¹. In der Praxis wurden Ausbesserungsarbeiten demnach relativ rasch durchgeführt, ohne dass ein übergeordneter Beamter benötigt worden wäre: Das Zuschütten von Schlaglöchern mit feinem Kies oder das gleichmäßige Abziehen der gekiesten Straßenoberfläche konnte von lokalen Kräften nach Bedarf bewerkstelligt werden, da nicht zuletzt dieses größtes Interesse an einem

lediglich von der Reise nach Arpinum. Dieser Ort ist nur über die Via Latina, nicht über die Via Appia, zu erreichen. Vgl. TALBERT, Atlas Karte Nr. 44 E2. Die Renovierungsbedürftigkeit der Via Latina wird schon dadurch deutlich, dass C. Calvisius Sabinus sich im Jahr 28 v. Chr. speziell dieser Straße angenommen hatte (CIL X 6895, 6897–6900, 6901 = ILS 889; Année Épigr. 1969/70, 89). Er war einer der wenigen Triumphatoren, die der Aufforderung des Augustus (Suet. Aug. 30,1) nachgekommen waren und mit ihrem Beutegeld eine der großen italischen Straßen ausbesserten. Auch das zweite Beispiel Pekárys betrifft nicht die Via Appia. Cicero (Att. 16,13,2) berichtet, er sei morgens in der Dämmerung in Sinuessa (an der Via Appia) aufgebrochen und ab Minturnae Richtung Arpinum weitergereist. Seine Fahrt führte ihn nur bis Aquinum (an der Via Latina), da der Weg zu schlecht war. Da der Politiker ausdrücklich betont, dass die Via Appia zu seiner Linken lag und die Reise bereits mit dem Erreichen der Via Latina für diesen Tag beendet war, handelt es sich bei der genannten *via mala* um die Verbindungsstraße zwischen der Via Appia bei Minturnae und der Via Latina bei Aquinum. Vgl. TALBERT, Atlas Karte Nr. 44 E3. Somit stehen die beiden Atticusbriefe dem Zeugnis Plutarchs nicht entgegen.

- 277 Cic. Att. 1,1,2. Hierzu: RADKE, *Viae* 1473; MRR II, 143. Ferner RE XV.2 (1932) 1965 f. s.v. Minucius [69] (FR. MÜNZER), zur möglichen Identität dieser Person. Da Minucius Thermus die Aufsicht über die Via Flaminia innehatte, ist es nicht unwahrscheinlich, dass er auch der Erbauer der dann nach ihm benannten Brücke war. Sie war offensichtlich zur Zeit der augusteischen Erneuerung der Via Flaminia noch völlig intakt, da der Tatenbericht (R. Gest. div. Aug. 20) die Minucische Brücke namentlich aus den Reparaturarbeiten ausnimmt.
- 278 Im Grunde ist die Aussage des Cassius Dio (53,22,1–2) für das gesamte spätrepublikanische Straßenwesen in Italien kennzeichnend. Der Geschichtsschreiber zeigt hier die offensichtlich chaotischen Verhältnisse infolge der tief greifenden inneren Unruhen des ersten Jahrhunderts v. Chr. deutlich auf. Hierzu gehört auch der geradezu verzweifelte Versuch des ersten Princeps, Senatoren und Triumphatoren für Reparaturarbeiten an öffentlichen Straßen in Italien zu requirieren.
- 279 Von zentraler Bedeutung für die straßenbauenden Beamten in Italien war die Amtsvollmacht, Land für die Anlage einer neuen Straße enteignen zu können. Dies geht auch deutlich aus Ulpian Dig. 43,8,2,21 hervor.
- 280 Klagen über schlechte Straßen in Italien: Cic. Att. 9,9,2, 16,13,2; besonders Cass. Dio 53,22,1. Für die Provinzen sei exemplarisch auf Strab. 4,1,12 p. 187 verwiesen. Wie es auf solchen Straßen möglich war, Korrespondenz zu tätigen, wird wohl das Geheimnis von Cicero und seinen Zeitgenossen bleiben. Siehe hierzu ausführlich FRIEDLÄNDER (Anm. 85) 345, mit zahlreichen Beispielen.
- 281 Dies kann u. a. aus Liv. 41,27,5 und Cic. ad Q. fr. 3,1,4 geschlossen werden. Auch wenn der livianische Bericht sich auf das Jahr 174 bezieht, so ist die dortige Meldung, wonach die Straßen außerhalb Roms mit einer Kiesfahrbahn ausgestattet waren, ein Spiegel der augusteischen Zeit. Auch in der Kaiserzeit muss es noch zahlreiche ungepflasterte Straßen gegeben haben, wie aus Ulpian Dig. 43,11,1,1–3 und Paulus Dig. 43,11,3,1 zu entnehmen ist. Vgl. WISEMAN, *Road-Building* 149. Aus dem Beispiel der augusteischen Pflasterung der Straßen in Ariminum (CIL XI 336 = ILS 133) darf wohl geschlossen werden, dass nicht nur diese Stadt in der Republik ungepflasterte Wege kannte. SCHNEIDER, *Altstraßenforschung* 84: „Entgegen der Meinung einiger Archäologen, die von den spätesten Verhältnissen (79 n. Chr.) in Pompeji ausgehen, war wohl weder die Gesamtlänge der ca. 85–90 Straßenkilometer Roms gepflastert, noch waren die Pflasterstraßen alle mit Bürgersteigen versehen.“ Vgl. für Leptis Magna IRT 330 = Année Épigr. 1948, 1 aus dem Jahr 35/36. FRIEDLÄNDER (Anm. 85) 327 Anm. 2 verweist auf die interessante Parallele, wonach der preußische Staat 1816 lediglich über 500 Meilen gepflasterter Straßen verfügte.

intakten Verbindungsnetz in ihrer direkten Umgebung haben mussten²⁸². Die Aufgabe eines *ad hoc* bestellten *curator viarum* könnte dann in der Koordination und Durchführung von Reparaturmaßnahmen größeren Umfangs bzw. länger andauernder Ausbesserungsarbeiten gelegen haben²⁸³. Doch auch in einem solchen Fall dürfte der Arbeitsaufwand begrenzt gewesen sein, was zum einen die geringe Anzahl bekannter *curatores viarum* und zum anderen die Koppelungsmöglichkeit dieser *cura* mit anderen Ämtern erklären könnte.

3.3.2 Die provinzielle Straßenverwaltung

Nach der Betrachtung der juristischen Quellen und der italischen Verhältnisse soll ein Überblick über die erhaltenen Zeugnisse republikanischen Straßenbaus außerhalb Italiens, in denen der verantwortliche Personen namentlich bekannt bzw. zu bestimmen ist, zunächst für eine klare Diskussionsgrundlage sorgen. Die Liste ist um diejenigen Personen erweitert, die als nachgeordnete Beamte im Stab eines Statthalters im Bereich des Straßenbaus nachzuweisen sind²⁸⁴.

Valerius [I.1]	<i>consul/praetor</i> (?)	2. Jh. v. Chr. (?)	Sicilia
Aurelius Cotta [I.2]	<i>consul</i>	144 v. Chr. (?)	Sicilia
Cn. Egnatius [I.3]	<i>proconsul</i>	143 v. Chr. (?)	Macedonia
M'. Aquillius [I.4]	<i>consul</i>	129–126 v. Chr.	Asia
L. Aquillius Florus [I.5]	<i>quaestor</i>	129–126 v. Chr. ²⁸⁵	Asia
Cn. Domitius Ahenobarbus [I.6]	<i>imperator</i>	118/117 v. Chr.	Gallia Narbonensis
M'. Sergius [I.7]	<i>proconsul</i>	um 110 v. Chr.	Hispania Citerior
Q. Fabius Labeo [I.8]	<i>proconsul</i>	um 110 v. Chr.	Hispania Citerior
M. Fonteius [I.9]	<i>propraetor</i>	75–72 v. Chr.	Gallia Narbonensis
C. Annius Bellienus [I.10]	Legat	75–72 v. Chr.	Gallia Narbonensis
C. Fonteius [I.11]	Legat	75–72 v. Chr.	Gallia Narbonensis
C. Iulius Caesar [I.12]	„ <i>proconsul</i> “	49/48 v. Chr.	Gallia Narbonensis
Africanus Fabius Maximus [I.13]	<i>proconsul</i>	6/5 v. Chr.	Africa
A. Caecina Severus [I.14]	<i>proconsul</i>	8/9 oder 9/10 n. Chr.	Africa

Zunächst ist das Erscheinen des Quaestors Lucius Aquillius Florus [I.5] auffällig. Da er auf den Meilensteinen stets in Verbindung mit dem Konsul Manius Aquillius [I.4] erscheint, ist für den weiteren Gang der Betrachtung im Grunde nur der Träger des Imperiums relevant. Der Quaestor fungiert sehr wahrscheinlich als Hilfsbeamter des Obermagistrat, der offensichtlich im Auftrag des Konsuls gehandelt hat. Gleiches gilt auch für Gaius Annius Bellienus [I.10] und Gaius Fonteius [I.11] aus dem jenseitigen Gallien, denn auch diese beiden agieren als nachgeordnete Beamte – im Auftrag des Marcus Fonteius [I.9]. Gnaeus Domitius Ahenobarbus [I.6] wird auf dem südfranzösischen Meilenstein zwar als Imperator bezeichnet, war jedoch Prokonsul in Gallia Narbonensis²⁸⁶.

282 Die Verpflichtung, für die unmittelbar angrenzenden Straßen sorgen zu müssen, geht auch aus Cato agr. 2,4 hervor.

283 Hier darf beispielhaft die Arbeit Caesars an der Via Appia herangezogen werden. Die von Plutarch kritisierte Geldverschwendung könnte z. B. in der Finanzierung von besonders geeignetem Kies für den Oberflächenbelag bestanden haben. Zur Bedeutung von Kies als Straßenoberfläche vgl. Cic. ad Q. fr. 3,1,4.

284 Ausführliche Angaben über Amtsbezeichnung und Datierung der genannten Personen sind dem Anhang (Kapitel 6.1) zu entnehmen. Ein besonderer Fall ist die dalmatische Via Gabiniana von Salona nach Andetrium (CIL III 3200 = 10 158 = ILS 2478), die von den Soldaten der siebten Legion zwischen 17 und 20 n. Chr. angelegt und anscheinend zur Erinnerung an A. Gabinius so benannt wurde, der hier im Winter 48/7 v. Chr. eine Niederlage erlitt. So vermutet es zumindest RADKE, *Viae* 1431. Der Konsul des Jahres 58 war jedoch nicht als Promagistrat für die Erbauung verantwortlich, so dass sein Name hier nicht aufgenommen wurde. Zur Person siehe MRR II, 281.

285 Die von FRENCH (Anm. 41) 99ff. vorgeschlagene Datierung ins Jahr 70 v. Chr. wird im Anhang unter [I.5] ausführlich thematisiert.

286 Von seinen Truppen war Domitius nach dem Sieg über die Arverner zum Imperator akklamiert worden.

Zu den Prokonsulaten des Manius Sergius [I.7] und des Quintus Fabius Labeo [I.8] sei grundsätzlich angemerkt, dass es sich um Praetoren mit prokonsularen Vollmachten handelte²⁸⁷. Die Bezeichnung Caesars [I.12] als Prokonsul ist nicht ganz unproblematisch, da er noch im selben Jahr zur Diktatur gelangte und der Schatten des Bürgerkrieges über den nicht näher zu spezifizierenden Bautätigkeiten an der Via Iulia Augusta lag. Den chronologischen Abschluss dieser Liste stellt der Prokonsul Aulus Caecina Severus [I.14] aus der Provinz Africa dar. Er markiert den Endpunkt einer ganzen Reihe von Reichsbeamten, die aus eigener Amtsvollmacht heraus als Straßenbauer erscheinen. Dieser republikanischen Tradition bereitete Augustus ein Ende²⁸⁸. Die genauen Umstände dieses Wandels werden anhand der Entwicklung in Nordafrika noch eingehender zu thematisieren sein. Eine Zusammenstellung der literarisch und epigraphisch belegten Personen auf dem Gebiet der provinziellen Straßenverwaltung ergibt, dass es sich bei diesen stets um Konsuln, Prokonsuln, und Propraetoren, mithin um Träger höchster staatlicher Macht handelte²⁸⁹. Dies deckt sich mit der Formulierung Ulpians, wonach die Römer die Straßen als praetorisch oder konsularisch bezeichneten. Insgesamt ist es jedoch überraschend, dass aus der Zeit von der Einrichtung der ersten römischen Provinz im dritten Jahrhundert bis in die Regierungstage des Augustus nur wenige Belege bekannt sind. Nun stellt sich die Frage, ob in dieser offensichtlich recht lockeren Verwaltung des Straßenwesens einige grundsätzliche Züge zu eruieren sind, die ein koordiniertes Handeln offenbaren. In Gallia Narbonensis, Macedonia und Asia setzt der Straßenbau seitens der Römer schon unmittelbar nach der Einrichtung der Provinz ein, bzw. ist Bestandteil der Landnahme. In Hispania Citerior ist anscheinend geraume Zeit verstrichen, bevor römischer Straßenbau überhaupt begann. Die Bewertung des Reichsstraßenbaus in Nordafrika ist problematisch, hängt sie doch ab von der Frage der tatsächlich durchgeführten Maßnahmen des Ackergesetzes aus dem Jahr 111 v. Chr. und den weiteren Ansiedlungsversuchen²⁹⁰. Unabhängig hiervon sind erste Meilensteine frühestens in augusteisch-tiberischer Zeit nachzuweisen²⁹¹. Für dieses Gebiet darf wohl eine größere Zeitdifferenz zwischen römischer Unterwerfung und der Errichtung von Reichsstraßen durch die Römer vorausgesetzt werden. Ähnlich verhält es sich mit dem jenseitigen Spanien. Hier liegt mit der Lex Ursonensis zwar ein erster Hinweis aus der ausgehenden Republik vor, Meilensteine erscheinen jedoch auch hier erst in augusteischer Zeit²⁹². Ebenso haben Sardinia und das Illyricum erst unter den ersten Iulio-Claudiern Zeugnisse staatlicher Baumaßnahmen hervorgebracht²⁹³. Im gallisch-

287 Hierzu: MOMMSEN, Staatsrecht II 1, 647 ff.

288 CIL VIII 10311 gibt mit Gaius Velleius Paterculus [II.22] einen *legatus Augusti pro praetore* der Legio III Augusta, der scheinbar ohne Princeps genannt wird. Da jedoch die Höhe des Fragments mit lediglich 66 cm angegeben wird, ist zu vermuten, dass der obere Teil der Titulatur des Kaisers – Nero oder Claudius – abgebrochen ist.

289 Ulpian Dig. 43,8,2,21 bemerkt ausdrücklich, dass Straßen von denjenigen Personen „zu einem geraden Streifen abgetrennt werden, die das Recht haben, Gesetze zu verkünden“.

290 Lex agraria CIL I² 585 = FIRA I², 8 = RS 2 Zeile 89. Zu den Versuchen, Italiker in Afrika zwischen 111 v. Chr. und dem Ende der Republik anzusiedeln, siehe TEUTSCH (Anm. 185) 5–51.

291 Das Meilensteinfragment Année Épigr. 1963, 97 welches aus spätcaesarisch-frühoctavianischer Zeit stammen soll, ist letztlich als Beleg für spätrepublikanischen Staatsstraßenbau mit Meilensteinsetzungen wenig bedeutsam. Neben dem Meilenstein des Africanus Fabius Maximus [I.13] ist mit Année Épigr. 1992, 1775 erstmals ein augusteisches Exemplar aus der Provinz Africa Proconsularis vermerkt: Imp(erator) Caesar / Augustus / legio III Augus(ta) / I. Ob es sich hierbei tatsächlich um einen Meilenstein handelt, muss vorerst offen bleiben. Nicht zuletzt die Form einer abgerundeten Stele widerspricht den sonstigen Maßen augusteischer Miliaren. Auch das Formular ist nicht typisch für Meilensteine des Augustus. Meines Erachtens hat in Nordafrika der Straßenbau in Kombination mit Meilensteinsetzungen erst unter Tiberius mit Lucius Nonius Asprenas [II.35] eingesetzt.

292 Lex Ursonensis: CIL I² 594 = II 5439 = ILS 6087 = FIRA I², 21 = RS 25 Kap. 78. Insgesamt sind bislang zwölf augusteische Meilensteine aus der Baetica bekannt. Eine ausführliche Zusammenstellung der augusteischen Meilensteine aus der Baetica befindet sich im Anhang (Tafel 7). Vgl. auch CIL VI 31 267 = ILS 103.

293 Der älteste bislang bekannte Meilenstein aus Sardinien ist ILS 105 = EEpigr VIII 742 aus dem Jahr 13/14 n. Chr. Dieser nennt neben Augustus auch den Titus Pompeius Proculus [II.53]. Nach Liv. 41,28,8–10 war im Jahr 174 v. Chr. in Rom eine Inschriftentafel vorhanden, die in der Gestalt Sardinien geformt war. Dies würde bereits für das zweite Jahrhundert zumindest umfangreiche topographische, vielleicht sogar vermessungstechnische Kenntnisse der Insel voraussetzen. Zu Recht äußerte sich BRODERSEN, Terra 157f. kritisch. Zum Straßenbau im illyrisch-dalmatischen Gebiet siehe die tiberische Bauinschrift CIL III 3201 = 10159 = ILS 5829a und CIL III 3198b = 10156b = ILS 5829 = ILJug 1963 Nr. 263 = Année Épigr. 1964, 2. Der dort genannte Publius Cornelius Dolabella [II.41] gilt als der Begründer des Straßennetzes in diesem Raum.

germanischen Raum, mit Ausnahme des jenseitigen Galliens, sind in republikanischer Zeit scheinbar keine Meilensteine aufgestellt worden. Auf der Insel Korsika hat man bis zum heutigen Tage weder aus republikanischer Zeit noch aus der Kaiserzeit Meilensteine gefunden²⁹⁴. Auffällig ist der Befund für Sizilien. Hier scheint in dem ersten Jahrhundert unter römischer Herrschaft Reichsstraßenbau mit entsprechender Meilensteinsetzung stattgefunden zu haben. An der Nordküste wurde die Via Valeria und von Aurelius Cotta [I.2] die Verbindung von Agrigentum (Agrigento) nach Panormus (Palermo) angelegt²⁹⁵. Warum in späterer Zeit keine Meilensteine mehr aufgestellt bzw. bislang keine weiteren gefunden wurden, ist mit dem heutigen Wissensstand nicht zu klären²⁹⁶.

Abschließend lässt sich Folgendes festhalten: In der Zeit der Republik sind von Rom aus in unterschiedlichen, an der Notwendigkeit orientierten Abschnitten eine direkte Verkehrsader nach Westen und eine weitere nach Osten geschaffen worden²⁹⁷. Letztere ist nach der Landnahme durch die Römer mit den Straßen des Gnaeus Egnatius [I.3] und des Manius Aquillius [I.4] wesentlich rascher entstanden. Jedoch beschränkte man sich seitens der Römer sowohl bei der „West-“ als auch bei der „Ostroute“ auf eine einzige Trasse. Das Fehlen weiterer Quellen lässt im Grunde nur einen Schluss zu: Der Aufbau eines eigenen, römischen Straßennetzes in den Provinzen wurde offensichtlich nicht angestrebt, da man sich mit den jeweils vorhandenen Wegesystemen zufrieden gab. Im Falle von Korsika, Sardinien, Sizilien und Nordafrika wird man sich zur Zeit der Republik primär mit der Erreichbarkeit der jeweiligen Mittelmeerhäfen begnügt haben. Das entsprechende Hinterland wurde auf vorrömischen oder ohne direktes Einwirken der römischen Provinzverwaltung entstandenen Straßen erschlossen. Hierbei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass auch das italische Straßenwesen, abgesehen von wenigen bedeutenden *viae*, noch weit von dem Niveau der hohen Kaiserzeit entfernt war, welches von modernen Betrachtern oft als Vergleich herangezogen wird. Dies mag insgesamt verdeutlichen, wie stark sich die Provinzverwaltung auf dem Sektor des Straßenwesens auf lokale Kräfte stützte. Für Nordafrika macht der Bau einer Reichsstraße von der Hafenstadt Tacape (Gabès) nach Castra Hiberna (Haïdra) durch den Prokonsul Lucius Nonius Asprenas [II.35] deutlich, dass erst der Aufstand des Tacfarinas die Provinzverwaltung zu eigenen Schritten auf diesem Sektor nötigte²⁹⁸.

Somit lag Ende des zweiten Jahrhunderts v. Chr. folgende „Westroute“ vor: Über die Via Aurelia bzw. die Via Flaminia, die Via Aemilia und die Via Postumia gelangte man bis an den Alpenkamm. Da die Alpenübergänge erst in augusteischer Zeit in römischer Hand lagen und auch wenig kom-

294 Bislang ist Itin. Anton. 85,4–86,1 das einzige Zeugnis korsischen Straßenwesens. Vgl. MILLER, *Itineraria* 411 f.; R. REBUFFAT, *Les stations Corses de l'itinéraire Antonin*. *Études Class.* 2, 1967, 217–227.

295 Zum Straßenbau auf Sizilien siehe VERBRUGGHE (Anm. 10) *passim*. Sein Ergebnis, ebd. 89, wonach es auf der gesamten Insel nur zwei römische Straßen gegeben haben soll, sowie die verwirrende Übersichtskarte im Anhang seiner Arbeit sind insgesamt wenig überzeugend.

296 Eine ca. dreihundertjährige Phase intensiven Sammelns klassischer Altertümer macht es fast unmöglich, dass weitere Meilensteine (z. B. in Kirchen oder Klöstern) bislang übersehen worden sein könnten. Die Bemerkungen Strabons (5,2,7 p. 224) über die Länge und Breite Siziliens belegen recht deutlich, dass die Insel spätestens in augusteischer Zeit großräumig vermessen war. Offen bleibt leider die Frage, ob diese Vermessungsarbeiten in Verbindung mit Meilensteinsetzungen gesehen werden können. Die Behauptung von VERBRUGGHE (Anm. 10) 90, dass die Römer ausschließlich in militärischem Kontext und folglich niemals aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus Straßen bauten, ist unwahrscheinlich. Allein aus administrativen Gründen ist eine intakte Verkehrsinfrastruktur ein unverzichtbares Mittel jeder staatlichen Verwaltung.

297 Die kontinuierliche Landnahme, kombiniert mit einem etappenweisen Ausgreifen römischer Straßen nach Westen und Osten, ist nicht zuletzt der Grund für die bislang vorherrschende Forschungsansicht römischer Raumerfassung. Brodersen fasste dies in seiner Habilitationsschrift *Terra Cognita* S. 23 kurz und prägnant zusammen: „Allen ... Werken gemeinsam ist die alte Grundannahme, daß sich in der Zeit der römischen Republik im Zuge der römischen Expansion ein ‚kartographisches‘ Denken entwickelt habe und unter Augustus in der vom Kaiser vollendeten Weltkarte des Agrippa seinen Höhepunkt gefunden habe.“

298 Die Meilensteine sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter dem Prokonsul Lucius Nonius Asprenas [II.35] aufgenommen.

fortabel waren, bevorzugte man die Route entlang der Küste²⁹⁹. Das Verbindungsstück bis zur Rhône, die spätere Via Iulia Augusta, führte durch das Gebiet der mit Rom verbündeten Massilioten. Hier hatten sich nach Strabons Bericht die Römer Mitte des zweiten Jahrhunderts einen zwölf Stadien breiten Durchgangskorridor gesichert³⁰⁰. Seit 118 v. Chr. schloss sich hieran die Via Domitia an, die jenseits der Pyrenäen von den Straßen des Manius Sergius [I.7] und Quintus Fabius Labeo [I.8] wohl bis zum Ebro fortgeführt worden war. Dass diese Verbindung im Bewusstsein der damaligen Menschen weiter bis zu den Säulen des Herakles führte, ist u. a. Polybios zu entnehmen³⁰¹. Offenbar genügte die Straßenqualität in diesem Abschnitt den römischen Ansprüchen³⁰². Jenseits aller Problematik der Polybiospassage ist bemerkenswert, mit welcher Unbefangenheit er römische und nicht-römische Straßen in einer Abfolge aufzählt – ein Sachverhalt, der auch im Werk Strabons festzustellen ist. Dies spiegelt deutlich das rein pragmatische Verhältnis republikanischer Straßennutzer zur Straße selbst wider. Die zweite große Route in die östlichen Provinzen am Ende des zweiten Jahrhunderts führte von Rom aus über die Via Appia bis Brundisium. Von Dyrrhachium / Apollonia bis zum Fluss Hebrus findet die Passage in der Via Egnatia eine Fortsetzung³⁰³. Jenseits der Ägäis führte die Straße des Manius Aquillius [I.4] und seines Quaestors Lucius Aquillius Florus [I.5] von Pergamon (Bergama) nach Ephesos (Selçuk) und weiter bis ins Pisidische Side³⁰⁴.

299 Strab. 4,1,12 p. 187 bemerkt ausdrücklich, dass die Küstenroute die bequemste Möglichkeit sei, vom jenseitigen in das diesseitige Gallien zu gelangen. Auch Ammianus Marcellinus (15,10f.) spiegelt noch sehr anschaulich die Verhältnisse seiner Tage, obwohl sein Exkurs als historischer Rückblick angelegt ist. Siehe ferner G. WALSER, *Via per Alpes Graias*. Beiträge zur Geschichte des Kleinen St. Bernhard-Passes in römischer Zeit. *Historia Einzelschrift* 48 = *Itinera Romana* 6 (Stuttgart 1986) passim. Einen guten Überblick über die Alpenübergänge in der republikanischen Zeit bietet SEIBERT (Anm. 264) 106–113.

300 Strab. 4,6,3 p. 203. Ferner besaß man mit dem Forum Voconii (Le Canet) innerhalb dieses Durchgangskorridors eine feste Anlaufstation, später mit *Aquae Sextiae* (Aix-en-Provence) noch eine weiteren.

301 Pol. 3,39. Entscheidend ist die Bemerkung des Geschichtsschreibers über die Via Domitia, die durch die Römer abgegraben und von acht zu acht Stadien durch Meilensteine genau bezeichnet sei. Diese Passage hat zu intensiven Diskussionen über die Entstehungszeit bzw. die Abschlussredaktion des Geschichtswerkes und die Lebensdaten des Polybios selbst geführt. RE XXI.2 (1952) 1444 s.v. Polybios (K. ZIEGLER): „Diese Worte können nicht vor 120 geschrieben sein, in welchem Jahre die via Domitia frühestens abgemessen, ausgebaut und mit Meilensteinen versehen worden sein kann. Also ist Polybios nicht vor 120 gestorben.“ Vgl. auch ebd. 1487f. Den Quellen nicht gerecht wird die Kritik von G. RADKE, *Ein Irrtum Strabons*. *Rheinisches Museum für Philologie* 100, 1957, 296f.: „Wenn es in unserem Polybiostext auch weiter heißt, diese letzte Strecke hätten die Römer jetzt vermessen und nach je 8 Stadien durch Meilensteine bezeichnet, so halte ich mit v. Fritz bei Ziegler RE XXI, Sp. 1446 diese Partie für ein späteres Einschleusen, glaube aber nicht, daß es von Polybios selbst stammt, ... Wenn Polybios selbst den Bau der Via Domitia i. J. 120 noch miterlebt und sogar in seinem Buche nachgetragen haben sollte, hätte er nicht von einer Trassierung der ganzen Strecke, sondern nur des Abschnitts von Narbonne bis Nîmes sprechen dürfen, die allein von Domitius angelegt wurde.“ Siehe zusammenfassend F. W. WALBANK, *A Historical Commentary on Polybios*, Bd. 1 (Oxford 1957) 371–374, der alle wichtigen Forschungsergebnisse ausführlich behandelt. Interessant ist, dass bei Polybios nur der Bereich zwischen den Pyrenäen und der Rhône als vermessen und mit Meilensteinen versehen beschrieben wird. Von den Meilensäulen des Manius Sergius [I.7] und des Quintus Fabius Labeo [I.8] weiß der Bericht nichts. Wenn man die Erwähnung von Meilensteinen bei Polybios für einen späteren Zusatz hält, so darf vermutet werden, dass dieser in die Zeitspanne zwischen der Errichtung der Meilensteine an der Via Domitia und der Meilensteine der spanischen Promagistrate datiert. Die Passage hätte demnach zwischen 118 und ca. 110 v. Chr. Eingang in das Werk des Polybios gefunden.

302 Jedoch darf nicht der Eindruck aufkommen, diese „Westroute“ sei eine „Erfindung“ der römischen Provinzverwaltung. Wie bereits bemerkt wurde, handelt es sich hierbei um die aus mythologischer Vorzeit bekannte Hodos Herakleia. Hierzu: SEIBERT (Anm. 264) 96ff.; A. SCHULTEN, *Iberische Landeskunde*. *Geographie des antiken Spanien*, Bd. 1 (Straßburg/Kehl 1955) 180f und 210f.; KNAPP (Anm. 264) 103–122, mit einer Karte auf S. 121. Das Verdienst der römischen Seite dürfte wohl in der Begründung und grundlegenden Ausbesserungsarbeiten der Straße gelegen haben. Zudem ist das Aufstellen von Meilensteinen als Orientierungshilfe für den Reisenden ein erheblicher Fortschritt gewesen. Nicht von ungefähr also wird diese Errungenschaft bei Pol. 3,39 für den Abschnitt zwischen den Pyrenäen und der Rhône erwähnt.

303 Belege und Literaturangaben sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter Gnaeus Egnatius [I.3] verzeichnet.

304 Die Belege zu den beschriebenen Straßen des Manius Aquillius [I.4] und Lucius Aquillius Florus [I.5] in Asia sind im Verzeichnis der republikanischen Straßenbauer im Anhang (Kapitel 6.1) aufgeführt. Vielleicht werden einmal Zeugnisse gefunden, die eine Landverbindung zwischen dem Fluss Hebrus über den Hellespont hinweg bis nach Pergamon (Bergama) für die Zeit der Republik belegen. Das Sallustfragment aus den *Historien* (3,51M) bietet zumindest einen ersten Anhaltspunkt. Ähnlich wie bei der Straße von Rom nach Gades fußen auch weite Strecken der „Ostroute“ auf äl-

Dieses Ausgreifen römischer Hauptverkehrsadern nach Westen und Osten, im Grunde der republikanischen Expansion folgend, suggeriert aus heutiger Sicht zumindest in Ansätzen ein koordiniertes Handeln verschiedener Statthalter. Dass dies jedoch tatsächlich von den Zeitgenossen so gedacht war, ist wenig wahrscheinlich. Es steht zu vermuten, dass man aus römischer Sicht allgemeiner Notwendigkeit gehorchend nur die Maßnahmen in Angriff genommen hat, die zur Aufrechterhaltung der eigenen Machtbasis notwendig waren. Für weiter reichende Aktivitäten fehlte den jeweiligen Statthaltern zum einen das notwendige Personal und zum anderen ein ausreichend langer Aufenthalt in ihrer Provinz. Gerade die Bautätigkeiten des Manius Aquillius [I.4] in Kleinasien sind nicht zuletzt Spiegel eines mehrjährigen Aufenthaltes. An dieser Stelle sei daran erinnert, dass der Provinzaufenthalt aus der Perspektive römischer Politiker lediglich eine Warteschleife bis zum nächsten höheren Amt in Rom war. Gerade in der ausgehenden Republik diente der Provinzaufenthalt primär zur Refinanzierung der Wahlkampfkosten und sollte darüber hinaus die Mittel für weitere politische Projekte liefern³⁰⁵. Die Promagistrate hatten größtenteils kein Interesse an grundlegenden Maßnahmen auf dem Sektor der Infrastruktur, zumal diese recht arbeitsintensiv zu werden versprochen.

3.3.3 Marcus Fonteius als Beispiel für einen republikanischen Straßenverwalter

Die einzige Quelle, die nähere Informationen über die provinzielle Straßenverwaltung gibt, ist Ciceros Verteidigungsrede für den Proprätor Marcus Fonteius [I.9]³⁰⁶. Leider ist die Gerichtsrede aus dem Jahr 69 für den Promagistrat der Gallia Narbonensis nur fragmentarisch erhalten. Auch der Ausgang des Prozesses kann nur errahnt werden³⁰⁷. Jedoch erhellen die vorhandenen Redepassagen das Dunkel dieses Verwaltungsbereiches.

Nach Cicero wird dem Statthalter Marcus Fonteius vorgeworfen, er habe sich bei Straßenbauarbeiten an der Via Domitia³⁰⁸ zu Lasten der Provinzialen bereichert³⁰⁹. Interessant für den Aspekt

teren kleinasiatischen und makedonischen Straßen, die z.T. seit dem fünften Jahrhundert literarisch belegt sind – etwa durch Herodots (7,22–137) Beschreibung des Xerkeszuges von Sardes über den Hellespont durch Makedonien bis Pel-la. Ebenso wurde bereits im Zusammenhang mit Liv. 37,7,8–15 auf den Umstand verwiesen, dass auch an der Vorgängertrasse der Via Egnatia Distanzanzeiger gestanden haben (siehe Anm. 261). Ferner belegen die beiden Steine des Quaestors Lucius Aquillius Florus [I.5] mit ihrem Reparaturvermerk eindeutig, dass sie an eine ältere, hellenistische Straße anknüpfen. Der jüngst von D. H. FRENCH, *Sites and Inscriptions from Phrygia, Pisidia and Pamphylia*. *Epigr. Anatolica* 17, 1991, 53f. publizierte Meilenstein aus der Nähe von Side wirft ein neues Licht auf die Weitläufigkeit der Straßenbaumaßnahmen des Manius Aquillius. Die Aktivitäten scheinen noch bis nach Pisidien hineingereicht zu haben.

305 Dies ist nicht zuletzt an der Einführung eines Repetundengerichtshofes durch L. Piso 149 v. Chr. ablesbar. Das erste Verfahren gegen eine Amtsperson wegen Erpressung von Provinzialen ist nach Liv. 43,2 in das Jahr 171 v. Chr. zu datieren. Für das erste Jahrhundert bieten die Verresreden des Cicero ein markantes Zeugnis statthalterlicher Entfaltungsmöglichkeiten. Vgl. allg. E. BADIEN, *Römischer Imperialismus in der Späten Republik* (Stuttgart 1980) passim.

306 Cic. Font. 17 ff.; vgl. die Angaben zu M. Fonteius [I.9] im Anhang (Kapitel 6.1).

307 Zum möglichen Ausgang des Verfahrens siehe RE VI.2 (1909) 2845 s.v. Fonteius [12] (F. MÜNZER).

308 Neben dem Meilenstein (CIL XVII.2 294 = *Année Épigr.* 1952, 38 = 1963, 4 = 1969/70, 387 = ILLRP 460a = KÖNIG, *Meilensteine* 256) des Cn. Domitius Ahenobarbus [I.6] aus dem Jahr 118/117 v. Chr. ist dies der einzige Beleg für den Namen dieser Straße.

309 Auch wenn keinerlei Belege über ältere Ausbesserungsarbeiten an der Via Domitia vorliegen, werden bereits hier Reparaturintervalle sichtbar. Cn. Domitius Ahenobarbus [I.6] hat die nach ihm benannte Straße um 118 v. Chr. als Reichsstraße eingerichtet. Da er mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf eine vorrömische Straßenroute zurückgegriffen hat, ist er genau genommen nur im weiteren Sinne der Erbauer der Straße. M. Fonteius war wohl zwischen 74 und 72 als Proprätor in seiner südfranzösischen Provinz, also zu einem Zeitpunkt, als die wichtige Verkehrsroute von Italien nach Spanien über 40 Jahre alt war. Dies deckt sich auch mit Erkenntnissen zur Kaiserzeit, wonach die Reparaturintervalle zwischen 40 und 60 Jahren betragen. Noch ein zweiter Aspekt kann aus der Cicerorede geschlossen werden. In Satz 17 spricht Cicero zunächst allgemein von dem Vorwurf, Fonteius habe sich an Straßenbaumaßnahmen bereichert, ohne eine Trasse konkret zu benennen. Erst in Satz 18 wird die domitische Straße explizit genannt, als zur Verteidigung die Verantwortung auf die beiden Legaten abgewälzt wird. Ferner wird eine Anklage der Provinzialen vom Allobrogerfürsten Indutiomarus angestrengt, was zumindest indirekt auf ein allgemeines, provin-zweites Betrugsphänomen auf dem Straßenbausektor hinweist. Es kann vermutet werden, dass Fonteius nicht nur Ausbesserungen an der Via Domitia, sondern auch an anderen Trassen hat durchführen lassen.

der Verwaltung ist die Verteidigungsstrategie Ciceros hinsichtlich dieser Vorwürfe. Aus der Gerichtsrede geht hervor, dass die Initiative zur Straßenausbesserung sowie die grundsätzliche Bauaufsicht zwar in den Händen des Promagistrats Fonteius lag, die praktische Durchführung der Arbeiten jedoch von Fonteius auf die beiden Legaten Gaius Annius Bellienus [I.10] und Gaius Fonteius [I.11] übertragen worden war³¹⁰. Diese kamen gemäß ihres Ranges (*pro dignitate sua*) und auf briefliche Anweisung des Fonteius ihren Verpflichtungen nach³¹¹. Für deren konkrete Reparaturtätigkeiten und die damit zusammenhängende Bereicherung konnte demnach nicht Fonteius verantwortlich gemacht werden, d. h. aber, dass die von ihm eingesetzten Legaten weitestgehend eigenverantwortlich im Bereich des Straßenbaus handelten. Worin genau die Ausbesserungsarbeiten bzw. die Bereicherung bestand, wird nicht deutlich. Offensichtlich waren Baumaßnahmen angeordnet worden, die nach Ansicht der Provinzialen nicht notwendig waren, zudem wurden durchgeführte Reparaturen nur unzureichend bzw. uneinheitlich überwacht³¹².

Die konkrete Verfahrensweise der Straßenverwaltung in der Praxis ist jedoch auch mittels der Fonteiusrede nicht befriedigend aufzuhellen. Daher mag der Vergleich mit der Tafel von Heraclea als möglicher Lösungsansatz dienen. Diese bietet einige interessante Passagen zur Straßenverwaltung, die einer näheren Betrachtung lohnen, auch wenn es sich in diesem Stadtgesetz um italische *viae* im Allgemeinen und innerstädtische im Besonderen handelt³¹³. In den Zeilen 20 bis 50 wird mit großer Wahrscheinlichkeit ein republikanisches Straßengesetz aus der Zeit zwischen 90 und 45 v. Chr. wiedergegeben, das zusammen mit weiteren Gesetzen für die süditalische Stadt Heraclea übernommen wurden³¹⁴. Folgende Beobachtung ist hierbei von Interesse: Der Aedil war der zuständige Magistrat, der nach seinen Vorstellungen für die Ausbesserungsarbeiten die Anlieger der entsprechenden Straße heranziehen konnte. Das Gesetz besagte explizit, dass die Anlieger hierfür finanziell aufkommen mussten³¹⁵. Sofern ein Straßenstück keine natürliche Person, sondern eine juristische (Tempel, öffentlicher Platz oder öffentliches Gebäude) als Anlieger hatte, wurde dieser

310 Cic. Font. 18: „*Cum maioribus rei publicae negotiis M. Fonteius impediretur, et cum ad rem publicam pertineret viam Domitiam muniri, legatis suis, primariis viris, C. Annio Bellieno et C. Fonteio, negotium dedit; itaque praeferunt; imperaverunt pro dignitate sua, quod visum est, et probaverunt; quod vos, si nulla alia ex re, ex litteris quidem nostris, quas excripsisistis, et missis et adlatis certe scire potuistis.*“

311 PEKÁRY, Untersuchungen 131 vermutet ähnliches: „Der Statthalter kümmerte sich nicht um die Einzelheiten der Ausführung. Dies muß Sache seiner Untergeordneten gewesen sein. ... Die Statthalter ziehen nur die großen Linien.“

312 Insgesamt sind Klagen gegen Beamte der Straßenverwaltung wegen finanzieller Unregelmäßigkeiten oder persönlicher Bereicherung für die römische Epoche überraschend selten. Betrachtet man die gesamte Bandbreite republikanischer Bereicherungspraktiken, so fällt auf, dass sich dieser Sektor offenbar nicht sonderlich eignete, um in der gewohnten Manier spätrepublikanischer Statthalter in seiner Provinz zu schnellen Einkünften zu gelangen. So hat der sizilische Statthalter Verres bekanntlich keine Gelegenheit ausgelassen, sich in seiner Provinz zu bereichern. Jedoch ist in Ciceros Verresreden kein Hinweis auf Korruption auf dem Gebiet des Straßenwesens zu finden. Lediglich aus der Kaiserzeit sind noch zwei Klagen bekannt, die sich gegen *curatores viarum* richten. Nach Tacitus (3,31,5) hat Gnaeus Domitius Corbulo im Jahr 21 die mit der Aufsicht der Straßen betrauten Beamten sowie betrügerische Bauunternehmer wegen des schlechten Zustandes der italischen Straßen vor Gericht verklagt. Cassius Dio (59,15,3–5) greift dieses Verfahren nochmals auf, um fortzuführen, dass der gleichnamige Sohn unter Caligula einen ähnlichen Prozess führte. Die Begleitumstände der Verfahren verdeutlichen, dass bei beiden Klägern weniger die Sorge um das italische Straßenwesen im Vordergrund stand als vielmehr die persönliche Profilierungsmöglichkeit gegenüber den Straßenbaubeamten. Zu den Personen: PIR III² (1943) 44f., D [141] und [142]; Eck, Organisation 57ff.; DNP III (1997) 756f. s.v. Domitius [II 10] und [II 11] (W. Eck); MOMMSEN, Staatsrecht II 2, 1078 Anm. 2; PEKÁRY, Untersuchungen 110. Im Falle der beiden italischen Prozesse scheinen die finanziellen Unregelmäßigkeiten nicht zwingend zu Lasten der Straßenanlieger gegangen zu sein, da Claudius nach Cass. Dio 59,15,5 später den Gnaeus Domitius Corbulo Iunior wegen dieser Prozesse erfolgreich vor Gericht zog. Die Entschädigungen wurden interessanterweise zum Teil aus dem Aerarium gezahlt, was eine Involvierung der öffentlichen Kasse in den Straßenbau und die Ausbesserungsarbeiten in Italien nahe legt. Anders war es im Falle des M. Fonteius, da die Provinzialen ihn gerade wegen persönlicher Bereicherung zu ihren Lasten verklagt haben.

313 CIL I² 593 = FIRA I², 13 = ILS 6085 = RS 24. FREI-STOLBA, Straßenunterhalt 26ff. bietet einen knappen, für den Bereich des Straßenwesens guten Forschungsüberblick.

314 Der Verfasser stützt sich auf die Feststellung, wonach mit „*eius h(ac) l(ege) n(ihilum) rogatur*“ jeweils das Ende eines Gesetzes markiert wird, das in die Tafeln von Heraclea Eingang gefunden hat.

315 CIL I² 593 = FIRA I², 13 = ILS 6085 = RS 24, hier Zeile 22f.

Straßenabschnitt allgemein ausgeschrieben³¹⁶. Die nun folgenden Zeilen der Inschrift geben grundsätzliche Maßnahmen wieder, die für den Fall gedacht waren, dass einer der privaten Anlieger seinen Verpflichtungen nicht nachkam. Es folgte eine öffentliche Ausschreibung durch den zuständigen Aedil, der jetzt in Kooperation mit dem Quaestor handelte. Diese Zusammenarbeit wurde erforderlich, da das Aerarium der Gemeinde die anfallenden Baukosten vorfinanzieren musste. Die entstandenen Kosten wurden durch den Quaestor als Grundschild des entsprechenden Anliegers eingetragen, und zwar in Bezug auf Länge und Breite der Straße vor seinem Grundstück³¹⁷. Überträgt man diese Angaben auf den Repetundenprozess des M. Fonteius, so gelangt man zu folgenden Aussagen: Die Initiative zur Ausbesserung von Straßen lag grundsätzlich bei dem zuständigen Beamten, d. h. dieser war weisungsberechtigt gegenüber den betroffenen Anliegern. Im Falle der Stadt Rom bzw. Heraclea war dies der Aedil, im Falle der Narbonensis der Propraetor Fonteius³¹⁸. Dass dieser wiederum seine Amtsvollmacht an zwei Legaten delegieren konnte, lässt sich mit der Größe seines Aufgabenbereiches erklären³¹⁹. Wenn Cicero nun bemerkt, Gaius Annius Bellienus [I.10] und Gaius Fonteius [I.11] hätten ihrem Rang entsprechend die Maßnahmen angeordnet, so deckt sich dies mit der Vorgehensweise der Aedile in der Tabula Heracleensis.

Die Verpflichtung zur Kostenübernahme empfanden wohl zahlreiche Straßenanlieger des jenseitigen Gallien als Willkür seitens der Provinzverwaltung, da sie in ihren Ausbesserungsarbeiten den strikten Anweisungen der Beamten folgen sollten. Nicht zuletzt wird diese Vorgehensweise den dortigen Grundbesitzern völlig neu gewesen sein. Cicero bemerkt nur recht kurz, dass sich einige Straßenanlieger offensichtlich der Verpflichtung zur Kostenübernahme entziehen wollten. Andere hingegen sind wohl recht genau in ihren Baumaßnahmen kontrolliert worden. Möglichen Schikanen waren hier keine Grenzen gesetzt. In beiden Fällen dürften wohl Bestechungsgelder eine ausschlaggebende Rolle gespielt haben. Entscheidend für den Aspekt der Administration ist jedoch, dass die Straßenausbesserungen von zwei Legaten angeordnet, überwacht und anscheinend abschließend auch kontrolliert wurden.

Vergleicht man die Gallia Narbonensis in ihrer städtischen und infrastrukturellen Entwicklung mit der Provinz Asia, so verwundert es nicht, dass dort mit Lucius Aquillius Florus [I.5] ein Quaestor neben dem Statthalter Manius Aquillius [I.4] erscheint. Es ist zu vermuten, dass in der stärker verstädterten Provinz Asia ein mit Finanzfragen vertrauter Beamter die Baumaßnahmen mit den zahlreichen traditionsstolzen Städten koordinieren sollte³²⁰.

316 CIL I² 593 = FIRA I², 13 = ILS 6085 = RS 24, hier Zeile 29 ff. Leider sagt das Gesetz an dieser Stelle nicht, wer in diesem Falle die Kosten trägt.

317 CIL I² 593 = FIRA I², 13 = ILS 6085 = RS 24, hier Zeile 37–40. F. COARELLI, *Castor et Pollux*. In: E. M. STEINBY (Hrsg.), *Lexicon Topographicum Urbis Romae*, Bd. 1 (Rom 1993) 245f. u. Abb. 139 bietet das Fragment einer Romkarte. Auffällig sind hierbei die Zahlenangaben an den Grundstückskanten. Hierbei könnte es sich um Längen- oder Größenangaben der jeweiligen Grundstücke handeln, die Auskunft über die anteilige Straßenunterhaltungspflicht geben. Vgl. hierzu ferner BRODERSEN, *Terra* 229f.

318 An der Gegenüberstellung von Aedil und Propaetor darf man diesen Vergleich nicht scheitern lassen. Der Aedil wird explizit genannt, da es sich um innerstädtische Straßen und diejenigen bis zum ersten Meilenstein handelt: CIL I² 593 = FIRA I², 13 = ILS 6085 = RS 24, Zeile 20. Das Straßengesetz kann insgesamt offener verstanden werden, da es schließlich auch problemlos von Rom auf die süditalische Stadt Heraclea übertragen werden konnte. Zur Bedeutung des Aedils für das innerstädtische Straßenwesen siehe Dig. 43,10.

319 Cic. Font. 18. Schließlich hebt Cicero in seiner Verteidigung konkret auf diesen Umstand ab. Zudem teilten sich im republikanischen Rom gleich vier Aedile diese Aufgabe.

320 Die Durchführung von Ausbesserungsarbeiten ist dem Reparaturvermerk *restituit* zu entnehmen. Quellenbelege sind unter Lucius Aquillius Florus [I.5] im Anhang (Kapitel 6.1) gegeben. Durch den Neufund Année Épigr. 1995, 1464 = FRENCH (Anm. 41) 99 Nr. 3 ist die Lesung der Inschrift, vor allem das Verb *restituit*, endgültig gesichert. Es ist bemerkenswert, dass dort zwei Personen genannt werden, das Reparaturverb jedoch in Verbindung mit dem Quaestor erscheint und darüber hinaus noch im Singular steht. Dies legt zumindest die Vermutung nahe, dass der Quaestor eine entscheidende Position im Rahmen dieser Bautätigkeit ausübte und dies auch zur Geltung bringen wollte. Dass der Konsul bzw. Prokonsul seinem Quaestor auch die Möglichkeit der Selbstdarstellung zuteil werden ließ, ist überraschend. INSTINSKY, *Inscriptionen* 349, SCHNEIDER, *Miliarium* 401 und FRENCH, ebd., vermuten daher ein enges verwandtschaftliches Verhältnis zwischen den beiden Aquillii. Hierin wird wohl die Begründung für diesen einmaligen Vorgang zu suchen sein. Leider sind über den Quaestor, abgesehen von den drei Meilensteinen, keine weiteren Informationen bekannt.

Insgesamt konnte gezeigt werden, dass im Falle eines Straßenneubaus die Bauherren ein *imperium* besaßen, und dass diese ihre Aufgaben an nachgeordnete Beamte delegieren konnten. Dabei war die Personaldecke der republikanischen Provinzverwaltung jedoch nicht so stark, dass hier eine größere Personenzahl hätte tätig werden können. Dies wird einer der Gründe gewesen sein, weshalb man sich in der Republik sehr stark auf das überkommene Wegesystem stützte und die Straßenverwaltung weitestgehend den lokalen Kräften überließ. Aus der Perspektive Roms scheint man sich daher mit punktuellen Eingriffen begnügt zu haben. Das Ausgreifen der römisch geprägten Infrastruktur in den Provinzen mit einer Westachse bis Gades und einer zweiten nach Osten ist weniger Ausdruck eines geplanten Gesamtkonzepts als vielmehr Ergebnis unbedingter Herrschaftsausübung.

3.4 DIE VERWALTUNG DER PROVINZIALEN REICHSSTRASSEN IN DER KAISERZEIT VON AUGUSTUS BIS ZUM BEGINN DER TETRARCHIE

3.4.1 Der Kaiser als oberster Straßenbauer in den Provinzen

3.4.1.1 Die augusteische Wende

Wie die Übernahme der *cura viarum* durch Augustus im Jahr 20 v. Chr. für das italische Straßewesen im Speziellen, so stellt die Herrschaftszeit des ersten Princeps für das außeritalische Straßewesen im Allgemeinen eine markante Zäsur dar³²¹. Dass das Straßennetz in Italien – mit Sicherheit auch jenes in den Provinzen – nach den langen Jahren der Bürgerkriege in einem desolaten Zustand war, bedarf keiner weiteren Erörterung. Augustus sah sich nicht zuletzt zu einer Neuformierung der italischen Straßenverwaltung genötigt, da seine ersten Versuche, Mitglieder der senatorischen Oberschicht zu freiwilligen Leistungen zu bewegen, gescheitert waren³²². Auch wenn er selbst mit gutem Beispiel bei der Instandsetzung der Via Flaminia voranging, so waren offensichtlich nur sehr wenige bereit, diesen kostenintensiven Weg aus mehr oder weniger altruistischen Gründen zu beschreiten³²³.

Nachdem sich Octavian zunächst intensiv seiner Herrschaftssicherung gewidmet hatte, setzten ab 27 v. Chr. zahlreiche Reformen zur Reorganisation bzw. Neuformierung der öffentlichen Verwaltung ein. Hierzu gehörte auch die grundlegende Neuorganisation des Amtes des *curator viarum*

321 Cass. Dio 54,8,4; vgl. Suet. Aug. 37.

322 Wie Cass. Dio 47,17,4 berichtet, haben die Vertreter des zweiten Triumvirates, somit auch Octavian, im Jahre 43/42 v. Chr. versucht, Senatoren zu Straßenausbesserungsarbeiten aus eigenen Mitteln heranzuziehen. Jedoch sollte man dieser Mitteilung aufgrund der politischen Rahmenbedingungen jener Tage nicht allzu viel Bedeutung beimessen. Dies wird nicht zuletzt aus dem Kontext der Cassius-Dio-Textstelle deutlich. Einen zweiten Anlauf zur Einbindung der senatorischen Oberschicht in die Straßenrenovierung unternahm Augustus (Suet. Aug. 30,1; Cass. Dio. 53,22,1) im Jahr 27 v. Chr. Vgl. W. ECK, Augustus' administrative Reformen: Pragmatismus oder systematisches Handeln? In: DERS., Die Verwaltung des Römischen Reiches in der hohen Kaiserzeit. Ausgewählte und erweiterte Beiträge, Bd. 1, hrsg. v. R. FREI-STOLBA / M. A. SPEIDEL (Basel 1995) 89ff.

323 Nach dem Bericht des Cass. Dio 49,43,1 hatte Agrippa im Jahre 33 v. Chr. als Aedil alle Straßen Roms wieder herstellen lassen. Auch wenn sich Agrippa auf zahlreichen Feldern für die Urbs als hilfreich erwiesen hatte, sollte diese Mitteilung im Hinblick auf das Straßennetz um Rom herum nicht überbewertet werden. Lediglich C. Calvisius Sabinus (DNP II [1997] 952 s.v. Calvisius [6] [W. Eck]) hat im Jahr 28 v. Chr. aus seinen spanischen Beutegeldern die Via Latina ausgebessert und Meilensteine aufgestellt: CIL X 6895, 6897–6900, 6901 = ILS 889; Année Épigr. 1969/70, 89; C(aius) Calvisius C(aii) (ilius) / Sabinus co(n)s(ul) / imp(erator) / (milia passuum) LXXIX. Hierzu: RADKE, *Viae* 1490ff., der die Meilensteine jedoch fälschlich ins Jahr 39 v. Chr. datiert. Ferner: PEKÁRY, *Untersuchungen* 71f.; G. ALFÖLDY, Augustus und die Inschriften: Tradition und Innovation. *Gymnasium* 98, 1991, 299ff.; ECK, *Organisation* 28. Auch Valerius Messala Corrinus soll laut Tibull. 1,7,57ff. Reparaturarbeiten an der Via Latina in der Nähe Roms durchgeführt haben. Jedoch sind von ihm keine Meilensteine bekannt. Auffällig ist bei diesen beiden die große Nähe der Reparaturarbeiten zu Rom. Es darf wohl vermutet werden, dass ähnlich den Arbeiten des C. Iulius Caesar an der Via Appia auch diese nicht zuletzt der eigenen Selbstdarstellung in der Urbs dienen sollten. Zum augusteischen Ausbau der Via Flaminia siehe: R. Gest. div. Aug. 20; Suet. Aug. 30,1; Cass. Dio 53,22,1; CIL XI 365 = ILS 84. Zum Bogen von Ariminum siehe G. M. MANSUELLI, *Il monumento augusto del 27 a. C.* *Nuove ricerche sull'Arco di Rimini* (Bologna 1960).

ab 20 v. Chr., das von seinen Nachfolgern noch weiter ausgeformt und strukturiert wurde³²⁴. Sichtbaren Ausdruck fand die Neuorganisation des Straßenwesens in der Aufstellung des Goldenen Meilensteins auf dem Forum Romanum, der zugleich symbolträchtig auch die Wende der provinziellen Straßenadministration markierte³²⁵. Dieser Stein gab m.E. die Ausdehnung des Imperiums wieder, indem er die Entfernungen zu bedeutenden Städten des Römischen Reiches anzeigte³²⁶. Wenn auch die dort gegebenen Distanzangaben keiner geodätischen Betrachtung im modernen Sinne standgehalten hätten, so spiegelt sich hierin eine verstärkte Wahrnehmung der Weitläufigkeit des Reiches und folglich auch seiner Straßen wider. Auch in der so genannten Weltkarte des Agrippa, die Augustus später in der Porticus Vipsania hat anbringen lassen, zeigt sich dieses neue imperiale Bewusstsein³²⁷. Es wurde verstärkt durch augusteische Meilensteine in der Provinz Gallia Narbonensis und in Oberitalien entlang der Via Domitia und der Via Iulia Augusta, die ihrerseits die Entfernung nach Rom über mehrere hundert Meilen hinweg anzeigten³²⁸. Ein in der Tarraconensis gefundener domitianischer Meilenstein, der eine Distanzangabe von 1289 Meilen bis Rom vermerkt, lässt vermuten, dass bereits unter Augustus derartige Exemplare südlich der Pyrenäen standen³²⁹.

- 324 Grundlegend zur italischen Straßenverwaltung ist ECK, Organisation 25–69. Eck präzisierte seine Ausführungen später in einigen Punkten in dem Aufsatz ECK, Administration 295–313.
- 325 Plin. nat. 3,66: *Eiusdem spatium mensura currente a miliario in capite Romani fori statuto ad singulas portas, quae sunt hodie numero XXXVII, ita ut XII portae semel numerentur praetereanturque ex veteribus VII, quae esse desierunt, efficit passuum per directum XX m. DCCLXV.* Cass. Dio 54,8,4 τότε δὲ αὐτὸς τε προστάτης τῶν περὶ τὴν Ῥώμην ὁδῶν αἰρεθείς καὶ τὸ χρυσοῦν μίλιον κεκλημένον ἔστησε, καὶ ὁδοποιοῦς αὐταῖς ἐκ τῶν ἐστρατηγηκότων, βαβδούχοις δύο χωμένους, προσέταξε. Suet. Otho 6,2: *Ergo destinata die praemonitis consciis, ut se in foro sub aede Saturni ad miliarium aureum opperirentur, ...* Ferner: Tac. hist. 1,27,2.
- 326 RE Suppl. IV (1924) 499–500 s.v. Forum Romanum [28]: Miliarium aureum (O. VIEDEBANTT) hat sich wie P. ZANKER, Forum Romanum. Die Neugestaltung durch Augustus (Tübingen 1972) 44 für die Entfernungsangaben zu den Städten Italiens ausgesprochen. Nach SCHNEIDER, Miliarium 402 sind Städte des Römischen Reiches auf dem *miliarium aureum* verzeichnet gewesen. Vgl. P. ZANKER, Augustus und die Macht der Bilder² (München 1990) 148. Sehr kritisch äußerte sich jüngst BRODERSEN, Terra 255: „Tatsächlich ist – entgegen weitverbreiteter Meinung – die Angabe von Ortsnamen oder Distanzangaben auf dem Denkmal ebensowenig belegt wie die von Straßennamen oder die von *curatores viarum*. Bezeugt ist vielmehr nur, daß Augustus in seiner Eigenschaft als *curator viarum* 20 v. Chr. das *miliarium* aufstellen ließ.“ Im weiteren Verlauf wird noch der Beweis des Gegenteils zu führen sein; vgl. Anm. 329. Bereits an dieser Stelle kann angemerkt werden, dass der Begriff *miliarium* grundsätzlich Entfernungsangaben voraussetzt. Ferner ist zu sagen, dass ein anepigraphischer Meilenstein keinen Sinn in der augusteischen Propaganda gehabt hätte. Auch wenn die Säule, nach BRODERSEN, Terra 257–260, mit dem spätantik belegten *umbilicus Romae* gleichzusetzen sein sollte, lässt die chronologisch nächste Quelle keine gegenteilige Ansicht zu. Plinius (nat. 3,66) nennt den auf dem höchsten Punkt des Forums aufgestellten Meilenstein eindeutig im vermessungstechnischen Kontext.
- 327 Plin. nat. 3,17. Als grundlegend zu diesem Thema müssen jetzt die Ergebnisse von BRODERSEN, Terra 268–287 betrachtet werden. Siehe ferner E. OLSHAUSEN, Einführung in die historische Geographie der Alten Welt (Darmstadt 1991) 95 mit Anm. 196; P. SCHNABEL, Die Weltkarte des Agrippa als wissenschaftliches Mittelglied zwischen Hipparch und Ptolemaeus. Philologus 90, 1935, 405–440; R. UHLEN, Zur Überlieferung der Weltkarte des Agrippa. Klio 26, 1933, 267–278.
- 328 Leider liegen heute nur noch zwei Meilensteine aus der Gallia Narbonensis vor, die aus der Provinz heraus Entfernungsangaben bis Rom nennen. CIL XVII.2 291 = XII 5668 & p. 858 = KÖNIG, Meilensteine 253: [Imp(erator) Caes]ar / [divi f(ilius) Aug]ust[us] / p(ater) p(atriciae) pontifex] max(imus) (sic) / [co(n)s(ul) XIII] t[ri]bunic(ia) [pot(estate) /⁵ XXII] i[m]p(erator) XIII / (Narbone milia passuum) XVI / [(per) Forum Iulii DCCC]CX[VIII] / [(per) C(ivitatem) V(asiennem) V(ocontiorum) D]CCCXCVIII / [(per) C(otti) R(egnum) ---]. Dieser Stein von der Via Domitia gehört in die Straßenbauaktion, die auf italischer Seite unter Augustus eine Fortsetzung gefunden hat: CIL V 8085 (553 mp bis Rom); CIL V 8088 (590 mp bis Rom); CIL V 8094 = ILS 5816 (601 mp bis Rom); CIL V 8098 (603 mp bis Rom); CIL V 8100 (604 mp bis Rom); CIL V 8101 (605 mp bis Rom) CIL V 8105 (607 mp bis Rom). Die Meilensteinserie hebt nicht zuletzt die Bedeutung der Via Iulia Augusta und Via Domitia als Durchgangsstraße von Rom nach Spanien hervor. Siehe hierzu die Karte (Abb. 27) bei RADKE, Viae 1671f. Von der Strecke Narbo–Tolosa liegt mit CIL XVII.2 298 = XII 5617 = ILS 5817 = KÖNIG, Meilensteine 260 (DCCCCXXI bzw. DCCCII mp bis Rom) noch ein weiterer augusteischer Stein dieser Serie vor.
- 329 CIL II 4918 = LOSTAL, Miliarios 58: [Imp(erator) Caes]ar / [divi Vespa]siani f(ilius) / [Domitianu]s Aug(ustus) Ger(manicus) / [p(ontifex) m(aximus) i]m[pe]rator VIII co(n)s(ul) XI /⁵ [trib(unicia) pol]testat(e) p(ater) p(atriciae) / [vias ve]tustat[is] corr[upt]as / [refec(it) pon]tes restit(uit) / [a Roma m(ilia) p(assuum)] |X| CCLXXXIX / [--- m(ilia) p(assuum)] CLXIX /¹⁰ [--- m(ilia) p(assuum)] VII. Lange Zeit waren die Zahlenangaben am Ende des spanischen

Dies deckt sich mit den Ergebnissen von Kai Brodersen, wonach die Römer die Weite ihres Reiches durch ‚routes‘ und ‚landmarks‘ erfassten. Entlang dieser ‚routes‘ konnten sie nur die relative Lage gelegentlicher ‚landmarks‘ registrieren³³⁰. Somit hatte Augustus entlang der „Westroute“ neben einigen alten zahlreiche neue ‚landmarks‘ geschaffen, die allesamt mit seinem Namen in Verbindung gebracht werden konnten. Diese Liste beginnt mit den Säulen des Herakles in Gades und führt über den Ianus Augustus, die zu vermutenden augusteischen Miliarien mit Distanzangaben bis Rom aus der Tarraconensis, das Tropaion des Pompeius in den Pyrenäen bis zu den bereits genannten Meilensteinen aus der Narbonensis und von der Via Iulia Augusta. Dass sich diese Route im zweiten Jahrhundert auf den Silberbechern von Vicarello findet, verdeutlicht erneut die von den antiken Menschen wahrgenommene Einheit dieser Verbindung³³¹. Wenn Dietmar Kienast vom Werden einer Reichseinheit unter Augustus spricht, so zeigt sich dies auf dem Gebiet der Meilensteinsetzungen besonders deutlich³³². Der Straßenbau ist mit dem Principat des Augustus erstmals in seiner ganzen Bedeutung in den unmittelbaren Blickwinkel Roms getreten.

3.4.1.2 Der Primat des Kaisers

War in Italien der Princeps durch die Übernahme der *cura viarum* zum obersten Straßenbauer und -verwalter geworden, so sorgte das *imperium maius* für die entsprechenden Befugnisse in den Provinzen³³³. Diese neue Position präsentierte sich deutlich in der Wiedergabe des kaiserlichen Formulars auf allen Meilensteinen des Römischen Reiches. Wie Géza Alföldy in seiner Untersuchung „Augustus und die Inschriften: Tradition und Innovation“ treffend bemerkt, handelt es sich bei den Inschriften im Allgemeinen und den Meilensteinen im Besonderen um „die Geburt der imperialen Epigraphik“³³⁴. Den grundsätzlichen Ausführungen Alföldys hinsichtlich der Meilensteinsetzung ist völlig zuzustimmen: Das Aufstellen von Meilensteinen war sowohl in qualitativer als auch quantitativer Hinsicht etwas völlig Neuartiges und machte die klare Zäsur auf dem Gebiet der Straßenadministration deutlich.

In der Republik waren allem Anschein nach nur an markanten Orten Entfernungsanzeiger anzutreffen. So standen z. B. der Meilenstein des Cn. Egnatius [I.3]³³⁵ sowie der des Cn. Domitius Ahenobarbus [I.6]³³⁶ jeweils an Flussübergängen. Dass in republikanischer Zeit Miliarien grundsätzlich nicht alle 1000 Doppelschritte aufgestellt waren, ist u. a. aus der Inschrift von Polla

Domitianmeilensteins umstritten, da man hierin Kostenangaben des Straßenbaus zu sehen glaubte. KUBITSCHKE (Anm. 156) 120 und PEKÁRY, Untersuchungen 99 f. sind aber mit überzeugenden Argumenten für eine Interpretation als Distanzangabe eingetreten. Kubitschek verweist wohl zu Recht auf die Tatsache, dass derartige Meilensteine die Großzügigkeit der Streckenplanung anzeigen sollten. Für die Annahme augusteischer Meilensteine in Spanien mit einer Entfernungsangabe bis Rom spricht eine Parallele von der Via Iulia Augusta. Wie bereits erwähnt (Anm. 328), hatte der erste Princeps hier Miliarien mit Romzählung aufstellen lassen. Diese Tradition scheinen Hadrian und Antoninus Pius später fortgeführt zu haben, wie folgende Aufstellung belegt: Hadrian CIL V 8095 (601 mp bis Rom); CIL V 8102 = ILS 5823 (605 mp bis Rom); CIL V 8103 (606 mp bis Rom); CIL V 8106 (608 mp bis Rom); Antoninus Pius CIL V 8087 (589 mp bis Rom); CIL V 8089 (590 mp bis Rom); CIL V 8096 (601 mp bis Rom); CIL V 8097 (602 mp bis Rom); CIL V 8099 (603 mp bis Rom); CIL V 8107 (608 mp bis Rom). Diese Ansammlung von Meilensteinen mit Entfernungsangaben bis Rom ist einer der nachhaltigsten Beweise für ein Verzeichnis bedeutender Provinzstädte auf dem Goldenen Meilenstein.

330 BRODERSEN, Terra 290. Die Begriffe ‚landmarks‘ und ‚routs‘ wurden von Brodersen übernommen.

331 CIL XI 3281–3284. Vgl. MILLER, Itineraria LXXIf.; SILLIÈRES, Voies 36 f. Vgl. ferner Plin. nat. 2,244.

332 KIENAST, Augustus 406–420. Ihm gelingt es in seiner recht kurzen Betrachtung, das augusteische Straßenbauprogramm in den Gesamtkontext der Reichspolitik des ersten Princeps einzubetten.

333 Cass. Dio 53,13,1–6; 53,32,5. Hierzu: KIENAST, Augustus 88 f.; MOMMSEN, Staatsrecht II 2, 840–848; F. JACQUES/J. SCHEID, Rom und das Reich in der Hohen Kaiserzeit 44 v. Chr.–260 n. Chr. Bd. 1: Die Struktur des Reiches (dt.: Stuttgart/Leipzig 1998) 16 f.

334 ALFÖLDY (Anm. 323) 299–302.

335 Année Épigr. 1973, 492 = 1976, 643.

336 CIL XVII.2 294 = Année Épigr. 1952, 38 = 1963, 4 = 1969/70, 387 = ILLRP 460a = KÖNIG, Meilensteine 256.

abzulesen³³⁷. Dort wird von der Aufstellung der Meilensteine und Entfernungstäfelchen entlang der Straße von Capua nach Rhegion gesprochen³³⁸. Aus den Provinzen liegen für die gesamte Republik lediglich 18 Meilensteine vor. Dem stehen 78 augusteische Meilensteine alleine aus den westlichen Provinzen gegenüber. Dieses Zahlenverhältnis ist zu offensichtlich, um nur von einer unglücklichen Überlieferung auszugehen.

Die Gründe für diese inhaltliche und formale Reform unter dem ersten Princeps sind mannigfaltig. Neben dem grundsätzlichen Wandel in der Straßenbaupolitik waren mit Sicherheit auch propagandistische Aspekte entscheidend, so dass Alföldy wohl zutreffend bemerkt: „Wer Roms Herrscher war, wurde dem Reisenden sozusagen Schritt auf Tritt eingehämmert“³³⁹.

Da im kaiserzeitlichen Italien für die konkrete Arbeit an den *viae publicae* die *curatores viarum* zur Verfügung standen, stellt sich die Frage nach dem provinziellen Pendant. Mit Blick auf die kaiserliche *cura viarum* bemerkt Pekáry: „Niemand wird aber auf den Gedanken verfallen, dass die Herrscher persönlich herumreisten, um neue Straßenzüge erbauen oder reparaturbedürftige Strecken wiederherstellen zu lassen“³⁴⁰. Grundsätzlich lag nach übereinstimmender Ansicht der Forschungsliteratur die Aufgabe der provinziellen Straßenverwaltung daher bei den jeweiligen Statthaltern. Jedoch wird diese Annahme zumeist ohne weitere Ausführungen oder Quellenbelege als Diskussionsgrundlage vorausgesetzt.

Dabei war es auf dem Sektor der Reichsstraßen weitestgehend unbedeutend, ob es sich bei dem Beamten um einen *proconsul*, *legatus Augusti pro praetore* oder einen *procurator Augusti* handelte. In den Meilensteininschriften sind gleichermaßen ritterliche wie senatorische Statthalter anzutreffen³⁴¹. Während die Amtsvollmacht des Statthalters in einer kaiserlichen Provinz sich aus dem *imperium proconsulare* des Princeps ableitete und die Vertreter des *ordo equester*, obwohl sie keine Magistratur bekleidet hatten, eine vergleichbare Amtsgewalt in ihrer Provinz innehatten, bekleidete der Prokonsul eine selbstständige Position³⁴². Da dieser in alter republikanischer Tradition ein eigenes *imperium* besaß, musste sich das Verhältnis zwischen dem Träger dieses „gewöhnlichen“ Imperiums und dem Kaiser mit seinem „erweiterten“ Imperium noch einpendeln³⁴³. Nach Cassius Dio überragte zwar das neue prokonsulare Imperium das der einzelnen Statthalter der Senatsprovinzen, doch zeigen die Meilensteine der ersten Prokonsule von Afrika ein etwas modifizier-

337 CIL I² 638 = X 6950 = ILS 23 = ILLRP 454: [---] / viam feci ab Regio ad Capuam et / in ea via ponteis omneis, miliarios / tabelariosque poseivei. Hinc sunt /⁵ Nouceriam meilia (passuum) LI, Capuam XXCIII, / Muranum LXXIII, Cosentiam CXXIII, Valentiam CLXXX[---], ad fretum ad / statuam CCXXXII[---], Regium CCXXXVII. / Suma af (sic) Capua Regium meilia (passuum) CCCXXI[---]. / Et eidem praetor in /¹⁰ Sicilia fugiteivos Italicorum / conquaesivei redideique / homines DCCCCXVII eidemque / primus feci ut de agro polico / aratoribus cederent paastores (sic). /¹⁵ Forum aedisque poplicas heic feci. Hierzu: RADKE, *Viae* 1509 ff.; HINRICHS (Anm. 173) 162–176; F. T. HINRICHS, Nochmals zur Inschrift von Polla. *Historia* 18, 1969, 251–255; WISEMAN, *Road-Building* 122–135; T. P. WISEMAN, *Viae Anniae*. *Papers Brit. School Rome* 32, 1964, 21–37; T. P. WISEMAN, *Via Anniae* again. *Papers Brit. School Rome* 37, 1969, 82–91.

338 Die erhaltene Tafel LOSTAL, *Miliarios* 1 könnte eine solche Entfernungstafel aus der Provinz gewesen sein.

339 ALFÖLDY (Anm. 323) 300. Zur Münzpropaganda des augusteischen Straßenbaus siehe PEKÁRY, *Untersuchungen* 105 ff.

340 PEKÁRY, *Untersuchungen* 77.

341 Quantitativ stellen im Untersuchungsraum die ritterlichen Statthalter aus den Provinzen Alpes Maritimae, Mauretania Caesariensis und Sardinia die größte Gruppe dar.

342 Zu den *legati Augusti pro praetore* und den *proconsules* siehe: MOMMSEN, *Staatsrecht* II 1, 244 ff. Zu den ritterlichen Statthaltern siehe W. ECK, *Die Leitung und Verwaltung einer prokuratorischen Provinz*. In: *La valle d’Aosta e l’arco alpino nella politica del mondo antico*. *Atti del convegno internazionale di studi*, St. Vincent, 25–26 aprile 1987, ND in: DERS., *Die Verwaltung des Römischen Reiches in der hohen Kaiserzeit*. *Ausgewählte und erweiterte Beiträge*, Bd. 1, hrsg. v. R. FREI-STOLBA / M. A. SPEIDEL (Basel 1995) 333 ff. Dass die Position des Prokonsuls gegenüber den anderen Statthaltern exponiert war, geht auch aus Dig. 1,18,1 hervor.

343 Wie sehr der Princeps noch mit republikanisch gesinnten Kreisen im Senat rechnen musste, lässt sich an dem Angebot (Tac. ann. 2,43,2) des Augustus an C. Calpurnius Piso (PIR II², 1936, 57 f. C [286]) ablesen, im Jahre 23 v. Chr. den Konsulat zu bekleiden. Piso galt als alter Republikaner. Ähnlich verhält es sich mit M. Antistius Labeo, der den von Augustus angebotenen Suffektkonsulat (Dig. 1,2,2,47) jedoch ablehnte. Siehe hierzu: KIENAST, *Augustus* 89 f.

tes Bild³⁴⁴. Der älteste heute bekannte nordafrikanische Meilenstein datiert in die Jahre 6/5 v. Chr. und nennt lediglich Africanus Fabius Maximus [I.13], nicht aber Augustus³⁴⁵. Bemerkenswert ist, dass Fabius Maximus sein Meilensteinformular, ähnlich wie der Princeps, in neuer, breiterer Ausformung gestaltete. Neben dem Konsulat und dem Prokonsulat wird auch die Mitgliedschaft im Priesterkollegium der *septemviri epulorum* auf dem Stein vermerkt. Dies zeigt sehr deutlich, dass der afrikanische Prokonsul die neuen Ausdrucksformen der persönlichen Selbstdarstellung auch auf seine Person anwendete. Die Auflistung der klassischen Spitzenämter, zusammen mit einem exponierten Priesteramt, legt die Vermutung nahe, dass Africanus Fabius Maximus der kaiserlichen Titulatur auf Meilensteinen etwas Adäquates entgegenstellen wollte.

Vergleichbares gilt auch für den Meilenstein des Aulus Caecina Severus [I.14], dessen Prokonsulat entweder ins Jahr 8/9 oder 9/10 n. Chr. datiert³⁴⁶. Dieser erscheint ebenfalls ohne Princeps, jedoch in Verbindung mit der Legio III Augusta auf dem betreffenden Meilenstein³⁴⁷. Die Verbindung von Prokonsul und römischer Truppeneinheit darf wohl als Hinweis auf das Oberkommando des Promagistrats über die dritte Legion verstanden werden. Somit hat es der Prokonsul der renommierten Provinz Afrika offensichtlich verstanden, seine republikanischen Privilegien unter dem ersten Princeps zu bewahren. Anscheinend ist es erst Tiberius gelungen, die machtvolle Position des nordafrikanischen Statthalters zurückzudrängen. Im Herbst 14 erscheinen Tiberius und Lucius Nonius Asprenas [II.35] gleichberechtigt nebeneinander, wobei der Princeps an erster Stelle steht³⁴⁸. Jedoch erscheint die zweite Position des Prokonsuls nicht viel unbedeutender. Denn während Tiberius für dieses Jahr protokollarisch korrekt nur mit seiner tribunizischen Gewalt und ohne Konsulat genannt wird, führt Nonius Asprenas neben seinem Konsulat und Prokonsulat auch die Mitgliedschaft im Priesterkollegium der *septemviri epulorum* an, bietet also eine quantitativ und qualitativ „bessere“ Titulatur³⁴⁹. Es liegt nahe, dies als Kompensation zu interpretieren.

Nur wenig später, wohl 15/16 n. Chr., handelt Lucius Aelius Lamia [II.36] bei seinen Straßenbautätigkeiten laut Auskunft der Meilensteininschrift bereits auf Befehl des Tiberius³⁵⁰. Doch auch diese Inschrift legt noch vom Selbstbewusstsein des Promagistrats Zeugnis ab. So wird Tiberius in der Inschrift knapp ohne jedes Amt genannt³⁵¹. Damit endet zugleich auch die eigenständige Position der nordafrikanischen Prokonsule auf den Miliarien. Einen prokonsularen Namen als Beleg für einen straßenbauenden Beamten wird es nach Aelius Lamia niemals mehr auf einem Meilenstein im Untersuchungsraum geben. Im Gegenzug erscheint der Kaiser auch in dieser Provinz fortan als oberster Straßenbauer auf den Meilensteinen. Unter Caligula erfolgte dann eine weitere Einschränkung der prokonsularen Machtbasis in Nordafrika, indem dem Statthalter in Karthago das Kommando über die dritte Legion in Theveste entzogen wurde³⁵². Dies zeigte bereits unter Nero erste Auswirkungen, als mit C. Velleius Paterculus [II.22] der erste Legionskommandant

344 Dies bemerkte schon PEKÁRY, Untersuchungen 76f. Interessant sind auch die Anmerkungen von ALFÖLDY (Anm. 323) 300f.

345 Année Épigr. 1955, 40 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1951/52, 105. Alle weiteren Literaturangaben und Kommentare sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter [I.13] vermerkt.

346 Année Épigr. 1987, 992. Alle weiteren Angaben sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter [I.14] verzeichnet.

347 Interessant ist jedoch, dass der Prokonsul nicht wie seine Vorgänger auf anderen provinziellen Meilensteinen im Nominativ, sondern im Ablativ genannt wird. Die Inschrift könnte demnach auch anders interpretiert werden: Während des Konsulats des Aulus Caecina Severus von der dritten Legion gemacht.

348 Die Belege sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter [II.35] angegeben. Da der Meilensteintypus aus den ersten Regierungstagen des Tiberius stammt, dürften die entscheidenden Schritte zur Eindämmung der prokonsularen Stellung noch in die Regierungszeit des Augustus fallen.

349 Seinen zweiten Konsulat hatte Tiberius im Jahr 7 v. Chr. inne, der dritte folgte erst 18 n. Chr.

350 Alle weiteren Angaben sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter [II.36] vermerkt.

351 Dass Tiberius in dieser Inschrift, formal nicht korrekt, mit dem Praenomen Imperator belegt wird, könnte mit der Befehlssituation gegenüber dem Prokonsul L. Aelius Lamia erklärt werden.

352 Tac. hist. 4,48 und Cass. Dio 59,20,7 bieten etwas voneinander abweichende Gründe für die Reform des Caligula, woraus zu schließen ist, dass die Hintergründe spätestens zu Beginn des dritten Jahrhunderts nicht mehr ersichtlich waren.

neben dem Kaiser auf nordafrikanischen Meilensteinen erscheint³⁵³. In diesem Kontext ist die Maßnahme des Caligula nicht Ausdruck eines eigenwilligen Charakters, sondern steht vielmehr in einer stringenten Linie politischen Handelns der ersten Principes gegenüber der senatorischen Oberschicht, die ihre Bedeutung u. a. in der Darstellungsmöglichkeit der afrikanischen Prokonsuln verkörpert sah³⁵⁴.

Der Kaiser ist von nun an auf den Meilensteinen stets die erstgenannte Person, während der afrikanische Prokonsul nach den heute vorliegenden Quellenzeugnissen seit tiberischer Zeit nicht mehr auf Miliarien erscheint. Damit wurde auch die letzte *provincia populi Romani* auf das „Normalmaß“ der anderen Provinzen gebracht. Der Princeps setzte damit seinen Primat als oberster Bauherr aller Reichsstraßen in den Provinzen des Imperium Romanum durch und monopolisierte endgültig die Nutzungsmöglichkeit des imperialen Propagandamediums Meilenstein für die eigene Person.

3.4.1.3 Zur Benennung der Reichsstraßen in den Provinzen

Nach diesem anschaulichen Beispiel für die Behauptung der kaiserlichen Vorrangstellung in den Provinzen, ist zu prüfen, ob sich auch in anderen Bereichen des Untersuchungsraums vergleichbare Mechanismen nachweisen lassen. Hierzu sind zwei Faktoren näher zu betrachten: Der erste Punkt betrifft die überkommene Praxis republikanischer Tage, Straßen nach ihrem Bauherrn zu benennen. Der zweite, damit korrespondierende Punkt bezieht sich auf die Aufstellungsmodalitäten von Meilensteinen in den Provinzen speziell unter Augustus.

Wie schon erwähnt, stellt der kaiserzeitliche Jurist Ulpian in seinen Ausführungen über das römische Straßenwesen heraus, dass die Griechen die Straßen als königlich bezeichneten. Namentlich belegte Beispiele von kaiserlichen oder königlichen Straßen fehlen jedoch³⁵⁵. Benennungen wie *Via Augusta* in der *Baetica*³⁵⁶ oder der *Tarraconensis*³⁵⁷, *Via Sebaste* in Kleinasien³⁵⁸, *Via Iulia Augusta* von Oberitalien nach Südfrankreich³⁵⁹ oder auch *Via Claudia Augusta* vom Po über die Alpen bis an die Donau³⁶⁰ sind keine Sammelbezeichnungen für eine kaiserliche Bautätigkeit, sondern Einzelbenennungen in der republikanischen Tradition einer *Via Aemilia* oder *Via Flami-*

353 Alle weiteren Angaben sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter [II.22] vermerkt.

354 THOMASSON, Statthalter I, 11: „Niemand hat die Gründe von Caligulas Massnahme gekannt; was man wusste, war nur, dass sie in dem Frühling vorgenommen wurde, wo das Prokonsulat des Silanus seinem Ende zuging und der Nachfolger, Piso, designiert worden war. Aus dieser chronologischen Kenntnis haben dann Tacitus und Dio verschiedene Schlussfolgerungen gezogen.“ Beide antiken Autoren bringen hier jedoch die angebliche Geistesgestörtheit des Kaisers ins Spiel. Denkbar wäre durchaus, dass der junge Princeps mit seinen politischen Beratern die Gunst des Amtswechsels zu einer Neuaufteilung der dortigen Machtverhältnisse nutzte. Dass die konkrete Durchführung dieses Vorhabens wenig elegant war, ist Caligula selbst zuzuschreiben. In den Tagen des Tacitus, vor allem in denen des Cassius Dio, war die „afrikanische Machtaufteilung“ allseits bewusst und wurde anscheinend nicht mehr hinterfragt. Vgl. auch B. E. THOMASSON, Zur Verwaltungsgeschichte der römischen Provinzen Nordafrikas. ANRW II 10.2, 1982, 22ff.

355 Siehe Kapitel 3.2 „Praetorische, konsulare oder königliche Straßen – eine Begriffsklärung“.

356 In der *Baetica* ist die Bezeichnung erst unter Vespasian greifbar: CIL II 4697 = ILS 5867 = SILLIÈRES, Voies Nr. 108; *Via Augusta militaris*: CIL II 4721 = ILS 269 = SILLIÈRES, Voies Nr. 35. Aufgrund der recht hohen Anzahl augusteischer Steine aus der *Baetica* kann eine Überlieferungslücke „benannter Meilensteine“ ausgeschlossen werden.

357 Augusteische Steine: CIL II 6240 = LOSTAL, Miliarios 9 = RIT 934; Année Épigr. 1969/70, 280 = LOSTAL, Miliarios 7. Tiberische Steine: LOSTAL, Miliarios 29 = 179,1; CIL II 4952 = LOSTAL, Miliarios 30. Neronischer Meilenstein: CIL II 4926 = 4928 = LOSTAL, Miliarios 53.

358 CIL III 6974 = 12217 = FRENCH, Roads 1988 Nr. 292; CIL III 14401c = ILS 5828 = Année Épigr. 1902, 169.

359 Dieser Name ist durch den Hadrianstein CIL V 8102 = ILS 5823 belegt. Ob er sich auch auf den Bereich bis *Massilia* erstreckte, ist unklar. Für eine solche Annahme sprächen die beiden Augustussteine CIL XVII.2 35 = XII 5454 = KÖNIG, Meilensteine 35 und CIL XVII.2 36 = XII 5455 = KÖNIG, Meilensteine 36. RADKE, Viae 1681 f. In der Spätantike wird die Straße dann nach *Itin. Anton.* 297 f. *Via Aurelia* genannt. KÖNIG, Meilensteine S. 33–36.

360 CIL V 8002 = ILS 208 = BASSO, Miliari Nr. 36; CIL V 8003 = WALSER, Straßen 1983 Nr. 18 = AUSSERHOFER, Meilensteine Nr. 1 = BASSO, Miliari Nr. 41.

nia³⁶¹. Wie stark diese althergebrachte Tradition verwurzelt war, mag man an der numidischen Via Septimiana oder der syrischen Strata Diocletiana ablesen³⁶².

Neu war jedoch die Namensangabe auf dem Meilenstein selbst. Kein republikanischer Meilenstein nannte neben dem Magistrat zugleich auch einen Namen der Straße³⁶³. Wenn republikanische Straßenbezeichnungen erschienen, dann ausschließlich in literarischen Quellen³⁶⁴. Dass im Falle des Augustus dieser auf seinen eigenen Miliarien den Namen „Via Augusta“ verwendete, war neu und ungewöhnlich zugleich³⁶⁵. Der Grund hierfür könnte in einer Art Loslösung des Princeps vom konkreten Straßenbauereignis liegen. Während in der Republik der entsprechende Praetor, Konsul oder Promagistrat seinem Straßenbauprojekt auch durch seinen Amtsbereich räumlich verbunden war, ist dies in der Kaiserzeit nicht mehr der Fall.

Betrachtet man nun die räumliche und zeitliche Verteilung der benannten Straßen, so sind einige Auffälligkeiten festzustellen. Die Bezeichnung „Via Augusta“ ist in der Zeit bis 14 n. Chr. lediglich für einen Abschnitt der oben bereits besprochenen „Westroute“ von Rom nach Gades im Bereich der nordöstlichen Tarraconensis sicher zu belegen³⁶⁶. Sie findet sich damit lediglich auf den augusteischen Meilensteinen in den spanischen Gebieten, in denen auch schon in republikanischer Zeit die Meilensteine des Manius Sergius [I.7] und Quintus Fabius Labeo [I.8] gestanden haben³⁶⁷. Dabei handelt es sich um die Strecken von den Pyrenäen bis zur Ebromündung und von Tarraco (Tarragona) über Celsa (Velilla del Ebro) den Ebro hinauf bis Caesaraugusta (Zaragoza). Von den bislang bekannten augusteischen Miliarien südlich des Ebro nach Karthago Nova (Cartagena) bzw. in Richtung Baetica trägt keine einzige Inschrift eine derartige Titulierung, wie durch eine Fülle von Fundmaterial belegt werden kann³⁶⁸. Erst unter Tiberius scheint auch der Streckenabschnitt südlich des Ebro bis Karthago Nova als Via Augusta bezeichnet worden zu sein³⁶⁹.

361 Wie die Via Iulia Augusta und die baetische Via Augusta zeigen, handelt es sich z. T. um erst später explizit vergebene Namen. Gerade das Beispiel der Via Iulia Augusta (Itin. Anton. 290–299) bietet den interessanten Fall, dass ein Straßennamen auch überlagert werden kann. RADKE, *Viae* 1431. Eine derartige Möglichkeit spricht dafür, dass die kaiserzeitlichen Straßennamen nicht besonders tief im allgemeinen Bewusstsein der Bevölkerung verankert waren.

362 Via Septimiana: CIL VIII 2705; Strata Diocletiana: CIL III 6719 = Année Épigr. 1888, 91 = 1993, 1600 = ILS 5846 = THOMSEN (Anm. 20) Nr. 52; THOMSEN (Anm. 20) Nr. 57a1; Année Épigr. 1993, 1601; Année Épigr. 1993, 1602; Année Épigr. 1993, 1603; Année Épigr. 1993, 1604; Année Épigr. 1993, 1605; Prok. BP 2,1,1. In den gleichen Kontext ist wohl auch die Via Herculia (CIL IX 6059; CIL IX 6066) einzuordnen, die nach dem Beinamen Hercules des Kaisers Maximian benannt ist. Vgl. TALBERT, Atlas Karte Nr. 44 H3. Aus Ägypten ist durch IGR I 1142 noch eine Via Hadriana von Berenike nach Antinoopolis bekannt. Hierzu: PFLAUM (Anm. 131) 32ff.; PEKÁRY, Untersuchungen 10ff. und ST. E. SIDEBOTHAM, Römische Straßen in der ägyptischen Wüste. Ant. Welt 22, 1991, 177–189; vgl. TALBERT, Atlas Karte Nr. 77 E1. Die Strata Diocletiana wurde sogar zur Namensgeberin der von ihr durchlaufenen Landschaft; siehe RE IVA.1 (1931) 173 s.v. *Strata Chora* (E. HONIGMANN); TALBERT, Atlas Karte Nr. 68 D-F5, Karte Nr. 69 D-F2.

363 So erscheint z. B. der Name Via Caecilia nicht auf dem Meilenstein des Lucius Caecilius Q. f. Metellus (CIL I² 661 = IX 5953 = ILS 5810 = ILLRP 459), sondern erst auf einer Bauinschrift (CIL I² 808 = ILLRP 465 = ILS 5799 = CIL VI 3824 = 31 603) aus sullianischer Zeit. Hierzu: PEKÁRY, Untersuchung 102f.; RADKE, *Viae* 1649.

364 Selbst die ausführl. Bauinschrift aus Polla (CIL I² 638 = X 6950 = ILS 23 = ILLRP 454) vermerkt keine Straßennamen.

365 Auch in Italien wurden die republikanischen Straßennamen erst in der Kaiserzeit auf den Miliarien verwendet; eine Auswahl: CIL V 7987 = Inscr. It. X, 1,705 = ILS 5831 (Via Flaminia), CIL XI 6664 (Via Aemilia), CIL XI 6668 (Via Cassia).

366 Année Épigr. 1969/70, 280 = LOSTAL, Miliarios 7; CIL II 6240 = LOSTAL, Miliarios 9 = RIT 934; CIL II 4920 = LOSTAL, Miliarios 10; CIL II 4921 = LOSTAL, Miliarios 11; CIL II 4922 = LOSTAL, Miliarios 12; CIL II 4923 = LOSTAL, Miliarios 14. Die Bezeichnung findet sich auch auf den Meilensteinen des Tiberius (LOSTAL, Miliarios 29 = 179,1; CIL II 4952 = LOSTAL, Miliarios 30), Neros (CIL II 4926 = 4928 = LOSTAL, Miliarios 53) und Nervas (CIL II 4927 = LOSTAL, Miliarios 62).

367 Beleg und weiterführende Angaben sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter [I.7] und [I.8] vermerkt.

368 LOSTAL, Miliarios 18–20; Année Épigr. 1976, 325b = LOSTAL, Miliarios 21; CIL II 4936 = LOSTAL, Miliarios 23 = SILLIÈRES, Voies Nr. 3; CIL II 4937 = LOSTAL, Miliarios 24 = SILLIÈRES, Voies Nr. 5; LOSTAL, Miliarios 25; CIL II 4938 = LOSTAL, Miliarios 26 = SILLIÈRES, Voies Nr. 8; Année Épigr. 1977, 450 = 1982, 627 = LOSTAL, Miliarios 27 = SILLIÈRES, Voies Nr. 13; CIL II 4931 = LOSTAL, Miliarios 28 = SILLIÈRES, Voies Nr. 19; CIL II 4868; CIL II 6215. Leider gibt die fragmentarische Itinerarinschrift aus Valencia (CIL II 6239 = I² 14,38) keinen Straßennamen an. Hierzu: ROLDÁN, Itineraria 161f.; KUBITSCHKE (Anm. 95) 2315: „Was vorliegt, möchte man als Anfang eines Itinerars ansehen, das von Valentia über Tarraco nordwärts führt. Aber über seine Ausdehnung (man möchte doch gerne an Rom als Ziel denken) ist keine Vermutung statthaft.“

369 LOSTAL, Miliarios 279. Da jedoch von der Küstenstraße zwischen Barcelona und Cartagena nur relativ wenige Meilensteine bekannt sind, darf auch eine Benennung schon unter Augustus nicht völlig ausgeschlossen werden.

Die räumlich klar abgesteckte Verwendung der Bezeichnung *Via Augusta* könnte darauf zurückzuführen sein, dass der erste Kaiser so die Namen republikanischer Straßenbauer zu überlagern versuchte. Es hätte sich kaum mit der wohl durchdachten Politik gegenüber dem Senat vereinbaren lassen, die an diesen Straßen stehenden republikanischen Meilensteine abbrechen zu lassen. Darüber hinaus war das Vorgehen des Augustus, machtpolitisch betrachtet, auch wesentlich effizienter. Neben die recht kleinen republikanischen Meilensteine, die wohl nur an markanten Orten aufgestellt worden waren, setzte man eine völlig neue Serie³⁷⁰. Diese Meilensteinsequenz war nicht nur aufgrund der physiognomischen Maße neu und beeindruckend. Erstmals wurden Meilensteine in regelmäßigen Abständen von 1481 Metern aufgestellt³⁷¹. Des Weiteren trugen diese Steine eine völlig neue, imperiale Inschrift des Augustus, die durch eine Ämterfülle auffiel, gegenüber denen die prokonsularen Meilensteine eines Manius Sergius [I.7] und Quintus Fabius Labeo [I.8] im wahrsten Sinne klein und unbedeutend erscheinen mussten³⁷².

In der Gallia Narbonensis liegen zwei unterschiedliche Sorten augusteischer Meilensteine vor. Die erste Gruppe stammt von der *Via Iulia Augusta*, die größtenteils im Gebiet des ehemaligen Bundesgenossen *Massilia* lag. Sehr wahrscheinlich hat Augustus hier die Arbeiten seines Adoptivvaters beendet und der Straße so zu ihrem späteren Namen verholten³⁷³. Da der Princeps in diesem Straßenabschnitt als „Ersterbauer“ der Reichsstraße mit seinen Meilensteinen keine republikanischen Vorgänger als „Konkurrenten“ hatte, weisen die Inschriftentexte dieser Steine keine Besonderheiten auf.

Anders verhält es sich mit der zweiten Gruppe im Abschnitt der *Via Domitia*. Hier liegt mit dem Stein des Cn. Domitius Ahenobarbus [I.6], ähnlich wie in *Hispania Citerior*, ein republikanischer Meilenstein vor. Offensichtlich konnte der erste Kaiser in dieser Senatsprovinz nicht so frei walten wie in der *Tarraconensis*, so dass die Straße nicht mit einer Titulierung „*Via Augusta*“ versehen wurde. Hier musste sich der Kaiser anscheinend mit einer dichten Abfolge seiner Meilensteine begnügen³⁷⁴. Leider sind die Aufstellungsorte der beiden augusteischen Meilensteine, die Entfernungsangaben bis Rom tragen, nicht mehr exakt zu bestimmen. Aus republikanischer Zeit ist nur der Stein des Cn. Domitius Ahenobarbus bekannt. Auffällig ist, dass der augusteische Mei-

370 Der Meilenstein des Manius Sergius (LOSTAL, *Miliarios* 2) ist mit einer Höhe von 1,04 m und einem Durchmesser von 0,31 m von den heute noch erhaltenen Stücken am größten. Eine kleine Zusammenstellung der Maße republikanischer Meilensteine bietet P. M. DUVAL, *A propos du milliaire de Cneus Domitius Ahenobarbus trouvé dans l'Aude en 1949*. *Gallia* 7, 1949, 209 Anm. 7. Der größte dort vermerkte Meilenstein (CIL I² 617 = XI 6642) misst eine Höhe von 1,3 m. Der Meilenstein des Cn. Domitius Ahenobarbus (CIL XVII.2 294) hat sogar eine Höhe von 1,93 m. Hierbei bleibt jedoch völlig offen, wie viel von diesen fast zwei Meter überirdisch zu sehen war. Es steht zu vermuten, dass 0,4 bis 0,5 m als Fundament ins Erdreich eingetieft waren.

371 Leider sind die betreffenden augusteischen Meilensteine alle fragmentiert. Doch lassen die erhaltenen Partien von Année Épigr. 1969/70, 280 = LOSTAL, *Miliarios* 7 mit einem Durchmesser von 0,56 m und einem erhaltenen Sockel von 0,92 m eine andere Gesamthöhe erwarten. So weist der augusteische Meilenstein aus Murcia (CIL II 4937 = LOSTAL, *Miliarios* 24 = SILLIÈRES, *Voies* Nr. 5) eine Gesamthöhe von 3,0 m, bei einem Durchmesser von 0,53 m, auf. Die Längenangabe einer römischen Meile wird in der Forschungsliteratur zwischen 1480 m und 1481,5 m angegeben. Vgl. RADKE, *Viae* 1447f.

372 Vgl. hierzu die Bemerkungen über das Verhältnis von afrikanischen Prokonsuln und den ersten beiden Principes im Kapitel 3.4.1.2 „Der Primat des Kaisers“.

373 Die Aufstellung der augusteischen Meilensteine der *Via Iulia Augusta* birgt einige Interpretationsprobleme. Insgesamt liegen drei Gruppen aus den Jahren 13/12 v. Chr. und zwei unterschiedliche Formulare aus dem Jahr 3 v. Chr. vor. Bemerkenswert ist, dass der Princeps weder ein neues Forum anlegte noch das Forum Iulii (Fréjus) besonders heraus hob. So ist das Forum Iulii nicht durchgängig *caput viae* der augusteischen Meilensteine dieser Straße. Darüber hinaus erscheint der Name weder auf einem südfranzösischen Meilenstein, noch wird er in den Quellen erwähnt. Ohnehin scheint der Name *Via Iulia Augusta* nicht sehr stark im Bewusstsein der Antike verhaftet gewesen zu sein, da er der Bezeichnung *Via Aurelia* weichen musste. Hierzu: KÖNIG, *Meilensteine* S. 35f.

374 M. J. CAMPARDOU, *Un milliaire de Cneus Domitius Ahenobarbus imperator, découvert à Treilles (Aude)*. *Gallia* 7, 1949, 196 weist auf der dort gegebenen Karte deutlich nach, dass die augusteische Trasse gegenüber der domitischen Straße einige Kilometer weiter von der Küste entfernt im Binnenland verlief. Demnach hätte Augustus durch seine Neustrassierung die republikanische Verbindung ersetzt und den Meilenstein des Cn. Domitius Ahenobarbus umgangen. Vgl. RADKE, *Viae* 1684.

lenstein von La Cotte (Département Aude), der eine Entfernungsangabe bis Rom angibt, nicht sehr weit von dem des Cn. Domitius Ahenobarbus entfernt gestanden haben muss³⁷⁵. Ob dies ein Zufall war, vermögen wir heute nicht mehr zu entscheiden. Theoretisch wäre aber denkbar, dass Augustus bewusst in nicht allzu großer Entfernung von den Meilensteinen des republikanischen Promagistrat seine imperial geprägten Exemplare setzen ließ, die nicht nur bis zum nächsten *caput viae*, sondern zugleich auch noch bis Rom zählten. Dies könnte eine Ursache dafür sein, dass die Bezeichnung *Via Domitia* in den kaiserzeitlichen Quellen nicht mehr erscheint³⁷⁶.

In der Baetica hatte Augustus keine republikanischen Vorgänger zu überbieten, daher fehlt hier eine Namensbezeichnung. Jedoch ist auch hier eine imperiale Prägung auf den Miliarien deutlich. Der Prokonsul dieser angesehenen Senatsprovinz setzte niemals, wie sein nordafrikanischer Kollege, seinen Namen auf Meilensteine. Augustus machte in dieser Provinz durch ein bemerkenswertes Formular seine exponierte Position gegenüber dem prokonsularen Statthalter deutlich³⁷⁷. „Der Reisende konnte Meile für Meile lesen, dass diese Straße der Provinz *a Baete et Iano Augusto ad Oceanum*, also vom Grenzbogen am Oberlauf des Guadalquivir im Nordosten bis Cádiz im Südwesten, ein Werk des Augustus war. Der Text sollte dem Leser verdeutlichen, dass der Stifter mit dem einzigartigen Namen und den einzigartigen Rangtiteln das Imperium bis zu seinen äußersten Grenzen, bis zum Ende der damals bekannten Welt, durch Straßen erschloß“³⁷⁸. Mehrfach ist vermutet worden, dass mit der Formulierung „*ad Oceanum*“ eine Statue des Oceanus in Gades gemeint war³⁷⁹. Mit Blick auf den ausführlichen Bericht des Polybios und anderer antiker Autoren über die Entfernung von den Säulen des Herakles bis nach Italien, spricht nichts gegen die Annahme, in der Statue ein Gegenstück zum Goldenen Meilenstein in Rom zu vermuten³⁸⁰. Die Meilensteine aus der Gallia Narbonensis mit ihren Distanzangaben bis Rom, der Ianus Augustus am Eingang zum „eigentlichen Kleinod Spaniens“³⁸¹ und die imposante Anzahl an neu errichteten Meilensteinen hätten in einem solchen Entfernungsanzeiger einen adäquaten Abschluss gefunden³⁸². Daneben mussten die wenigen Zeugnisse republikanischen Straßenbaus in den betreffenden Provinzen geradezu verblassen. Dass die baetische Straße vom Augustusbogen bis zur Statue des Oceanus dann in flavischer Zeit mit einiger Verspätung dennoch als *Via Augusta* titulierte wurde, hat wohl primär traditionelle Gründe³⁸³. Gleiches darf auch für die spätere Benennung der

375 Die Angaben zum Meilenstein sind im Anhang (Kapitel 6.1) zu Cn. Domitius Ahenobarbus [I.6] vermerkt. Das Exemplar von La Cotte: CIL XVII.2 291 = XII 5668 & p. 858 = KÖNIG, Meilensteine 253: [Imp(erator) Caes]ar / [divi f(ilius) Augu]st[us] / p(ater) p(atriciae) pontifex max(imus) (sic) / [co(n)s(ul) XIII] [tri]bunic(ia) [pot(estate) /⁵ XXII] [Imp(erator) XIII] / (Narbone milia passuum) XVI / [(per) Forum Iulii DCCC]CX[V]II / [(per) C(ivitatem) V(asionem) V(ocationum) D]CCCXCVIII / [(per) C(otti) R(egnum)]; von der Strecke Narbo–Tolosa: CIL XVII.2 298 = XII 5671 = ILS 5817 = KÖNIG, Meilensteine 260: Imp(erator) Caesar / divi f(ilius) Augustus p(ater) p(atriciae) / pontif(ex) max(imus) (sic) / [co(n)s(ul) XIII] tribunicia /⁵ [pot(estate) XXXVI] / imp(erator) XIII / (Narbone milia passuum) XXI / [(Roma per) F(orum)] Iulii (sic) (milia passuum) [DC]CCCXXI / (milia passuum) DCCCCII /¹⁰ [(Roma per) Cott]i r(egnum).

376 So spricht Strab. 4,1,12 p. 187 von dieser Straße, ohne sie jedoch *Via Domitia* zu nennen.

377 CIL II 4701 = ILS 102 = SILLIÈRES, Voies Nr. 26: Imp(erator) Caesar divi f(ilius) / Augustus co(n)s(ul) XIII trib(unicia) / pot(estate) XXI pontif(ex) max(imus) / a Baete et Iano August(o) /⁵ ad Oceanum / (milia passuum) LXIII. Als weitere Augustusmiliarien sind von dieser Straße bekannt: CIL II 4702 = SILLIÈRES, Voies Nr. 28 (Frg., mp LXVI); CIL II 4707 = SILLIÈRES, Voies Nr. 29 (mp nicht erhalten); CIL II 4708 = SILLIÈRES, Voies Nr. 30 (mp nicht erhalten); CIL II 4709 + 4710 = SILLIÈRES, Voies Nr. 31 (mp nicht erhalten); CIL II 4711 = SILLIÈRES, Voies Nr. 32 (mp nicht erhalten); SILLIÈRES, Voies Nr. 42 (Frg., mp LXX); CIL II 4703 = SILLIÈRES, Voies Nr. 43 (mp LXXI); CIL II 4704 = SILLIÈRES, Voies Nr. 46 (mp LXXV); CIL II 4705 = SILLIÈRES, Voies Nr. 48 (mp LXXVII). Nicht sicher in der Zuweisung: CIL II 4706 = SILLIÈRES, Voies Nr. 51 (mp LXXXI); CIL II 4714 = SILLIÈRES, Voies Nr. 52 (mp LXXXI).

378 ALFÖLDY (Anm. 323) 301.

379 KUBITSCHKEK (Anm. 156) 123f.

380 Pol. 3,39. Nach der Begrifflichkeit Brodersens müsste die vermeintliche Heraklessäule in Gades als ‚landmark‘ titulierte werden. Dass diese Route in der Antike als durchgehend betrachtet wurde, fand u. a. im zweiten Jahrhundert auf den Silberbechern von Vicarello (CIL XI 3281–3284) sichtbaren Ausdruck.

381 Vg. KUBITSCHKEK (Anm. 156) 124.

382 Leider hat BRODERSEN, Terra 112f. u. 172ff., diese Liste von ‚landmarks‘ nicht in seiner Arbeit über die römische Raumerfassung berücksichtigt.

383 CIL II 4697 = ILS 5867 = SILLIÈRES, Voies Nr. 108 = LOSTAL, Miliarios 275.

Straße zwischen dem Ebro und Karthago Nova vermutet werden. Diese Bezeichnung „Via Augusta“ hat sich später aufgrund der vorhandenen augusteischen Meilensteine auf die gesamte Strecke zwischen den Pyrenäen und Cádiz ausgedehnt³⁸⁴. Im Falle der Via Iulia Augusta von Südfrankreich nach Oberitalien mag bei der späteren Namenswahl vielleicht die Erinnerung präsent gewesen sein, dass Caesar einst erste Arbeiten hatte ausführen lassen. Das Forum Iulii (Fréjus) könnte in diesem Falle für die notwendige Erinnerung gesorgt haben.

Es hat sich somit gezeigt, dass die Verwendung der Titulierung „Via Augusta“ und die generelle Gestaltung der Meilensteinformulare durch den ersten Princeps einen konkreten politischen Hintergrund hatten, der sich jedoch von Provinz zu Provinz in anderen Ausdrucksformen offenbarte. In der nachaugusteischen Zeit wurden nur noch sehr selten Straßen mit dem Titel des Kaisers belegt. Für das Zurückweichen bei der Benennung von öffentlichen Straßen und Wegen sind zwei Gründe maßgeblich:

1. Augustus hatte sich in allen Provinzen des Reiches als oberster Straßenbauer auf den Meilensteinen sichtbar etabliert. Lediglich im Falle der Provinz Africa geschah dies erst in der Regierungszeit des Tiberius. Da jeder Herrscher in Rom Augustus war, wurde die Frage der Benennung obsolet, denn theoretisch wäre jede neu mit Meilensteinen zu versehene Straße eine Via Augusta gewesen. Konkrete Namen wie Via Claudia Augusta sind als letzte Anklänge an eine republikanische Tradition zu werten, da fortan in den westlichen Provinzen derartige Bezeichnungen nicht mehr erscheinen. Gerade die Ausnahme der eigentlich unbedeutenden Via Septimiana macht den Regelfall deutlich³⁸⁵. So nennen Titus und Domitian ihre Straße in Gallaecia lediglich Via Nova³⁸⁶. Gleiches gilt auch für die Verbindung von Cirta (Constantine) nach Rusicade (Ras Skikda), die, unter Hadrian errichtet, ebenfalls schlicht als Via Nova tituliert wird³⁸⁷. Andererseits zeigen die wenigen bekannten Namen wie Via Claudia Augusta oder Via Septimiana, dass man sich der Problematik eines alles überlagernden Terminus „Via Augusta“ bewusst war, weshalb man dann in Einzelfällen auf das *nomen gentile* des jeweiligen Kaisers auswich.

2. Die republikanische Praxis, eine Straße nach dem jeweiligen Erbauer zu benennen, wurde in der Kaiserzeit durch eine neue ersetzt. Aus der Republik ist kein Beispiel bekannt, bei dem ein Meilenstein als Zeugnis von Ausbesserungsarbeiten an einer Straße aufgestellt worden wäre, an der bereits ein älterer Meilenstein des Erbauers stand. Dies entsprach offensichtlich nicht den Sitten des republikanischen Staates. So wird man auch mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit niemals Meilensteine des *curator viarum* Gaius Iulius Caesar an der Via Appia finden, die mit einem *restituit* versehen sind³⁸⁸. Der Kaiser hingegen machte als oberster Bauherr seinen persönlichen

384 Zu betonen ist ferner, dass dieser Straßename zwischen dem Summus Pyrenaeus und Karthago Nova sowie zwischen Tarraco und Caesaraugusta bis ins dritte Jahrhundert Bestand hatte. Deciusmeilensteine mit der Bezeichnung „Via Augusta“: LOSTAL, Miliarios 113; LOSTAL, Miliarios 114 = CIL II 4953 = IRT 936; Meilensteine für Valerian und Gallienus: Année Épigr. 1961, 133 = LOSTAL, Miliarios Nr. 125. Der Stein aus Gerona mit der Inschrift für Galerius oder Maximinus Daia (LOSTAL, Miliarios 179) bietet in der fünften Zeile die Buchstaben „S. AUG.“. Dies könnte u. U. zu „s(trata) Aug(usta)“ aufgelöst werden. Da dieselbe Säule auch eine tiberische Inschrift mit „Via Augusta“ trägt, könnte dies für den bereits angesprochenen begrifflichen Wandel in der Spätantike sprechen. Da die entsprechende Passage der Inschrift, wie sich nach persönlicher Autopsie herausstellte, in ihrer Lesung problematisch ist, müssen für ein abschließendes Urteil weitere Meilensteinfunde abgewartet werden.

385 CIL VIII 2705. HALFMANN, Itinera 8 vermutet wohl völlig zu Recht, dass die Renovierung der Verbindungsstraße vom Lager der Legio III Augusta nach Lambaesis in direktem Zusammenhang mit dem Besuch des Kaisers 203 gestanden haben muss. Bei dieser Gelegenheit dürfte auch das kleine Straßenstück als Dedikation mit dem kaiserlichen Namen belegt worden sein, zumal gleichzeitig auch ein Triumphbogen errichtet wurde. Siehe ferner J. HASEBROEK, Untersuchungen zur Geschichte des Kaisers Septimius Severus (Heidelberg 1921) 134. Zur Via Hadriana und Strata Diocletiana siehe Anm. 362. Namen wie die Via Traiana sind auch in Italien eher die Ausnahme von der Regel und zeigen in diesem konkreten Fall den herausragenden Einsatz des Kaisers für die entsprechende Straße: *sua pecunia fecit!* Hierzu: RADKE, Viae 1512ff.; TH. ASHBY/R. GARDNER, The Via Traiana. Papers Brit. School Rome 8, 1916, 104–171.

386 CIL II 4838 = ILS 5833 = EEpigr VIII 236 = IRG IV Nr. 2. Weitere Belege sind unter dem ebenfalls auf dem Meilenstein genannten Statthalter C. Calpetanus Rantius Quirinalis Valerius Festus [II.8] im Anhang (Kapitel 6.1) angegeben.

387 CIL VIII 22370 = EEpigr V 1133; vgl. auch: CIL VIII 10296 = ILS 5872; CIL VIII 10322 = ILS 5873.

388 Die einzigen bekannten republikanischen Meilensteine mit einem Reparaturvermerk sind die des L. Aquillius Florus [I.5] aus der Provinz Asia. Bei diesen bezieht sich das *restituit* jedoch auf die griechische Vorgängerstraße.

Anspruch auf eine Straße durch das Aufstellen eines Meilensteins mit seinem persönlichen Formular deutlich. Zur Tradierung eines so entstandenen Straßennamens konnte es daher nicht mehr kommen, da jeder nachfolgende Kaiser bei erneuten Arbeiten mit neuen Meilensteinen an der betreffenden Straße wiederum seinen persönlichen Anspruch dokumentierte. Diese neue „Mode“ zeigt ein weiteres Mal die klare Zäsur von republikanischem und kaiserzeitlichem Straßenwesen an.

3.4.1.4 Zur Gestaltung der Meilensteinformulare

Da spätestens seit den ersten Regierungsjahren des Tiberius der Princeps seine Position als oberster Bauherr des provinziellen Straßenwesens auch auf den Meilensteinen behauptet hatte, stellt sich die Frage, ob und inwieweit der Kaiser von Rom aus auch Einfluss auf die Gestaltung der Meilensteinformulare in den Provinzen genommen hat. Pekáry vermutet, dass die Statthalter ihre Bauvorhaben dem Kaiser unterbreiteten und die Meilensteininschrift zur Genehmigung vorlegten³⁸⁹. Einen schlüssigen Beweis für diese Genehmigungstheorie blieb er jedoch schuldig.

Die Annahme einer Bestätigungspflicht von Inschriftentexten für aufzustellende Meilensteine zielt insgesamt an den antiken Verwaltungsstrukturen und deren Möglichkeiten vorbei. Selbst im ersten und zweiten Jahrhundert, dem Zeitraum, auf den Pekáry abzielt, lassen sich in den Meilensteinserien eines Kaisers in einer Provinz und von einer Straße stets Unterschiede nachweisen. Auch die Meilensteinformulare ein und desselben Kaisers in verschiedenen Provinzen sind derartig unterschiedlich gestaltet, dass eine zentrale Steuerung der Meilensteintexte durch die kaiserliche Kanzlei in Rom unwahrscheinlich ist. So verzichtet das Tiberiusformular auf den Meilensteinen der Gallia Narbonensis stets auf die Angaben *divi Iulii nepos*, die Erwähnung des Konsulats sowie auf die Nennung der imperatorischen Akklamationen, während die Steine der Tarraconensis dies durchaus vermerken³⁹⁰. Eine afrikanische Meilensteinserie von der Straße zwischen Tacape (Gabès) und Castra Hiberna (Haïdra) gibt nicht ganz korrekt die Titulatur *Imperator Caesar Augusti filius Augustus*. Dabei verwundert es sehr, dass dem dortigen Prokonsul, der ebenfalls auf dem Stein genannt wird, die richtige Benennung scheinbar nicht bekannt war³⁹¹. Möglicherweise stammte die Meilensteinserie jedoch aus den ersten Regierungswochen des Tiberius, so dass über die exakte kaiserliche Titulatur noch Unklarheit herrschte. An diesem Fall wird aber deutlich, dass die Inschrift sicher nicht in Rom, sondern in der Kanzlei des Prokonsuls konzipiert worden ist.

Ein ähnliches Bild liefern auch die claudischen Miliarien des Jahres 47. So geben z. B. die Steine von der Via Domitia in der Titulatur das auch sonst gebräuchliche *Drusi filius* an, während dies auf den dalmatischen Meilensteinen von Salona (Solin) an die Save fehlt³⁹². Ein derartig bemer-

389 PEKÁRY, Untersuchungen 78.

390 Das tiberische Formular in der Gallia Narbonensis lautet: *Tiberius Caesar divi Augusti filius Augustus pontifex maximus tribunicia potestate XXXIII refecit et restituit*. Zu den weiteren tiberischen Meilensteinen dieser Provinz siehe die Zusammenstellung im Anhang (Tafel 8) oder KÖNIG, Meilensteine S. 76. Für die Tarraconensis sei als Beispiel CIL II 4904 = Année Épigr. 1971, 202 = LOSTAL, Miliarios 33 angeführt: *Ti(berius) Caesar divi / Aug(usti) f(i)lius Aug(ustus) divi / Iuli(i) ne(pos) pont(ifex) m/ax(imus) co(n)s(ul) V inp(erator) (sic) VIII /⁵ trib(unicia) potestat(e) XXXIII / m(ille) passus* I. Vgl. die Aufstellung der tiberischen Formulare bei LOSTAL, Miliarios S. 370. Wie die Angabe der *tribunicia potestates* des Tiberius zeigt, fällt auch eine größere zeitliche Differenz als mögliche Begründung für den Unterschied in den Titulaturen aus.

391 Es handelt sich um den Meilenstein des Prokonsuls L. Nonius Asprenas [II.35]. Weitere Angaben hierzu sind im Anhang (Kapitel 6.1) vermerkt. Gleiches gilt auch für den Meilenstein des Jahres 15/16, der neben dem Imperator Tiberius den afrikanischen Prokonsul L. Aelius Lamia [II.36] nennt.

392 Die Zusammenstellung der claudischen Steine von der Via Domitia bei KÖNIG, Meilensteine S. 76 ff. zeigt, dass es auch innerhalb eines Straßenzuges erhebliche Unterschiede geben konnte. So weicht der Claudiusstein (CIL XVII.2 288 = XII 5666 = KÖNIG, Meilensteine 250) aus dem Jahr 47 vom dort üblichen Formular ab: *Ti(berius) Cl[au]d[us] Caesar / Aug(ustus) G[er]manic(us) pontif(ex) / maximus trib(unicia) potest(ate) / VII imperator XIII p(ater) p(atriciae) /⁵ co(n)s(ul) IIII [c]ensor refecit / (milia passuum) III*. CIL III 13 335 = BALLIF/PATSCH 53 Nr. 14 sei exemplarisch aus der Serie der dalmatischen Steine genannt: *Ti(berius) Cl[au]d[us] / Caesar Aug[us]tus / Germanic[us] / pontif(ex) max(imus) tr(ibunicia) po[t(estate)] VII /⁵ imp(erator) XIII c[on]s[ul] IIII p(ater) [p(atriciae)] / cen[s]or / (milia passuum) LXIX*. Zu den weiteren Meilensteinen siehe BALLIF/PATSCH 52 ff.

kenswerter Unterschied kann mit Sicherheit nicht auf einen Fehler in der kaiserlichen Kanzlei in Rom zurückgeführt werden, sondern muss regional bedingte Hintergründe haben³⁹³.

Von der Theorie einer zentralen Ausgabe der Meilensteinformulare sollte man daher Abstand nehmen. Sie lässt sich auch für das erste und zweite Jahrhundert nicht halten. Vielmehr konnte König überzeugend aufzeigen, dass es jeder statthalterlichen Kanzlei oder Gemeinde ohne weiteres möglich war, ein aktuelles kaiserliches Formular auszugeben³⁹⁴.

3.4.2 Vom iulisch-claudischen Kaiserhaus bis zum Beginn der Adoptivkaiser

Beim Blick auf die räumliche Verteilung der für den Untersuchungsraum bekannten Meilensteine gewinnt man den Eindruck, dass ein Großteil der Impulse zum Straßenbau anscheinend vom Kaiser ausgegangen ist. Zu fragen ist daher, unter welchen Kaisern in welchen Regionen Miliaren als Zeichen staatlicher Bautätigkeit aufgestellt worden sind, und inwieweit hierdurch Aussagen über Planung und Koordinierung der jeweiligen Baumaßnahmen möglich werden.

Die Bautätigkeiten des Augustus und seines Adoptivsohnes Tiberius konzentrierten sich primär auf den weiteren Ausbau der bereits skizzierten „Westroute“ von Norditalien durch die Gallia Narbonensis und die Tarraconensis bis hin nach Gades³⁹⁵. Außerdem haben sich diese beiden Principes verstärkt der Weiterentwicklung des iberischen Straßennetzes zugewandt, um auch Lusitanien und Gallaecia durch römische Wege zu erschließen bzw. weiter zu öffnen³⁹⁶. Somit liegt Ende 37 ein ‚überregionales‘, „Straßennetz auf der iberischen Halbinsel vor, das die wirtschaftlich stark entwickelte Baetica, die relativ neuen Eroberungen im Norden und Nordwesten sowie das rohstoffreiche Galizien umfasst. In Nordafrika scheinen die römischen Bautätigkeiten offensichtlich erst unter Tiberius mit dem Bau der Straße von Tacape nach Castra Hiberna durch Lucius Nonius Asprenas [II.35] einzusetzen³⁹⁷. Über das Ausgreifen einer römischen Straße nach Osten, speziell über eine Verbindung von Oberitalien durch Dalmatien nach Griechenland, liegen nur sehr wenige Zeugnisse vor³⁹⁸. Die vorhandenen machen zumindest deutlich, dass Publius Cornelius Dolabella [II.41] in den ersten Regierungsjahren des Tiberius maßgeblich für den Ausbau des Straßen-

393 Leider geht WALSER, Straßenbautätigkeit 455 f. nicht auf diesen Sachverhalt ein. Dabei hätte ihm bei der Zusammenstellung der claudischen Miliaren die Problematik einer angeblich kanzleigesteuerten Ausgabe der Inschriftentexte deutlich werden müssen. Im Gegenzug deutet er – ohne konkrete Belege, wie er selbst eingesteht – die dalmatischen Meilensteine als Zeugnisse einer Militärstraße der Legio XI aus Burnum. Dies zeigt nach den Ergebnissen des Kapitels 2.9 über die *via militaris* nochmals, dass der Begriff Militärstraße neuzeitlich ist.

394 KÖNIG, Dedikation 423 f.

395 Siehe hierzu u. a. W. ORTH, Die Provinzialpolitik des Tiberius (München 1970) 102: „Daß die Initiative letztlich nicht bei den einzelnen Statthaltern, sondern beim Princeps selbst lag, ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, einmal weil es sich zum Teil um Gebiete handelt, über deren Zivilisationsstand Tiberius aus der Zeit früherer Kriegsführung selbst informiert war, zum anderen deshalb, weil gerade im gallisch-spanischen Raum eine Gesamtplanung erkennbar wird, die sich über mehrere Provinzen erstreckt.“ Belege für seine Annahme bleibt Orth jedoch schuldig.

396 Zur Verteilung der Meilensteine in der Gallia Narbonensis siehe die Zusammenstellung im Anhang (Tafel 7 u. 8) oder bei KÖNIG, Meilensteine S. 72–76. Sehr aufschlussreich sind die beiden Karten des augusteischen und tiberischen Straßennetzes auf der iberischen Halbinsel bei LOSTAL, Miliarios S. 390 f. Neben der Strecke Narbo–Karthago Nova–Castulo haben die beiden Principes die Trasse von Tarraco–Caesaraugusta–Asturica und die Verbindung Karthago Nova–Complutum ausgebaut. Letztere hat mit Sicherheit eine weiterführende, bislang noch nicht durch Meilensteinfunde belegte Verbindung von Complutum nach Clunia oder Asturica besessen. Für den Bereich der Baetica siehe SILLIÈRES, Voies passim.

397 Eine ausführliche Aufstellung des Quellenmaterials ist im Anhang (Kapitel 6.1) unter Lucius Nonius Asprenas [II.35] gegeben. Einer der Beweggründe für den Bau dieser Verbindung könnte der sich damals abzeichnende Aufstand des Tacfarnias gewesen sein. Der einzige bislang bekannte angebliche augusteische Meilenstein (Année Épigr. 1992, 1775) aus dieser Region ist in seiner Deutung nicht sicher.

398 Siehe hierzu die Fundkarten der Meilensteine der iulisch-claudischen Kaiser im Anhang (Tafel 8–11).

netzes im illyrischen Raum verantwortlich war³⁹⁹. Lediglich ein Meilenstein aus der Regierungszeit des Tiberius legt direkt Zeugnis für einen kaiserlichen Befehl zum Bau einer Straße ab. Es handelt sich hierbei um die Errichtung von 44 Meilen Straße im Hinterland von Leptis Magna (Lebda) durch den Prokonsul Lucius Aelius Lamia [II.36]⁴⁰⁰.

Den nächsten großen Schub in der Weiterentwicklung des Straßennetzes in den westlichen Provinzen scheint es in der Regierungszeit des Claudius gegeben zu haben. Neben dem Ausbau des von den Vorgängern grundgelegten iberischen Straßennetzes ist vor allem die Entwicklung der Infrastruktur des gallisch-germanischen Raumes mitsamt der römischen Alpenerschließung erwähnenswert⁴⁰¹. Das Urteil von Walser, nach dem Claudius im gallisch-germanischen Raum ohne eigene Impulse lediglich das Wegenetz des Augustus und Agrippa nach den im Archiv liegenden Plänen ausgebaut habe, muss als nicht gerechtfertigt zurückgewiesen werden⁴⁰². Auch Walsers Annahme, dass die kaiserliche Kanzlei in Rom zentrale Planungsbehörde für den öffentlichen Straßenbau gewesen sei und gleichzeitig für die Ausfertigung der Meilensteinformulare verantwortlich gezeichnet habe, erscheint dem Verfasser zweifelhaft⁴⁰³. Sie verwundert insofern, als Claudius sich allgemein aufgeschlossen gegenüber Verwaltungsfragen zeigte und daher wohl mehr war als ein reiner Planerfüller. Zudem konnte sich der Kaiser auf seiner Britannienreise und bei seinem anschließenden Aufenthalt in Lugdunum selbst von der Renovierungsbedürftigkeit des

399 Die Gründe hierfür sind primär in der äußerst schlechten Editionsfrage zu sehen, woran auch die diversen Arbeiten von Anna u. Jaroslav Šašel (ILJug.) grundsätzlich nichts ändern konnten, da eine zusammenfassende Neuedition des epigraphischen Materials ein Desiderat der Forschung ist. Bislang liegen aus Dalmatien vier Belege für Straßenbau unter Tiberius vor. Bei CIL III 3200 = 10158 = ILS 2478 handelt es sich um das Fragment einer Bauinschrift der Via Gabiniana, die von Salona nach Andetrium führte und von den Soldaten der siebten Legion zwischen 17 und 20 n. Chr. angelegt worden war. CIL III 3199 = 10157 ist bislang der einzige Meilenstein aus dieser Zeit und nennt Publius Cornelius Dolabella [II.41] als bauausführenden Statthalter. Von ihm stammen als Belege auch die für die Entwicklung des dalmatischen Straßennetzes so wichtigen Bauinschriften CIL III 3201 = 10159 = ILS 5829a und CIL III 3198b = 10156b = ILS 5829 = ILJug 1963 Nr. 263 = Année Épigr. 1964, 2. Die Inschriftentexte sowie weiterführende Literaturangaben sind im Anhang (Kapitel 6.1) zu Publius Cornelius Dolabella [II.41] vermerkt. Hierzu gehört auch die Mitteilung des Tacitus (ann. 1,20,1) über Straßenbauarbeiten im Raum von Nauportus. Vgl. ferner CIL V 698 = ILS 5889. Mócsy, Pannonia 655 spricht sich für einen Ausbau der sog. Bernsteinstraße von Aquileia nach Carnuntum unter Augustus und Tiberius aus: „Man darf sich aber diese Straße nicht als sofort auf der Höhe der römischen Bautechnik stehende Straße vorstellen. Die Steinpflasterung, der Brückenbau und nicht zuletzt die Setzung von Meilensteinen erfolgte nur allmählich und wurde wahrscheinlich nie im ganzen Pannonien vollendet.“

400 Année Épigr. 1936, 157 = 1940, 69 = IRT 930 = GOODCHILD, Roads 1948 Nr. 6. Weitere Angaben sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter Lucius Aelius Lamia [II.36] vermerkt. Eine gute Übersichtskarte des dortigen Straßennetzes bietet GOODCHILD, Roads 1948 im Anhang seiner Untersuchung; Tabula Imperii Romani H/I 34: Cyrene. bearbeitet von R. G. GOODCHILD (Oxford 1954) und TALBERT, Atlas Karte Nr. 35. Der Bau dieser Verbindung durch den Prokonsul Lamia sollte wohl das Hinterland von Leptis Magna erschließen und somit strategisch sichern.

401 Zu den Bautätigkeiten in der Tarraconensis siehe die Übersichtskarte bei LOSTAL, Miliarios S. 392 und die Zusammenstellung im Anhang (Tafel 10). Maßgebliche Zeugnisse der Alpenerschließung sind die beiden claudischen Steine der Via Claudia Augusta: CIL V 8003 = WALSER, Straßen 1983 Nr. 18 = AUSSERHOFER, Meilensteine Nr. 1 = BASSO, Miliari Nr. 41 und CIL V 8002 = ILS 208 = BASSO, Miliari 36. Aus Noricum stammt der Meilenstein CIL III 5709 = WINKLER, Straßen Nr. 4 von der Strecke Aquileia–Virunum–Ovilava. Zu den claudischen Bautätigkeiten in der Gallia Narbonensis siehe KÖNIG, Meilensteine S. 76 ff.

402 WALSER, Straßenbautätigkeit 462; WALSER, Straßen 1983, 8 urteilte einige Jahre später schon moderater: „Mit diesen Verbesserungen des Süd-Nord-Verkehrs verfolgte der gewissenhafte Staatsverwalter die von Augustus und Tiberius aufgestellten Pläne.“ Ähnlich auch in WALSER, Bemerkungen 394. Unklar bleibt dennoch, weshalb Walser in allen Abhandlungen von Plänen des Augustus und Tiberius in den Archiven spricht, die Claudius mal stumpfsinnig mal gewissenhaft umgesetzt habe. Hier scheint doch in einem ganz erheblichen Maße modernes Verwaltungsdenken zugrunde gelegen zu haben. Abschließend wäre zu fragen, weshalb Augustus und Tiberius, die beide die Infrastruktur im gallisch-germanischen Raum aus eigenen Anschauungen kannten, die Straßenbaupläne nicht in ihren Regierungszeiten haben durchführen lassen.

403 WALSER, Straßenbautätigkeit 443 und 459–462. Somit liegt nach der Genehmigungstheorie von Pekáry mit Walsers Vorstellung einer kaiserlichen Kanzleiplanung in Rom eine weitere Variante in dieser Richtung vor. Hierin zeigt sich die von BRODERSEN, Terra 14 beschriebene moderne Vorstellung römischer Raumerfassung: „Weitverbreitet ist die These, daß die Entscheidungsträger in der römischen Antike umfassende geo- und kartographische Kenntnisse besaßen und auch praktisch nutzten und daß sich dieser Modus der Raumerfassung in dinglichen Zeugnissen ebenso wie in literarischen Quellen nachweisen lasse.“

Wegenetzes aus den Tagen des Agrippa überzeugen⁴⁰⁴. Auffällig ist darüber hinaus, dass alle sicher datierbaren Meilensteine des Claudius im gallisch-germanischen Raum aus der Zeit nach dieser Reise stammen⁴⁰⁵. Der Straßenbau ist folglich nicht im Zuge der Britannieneroberung durchgeführt worden, sondern unmittelbare Folge der persönlichen Anschauung durch den Monarchen⁴⁰⁶. Ferner zeigt z. B. die Gründung der Colonia Claudia Ara Agrippinensium (Köln) an der von Claudius initiierten Rheintalstraße, dass die Sorge um das gallisch-germanische Straßennetz mit einer allgemeinen Förderung der Romanisierung in diesem Teil des Imperiums einherging⁴⁰⁷.

Lediglich in einem Fall gibt der Princeps eine „Vorlage“ für den Bau einer Reichsstraße preis. Wohl nicht ganz ohne Familienstolz vermerkt Claudius auf den Meilensteinen der Via Claudia Augusta, dass sein Vater Drusus diese Verbindung im Krieg 16–13 v. Chr. geöffnet habe. Claudius selbst sieht sich mit dem Bau der 350 Meilen langen Verbindung von Oberitalien durch die Zentralalpen bis an die Donau als Vollender eines Projekts seines Vaters⁴⁰⁸.

Über die Bautätigkeiten der verbleibenden iulisch-claudischen Kaiser ist nicht viel zu vermerken. Von Caligula sind nur wenige Meilensteine auf der iberischen Halbinsel bekannt⁴⁰⁹. Dafür dürfte nicht zuletzt die recht kurze Regierungszeit von nur knapp vier Jahren sowie die *damnatio memoriae* verantwortlich sein, der im Übrigen auch Nero anheim fiel⁴¹⁰. Die wenigen von Nero überlieferten Exemplare lassen keine Gesamtkonzeption erkennen, so dass offen bleiben muss, ob er die Politik seines Adoptivvaters Claudius fortgesetzt hat. Nur aus Iberien und der Gallia Narbonensis sind neronische Zeugnisse von Straßenbau bekannt⁴¹¹.

404 HALFMANN, *Itinera* 172f. Nach übereinstimmenden Quellenaussagen war Claudius innerhalb seiner sechsmonatigen Abwesenheit von Rom lediglich 16 Tage (Cass. Dio 60,23,1) in Britannien. Rechnet man hierzu noch einige Wochen für die Seereise von Rom nach Massilia, so verweilte der Kaiser ca. vier Monate in den gallischen Provinzen selbst – eine ausreichende Zeitspanne, um sich über die Sorgen und Nöte der Provinzialen zu informieren. Ferner erwähnt Suet. Claud. 17,2 ausdrücklich, dass er den Weg von Massilia nach Gesoriacum auf dem Landweg zurücklegte. Bei dieser Gelegenheit dürfte der Princeps wohl einen ausreichenden Eindruck vom allgemeinen Straßenzustand erhalten haben.

405 Die sicher datierbaren Meilensteine des Claudius aus den betreffenden Regionen stammen aus den Jahren 44 bis 47. Lediglich zwei Meilensteine aus der Belgica stammen aus dem Jahr 43. Somit ist ein ausreichender zeitlicher Abstand zwischen dem Aufenthalt des Claudius in Gallien und den Meilensteinsetzungen vorhanden, der auf eine kaiserliche Bauinitiative zurückzuführen ist. Nur der in seiner Interpretation umstrittene Meilenstein CIL XVII.2 144 = XIII 9055 = Année Épigr. 1995, 1093 stammt wohl direkt aus der Zeit des Aufenthaltes in Lugdunum: Ti(berio) Claudio / Drusi f(ilio) Caes(ari) / Aug(usto) Germ(anico) p(ontifici) max(imo) trib(unicia) p(ot(estate) III co(n)s(uli) III /⁶ imp(eratori) p(atrici) [p(atriciae)] / (milia passuum) CXIX. Ausführlich wird dieser Meilenstein bei WALSER, *Straßenbautätigkeit* 447 besprochen.

406 WALSER, *Straßen* 1967, 23 hatte selbst noch diese Ansicht vertreten, sie jedoch in seiner Untersuchung über die Straßenbautätigkeit der Kaisers Claudius (S. 462) widerrufen. Hierzu G. RADKE, *Besprechung von WALSER, Straßen* 1967. *Gnomon* 42, 1970, 210.

407 Dass gerade das Oppidum Ubiorum in den Stand einer Kolonie erhoben wurde und nicht etwa Novaesium (Neuss), ist dem exogenen Faktor Agrippina d. J. zu verdanken. Siehe Tac. ann. 12,27,1. Die Koloniegründung wird aufgrund der interessanten Gestalt Agrippinas stets vor dem Hintergrund ihrer Machtentfaltung gesehen. Vgl. H. GALSTERER, *Von den Eburonen zu den Agrippinensern. Aspekte der Romanisierung am Rhein*. *Kölner Jahrb. Vor- u. Frühgesch.* 23, 1990, 117–126; W. ECK, *Agrippina – die Stadtgründerin Kölns*² (Köln 1993) 77–80.

408 CIL V 8003 = WALSER, *Straßen* 1983 Nr. 18 = AUSSERHOFER, *Meilensteine* Nr. 1 = BASSO, *Miliari* Nr. 41: *viam Claudiam Augustam quam Drusus pater Alpibus bello patefactis derexerat (sic) munit a flumine Pado at flumen Danuvium per milia passuum CCCL*. Vgl. CIL V 8002 = ILS 208 = BASSO, *Miliari* Nr. 36.

409 Siehe hierzu die Zusammenstellung der Caligulameilensteine im Anhang (Tafel 9).

410 Suet. Cal. 60; Nero 49. Zur *damnatio memoriae* siehe: DNP III (1997) 299 s.v. *Damnatio memoriae* (CHR. GIZEWSKI). Im Falle Neros ist die Erklärung jedoch sehr unbefriedigend, zumal von ihm aus der Gallia Narbonensis Miliaren vorliegen. WALSER, *Bemerkungen* 394: „Dass Nero nur in der Narbonensis vertreten ist, mag damit zusammenhängen, dass der Aufstand gegen ihn von den nördlichen Provinzen ausging und man dort sein Andenken vernichtet hat.“ Eine weitere Erklärung könnte in den umfangreichen Arbeiten unter Claudius zu sehen sein. Scheinbar sind unter ihm alle relevanten Straßen als Reichsstraßen ausgebaut worden, so dass in der Regierungszeit Neros keine Notwendigkeit für weitere Bautätigkeiten vorlag.

411 Siehe hierzu die Zusammenstellung der Neromeilensteine im Anhang (Tafel 11).

Von den Herrschern des Vierkaiserjahres wird nur Vitellius auf einem sardischen Meilenstein genannt⁴¹². Der Schwerpunkt der flavischen Bauaktivitäten scheint nach einem Überblick der bislang bekannten Meilensteinfunde eindeutig im Osten des Imperiums gelegen zu haben⁴¹³. Hier hat Vespasian vor seinem Principat einen Großteil seiner Ämter ausgeübt, so dass ihm die Infrastruktur gut bekannt gewesen sein dürfte. Dass seine Aktivitäten im Straßenbau also vorwiegend im Osten des Reiches lagen, deckt sich mit den Erkenntnissen über den Straßenbau durch Augustus, Tiberius und Claudius, wonach gerade die persönliche Kenntnis der jeweiligen Infrastruktur ein wichtiger Beweggrund für den Straßenbau war. Lediglich im Nordwesten der *Tarraconensis* ist durch den Statthalter C. Calpetanus Rantius Quirinalis Valerius Festus [II.8] für die Regierungszeit des Titus der Bau einer *Via Nova* von *Bracara Augusta* (Braga) nach *Asturica Augusta* (Astorga) belegt, die noch zu besprechen sein wird⁴¹⁴. Die geringe Quantität der bislang bekannten Meilensteine Nervas aus dem Untersuchungsraum lassen in Verbindung mit der sehr kurzen Regierungszeit keine weiteren Schlüsse über Straßenbaukonzeptionen zu⁴¹⁵. Es ist fraglich, ob und inwieweit der kaiserliche Hof tatsächlich gezielt diese Baumaßnahmen in Auftrag gegeben hat – dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund der kritischen Auseinandersetzung Brodersens mit der „unspoken assumption“, wonach römische Politiker und Militärs eine differenzierte räumliche Vorstellung vom Imperium Romanum hatten⁴¹⁶.

Die hier skizzierten Aktivitäten, insbesondere die von Augustus, Tiberius und Claudius, offenbaren deutlich Züge einer zentralen Planung von Verkehrsverbindungen. So wurde z. B. die republikanische Route von Rom durch das jenseitige Gallien bis an den Ebro weiter ausgebaut. Auf dieser Grundlage konnten der iberische und der gallische Raum überregional mit römischen Straßennetzförmig durchdrungen werden. Entscheidend ist jedoch, dass die Landstriche sowie deren Infrastruktur den jeweiligen Kaisern zumeist durch eigene Reisen bekannt waren. Besonders deutlich konnte dies am Beispiel des Gallienaufenthalts von Claudius gezeigt werden. Nach den ersten Maßnahmen Agrippas, die jedoch keine Meilensteinsetzungen nach sich gezogen hatten, kam es nun zu einem zentral gesteuerten Straßenbau in einem geographisch fest umrissenen Raum⁴¹⁷. Walsers Ansatz, aus den relativ gleichmäßigen Meilensteinformularen des Claudius eine zentrale Steuerung abzuleiten, scheint aus den oben genannten Gründen plausibel⁴¹⁸. Trotz der bereits angesprochenen kleineren Unterschiede in der formalen Gestaltung von Meilensteintitulaturen bietet das erste Jahrhundert, gerade im Vergleich mit dem dritten, insgesamt betrachtet recht homogene Inschriftenserien entlang der Reichsstraßen. Dass der Kaiser bei seinen zentral geplanten Bauvorhaben gleichzeitig auch die Meilensteininschriften mit ausgab, ist jedoch nach dem bisher Festgestellten eher auszuschließen. Vielmehr wird man an eine Konzeption durch den jeweiligen Statthalter denken müssen. Alternativ ist auch vorstellbar, dass sich die jeweils bauausführenden Städte und Gemeinden an der aktuellen Kaisertitulatur orientierten.

412 CIL X 8016 = ILS 243.

413 Siehe hierzu die Zusammenstellungen bei M. Mc CRUM / A. G. WOODHEAD (Hrsg.), *Select Documents of the Principates of the Flavian Emperors Including the Year of Revolution: A. D. 68–96* (Cambridge 1961) 115 ff.; FRENCH, *Roads* 1988, 430 f.; FRENCH, *Road-System* 707–711; GOODCHILD, *Road* 1948/49, 91–127; THOMSEN (Anm. 20) 89; SCHNEIDER, *Miliarium* 415 f. Diese Übersicht sowie die in CIL III edierten flavischen Meilensteine bieten ein unzureichendes Bild, so dass hier keine klaren Strukturen aufgezeigt werden können.

414 Die Meilensteine sind im Verzeichnis der kaiserlichen Statthalter unter [II.8] vermerkt. Vgl. auch das Kapitel 3.6 „Die Bedeutung des Statthalters in der Straßenverwaltung der Provinzen“.

415 Interessant ist lediglich die Feststellung, dass der älteste bislang bekannte Meilenstein Pannoniens aus der Regierungszeit Nervas von der Straße *Malata–Cusum* stammt: CIL III 3700. Zur Strecke siehe MILLER, *Itineraria* 435. Allg. MÓCSY, *Pannonia* 657; TALBERT, *Atlas Karte* Nr. 21 B4. Es handelt sich vielleicht um die Fortsetzung des Straßenbaus des Publius Cornelius Dolabella [II.41]. Zumindest sind aus der Zeit zwischen Tiberius und Nerva bislang keine Quellenbelege über annonischen Straßenbau durch die Römer bekannt. Vgl. aus claudischer Zeit CIL V 698 = ILS 5889.

416 BRODERSEN, *Terra* 9–13.

417 Ganz im Sinne Brodersens ist die bemerkte Raumerfassung nicht im modernen Sinne zu verstehen, sondern als Liste von ‚landmarks‘.

418 WALSER, *Straßenbautätigkeit* 462.

3.4.3 Die Zeit der Adoptivkaiser

3.4.3.1 Die kaiserlichen Reisen und Feldzüge

Ein weiteres Kapitel der Entwicklung der provinziellen Reichsstraßen im Westen des Imperiums wird mit den Regierungszeiten Traians und Hadrians aufgeschlagen. Von beiden Kaisern sind aus fast allen Provinzen des Untersuchungsraumes Meilensteine in größerer Stückzahl bekannt, wobei sich auf der iberischen Halbinsel ein deutlicher Schwerpunkt der Funde abzeichnet⁴¹⁹. Die Forschungsliteratur sieht die Straßenbauaktivitäten dieser beiden Principes im Zusammenhang mit vorbereitenden Maßnahmen zu ihren Feldzügen und Reisen⁴²⁰. Dabei wird im Falle Traians auf dessen umfangreiche Feldzüge gegen die Daker und die Parther, im Falle Hadrians auf seine ausgedehnten Reisen verwiesen⁴²¹. Bisweilen lässt sich sogar durch Meilensteinsetzungen ein Reiseverlauf im Einzelnen belegen⁴²². Diese von der Forschungsliteratur oft zitierten Quellen liegen jedoch zumeist im Osten des Römischen Reiches. Für die westlichen Provinzen wird der Zusammenhang von Straßenbauaktivitäten und Reisen im Folgenden zu diskutieren sein. Interessant und zugleich neu ist, dass die diesbezüglichen Bautätigkeiten nicht mehr Folge eines kaiserlichen Besuches waren, sondern zur grundlegenden Vorbereitung eines solchen gehörten⁴²³. Die traianischen Dakienfeldzüge bilden hier eine Ausnahme⁴²⁴. Gemessen daran, dass der Kaiser mit insgesamt zwölf Legionen in die Dakerkriege zog, liegen mit drei Exemplaren in Noricum überraschend wenig Meilensteine vor⁴²⁵. Gleiches gilt für die Provinz Dalmatien, aus der bislang nur zwei traianische Steine bekannt sind⁴²⁶. Da auch Truppenkontingente aus den beiden Germa-

419 Siehe hierzu die Übersichtskarten im Anhang (Tafel 19 u. 20).

420 Auf eine Auflistung der Reisen und der hiermit verbundenen Straßenbautätigkeiten kann an dieser Stelle verzichtet werden, da Halfmann in seiner Untersuchung der Kaiserreisen (S. 85–89) diesen Aspekt bereits hinreichend behandelt hat. Kritisch bemerkt HALFMANN, *Itinera* 86f.: „Obwohl explizit nirgends ein Zusammenhang zwischen der Reparatur einer *via publica* und einem bevorstehenden Kaiserbesuch bezeugt ist, hat man schon immer die Meilensteine, die sich in die zeitliche Nähe eines Kaiserbesuches datieren lassen, mit dem Aufenthalt des Herrschers in Verbindung gebracht, als Hinweis sei es auf vorbereitende Ausbesserungsarbeiten, sei es auf Baumaßnahmen, die der Kaiser nach persönlicher Inaugenscheinnahme angeordnet hat.“

421 So zitiert PEKÁRY, *Untersuchungen* 38f. ein Musterbeispiel von Straßenbau im Vorfeld eines Feldzuges. Vor seinem geplanten parthischen Feldzug ließ Traian im Jahre 109 durch seinen Statthalter L. Fabius Iustus (PIR III² (1943) 101 F [41]) in der palmyrischen Wüste Meilensteine (Année Épigr. 1940, 210: [I]mp(eratore) / Nervae Traian[o] / Caesare Aug(usto) G[e]rma/nico Dacico divi Nerva(e) /⁵ f(ilio) pontif(ice) maximo [t]rib(unicia) [p]ol(estate) / XIII imp(eratore) VII co(n)s(ule) V p(atre) p(atriciae) / iussu Fabi(i) Iusti leg(ati) Aug(usti) / pro pr(aetore) miliaria subr[e]/cta a Palmyrenis /¹⁰ (milia passuum) XXIII) aufstellen, die zur besseren Orientierung für das Heer dienen sollten. Die Übersicht bei THOMSEN (Anm. 20) 89 belegt zumindest eine höhere Funddichte an Meilensteinen für die Jahre, die mit einem traianischen Feldzug oder hadrianischen Aufenthalt in Verbindung gebracht werden können. Jedoch handelt es sich hierbei lediglich um eine Tendenz, die noch detaillierter zu untersuchen wäre.

422 Zum Beispiel HALFMANN, *Itinera* 203.

423 HALFMANN, *Itinera* 86: „Eine Überprüfung des Zustandes der Straßen, über die der Kaiser zu reisen beabsichtigte, und gegebenenfalls deren Ausbesserung gehörte neben der Disposition des Verpflegungsnachschubs zu den vorbereitenden Maßnahmen.“ Spürbar wird dies auch in der Romrede des Aelius Aristides (or. 26,33). Die lobende Bemerkung des Rhetors, wonach Antoninus Pius – im Gegensatz zu seinem Vorgänger – den Provinzen durch sein Verbleiben in Rom viel Mühe und Kosten ersparte, zielt wohl in diese Richtung. Vgl. SHA Hadr. 16,3f.

424 Die Provinzen Moesia Superior und Inferior sowie Thrakien und das kaiserzeitliche Makedonien gehören nicht zum Untersuchungsraum dieser Arbeit. Zumeist wird im Zuge der Dakerkriege auf die in den Fels gesprengte Straße am Eisernen Tor an der Donau verwiesen; CIL III 8267 = Année Épigr. 1973, 474 = ILS 5863: Imp(erator) Caesar divi Nervae f(ilius) / Nerva Traianus Aug(ustus) Germ(anicus) / pontif(ex) maximus trib(unicia) pot(estate) IIII / pater patriae co(n)s(ul) III /⁵ montibus excisi[s] anco[ni]bus / sublat[i]s via[m] f[ecit].

425 CIL III 5732 = WINKLER, *Straßen* Nr. 23; WINKLER, *Straßen* Nr. 16 = ILJug 1963 Nr. 410 = Année Épigr. 1980, 662; CIL III 5738 = WINKLER, *Straßen* Nr. 32. Alle drei Exemplare standen an der Verbindung von Emona nach Poetovio, auf dem Territorium von Celeia. Diese drei Miliaren datieren in die Zeit 101/102, sind somit bestenfalls als Folgeerscheinung des ersten Dakerkrieges anzusehen. Nach RITTERLING, *Legio* 1281 ff. waren alle Legionen der Donauprovinz sowie die Bonner Legio I Minervia an den Kämpfen beteiligt.

426 CIL III 10171; CIL III 15 104.

nien an diesen Kriegszügen teilnahmen, verwundert es, dass von den dortigen zehn Meilensäulen keine aufgrund ihrer Datierung oder ihres Standorts mit einem der beiden Dakerkriege in Verbindung gebracht werden kann, und dass aus der Durchgangsprövinz Raetien kein einziges traianisches Miliarium vorliegt⁴²⁷.

Die hadrianischen Zeugnisse aus Britannien zeigen, wie problematisch die Bewertung von Meilensteinen in Kombination mit einem sicher belegten kaiserlichen Aufenthalt hinsichtlich des Straßenbaus ist. Während sich Jeffrey Sedgley für einen grundlegenden Ausbau der britischen Straßen unter Hadrian im Zuge des Aufenthaltes von 122 aussprach, hat Michael Zahrnt diese Ansicht verneint und in den Miliarien reine Dedikationen gesehen⁴²⁸. Der Ansicht Zahrnts sei kritisch entgegengesetzt, dass datierbare Stücke aus den Jahren 120 und 121 durchaus auf vorbereitenden Straßenbau für die Britannienreise hindeuten. Zu Sedgleys Auffassung ist anzumerken, dass drei Meilensäulen nicht ausreichen, um von einem allgemeinen Ausbau des dortigen Wegenetzes in hadrianischer Zeit zu sprechen⁴²⁹. Völlig außer Acht gelassen haben beide Verfasser die Frage, inwieweit der Kaiser oder sein Hof Einfluss auf die Bautätigkeiten genommen hat. Um ein klareres Bild von derartigen Reisevorbereitungen zu gewinnen, müssen weitere vergleichbare Beispiele herangezogen werden.

Ähnlich wie bei den britannischen Hadriansteinen verhält es sich mit denen des gallisch-germanischen Raumes, wobei die Quellenlage hier etwas günstiger ist. Die *Historia Augusta* vermerkt Hadrians Reise durch Gallien im Jahr 121 und im Anschluss hieran einen Aufenthalt in den Provinzen entlang des Rheines für 122⁴³⁰. Ute Schillinger-Häfele weist darauf hin, dass die Miliarien des Jahres 121 den „erfolgten Abschluß von Straßenbauarbeiten markieren, die für die Reise des Kaisers Hadrian in den gallischen Provinzen des Römerreiches unternommen wurden“⁴³¹. Im Gegenzug hat Zahrnt, ähnlich kritisch wie bei der Bewertung der britannischen Hadrianmiliarien, auf die Unregelmäßigkeit, die z. T. deutlichen Fehler in den Formularen sowie die Dativtitulatu-

427 Aus Germania Inferior stammen CIL XVII.2 584 = XIII 9162 und CIL XVII.2 582 = Année Épigr. 1967, 345. Beide standen an der Rheintalstraße zwischen Köln und Nimwegen. Auffällig ist noch die Tatsache, dass *divi Nervae filius* in der Titulatur fehlt, was auf eine entsprechend frühe Datierung hindeutet. Somit spricht viel für eine Interpretation dieser Steine im Zusammenhang mit der Gründung der Colonia Ulpiana Traiana (Xanten). Dies würde zum wiederholten Male, nach der Gründung von Caesaraugusta oder der Colonia Agrippina, eine Verbindung zwischen Straßenbau und Koloniegründungen belegen. Germania Superior: CIL XVII.2 141 = XII 5536 = WALSER, Straßen 1967 Nr. 19; CIL XVII.2 485 = XIII 9079; CIL XVII.2 502 = XIII 9078; CIL XVII.2 487 = XIII 9081; CIL XVII.2 527 = XIII 9042; CIL XVII.2 574 = XIII 9147; CIL XVII.2 595 = XIII 9075 = WALSER, Straßen 1967 Nr. 46; CIL XVII.2 649 = XIII 9120. Eine einzelne Bewertung aller Traiansteine dieser Provinz ist hier nicht möglich. Als charakteristisches Merkmal ist die zumeist sehr frühe Datierung festzustellen. Des Weiteren sind einige Inschriften im Dativ abgefasst. Lediglich CIL XVII.2 574 = XIII 9147 soll hier näher betrachtet werden: [Imp(erator) Caesar] / divi [Nervae f(ilius)] / Nerva Tra[i]anus / Aug(ustus) Germ(anicus) pont(ificus) /⁵ max(imus) tribunic(ia) / potest(ate) p(ater) p(atriciae) co(n)s(ul) II / a Mog(ontiacus) m(ilia) p(assuum) / LIX. Wie dem Bericht HAGENS, Römerstraßen 17f. zu entnehmen ist, wurden bei Koblenz sechs Meilensteine *in situ* neben der Reichsstraße Köln–Mainz gefunden. Neben einem Claudiusstein (CIL XVII.2 573), einem Nervastein (CIL XVII.2 572) und einem Traianstein tragen drei Säulen keine Inschrift. Bei dem Traianmeilenstein handelt es sich vielleicht um den ersten dedizierten Meilenstein in den germanischen Provinzen überhaupt, wie H. NESSELHAUF, Ein Leugenstein des Kaisers Victorinus. Bad. Fundber. 22, 1962, 82f. vermutet.

428 SEDGLEY, Milestones S. 2 stützt sich u. a. auf SHA Hadr. 11,2 und 12,1, wonach der Kaiser in Britannien viele Verbesserungen hat durchführen lassen und erst nach Gallien weiterreiste, als die dortigen Angelegenheiten geordnet waren. ZAHRT (Anm. 176) 195. Zum Aufenthalt Hadrians in Britannien siehe HALFMANN, Itinera 195f.

429 RIB 2265 = SEDGLEY, Milestones 51: Imp(erator) Caes(ar) Trai(anus) Hadrianus / Aug(ustus) p(ontifex) m(aximius) tr(ibunicia) p(otestate) V / p(ater) p(atriciae) co(n)s(ul) III /⁵ a Kanovio / m(ilia) p(assuum) VIII. CIL VII 1175 = RIB 2272 = SEDGLEY, Milestones 61: Imp(eratori) Caes(ari) / Tr(aiano) Hadriano / Aug(usto) p(ontifici) m(aximo) t(ribunicia) p(otestate) / co(n)s(uli) III p(ater) p(atriciae) /⁵ L(---) m(ilia) p(assuum) IIII. CIL VII 1169 = RIB 2244 = SEDGLEY, Milestones 32: Imp(erator) Caes(ar) / div(i) Traian(i) Parth(ici) f(ilius) div[i Ner(vae)] nep(os) / Traian(us) Hadrian(us) Aug(ustus) p(ater) p(atriciae) t(rib)u(nicia) pot(estate) / IV co(n)s(ul) III a Ratis /⁵ m(ilia) passuum II.

430 SHA Hadr. 10,1f. HALFMANN, Itinera 195. Den Winter 121/122 verbrachte der Princeps sehr wahrscheinlich in Lugdunum.

431 U. SCHILLINGER-HÄFELE, Zwei neue römische Inschriften aus Bingen am Rhein. Mainzer Zeitschr. 73/74, 1978/79, 367. Die beiden dort angezeigten Meilensteine haben keinen Eingang in CIL XVII.2 gefunden.

ren hingewiesen⁴³². Auch wenn er in seiner abschließenden Bewertung eine eindeutige Stellungnahme zu scheuen scheint, so sind die hadrianischen Meilensteine aus Britannien und dem gallisch-germanischen Bereich aus dieser Zeit seiner Ansicht nach überwiegend als Dedikationen zu betrachten und ohne konkreten Bezug zu Straßenbau- oder Ausbesserungsarbeiten.

Ein solches Urteil wird diesen Straßenbauzeugnissen nicht gerecht, zumal der Kontext des gallisch-germanischen Straßenwesens völlig unberücksichtigt bleibt⁴³³. Abgesehen von einigen traianischen Exemplaren stammen die letzten Meilensäulen als Beleg für zusammenhängende Bautätigkeiten in diesem Teil des Römischen Reiches aus der Regierungszeit des Claudius, der wiederum die Arbeiten aus der Zeit des Agrippa aufgegriffen hatte⁴³⁴. Da Hadrian nicht nur längere Zeit in diesem Gebiet verweilte, sondern nach Angabe der *Historia Augusta* auch zahlreiche Gemeinden bereiste, dürfte er der von ihm überlieferten Neigung, alles mit eigenen Augen sehen zu wollen, hinlänglich nachgegangen sein. Diese Umtrieblichkeit wird weder den entsprechenden Statthaltern noch den betroffenen Gemeinden unbekannt gewesen sein, so dass sich gerade letztere vermutlich zur kritischen Überprüfung des öffentlichen Straßennetzes genötigt sahen. Der Beweis tatsächlich durchgeführter Bauarbeiten ist gerade in den zahlreichen unterschiedlichen Meilensteinformularen Hadrians zu sehen. Die Bauarbeiten wurden allem Anschein nach nicht zentral gesteuert, so dass sich zahlreiche epigraphische Ungereimtheiten auf den Meilensteinen finden⁴³⁵. Gerade die falsche Verwendung von *pater patriae* in den Hadriantitulaturen legt hiervon Zeugnis ab. Seit Augustus haben mit Ausnahme von Tiberius, Otho und Vitellius alle Kaiser mit oder unmittelbar nach dem Herrschaftsantritt diese Ehrenbezeichnung geführt⁴³⁶. So verwundert es nicht, dass zahlreiche gallische Civitates, dem mittlerweile tradierten Automatismus folgend, auch für Hadrian bereits 121/122 diesen Ehrentitel vermuteten⁴³⁷. Festzuhalten bleibt, dass die Meilensteine ein Beleg für die Bestrebungen betroffener Gemeinden um die länger vernachlässigten Straßen vor einem kaiserlichen Besuch sind⁴³⁸. Wie sehr hierbei die Zentrale – Kaiser oder Statthalter – auf die jeweiligen Städte und Gemeinden Einfluss nahm bzw. diesen bei den Baumaßnahmen einen entsprechenden Freiraum ließ, wird noch zu betrachten sein. Jedoch kann es sich nicht um einen Zufall handeln, dass gerade in dieser Zeit in Aquitanien bei den Civitates der Arverner und Pictones auch die Leuzenzählung einsetzte⁴³⁹.

432 ZAHNNT (Anm. 176) 199: „Die hier behandelten zehn Meilensteine standen allesamt an schon vorhandenen Strassen und bisweilen nahe solchen früherer Kaiser; soweit sie sicher datiert sind, gehören sie in die Zeit des Besuches Hadrians (CIL XVII.2 531, 543, 552, 626; Année Épigr. 1979, 417); wo der Kasus feststellbar ist, stand der Name des Kaisers im Dativ (CIL XVII.2 486, 500, 531, 552, 636; Année Épigr. 1979, 417); in mindestens sechs Fällen ist dem Kaiser fälschlich der Titel *pater patriae* beigegeben (CIL XVII.2 128, 500, 531, 552, 626; Année Épigr. 1979, 417; von Walser ergänzt in 486, 543); und schließlich standen sie alle auf den Territorien von Gemeinden, die mit der Möglichkeit eines kaiserlichen Besuches rechnen konnten. Diese Erwartung dürfte der Anlass für ihre Aufstellung gewesen sein.“

433 Da die hadrianischen Miliaren aus Britannien bislang die ältesten diesbezüglichen Zeugnisse sind, ist eine vergleichende Betrachtung im Gesamtzusammenhang nicht möglich.

434 Die Anzahl der Meilensteine im Bereich des CIL XVII.2 aus der Zeit zwischen Claudius und Traian ist zu vernachlässigen. Nero: sechs Steine aus der Narbonensis von der Via Iulia Augusta; aus dem Dekumateland ein flavischer Stein; Domitian: ein Meilenstein aus der Belgica; Nerva: jeweils ein Stein aus Germania Superior, Belgica und Aquitania.

435 Im vorangegangenen Kapitel 3.4.2 konnte gezeigt werden, dass den öffentlichen Baumaßnahmen in Gallien unter Claudius eine zentrale Planung zugrunde lag. Im Wesentlichen galt dies auch für das Wegenetz des Agrippa. Unter Hadrian waren demnach die Gemeinden vielleicht erstmalig in der konkreten Baudurchführung auf sich selbst angewiesen.

436 Bei Tiberius war es nicht die einzige Ehrenbezeugung, die dieser für sich abgelehnt hat. Hierzu: Tac. ann. 1,72,1; 2,87. Suet. Tib. 26; 67. Cass. Dio 57,8,1. Bei Otho und Vitellius dürften die sehr kurzen Regierungszeiten als Ursache anzuführen sein. Denn im ersten und zweiten Jahrhundert war es noch üblich, diesen Titel zunächst abzulehnen, um ihn erst nach einer kurzen Frist offiziell anzunehmen. A. ALFÖLDI, Der Vater des Vaterlandes im römischen Denken³ (Darmstadt 1980) passim; MOMMSEN, Staatsrecht II 2, 779f.; W. ECK, Hadrian als *pater patriae* und die Verleihung des Augustatitels an Sabina. In: G. WIRTH (Hrsg.), Romanitas – Christianitas. Festschr. J. Straub (Berlin/New York 1982) 217–229.

437 Auch auf hadrianischen Münzen erscheint diese Bezeichnung gelegentlich schon früher.

438 Grundsätzlich ist die Verwendung des Dativs nicht abwegig, da die Gemeinden wahrscheinlich zu Ehren des vorbeireisenden Kaisers die Straßen erneuerten.

439 CIL XVII.2 343 = XIII 8906; CIL XVII.2 350 = XIII 8910; CIL XVII.2 378; CIL XVII.2 441; CIL XVII.2 439 = Année Épigr. 1969/70, 394. Dieser Freiraum spiegelt sich sehr wahrscheinlich auch in einer kleinen Bemerkung der SHA Hadr. 10,1 wider, wonach Hadrian zahlreichen Gemeinden „Beweise seiner Huld“ zukommen ließ.

Das folgende Beispiel dokumentiert die vorausschauende Reisegestaltung des hadrianischen Hofes. Im Jahr 132 kehrte der Kaiser von Athen aus nach Rom zurück, wobei nicht völlig geklärt ist, ob er über den Balkan oder ohne diesen Umweg direkt zurückkehrte⁴⁴⁰. Nun liegen aus Pannonia Superior und Noricum vier Hadriansteine aus dem Jahr 132 vor, die zur Strecke Celeia–Poetovio–Savaria gehörten⁴⁴¹. Es ist durchaus vorstellbar, dass zunächst eine Rückkehr über die Donauprovinzen vorgesehen war. Dies würde jedenfalls erklären, weshalb einige Partien der sog. Bernsteinstraße in Stand gesetzt worden waren⁴⁴². Die Meilensteinsetzung von 132 stellte den Abschluss der Arbeiten dar. Jedoch sind auch in diesem Falle keinerlei Anzeichen einer unmittelbaren Einflussnahme durch Hadrian festzustellen. Der kaiserliche Hof informierte wohl im Zuge der allgemeinen Reisevorbereitungen die Statthalter über den bevorstehenden Besuch des Princeps oder wendete sich direkt an die großen Städte der betreffenden Provinzen. Da die Statthalter, wie im Folgenden noch zu zeigen sein wird, offensichtlich weitestgehend nur auf konkrete Anweisung hin handelten, leiteten diese die Informationen allem Anschein nach an die betreffenden Gemeinden weiter.

Aus hadrianischer Zeit gibt es noch ein Zeugnis öffentlichen Straßenbaus, das Folge einer kaiserlichen Reise sein kann. Im Frühjahr / Sommer 128 besuchte der Princeps von Sizilien kommend Africa, Numidia und Mauretania⁴⁴³. Im darauf folgenden Jahr verkünden die Meilensteine der Verbindung von Simitthu (Chemtou) zum Mittelmeerhafen Thabraca (Tabarka) „*viam a Simittu usque Thabracam fecit*“⁴⁴⁴. Es darf angenommen werden, dass Hadrian bei seiner Reise durch die nordafrikanischen Provinzen den Bau dieser Straße in Auftrag gab und die Gemeinden Simitthu und Thabraca dies mit der Verwendung des Wortes *fecit* kenntlich machten.

Über die wenigen heute noch bekannten Meilensteine des Mark Aurel und Lucius Verus sind nur beschränkt Aussagen möglich. Gemessen an der Gesamtzahl im Untersuchungsraum ist eine spürbare Konzentration entlang des Rheins und der Donau festzustellen⁴⁴⁵. Aufgrund der geringen Zahl der Belege lassen sich konkrete Strukturen nicht aufzeigen. Verwiesen sei jedoch auf die Markomannen- und Quadenkriege als mögliche Auslöser für diese Bauaktivitäten.

In der vorangehenden Darstellung sind verschiedene Möglichkeiten kaiserlicher Einflussnahme auf den provinziellen Straßenbau bzw. den Straßenunterhalt deutlich geworden. Sofern Miliarien im Vorfeld eines Kaiserbesuches nach einer längeren Aufstellungspause errichtet wurden, spricht grundsätzlich nichts gegen eine tatsächliche Baudurchführung, wobei sowohl der Kasus des

440 HALFMANN, *Itinera* 209 spricht sich für eine direkte Rückkehr aus, anders WINKLER, *Straßen* 12.

441 CIL III 5733 = WINKLER, *Straßen* Nr. 24; WINKLER, *Straßen* Nr. 17 = ILJug 1978 Nr. 1197 = *Année Épigr.* 1980, 663; CIL III 5744 = WINKLER, *Straße* Nr. 43; *Année Épigr.* 1973, 427 = WEBER, *Meilensteine* 1968–1971 Nr. 23. Leider fehlt den Meilensteinen ein Reparaturhinweis wie z. B. *restituit* oder *refecit*. Mócsy, *Pannonia* 655 weist darauf hin, dass unter Hadrian die Straße südlich von Aquincum entlang der Donau mit Steinen gepflastert wurde. Er beruft sich hierbei auf Münzfunde.

442 HALFMANN, *Itinera* 87 bietet eine Parallele aus Kleinasien: „Der genaue Reiseweg, den Hadrian durch das nördliche Kleinasien nahm, ist unbekannt und deshalb auch nicht zu klären, ob er die wiederhergestellten Straßenzüge überhaupt benutzte; vielleicht kannte auch der Statthalter die genaue Route noch nicht und nahm den bevorstehenden Kaiserbesuch zum Anlaß, das Straßenwesen der gesamten Provinz einer Revision zu unterziehen.“ Vor diesem Hintergrund kann man auch die Bemerkung bei Aelius Aristeides (or. 26,33) verstehen. Wenn Antoninus Pius im Gegensatz zu seinem Vorgänger nicht durch die Provinzen reist, so erspart er den Städten und Gemeinden entlang seiner Reiseroute nicht nur die direkten Kosten des Kaiserbesuches, sondern auch die Begleitkosten auf dem Sektor des Straßenbaus.

443 HALFMANN, *Itinera* 192.

444 CIL VIII 22 199 = 10 960: Imp(erator) Caesar / divi Traiani Parthici fil(ius) / divi Nervae nep(os) /⁵ Traianus / Hadrianus Aug(ustus) / pontifex max(imus) / trib(unicia) pot(estate) XIII / co(n)s(ul) III p(ater) p(atriciae) /¹⁰ *viam a Simittu usq(ue) Thabracam f(ecit) / (mille passus) I*. Weitere formulargleiche Hadrianmeilensteine sind von dieser Strecke bekannt: CIL VIII 22 201; CIL VIII 22 202; CIL VIII 22 203. HIRSCHFELD, *Meilensteine* 729.

445 *Germania Inferior*: CIL XVII.2 588 = XIII 9165 & XIII 4 p. 147; CIL XVII.2 678 = XIII 9153; CIL VII.2 555 = XIII 9136; CIL XVII.2 591 = XIII 9159; *Germania Superior*: CIL XVII.2 132 = XII 5530 = WALSER, *Straßen* 1967 Nr. 27; CIL XVII.2 575 = XIII 9150; *Raetia*: –; *Noricum*: CIL III 5711 = WINKLER, *Straßen* Nr. 48; *Pannonia Superior*: CIL III 4620 = 11 319; *Année Épigr.* 1973, 429 = WEBER, *Meilensteine* 1968–1971 Nr. 2; *Pannonia Inferior*: CIL III 3744; CIL III 3748; CIL III 10 615; CIL III 10 632; CIL III 10 638; CIL III 10 653.

Inskriptentextes als auch die Nennung eines Reparaturverbs anscheinend sekundär sind⁴⁴⁶. Deutlich geworden ist darüber hinaus, dass die zentrale kaiserliche Straßenadministration sich in diesem Punkte offensichtlich auf Anregungen für die betreffenden lokalen Kräfte beschränkte. Es ist jedoch in jedem Einzelfall der konkrete Zusammenhang zwischen Meilensteinsetzung und tatsächlich durchgeführter Reise zu überprüfen, da aufgrund der bescheidenen Quellenlage zu wenig statistisch verwertbare Informationen vorliegen. Das angeführte Beispiel des fast vollständigen Fehlens von traianischen Meilensteinen als Indikator für scheinbar nicht durchgeführten öffentlichen Straßenbau im Aufmarschgebiet der Dakerfeldzüge mahnt insgesamt zur Vorsicht. Denn es darf wohl ohne größere Diskussion angenommen werden, dass die involvierten Legionen bei ihrem Anmarsch Straßen mit Meilensteinen nutzten⁴⁴⁷. Dies setzt theoretisch auf der einen Seite für alle überregional wichtigen Durchgangsstraßen zu Beginn des Jahrhunderts Meilensteine voraus und zeigt auf der anderen Seite, dass von einem immens großen Steinschwund auszugehen ist⁴⁴⁸.

3.4.3.2 Förderung der Heimatregion

Neben dem Aspekt des vorbereitenden Straßenbaus in Erwartung eines kaiserlichen Besuches oder Feldzuges gibt es seit Traian ein zweites Novum. Mit ihm steht erstmalig ein Provinziale aus der Baetica an der Spitze des Imperiums. So verwundert es nicht, dass unter ihm und seinem Nachfolger Hadrian gerade in den iberischen Provinzen intensiv gebaut und ausgebessert wurde. Zwar war das Netz der iberischen Reichsstraßen der iulisch-claudischen Zeit mit Sicherheit grundsätzlich renovierungsbedürftig, dennoch zeigen sich einige markante Züge, die neuartig sind und sich vom bisher Skizzierten absetzen⁴⁴⁹. So scheinen sich Traian und vor allem Hadrian ihrer spanischen Heimatregion intensiv angenommen zu haben⁴⁵⁰.

Von der Verbindung Emerita Augusta–Salmantica liegen bislang elf traianische Meilensteine aus dem Jahr 98 vor, die bei nur geringer Abweichung im Inskriptentext alle die Reparaturmitteilung *restituit* tragen⁴⁵¹. Offensichtlich wollte Hadrian im Jahr 121 die unter Traian verbesserte Straßenqualität nochmals steigern, da er mit 13 Meilensteinen vertreten ist, die ebenfalls ein *restituit* vermerken⁴⁵². Was sowohl die traianischen als auch die hadrianischen Meilensteine nachhaltig auszeichnet, ist die homogene Gestaltung der kaiserlichen Formulare. Diese durchgehenden Inskriptenserien weisen eine starke Ähnlichkeit mit denen der iulisch-claudischen Kaiser auf. Nicht zuletzt dieser Aspekt spricht für eine zentrale Planung der traianischen und hadrianischen Bautätigkeiten. Leider liegen von diesen beiden Principes nur sehr wenige Meilensteine der Verbindung zwischen Emerita Augusta und Italica vor, woraus eine die Provinzgrenzen überschrei-

446 Der Versuch, aus der Verteilung von traianischen und hadrianischen Meilensteinen mit einem Reparaturvermerk (*refecit, restituit*) weitere Rückschlüsse zu ziehen, ist ohne Ergebnis geblieben. Vgl. hierzu die Zusammenstellung aller Reparaturmitteilungen auf Meilensteinen im Anhang (Kapitel 6.3).

447 Die Relevanz von Miliarien als Orientierungshilfe für die marschierende Truppe ist auf dem palmyrischen Meilenstein Année Épigr. 1940, 210 abzulesen, wonach der Statthalter eben diese im Vorfeld des Partherkrieges auf Befehl des Kaisers aufstellen musste. Vgl. Anm. 421.

448 Vgl. das Zahlenmaterial für den Raum von CIL XVII.2 bei WALSER, Bemerkungen 385f.

449 Abgesehen von den domitianischen Meilensteinen der baetischen Via Augusta sind seit der Regierungszeit des Claudius im Süden der Halbinsel scheinbar nur sehr wenig Meilensteine aufgestellt worden bzw. zum heutigen Zeitpunkt nur sehr wenige bekannt.

450 Zusammenstellungen der Meilensteine des Traian und Hadrian finden sich bei: SILLIÈRES, Voies 168; ROLDÁN, Iter 65. Zur Verteilung der Meilensäulen in der Tarraconensis – ohne Gallaecia – siehe die Karten bei LOSTAL, Miliarios S. 356f.

451 CIL II 4679 = ROLDÁN, Iter Nr. 87: Imp(erator) Caesar divi / Nervae nepos (sic) Ner/va Traianus Augus/tus Germanicus /⁵ pontifex maximus / tribunicia potestate / consul iterum restit/uit / (milia passuum) [C]XLII. Die weiteren Traiansteine sind bei ROLDÁN, Iter 48–65 zusammengestellt.

452 CIL II 4658 = ROLDÁN, Iter Nr. 44: Imp(erator) Caesar / divi Traiani / Parthici f(ilius) / divi Nervae /⁵ nepos Traia/nus Hadrianus / Aug(ustus) pontif(ex) max(imus) / trib(unicia) pot(estate) V co(n)s(ul) / III restituit /¹⁰ (milia passuum) CII. Die hadrianischen Meilensteine der Strecke Emerita Augusta–Salmantica sind bei ROLDÁN, Iter 48–65 zusammengestellt. Als Parallele sei der Ausbau der Via Domitia unter Augustus, Tiberius und Claudius herangezogen. So tragen auch die Tiberius- und Claudiusmeilensteine dieser Straße ein *restituit*.

tende Straßenplanung abgelesen werden könnte. Lediglich drei Hadriansteine, die sehr wahrscheinlich von dieser Verbindung nach Norden stammen, sind heute noch aus der Umgebung von Italica bekannt⁴⁵³.

Aus der Tarraconensis liegt eine überzeugend große Anzahl von traianischen Straßenbauzeugnissen vor, die nachdrücklich von Wiederherstellungen (*fecit, refecit, restituit, fecit et restituit*) sprechen, so z. B. von der Strecke Valentia zum Ianus Augustus⁴⁵⁴, von Augustobriga nach Clunia⁴⁵⁵ oder von Karthago Nova über Complutum nach Caesaraugusta⁴⁵⁶. Die Aktivitäten Hadrians scheinen die traianischen Bemühungen in zahlreichen Gebieten abgerundet zu haben, da eine Vielzahl von Miliarien an Straßen zu finden sind, die keine traianischen Exemplare zu bieten haben⁴⁵⁷. Auch die Hadriansteine weisen sehr oft Reparaturmitteilungen wie *refecit* oder *restituit* auf⁴⁵⁸. Wie aus-

453 Auffällig sind die ungewöhnlich kurzen und prägnanten Inschriften dieser in der direkten Nähe von Italica gefundenen Steine. SILLIÈRES, Voies Nr. 78: (milia passuum) XXV / Hadrianus / Aug(ustus) / fecit. Formulargleich ist SILLIÈRES, Voies Nr. 88. Jüngst kam noch ein weiterer Neufund hinzu: (milia passuum) XXVI / Hadrianus / Aug(ustus) / fecit. Dieser Stein ist jetzt veröffentlicht in R. CORZO SÁNCHEZ / M. TOSCANO SAN GIL, Las vías romanas de Andalucía (Sevilla 1992) 172 ff. und 210. Meines Erachtens kann aus der knappen Formulierung und dem prägnanten *fecit* eine direkte Einflussnahme Hadrians abgelesen werden. Dass es sich jedoch um eine Stiftung durch den Kaiser handelt, wie H. GALSTERER, Die Stadt Italica: Status und Verwaltung. In: A. CABALLOS / P. LÉON (Hrsg.), Italica MMCC. Actas de las Jornadas del 2200 Aniversario de la Fundación de Itálica (Sevilla 1997) 62 vermutet, ist eher zweifelhaft. Bereits bei den Meilensteinen der Straße von Thabraca nach Simitthu im Jahr 129 konnte gezeigt werden, dass das dort ebenfalls verwendete *fecit* lediglich Ausdruck einer direkten kaiserlichen Anweisung war. Siehe hierzu Anm. 444 mit weiteren Angaben. Die Aufmerksamkeit, die Hadrian seiner Geburtsstadt hat zukommen lassen, ist zum einen an der regen Bautätigkeit in der Stadt selbst abzulesen, zum andern auch an der Erhebung Italicas zur Kolonie. Der Mitteilung des SHA Hadr. 1,3, wonach Hadrian in Rom geboren wurde, sollte nicht zu viel Bedeutung beigemessen werden. Zum Verhältnis zwischen Hadrian und Italica siehe R. SYME, Hadrian and Italica. Journal Roman Stud. 54, 1964, 142–149; GALSTERER (Anm. 29) 12 f. und GALSTERER s. o. 61 ff.

454 CIL II 4934 = SILLIÈRES, Voies Nr. 60 = LOSTAL, Miliarios 78: Imp(erator) Caes(ar) / divi Nervae f(ilius) Nerva / Traian(us) Aug(ustus) Germ(anicus) / pontif(ex) max(imus) trib(unicia) /⁵ potest(ate) II co(n)s(ul) it(erum) p(ater) p(atriciae) / fecit et restituit / m(ilia) p(assuum) [---]. Von der Strecke Karthago Nova über Accis nach Castulo liegt mit CIL II 4933 = SILLIÈRES, Voies Nr. 85 = LOSTAL, Miliarios 77 ein formularidentischer Traianstein vor.

455 CIL II 4900 = LOSTAL, Miliarios 69: Imp(erator) Caesar Ner(va) Traianus / Aug(ustus) Ger(manicus) pont(ifex) max(imus) / trib(unicia) pot(estate) p(ater) p(atriciae) co(n)s(ul) II{II} /⁵ fecit ab Augustob(ri)ga / m(ilia) p(assuum) X. Weitere Exemplare dieser Strecke: CIL II 4890 = 4891 = LOSTAL, Miliarios 67; CIL II 4893 = LOSTAL, Miliarios 71; CIL II 4894 = LOSTAL, Miliarios 70; CIL II 4898 = LOSTAL, Miliarios 68. *Caput viae* aller Meilensteine, soweit dies noch festzustellen ist, war Augustobriga (Muro de Agredo, bei Soria). Zur Strecke siehe MILLER, Itineraria 157.

456 Caesaraugusta–Complutum: CIL II 4914 = LOSTAL, Miliarios 66: Imp(erator) Nerva / Caesar Aug(ustus) / Traianus / Ger(manicus) pont(ifex) /⁵ max(imus) trib(unicia) / pot(estate) IIII p(ater) p(atriciae) / co(n)s(ul) II resti/tuit a Compl(uto) / (milia passuum) XIII. Weitere Miliaria dieser Strecke: CIL II 4912 = LOSTAL, Miliarios 64; CIL II 4913 = LOSTAL, Miliarios 63; CIL II 3056 = LOSTAL, Miliarios 65. Complutum–Karthago Nova: SILLIÈRES, Voies Nr. 65 = LOSTAL, Miliarios 75: [Imp(erator)] Caesar Nerva / [Traianus Aug(ustus) Ger(manicus) pontif(ex) max(imus) trib(unicia) pote(statis) --- /⁵ pater p(atriciae) co(n)s(ul) / II refecit / [---]. Weitere Steine: SILLIÈRES, Voies Nr. 66 = LOSTAL, Miliarios 76; SILLIÈRES, Voies Nr. 69 = Année Épigr. 1982, 621 = LOSTAL, Miliarios 74; LOSTAL, Miliarios 73 = EEpigr VIII 253. Die traianischen Miliarien Iberiens weisen einige Besonderheiten auf. So datieren fast alle innerhalb der Regierungszeit sehr früh. Des Weiteren bieten zahlreiche Formulare eine spezielle Reihenfolge, die den Namensbestandteil „Nerva“ zu betonen scheinen. Entgegen den sonst geläufigen Formulierungen „Imperator Caesar Nerva Traianus Augustus“ (Noricum, Afrika) oder „Imperator Caesar divi Nervae filius Nerva Traianus“ (gallisch-germanischer Raum) wird auf den iberischen Meilensteinen „Nerva“ durchweg vorgezogen. Dies gilt auch für die traianischen Meilensäulen der Baetica, wie CIL II 4725 = SILLIÈRES, Voies Nr. 44 belegt: Imp(erator) Nerva div(i) Ner(vae) f(ilius) Traianus Cae(sar) Aug(ustus) Germanicus / pontif(ex) max(imus) trib(unicia) /⁵ potest(ate) II co(n)s(ul) II p(ater) p(atriciae) / vias vetustate corrup(tas) refecit et restituit. Welche Schlüsse hieraus zu ziehen sind, muss offen bleiben. Aber ähnlich den Traiansteinen der Strecke Salmantica–Emerita Augusta kann ein Baubeginn unter Nerva nicht ausgeschlossen werden. Unklar ist bei den traianischen Miliarien mit Reparaturmitteilung, welche Bedeutung die Verwendung von *fecit, refecit, restituit* oder *fecit et restituit* konkret haben soll.

457 Einen sehr guten Überblick bieten die beiden Karten der räumlichen Verteilung der bislang bekannten Meilensteinfunde zwischen 98 und 138 bei LOSTAL, Miliarios S. 396 f.

458 Im Gegensatz zu den traianischen Miliarien weisen die hadrianischen wesentlich mehr Inschriften im Dativ auf. Speziell aus Gallaecia liegen Meilensteinserien Hadrians mit Dativformularen vor, die im Einzelnen schwer zu beurteilen sind. So existiert aus dem Jahr 133 bzw. 134 von der Strecke oder den Strecken zwischen Bracara und Asturica eine Formularserie mit Filiation in der Titulatur und eine weitere ohne diese Angabe. Ein kurzer Überblick mag

fürhlich und umfangreich die Arbeiten waren, ist nicht zuletzt daran abzulesen, dass es erst wieder in severischer Zeit – hier vor allem unter Caracalla – zu Meilensteinaufstellungen auf der iberischen Halbinsel gekommen ist⁴⁵⁹.

Welchen Anteil der Kaiser letztlich an den traianischen und hadrianischen Straßenbautätigkeiten hatte, ist nicht exakt zu bestimmen, da die Meilensteinformulare keine direkte Einflussnahme verkünden. Man wird sich mit allgemeinen Feststellungen begnügen müssen, die auf der hohen Anzahl von Reparaturmitteilungen (*restituit, refecit* usw.) und dem Vorhandensein von homogenen Meilensteinserien in augusteischer Tradition bei beiden „spanischen“ Kaisern beruhen⁴⁶⁰. Auch wenn letztlich nicht alle iberischen Miliaren der beiden Principes in die soeben aufgezeigten Strukturen einzuordnen sind, so zeigt der Provinzgrenzen überschreitende Ausbau des dortigen Reichsstraßennetzes, dass letztlich nur die kaiserliche Zentrale die entscheidenden Impulse gegeben haben kann. Dies wird besonders vor dem Hintergrund der bereits beschriebenen Begebenheiten im gallisch-germanischen Raum zur selben Zeit deutlich. Hinzu kommt noch die persönliche Verbundenheit Traians und Hadrians, so dass insgesamt von einer kaiserliche Einflussnahme ausgegangen werden kann.

Offensichtlich hat auch Antoninus Pius in vergleichbarer Manier seine Heimatregion, die Gallia Narbonensis, gefördert. Zwar war er selbst in Lanuvium in den Albaner Bergen geboren, seine Familie väterlicher- und vielleicht auch mütterlicherseits stammte jedoch aus Nemausus (Nîmes)⁴⁶¹. Neben Reparaturarbeiten an der Via Domitia und Via Iulia Augusta, von denen eine Fülle von Meilensteinen aus seiner Regierungszeit Zeugnis ablegen, sind im Jahr 145 die Arbeiten an einer neuen Reichsstraße westlich der Rhône zwischen Nemausus und Vienna/Lugdunum abgeschlossen worden⁴⁶². Die Meilensteine des Antoninus Pius sind seit den Tagen Neros die ersten offiziellen epigraphischen Zeugnisse von Straßenbau. Sie spiegeln offensichtlich sowohl an der Via Domitia als auch an der Via Iulia Augusta dringend notwendige Reparaturen wider⁴⁶³. Auch ohne nachweisbare persönliche Anschauung waren dem Kaiser offensichtlich die Verkehrsverhältnisse in der Narbonensis vertraut. Nicht zuletzt dürften familiäre Kontakte für die nötige Sensibilisierung gesorgt haben. Mit den soeben skizzierten traianischen und hadrianischen Meilensteinserien der iberischen Halbinsel sind die Miliaren des Antoninus Pius vergleichbar. Die Steine entlang der Verbindungsstraße von Italien nach Nordspanien weisen ein recht gleichmäßiges Formular auf allen

verdeutlichen, welche Interpretationsprobleme sich stellen, die erst nach einer Neuedition des CIL für diesen Teil des Römischen Reiches geklärt werden können. A) CIL II 4860: Imp(eratori) Caes(ari) divi Traiani / Parthici f(ilio) divi Nerva(e) nep[ol]/ti Traiano Hadriano / Aug(usto) pontif(ici) max(imo) trib(unicia) pot(estate) /⁵ XVII co(n)s(uli) IIII (sic) p(ater) p(atriciae) a Bracara (Augusta) / milia [passuum] LXXIV. Weitere Exemplare: CIL II 4857; Année Épigr. 1974, 403; Année Épigr. 1974, 404. B) CIL II 4821 u. EEpigr VIII S. 465: Imp(eratori) Caesari / Traiano Hadriano / Aug(usto) / pontif(ici) max(imo) /⁵ trib(unicia) potest(ate) XIIIX / co(n)s(uli) III p(atri) p(atriciae) / a Bracara (Augusta) / m(ilia) p(assuum) XXXI. Weitere Exemplare: CIL II 4825 = EEpigr VIII 233; CIL II 4839; CIL II 4849 = IRG IV Nr. 13; CIL II 6220; CIL II 4867; CIL II 4871. Etwas abweichend von Typus B ist CIL II 4841 & p. 995 u. Nachtrag EEpigr VIII S. 467 = IRG IV Nr. 12: Imp(eratori) Caes(ari) / Traiano Hadriano / Aug(usto) pontif(ici) m(aximo) / tribunicie (sic) potest(ate) XVIII /⁵ co(n)s(uli) IIII (sic) p(atri) p(atriciae) proc(onsuli) / via Bracara / m(ilia) p(assuum) XXXV.

459 Bislang sind aus der Regierungszeit des Septimius Severus lediglich zwei Steine von der Strecke Emerita Augusta nach Salmantica bekannt: CIL II 4655 = ROLDÁN, Iter Nr. 39; CIL II 4650. Im Falle von CIL II 2517 = IRG IV Nr. 10 ist es nicht klar, ob es sich tatsächlich um einen Meilenstein für Antoninus Pius handelt. Der Durchmesser von 0,79 m wäre für einen Meilenstein sehr ungewöhnlich.

460 Siehe hierzu die Zusammenstellung der Reparaturmitteilungen auf Meilensteinen im Anhang (Kapitel 6.3).

461 W. HÜTTL, Antoninus Pius, Bd. I (Prag 1933/1936) 27–30.

462 Die Meilensteine des Antoninus Pius aus der Gallia Narbonensis sind übersichtlich bei KÖNIG, Meilensteine S. 79–82 zusammengestellt.

463 Neronische Meilensteine finden sich ausschließlich an der Via Iulia Augusta: CIL XVII.2 29 = XII 5459 = KÖNIG, Meilensteine 29; CIL XVII.2 44 = XII 5468 = KÖNIG, Meilensteine 44; CIL XVII.2 45 = XII 5469 = KÖNIG, Meilensteine 45; CIL XVII.2 48 = XII 5471 = 5474 = KÖNIG, Meilensteine 48; CIL XVII.2 49 = XII 5473 = KÖNIG, Meilensteine 49; CIL XVII.2 50 = XII 5475 = KÖNIG, Meilensteine 50. Vgl. Anm. 410.

Meilensteinen sowie eine Reparaturmitteilung (*restituit*) auf⁴⁶⁴. Daneben zeugt der Neubau einer zweiten Nord-Süd-Trasse westlich der Rhône von der Bedeutung dieser Verkehrsachse⁴⁶⁵. Anscheinend genügte die sog. Straße des Agrippa östlich der Rhône zwischen Arelate (Arles) und Lugdunum (Lyon) nicht mehr den Verkehrsanforderungen des florierenden Handels zwischen dem Mittelmeer, dem wirtschaftlich stark entwickelten Gallien und dem ökonomisch wichtigen Britannien⁴⁶⁶. Das unmittelbare Einwirken des Princeps, das zu diesem Neubau einer Reichsstraße führte, ist an den einheitlichen Meilensteininschriften ablesbar, die noch ganz dem Muster des ersten Jahrhunderts entsprechen. Auffällig ist, dass die Stücke der neuen Trasse alle einen Text im Ablativ bieten, während die von der Via Domitia und der Via Iulia Augusta im Nominativ abgefasst sind⁴⁶⁷. Wie dieser Kasuswechsel zu interpretieren ist, wird noch intensiv zu diskutieren sein⁴⁶⁸. Zumindest betont die Wahl des Ablativs nochmals die Sonderstellung dieser Straße, nicht zuletzt, da diese Verbindung in Nemausus (Nîmes) auf die Via Domitia trifft. Die Heimatstadt der Familie des Antoninus Pius sollte hiermit wohl auch wirtschaftlich gestärkt werden.

Nach dem bisher Gezeigten sprechen zahlreiche Faktoren für eine verstärkte Förderung des öffentlichen Straßenwesens in den Heimatregionen der jeweiligen Kaiser. Da keine epigraphischen Belege als Beweismittel für eben diese Einflussnahme angeführt werden können, muss man sich mit dem Hinweis auf die auffälligen Serien von Meilensteinformularen begnügen. Die Gleichmäßigkeit der Inschriften steht in der Tradition der iulisch-claudischen Meilensteine des ersten Jahrhunderts. Darüber hinaus bieten die Formulare des Traian, Hadrian und Antoninus Pius sehr oft ein Reparaturverb, das die Ausbesserungsarbeiten einer bereits existierenden Reichsstraße ordnungsgemäß vermeldet⁴⁶⁹.

3.4.3.3 Straßenbau ex auctoritate

Eine belegbare direkte Einflussnahme des Princeps auf den Straßenbau, die weder auf persönliche Anwesenheit noch auf eine sich ankündigende Reise bzw. einen Feldzug zurückgeführt werden konnte, war eine weitere Neuerung unter den Adoptivkaisern. So verkündeten zahlreiche Meilensteine des Hadrian und Antoninus Pius, dass die Arbeiten an den Straßen *ex auctoritate* des Kaisers geschehen seien⁴⁷⁰.

464 So verkünden denn auch die Meilensteine des Antoninus Pius von der Via Domitia und Via Iulia Augusta gewissenhaft als Reparaturnotiz ein *restituit* (vgl. Kapitel 6.3). Von der Via Iulia Augusta sind aus dem Jahr 139 folgende Exemplare bekannt: CIL XVII.2 54 = XII 5477 = KÖNIG, Meilensteine 54; CIL XVII.2 56 = KÖNIG, Meilensteine 56; CIL XVII.2 57 = KÖNIG, Meilensteine 57. Die Steine des Jahres 145 weisen kein Reparaturverb mehr auf: CIL XVII.2 27 = XII 5462 = KÖNIG, Meilensteine 27; CIL XVII.2 30 = XII 5458 = KÖNIG, Meilensteine 30; CIL XVII.2 39 = XII 5464 = KÖNIG, Meilensteine 39. Aus dem Jahr 146 gibt es dann mit CIL XVII.2 52 = Année Épigr. 1892, 16 = KÖNIG, Meilensteine 52 noch einen weiteren Meilenstein, der wiederum ein *restituit* trägt. Die Meilensteine der Via Domitia sind wesentlich einheitlicher, nicht zuletzt stammen sie alle aus dem Jahr 145: CIL XVII.2 213 = XII 5599 = KÖNIG, Meilensteine 175; CIL XVII.2 223 = XII 5603 = KÖNIG, Meilensteine 185; CIL XVII.2 226 = XII 5604 = KÖNIG, Meilensteine 188; CIL XVII.2 237 = XII 5616 = KÖNIG, Meilensteine 199; CIL XVII.2 244 = XII 5625 = KÖNIG, Meilensteine 206; CIL XVII.2 245 = XII 5626 = KÖNIG, Meilensteine 207; CIL XVII.2 247 = XII 5629 = KÖNIG, Meilensteine 209; CIL XVII.2 257 = XII 5639 = KÖNIG, Meilensteine 219; CIL XVII.2 258 = XII 5640 = KÖNIG, Meilensteine 220.

465 KÖNIG, Meilensteine S. 53: „Die Bezeichnung *Viae Antonini Pii* wurde gewählt, weil die Meilensteine des Antoninus Pius die ältesten dieser Straße sind und zudem von 32 nachgewiesenen Meilensteinen 20 den Namen dieses Herrschers tragen. Dies legt die Vermutung nahe, dass der Kaiser als Urheber (*auctor*) dieser Straße angesehen werden muß.“ Walser hat sich in CIL XVII.2 p. 64 für die Titulierung „*Viae Helviorum*“ entschieden. Ein antiker Name ist nicht belegt. Siehe ferner J. NAPOLI/R. REBUFFAT, Les milliaires ardéchois d’Antonin le Pieux. Gallia 49, 1992, 51–77.

466 KÖNIG, Wirtschaftsräume 70–81. Bemerkenswert ist, dass diese neue Verbindung keinen Einzug in die antiken Itinere gefunden hat.

467 Leider ist der Kasus der Inschriftentexte nicht so sicher, wie es die Abhandlungen von KÖNIG, Meilensteine und NAPOLI/REBUFFAT (Anm. 465) vorgeben. Lediglich *Caesare* in CIL XVII.2 189 = KÖNIG, Meilensteine 151 gibt eindeutig ein Ablativformular an.

468 Grundsätzlich wird die Verwendung des Kasus auf Meilensteinen im Kap.3.7.5.3 „Mentalitätswandel bei der Aufstellungspraxis von Meilensteinen“ behandelt. Bei diesem konkreten Beispiel ist es durchaus denkbar, dass Nemausus auf Anregung oder mit Hilfe von Antoninus Pius diese Straße plante und baute.

469 Es ist auffällig, dass die Reparaturverben grundsätzlich nur auf den Meilensteinen in der jeweiligen Heimatregion des Kaisers erscheinen. Vgl. hierzu die Zusammenstellung der Reparaturverben im Anhang (Kapitel 6.3).

470 Dass Lucius Aelius Lamia [II.36] auf Befehl des Tiberius tätig wird, ist eine Besonderheit innerhalb der nordafrikanischen Provinz. Vgl. Kapitel 3.4.1.2 „Der Primat des Kaisers“.

Die hadrianischen Steine der numidischen Via Nova von Cirta (Constantine) nach Rusicade (Ras Skikda) vermerken, dass die Straße *ex auctoritate* Hadrians von den Anliegern neu trassiert und gepflastert worden sei. Der Endstein in Cirta nennt darüber hinaus den numidischen Legionslegaten Sextus Iulius Maior [II.29]. Selbst über die Finanzierung der Brückenbauten entlang dieser neuen Reichsstraße legt eine Meilensteininschrift explizit Zeugnis ab⁴⁷¹. Diese Miliaren zeigen nochmals, dass Meilensteine eigentlich der Quellengattung der Bauinschriften zuzurechnen sind. Aus der Regierungszeit des Antoninus Pius sind neben Zeugnissen aus dem Gebiet des numidischen Milev (Mila) auch *ex auctoritate*-Meilensteine aus Pannonia Superior bekannt⁴⁷². Leider erlauben nur die numidischen Belege eine eingehende Interpretation des Sachverhaltes, da sich hier die Hintergründe für diesen ungewöhnlichen Formulartypus abzeichnen. Denn sowohl die numidischen Meilensteintexte des Hadrian als auch die des Antoninus Pius verweisen recht deutlich auf fiskalische Zusammenhänge.

Die *possessores* zwischen Cirta und Rusicade entlang der Via Nova hatten unter Hadrian für den Neubau der Trasse aufzukommen und durften sich dafür auf der Säule in Ras Skikda in allgemeiner Form nennen⁴⁷³. Offensichtlich handelte es sich gerade bei dem Bau der Via Nova zwischen Cirta und Rusicade aufgrund ungünstiger topographischer Verhältnisse des Tellgebirges um ein sehr aufwändiges Projekt. Seit hadrianischer Zeit verkünden die dortigen Meilensteine sehr häufig: *viam imbribus et vetustate conlapsam cum pontibus restituit*⁴⁷⁴. Die so genannte cirtensische Konföderation dagegen hatte die Verpflichtung, die Brücken der neuen Straße nach Rusicade auf ihre Kosten zu errichten⁴⁷⁵. Unter Antoninus Pius waren nochmals ausgedehnte Reparaturen im Bereich der Gemeinde von Milev notwendig, die zur Aufstellung von Miliaren mit dem Vermerk *ex auctoritate* geführt haben. Auch wenn kein Briefwechsel zwischen dem Kaiser, seinem Statthalter und den betroffenen Gemeinden vorliegt, so ist folgendes Bild denkbar: Aufgrund eines ungünstigen Geländes waren recht hohe Baukosten zu erwarten, eine Aussicht, die zu Reibungen zwischen den einzelnen Städten dieser Region führte. Durch den administrativen Sonderfall des cirtensischen Städtebundes sind die Verhandlungen vielleicht noch zusätzlich erschwert worden, da der Straßenbau von den Anliegern der Via Nova, die Brückenbauten hingegen von der gesamten Konföderation finanziert werden mussten⁴⁷⁶. Vermutlich haben sich die betroffenen Gemeinden sowie der amtierende Legionslegat Sextus Iulius Maior [II.29] mehrfach zur Klärung strittiger Fragen an den Kaiser gewendet und diesen zu einer oder mehreren Stellungnahmen veranlasst. Die Korrespondenz zwischen Plinius und Traian, in der dieser bisweilen mit mahnen-

471 CIL VIII 10296 = ILS 5872: *Ex auctoritate / imp(eratoris) Caesaris / Traiani Hadri/an(i) Aug(usti) pontes /⁵ viae novae Rusi/cadensis r(es) p(ublica) Cirt/ensium sua pec[ul]nia fecit Sex(to) Iulio / Maiore leg(ato) Aug(usti) /¹⁰ leg(ionis) III Aug(ustae) pr(o) pr(aetore)*. CIL VIII 22370 = *EEpigr V 1133: [Ex auct]oritate / imp(eratoris) Caesaris Traiani / Hadriani Augusti viae / novae Rusicadensis /⁵ r(es) p(ublica) Cirtensium m(iliaria) / constituit / p(assum) m(ilia) VI*. CIL VIII 10322 = ILS 5873: *Ex auctoritate / imp(eratoris) Caesaris Traiani / Hadriani Aug(usti) / via nova /⁵ a Cirta Rusicadem / strata per / possessores territorii / Cirtensium*. Hierzu: SCHNEIDER, *Miliarium* 420; PEKÁRY, *Untersuchungen* 160f. Die Straße stammte ursprünglich wohl aus der Statthalterschaft des Caius Velleius Paternulus [III.22].

472 Aus Numidien: CIL VIII 10327 = ILS 5874: *Ex auctoritate / imp(eratoris) Caes(aris) T(it)i Aeli(i) Ha/drani Antonini / Aug(usti) pii p(atri) p(atriciae) via a Mile/vitanis munita ex /⁶ indulgentia eius de / vectigali rotari / (milia passuum) II*. Im Formular gleich lautend sind: CIL III 10328 und CIL VIII 22391. Aus Pannonien: CIL III 4618; CIL III 4616 = 11322; CIL III 11325; CIL III 4641 = WEBER, *Meilensteine* 1968–1971 Nr. 4; CIL III 4649 = WEBER, *Meilensteine* 1968–1971 Nr. 15; WEBER, *Meilensteine* 1968–1971 Nr. 1 = *Année Épigr.* 1973, 428. Die meisten Meilensteine tragen lediglich ein Meilensteinformular im Genitiv, so dass nach WEBER, *Meilensteine* 1968–1971, 123 *ex auctoritate* zu ergänzen ist. Diese Steine stammen von der sog. Savelinie zwischen Emona und Sirmium. Hierzu: MÓCSY, *Pannonia* 662f.

473 CIL VIII 10322 = ILS 5873.

474 CIL VIII 10304 = ILS 471; CIL VIII 10308; CIL VIII 10309; CIL VIII 10314; CIL VIII 10315; CIL VIII 10318; CIL VIII 10320; CIL VIII 10323 = 22365.

475 CIL VIII 10296 = ILS 5872. Ob die Finanzierung des Brückenbaus tatsächlich, wie PEKÁRY, *Untersuchungen* 160f. meint, ausschließlich aus der Kasse der ganzen Konföderation bestritten wurde, ist nicht mit letzter Sicherheit zu sagen. Aufgrund der Formulierung „*res publica Cirtensium sua pecunia fecit*“ spricht jedoch sehr viel für eine solche Annahme. Gerade die Finanzierung von Brücken scheint wegen der Höhe der Kosten einem besonderen Verteilungsschlüssel unterworfen gewesen zu sein.

476 TEUTSCH (Anm. 185) 176–179.

den Worten Anweisungen gab, mag hier als Parallele dienen. Diese ausdrückliche kaiserliche Order führte wohl insgesamt auch zu der expliziten Erwähnung der kaiserlichen *auctoritas* sowie der Nennung des Legionslegaten als dem zuständigen Mittler auf dem Schlussstein der Strecke in Cirta. Die Instruktionen Hadrians waren scheinbar nicht umfassend genug, so dass Antoninus Pius im Falle der Straßenpflasterung bei Milev nochmals ordnend eingreifen musste. Möglicherweise waren auch sehr hohe Pflasterungskosten Grund für die nochmalige kaiserlicher Order. So vermerken die Meilensteine ausdrücklich die Erlaubnis, einen Wegezoll auf dem neu gepflasterten Straßenabschnitt zu erheben. Dies hatten sich die Milevitane offensichtlich in Rom bestätigen lassen⁴⁷⁷. Sollte diese hier entworfene Theorie der direkten kaiserlichen Einflussnahme zutreffen, so ist zu vermuten, dass die numidischen Gemeinden erheblichen Druck aus Rom bzw. seitens des Statthalters erfahren haben, der diese differenzierte Auflistung der Kostenträger auf Meilensteinen an einer Straße zur Folge hatte. Kein weiterer Meilenstein des ersten oder zweiten Jahrhunderts, in dem auf die eine oder andere Art und Weise ein administrativer Einfluss des Princeps greifbar ist, weist eine vergleichbare Formulierung auf.

Betrachtet man vor diesem Hintergrund die Meilensteine des Antoninus Pius aus Oberpannonien, so drängt sich der Verweis auf die Romrede des Aelius Aristeides aus dem Jahr 143 auf⁴⁷⁸. Nach den Worten der Redners hat es Antoninus Pius nicht nötig, mühsam durch das ganze Reich zu ziehen, sondern kann mit seinen schriftlichen Ordnern den letzten Winkel schnell erreichen⁴⁷⁹. Auch der pannonische Straßenbau ist offensichtlich durch eine solche schriftliche Order des Kaisers initiiert worden. Was Pius jedoch konkret dazu veranlasst hat, ist nicht mehr zu klären⁴⁸⁰. Es dürfte wohl der Wunsch eines grundlegenden Ausbaus der vernachlässigten Region gewesen sein. Vielleicht hatten bislang weder lokale Kräfte noch der dortige Statthalter sich zu grundlegenden Maßnahmen durchbringen können, so dass eine kaiserliche Direktive den notwendigen Impuls geben sollte⁴⁸¹.

3.4.3.4 Zusammenfassende Betrachtung der Straßenadministration unter den Adoptivkaisern

Vor dem Hintergrund der Meilensteine, die *ex auctoritate* aufgestellt worden sind, stellt sich die Frage, welche generellen Einflussmöglichkeiten die Zentralgewalt auf die einzelnen Provinzen hatte. Ein wesentlicher Faktor waren zunächst die Kriegszüge, hier vor allem die Traians, sowie die zahlreichen Reisen Hadrians. Die Straßenbautätigkeiten bzw. die Meilensteinsetzungen als eine Form, diese öffentlich zu machen, gehörten zur allgemeinen Vorbereitung sowohl eines zu erwartenden Feldzuges als auch eines kaiserlichen Besuches. Daneben fällt mit der Förderung der jeweiligen Heimatregion ein neuer Aspekt kaiserlich beeinflussten Straßenbaus auf. Bei Traian und Hadrian erstreckt sich die so motivierte Straßenbautätigkeit auf die gesamte iberische Halbinsel. Besonders interessant sind auch die Meilensteine des Antoninus Pius. Dieser gerne als unbeweglich beschriebene Herrscher hat durch direkte kaiserliche Order gezielt Lücken in der Ausbaupolitik sei-

477 PEKÁRY, Untersuchungen 161 f. vermutet eine direkte kaiserliche Genehmigung hinter den Meilensteinen der Milevitane. Leider betrachtet er ausschließlich den finanziellen Aspekt dieser Inschrift.

478 R. KLEIN, Zur Datierung der Romrede des Aelius Aristeides. *Historia* 30, 1981, 337–350.

479 Aristeid. or. 26,33. Wohl zu Recht hat man in dieser Äußerung eine Spitze gegen die ausgedehnte Reisepolitik Hadrians gesehen, da die Verpflegungskosten des kaiserlichen Gefolges als drückende Belastung in den Provinzen empfunden wurden. Den Zeitgenossen Hadrians scheint der Sinn mancher ausgedehnter Reisen verschlossen geblieben zu sein, wie SHA Hadr. 16,3f. belegt.

480 Die Vermutung von WINKLER, Straßen 12, dass die Anzeichen bevorstehender „kriegerischer Auseinandersetzungen mit den germanischen Völkern nördlich der Donau“ der Order zugrunde liegen, ist abzulehnen. Die betreffenden Meilensteine datieren in das Jahr 142. Zu diesem Zeitpunkt konnte noch niemand im Römischen Reich die Probleme erahnen, die von den Völkern im Norden ausgehen sollten. Vgl. SHA Aur. 14,1.

481 Wie bedeutend die briefliche *auctoritas* des Antoninus Pius war, belegt nicht zuletzt seine Vita in der *Historia Augusta* (SHA Pii 9,6). So wird lediglich durch die *auctoritas* seines Schreibens der Partherkönig von einem Einfall nach Armenien abgehalten. Hierzu: K. Fr. STROHEKER, Die Außenpolitik des Antoninus Pius nach der *Historia Augusta*. In: *Bonner Historia Augusta Colloquium 1964/65* (Bonn 1966) 251 f.

ner Vorgänger beseitigt. Gerade im dalmatisch-pannonischen Raum scheint Antoninus Pius die Arbeit des Tiberius und Claudius abgerundet zu haben⁴⁸².

Es fragt sich jedoch, warum dieser direkte kaiserliche Einfluss so geringen Niederschlag in den diversen Quellen gefunden hat. Warum verkünden z. B. die südfranzösischen Meilensteine des Neubaus zwischen Nemausus und Lugdunum unter Antoninus Pius nichts von einer kaiserlichen Order? Warum schweigen die markanten Meilensteininschriften des Hadrian aus der Nähe von Italica und bieten stattdessen nur ein knappes *fecit*? Folgende Erklärungsansätze bieten sich an: Zum einen weisen die epigraphische Gestaltung und die Aufstellungspraxis der Meilensteine je nach Provinz große Unterschiede auf. So sind nordafrikanische Gepflogenheiten nicht ohne weiteres auf gallische oder baetische Miliarien zu übertragen. Während eine Region eine kaiserliche Direktive explizit in der Inschrift vermerkte, setzten andere dezent auf eine Formulierung im Ablativ oder im Nominativ unter Verwendung eines *restituit* oder *refecit*⁴⁸³. Zum anderen gewinnen die lokalen Kräfte im zweiten Jahrhundert auf dem Sektor der Straßenadministration zunehmend an Bedeutung. Insbesondere das Beispiel der hadrianischen Aktivitäten im gallisch-germanischen Raum hat gezeigt, wie sehr lokale Kräfte in den Straßenbau involviert waren. Der Princeps hat diese Bautätigkeiten zwar zentral angeordnet, den Gemeinden jedoch bei der tatsächlichen Ausführung weitestgehend freie Hand gelassen. Das belegt auch die Plinius-Traian-Korrespondenz. Obwohl der Prokonsul Plinius als Sonderbeauftragter des Kaisers die maroden Verhältnisse in Bithynien und Pontus ordnen sollte, ist nirgends von außerstädtischem Straßenbau die Rede⁴⁸⁴. Nur in Ausnahmesituationen griff der Kaiser direkt in die provinziellen Straßenbelange ein, wie die epigraphischen Belege aus Numidia und Pannonia Superior zeigen. Insgesamt hat es unter den Adoptivkaisern in den westlichen Provinzen nach Augustus, Tiberius und Claudius einen weiteren Schub in der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur gegeben.

3.4.4 Die Straßenverwaltung in der severischen Epoche

Einen dritten Abschnitt in der Verwaltung des provinziellen Straßenwesens bzw. des kaiserlichen Einflusses auf dasselbe markiert die Regierungszeit des Septimius Severus. Die Quellenlage liefert ein recht deutliches Bild, so dass eine Überlieferungslücke ausgeschlossen werden kann.

Unter seiner Herrschaft ist zunächst eine Abkehr von der bereits beschriebenen Gepflogenheit festzustellen, die heimatliche Region durch besonderen Straßenbau zu fördern⁴⁸⁵. Zwar hat Severus seine Geburtsstadt Leptis Magna (Lebda) durch eine Vielzahl an Großbauten protegiert, nicht aber durch den Ausbau von Straßen, wie an dem völligen Fehlen von Meilensteinen in Numidien und dem prokonsularen Afrika zu erkennen ist⁴⁸⁶. Besonders deutlich wird dies daran, dass ein Aus-

482 Mócsy, Pannonia 655 ff.; WEBER, Meilensteine 1968–1971, 123 f.

483 Vgl. die Zusammenstellung der Reparaturverben im Anhang (Kapitel 6.3).

484 Besonders aufschlussreich ist Plin. epist. 10,32, da hier zum einen der Auftrag des Prokonsuls kurz und klar definiert wird, und zum anderen der einzige Hinweis auf Straßenbau zu finden ist. Da im Kontext von Thermen und der Reinigung der Kloaken gesprochen wird, muss man von innerstädtischem Straßenbau ausgehen. Vgl. A. N. SHERWIN-WHITE, *The Letters of Pliny. A Historical and Social Commentary* (Oxford 1966) 606. Es ist merkwürdig, dass sich in den Briefen kein Kommentar zu Reichsstraßen findet. So berichtet Plin. epist. 10,37 von den Kosten der nikomedischen Wasserleitung und Plin. epist. 10,41 u. 10,61 von dem Bau eines Kanals für den Schiffsverkehr. Offensichtlich fiel der Straßenunterhalt als Teil der allgemeinen Finanzverwaltung in den Kompetenzbereich der Gemeinden; vgl. Plin. epist. 10,47.

485 A. R. BIRLEY, *Septimius Severus. The African Emperor* (London 1971) 216 ff.; A. DI VITA, *Leptis Magna. Die Heimatstadt des Septimius Severus in Nordafrika*. *Ant. Welt* 27, 1996, 173–190. Leptis Magna wurde zusammen mit Karthago und Utica durch Septimius Severus das *ius Italicum* verliehen: Dig. 50,15,8,11. Wie G. ALFÖLDY, *Septimius Severus und der Senat*. *Bonner Jahrb.* 168, 1968, 112–160 nachwies, kann auch auf dem Gebiet der Personalpolitik nicht von einer Bevorzugung des severischen Hauses für die heimatliche Region gesprochen werden.

486 Lediglich aus Mauretania Caesariensis sind einige Meilensteine des Septimius Severus bekannt. Diese nennen jedoch niemals den Kaiser alleine, sondern stets in Kombination mit Caracalla oder beiden Söhnen.

bau der Küstenstraße gerade im unmittelbaren Bereich von Leptis Magna unterblieb⁴⁸⁷. Vor diesem Hintergrund wirkt die Benennung „Via Septimiana“ eines kurzen Straßenstücks zwischen dem Lager der Legio III Augusta und den *canabae legionis* anlässlich des kaiserlichen Besuches im Sommer 203 beinahe bizarr⁴⁸⁸.

Hingegen ist die Konzentration severischer Meilensteine, die z.T. auch den Namen eines Statthalters nennen, in den Provinzen entlang von Rhein und Donau signifikant und spiegelt deutlich die räumlichen Schwerpunkte politischer Aktivitäten des Kaisers wider. Bereits Hans Ulrich Instinsky hat in seiner Untersuchung auf die Besonderheiten und Hintergründe der Meilensteine aus den Provinzen Noricum und Raetien hingewiesen⁴⁸⁹. Von ihm wurde überzeugend herausgearbeitet, dass das dortige Straßennetz vor Septimius Severus hinter dem der Nachbarprovinzen spürbar zurücklag⁴⁹⁰. Des Weiteren konnte Instinsky die politischen Hintergründe des severischen Bauprogramms klar benennen⁴⁹¹. Die Konfrontation mit dem Usurpator Clodius Albinus war von Seiten des Severus gezielt gesucht und von langer Hand vorbereitet worden. Die Weitsichtigkeit seiner Vorbereitungen dokumentiert nicht zuletzt der Ausbau der wichtigen Verbindungsstraße von den Donauprovinzen durch Noricum und Raetia nach Germania Superior. Septimius Severus wollte einen möglichst schnellen Anmarschweg seiner getreuen pannonischen Legionen vom östlichen Kriegsschauplatz bzw. aus deren Standquartieren im abschließenden Kampf gegen Clodius Albinus garantieren. Die Meilensteine, die bekanntlich den Abschluss von Bauarbeiten markieren, datieren sowohl in Raetien als auch in Noricum ins Jahr 195, das Jahr also, in dem Clodius Albinus zum *hostis* erklärt worden war. Leider liegen heute aus den beiden Provinzen nicht mehr die ursprünglichen Meilensteine dieser Bauphase vor, da es unter Caracalla im Jahr 213 (Noricum) und 215 (Raetia) zur Aufstellung neuer, sehr eigenwilliger Meilensteine mit einem Doppelformu-

487 Die ältesten bislang bekannten Meilensteine der Küstenstraße zwischen Tacape und Leptis Magna stammen von Aulus Caecina Severus [I.14] (Année Épigr. 1987, 992) und Nerva (CIL VIII 10016). Aus der Zeit vor Caracalla sind keine weiteren Miliaren dieser Strecke bekannt. Nicht zuletzt daher sollte die Qualität der Verkehrsverbindung entlang der tripolitanischen Küstenstraße nicht zu hoch veranschlagt werden. Es ist ein allgemeines Phänomen, dass von den Küstenstraßen stets viel weniger Meilensteine bekannt sind als von Verbindungen im Landesinneren. Abgesehen von der Via Julia Augusta und der Via Domitia gilt dies für alle küstennahen Straßen in den westlichen Provinzen. Der Seeweg wurde ohne Zweifel als die bequemere Variante dem Landweg vorgezogen.

488 CIL VIII 2705 & p. 954. Zum Datum des Aufenthaltes siehe HALFMANN, *Itinera* 218f.; HASEBROEK (Anm. 385) 133; BIRLEY (Anm. 485) 221.

489 INSTINSKY, *Septimius* 33–50.

490 So sind seit den Tagen des Claudius, der die Straßen vom Po bis an die Donau errichtet hatte, keine epigraphischen Zeugnisse staatlichen Straßenbaus in Raetien bekannt. Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die beiden Meilensteine (CIL V 8003 = WALSER, *Straßen* 1983 Nr. 18 = AUSSEHOFER, *Meilensteine* Nr. 1 = BASSO, *Miliari* Nr. 41; CIL V 8002 = ILS 208 = BASSO, *Miliari* Nr. 36), die diesen Bau von 350 Meilen Straße vom Po bis an die Donau verkünden, südlich des Alpenkammes gefunden wurden. Der Inschriftentext scheint ohnehin in seiner Intention stärker auf ein italisches Publikum abzielen. So sind bis zum heutigen Tage nördlich der Alpen noch keine claudischen Exemplare zu Tage getreten. Man sollte daher die Qualität der claudischen Straße in Raetien nicht zu hoch ansetzen. Es hat insgesamt den Eindruck, dass den Bewohnern der Regio X mit der Angabe eines Zielortes an der Donau ein Fixpunkt im Norden angezeigt werden sollte. Im Grunde wird durch Claudius ein ‚landmark‘ im Sinne von Kai Brodersen geschaffen. Zum Alpenübergang in claudischer Zeit siehe CARTELLIERI (Anm. 111) 45–56. Die geringere Bedeutung des raetischen Straßennetzes kann man u. a. daran ablesen, dass auch Mark Aurel in der Zeit der Markomannenkriege scheinbar keine Veranlassung sah, die Verbindung zwischen den truppenstarken germanischen Provinzen und dem Donaauraum zu verstärken.

491 Zustimmung hat die Ansicht Instinskys bei WALSER, *Straßen* 1983, 13f. und WINKLER, *Straßen* 14f. gefunden. Die Gründe für die Rückständigkeit, speziell des raetischen Verkehrsnetzes, sind von INSTINSKY, *Septimius* 43 ebenfalls klar benannt worden. Seiner Ansicht nach hat gerade das Fehlen städtischer Zentren die Romanisierung in dieser Provinz stark verlangsamt. Parallel hierzu hat sich auch die Infrastruktur nur langsam bzw. gar nicht den wirtschaftlichen Bedürfnissen angepasst. So belegt die sehr späte Ausstattung des Brenners mit Meilensteinen, dass diese Verbindung im ersten und zweiten Jahrhundert für den Warenaustausch zwischen Italien und dem Gebiet nördlich des Alpenkammes offensichtlich nur eine untergeordnete Funktion hatte. Offenbar wählte man für den Handel mit den nördlichen Gebieten bevorzugt einen Übergang in die West- oder Ostalpen.

lar kam⁴⁹². Hierauf wird ein leicht modifizierter Formulartext des bereits verstorbenen Vaters „zitiert“ und mit dem Caracallas verknüpft. Somit ist nicht mehr zu eruieren, ob Septimius Severus *ex auctoritate* den Straßenbau anordnete und dies auch auf den Meilensteinen verkünden ließ. Aufschluss geben die raetischen Miliarien des Jahres 201⁴⁹³. Scheinbar war das Straßennetz durch die Truppenbewegungen im Krieg gegen Clodius Albinus derartig stark in Mitleidenschaft gezogen worden, dass erneute Ausbesserungsarbeiten notwendig wurden⁴⁹⁴. Im Falle der raetischen Provinz ist es auch denkbar, dass die Arbeiten von 195 nicht in dem gewünschten oder erforderlichen Umfang durchgeführt worden waren, der für einen grundlegenden Ausbau der dortigen Verkehrswege notwendig gewesen wäre⁴⁹⁵. Zumindest finden sich auch auf den Meilensteinen aus der zweiten Bauphase des Jahres 201 keine Hinweise auf eine kaiserliche Direktive. Vor dem Hintergrund der bereits dargelegten politischen Ereignisse, die zum severischen Straßenbau geführt haben, kann eine kaiserliche Anweisung vorausgesetzt werden. Diese hat jedoch auf die Gestaltung des Meilensteintextes keinen Einfluss gehabt.

Die genaue Betrachtung der Inschriften auf den Miliarien im oberen Donaauraum weist ebenfalls auf eine zentrale Steuerung des Straßenbaus durch den Kaiser hin. Von besonderem Interesse sind dabei die Meilensteine aus den Jahren 198 bis 201. In Noricum hat der Statthalter M. Iuventius Surus Proculus [II.52] als zuständiger Beamter recht umfangreiche Arbeiten an allen ‚überregional‘ wichtigen Strecken seiner Provinz vornehmen lassen und wird folglich auf den Meilensteinen namentlich genannt⁴⁹⁶. Die Miliarien dieser Bauphase datieren, wie die bereits behandelten Exemplare aus der benachbarten Provinz Raetia, in das Jahr 201. Auch aus den beiden Pannonien sind in dieser Zeitspanne einige Statthalter auf Meilensteinen belegt. Aus dem Jahr 198 sind severische Exemplare mit dem Statthalter Tiberius Claudius Claudianus [II.45] von der Strecke Aquincum–Mursa–Sirmium bekannt. Sein Nachfolger Lucius Baebius Caecilianus [II.46] hat offensichtlich an der Strecke Aquincum–Mursa letzte Arbeiten abschließend durchführen lassen. Ein ähnli-

492 Für Noricum sei CIL III 5745 = WINKLER, Straßen Nr. 139 als Beispiel angeführt: Imp(eratori) Ca(e)s(ari) L(ucio) Septimio / Severo Pio Pertinaci Aug(usto) / Arab(ico) Adiab(enico) Parthico max(imo) / Britan(nico) max(imo) pontif(ici) max(imo) trib(unicia) /⁵ potes(ate) III imp(eratori) VII co(n)s(uli) II p(atri) p(atriciae) proco(n)s(uli) / et imp(eratori) Ca(e)s(ari) M(arco) Aureli(o) Antonino / pio invicto Aug(usto) Parthico max(imo) / Britannico max(imo) Germanico / max(imo) pontif(ici) max(imo) trib(unicia) pot(estate) XVI /¹⁰ imp(eratori) III co(n)s(uli) IIII p(atri) p(atriciae) proco(n)s(uli) fortis / simo ac felicissimo principi / domino indulgentissimo / m(ilia) p(assuum) XI. Drei Meilensteine (CIL III 5704 = WINKLER, Straßen Nr. 2; CIL III 5735 = WINKLER, Straßen Nr. 26; Année Épigr. 1990, 786) dieser Serie weisen eine interessante Reparturnotiz auf: *miliaria vetustate conlapsa restitui iusserunt*. Dies legt die Vermutung nahe, Caracalla könnte die Neuaufstellung persönlich in Auftrag gegeben haben. Für Raetia CIL III 5997 = ILS 438 = WALSER, Straßen 1983 Nr. 40: Imp(eratori) Caes(ari) L(ucio) Sept(imio) Sever(o) / Pio Pert(inaci) Arabic(o) Adiab(enico) Part(hico) / Brit(annico) p(ontifici) m(aximo) trib(unicia) pot(estate) III imp(eratori) VII co(n)s(uli) II /⁴ et imp(eratori) Caes(ari) M(arco) Aur(elio) Anton(ino) pio invict(o) Aug(usto) Part(hico) ma(ximo) /⁶ prin(cipi) m(agno) p(ontifici) m(aximo) trib(unicia) pot(estate) XVIII / imp(eratori) IIII co(n)s(uli) IIII proco(n)s(uli) fort(issimo) / Aug(usto) fel(icissimo) prin(cipi) dom(ino) ind[ul]g(entissimo) / ab Aug(usta) Vindelicorum m(ilia) p(assuum) XLV /¹⁰ a L(e)g(ione) m(ilia) p(assuum) LI. Eine vollständige Zusammenstellung dieser Inschriftenserie aus den beiden Alpenprovinzen befindet sich im Anhang (Tafel 29) unter den Caracallameilensteinen.

493 Das raetische Formular des Jahres 201 lautet: *Imperator Caesar Lucius Septimius Severus Pius Pertinax Augustus Arabicus Adiabenicus Parthicus maximus pontifex maximus tribunicia potestate VIII imperator XII consul II pater patriae proconsul et imperator Caesar Marcus Aurelius Antoninus pius Augustus tribunicia potestate IIII proconsul et Publius Septimius Geta nobilissimus Caesar vias et pontes restituerunt*.

494 WALSER, Straßen 1983, 14 und WINKLER, Straßen 14f.

495 INSTINSKY, Septimius 45f.

496 Belege und weiterführende Angaben befinden sich im Anhang (Kapitel 6.1) unter M. Iuventius Surus Proculus [II.52]. Bei Vipitenum (Sterzing), etwas südlich des Brennerpasses, sind zwei Meilensteine des Septimius Severus gefunden worden, die offensichtlich beide in das Jahr 201 datieren. Der Ort Sterzing selbst gehörte zwar noch zu Noricum, lag jedoch unmittelbar an der Grenze zur Nachbarprovinz Raetien. Diese Randlage spiegelt sich auch in den beiden Meilensteinen wider, da der eine 67 Meilen bis zum norischen Aguntum, der andere 135 Meilen bis zur raetischen Provinzhauptstadt Augusta Vindelicum angibt. Der entscheidende Unterschied zwischen beiden Stücken liegt darin, dass der norische Stein den *legatus Augusti pro praetore* M. Iuventius Surus Proculus [II.52] nennt, während der raetische Stein keine Statthaltersubscription aufweist. Das verdeutlicht, dass der norische Statthalter den Bau der Reichsstraße bis Vipitenum betreute, jenseits des Ortes in Raetien aber keinerlei Befugnisse hatte.

ches Bild bietet sich für Pannonia Superior. Hier hat der Statthalter Lucius Fabius Cilo [II.51] in den Jahren 198 bis 201 offensichtlich grundlegende Ausbesserungsarbeiten am Verkehrsnetz seines Amtsbezirkes durchführen lassen⁴⁹⁷.

Dies ergibt insgesamt ein homogenes Erscheinungsbild. Hatte Septimius Severus zunächst wegen der sich abzeichnenden Konfrontation mit seinem Kontrahenten Clodius Albinus Schwachstellen seines vorgesehenen Aufmarschweges in Noricum und Raetien beheben lassen, so fand nach dem erfolgten Durchzug ein zweites und wesentlich umfangreicheres Reparatur- und Ausbauprogramm statt. Entweder hatte das Straßennetz, wie in der Literatur vermutet, aufgrund der umfangreichen Truppenbewegungen starken Schaden genommen, oder der Kaiser hatte sich nach eigener Anschauung von dem desolaten Gesamtzustand des dortigen Straßennetzes überzeugen können und einen zweiten umfangreicheren Ausbau angeordnet⁴⁹⁸. Eine Koppelung beider Aspekte ist natürlich ebenfalls denkbar. Insgesamt offenbart die dichte chronologische und räumliche Abfolge von Statthalternennungen auf Meilensteinen in Noricum und Pannonien ein provinzübergreifendes Programm, das nur auf eine zentrale Direktive zurückzuführen sein kann⁴⁹⁹. Demnach wären die Statthalter ausführendes Organ des kaiserlichen Willens gewesen. Dies kann jedoch nur vermutet werden, da weder schriftliche noch epigraphische Quellen davon Zeugnis ablegen⁵⁰⁰. Zu diesem umfassende Bauprogramm dürfen mit großer Sicherheit auch die Maßnahmen in Raetien gerechnet werden⁵⁰¹. Die Frage, warum hier der Statthalter nicht auf den Meilensteinen erscheint, kann nach dem derzeitigen Stand der Quellen nicht beantwortet werden⁵⁰².

Unter Septimius Severus zeigen sich noch ein weiteres Mal Statthalter auf Meilensteinen, die im Zusammenhang mit einem bevorstehenden Britannienfeldzug von 208 aufgestellt worden sein müssen, wie Johannes Hasebroek zutreffend bemerkt⁵⁰³. Der Marsch der Heeresverbände durch Gallien erforderte offensichtlich eine Renovierung der Straßen, die zum Ärmelkanal führten. Diese Arbeiten sind allem Anschein nach durch den belgischen Statthalter Postumus [II.3] und seinen lugdunensischen Kollegen Aelius Romanus [II.4] vorbereitet worden⁵⁰⁴. Da die Meilensteine in die Zeit 207/208 zu datieren sind, ist von einer ca. zweijährigen Vorlaufzeit auf dem Gebiet des Straßenbaus auszugehen⁵⁰⁵. Dass gerade die Straßen in der Gallia Lugdunensis und der Belgica renovierungsbedürftig waren, ist nicht weiter verwunderlich. In diesen Provinzen lag noch aus der Zeit des Clodius Albinus ein starker Nachholbedarf vor. Die Straßen zwischen der Kanal-

497 Die Belege und Literaturangaben sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter den entsprechenden Statthaltern verzeichnet.

498 WALSER, Straßen 1983, 14 spricht von über 100 000 Männern, die von den Donauprovinzen aus auf ihrem Weg nach Westen durch Noricum und Raetien gezogen sind. Vgl. BIRLEY (Anm. 485) 194.

499 Irritierend ist jedoch, dass die norischen Meilensteine des Marcus Iuventius Surus Proculus [II.52] lediglich die Wiederherstellung der Miliaria vermerken, die aufgrund ihres Alters umgestürzt sind (*miliaria vetustate conlapsa restituerunt*). Der Plural des Reparaturverbs bezieht sich formal korrekt auf den Kaiser und seine beiden Söhne als oberste Bauherrn. G. WINKLER, Der norische Statthalter M. Iuventius Surus Proculus und die von ihm errichteten Meilensteine. Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde 112/113, 1972/73, 237 sieht hierin dennoch Zeugnisse einer „außergewöhnlich regen Straßenbautätigkeit“.

500 Warum derartige kaiserliche Anweisungen keinen inschriftlichen Niederschlag gefunden haben, ist nicht zu beantworten. Der einzige Beleg für einen derartigen Befehl im Zuge eines militärischen Aufmarsches stammt vom traianischen Meilenstein Année Épigr. 1940, 210 und richtet sich an den syrischen Statthalter L. Fabius Iustus. Er zeigt, dass derartige Formulierungen auf Meilensteinen wohl unüblich waren. Vgl. Anm. 421.

501 Dies ist schon aus der zeitgleichen Stellung der raetischen Meilensteine abzulesen. Ferner sind für Noricum um die Jahrhundertwende dieselben politischen Rahmenbedingungen wie für Raetien vorzusetzen.

502 Für die Zeit von 198–209 sind mit P. Porcius Optatus Flamma und A. (Olus) Terentius Pudens Uttedianus zumindest zwei potentielle Kandidaten vorhanden. Hierzu: E. RITTERLING, Fasti des römischen Deutschland unter dem Prinzipat, hrsg. v. E. STEIN (Wien 1932) 117 ff.; BIRLEY (Anm. 485) 332.

503 HASEBROEK (Anm. 385) 140f. Ihm folgt auch WALSER, Meilensteine 1970, 260.

504 Die Quellenbelege sowie die weiterführenden Literaturangaben sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter den jeweiligen Statthaltern vermerkt.

505 Für eine umfangreiche Vorbereitung spricht auch die einsetzende thematisch gebundene Münzprägung; hierzu HASEBROEK (Anm. 385) 141f.

küste und Zentralgallien dürften – vergleichbar den Anmarschwegen des Septimius Severus – durch die Truppen des Albinus in Mitleidenschaft gezogen worden sein. Somit liegen hier die gleichen Rahmenbedingung vor, die bereits für die Straßenbauarbeiten des norisch-pannonischen Raumes für das Jahr 201 beschrieben worden sind.

Der Ansicht Walsers, „dass es sich bei den Legatensubscriptionen um ausdrückliche und regionale Baubefehle des Kaisers an einzelne Provinzstatthalter handelte“, ist daher grundsätzlich zuzustimmen⁵⁰⁶. Das Beispiel des norisch-pannonischen Raumes hat darüber hinaus gezeigt, dass diese regionalen Baubefehle durchaus auch mehrere Provinzen gleichzeitig betreffen konnten und somit eine zentrale Planung seitens des kaiserlichen Hofes voraussetzten. Diese Feststellung ist jedoch nicht auf alle Provinzen und zu jeder Zeit uneingeschränkt anwendbar. Die oben bereits angesprochene Ausnahme der raetischen Meilensteine des Jahres 201 mag an dieser Stelle als Beispiel genügen. Nicht jede überregional angelegte oder zumindest für den modernen Betrachter so wirkende Baumaßnahme des Septimius Severus zog sogleich die Erwähnung des Statthalters auf den Miliarien nach sich.

Von den verbleibenden Vertretern des severischen Kaiserhauses Caracalla, Elagabal und Severus Alexander sind eine immense Anzahl von Meilensteinen bekannt, für deren umfassende Bewertung hier nicht der nötige Raum ist⁵⁰⁷. Einige sollen jedoch exemplarisch diskutiert werden.

Sehr problematisch ist z. B. die Bewertung der großen Anzahl an Caracallameilensteinen aus dem prokonsularen Afrika. So liegen aus dem Jahr 216 von der Strecke Karthago–Theveste 44 heute noch bekannte Meilensteine mit Inschriften im Nominativ und der Reparaturnotiz *restituit* vor⁵⁰⁸. Von anderen Straßen aus dem Norden und Westen dieser Provinz finden sich aus demselben Jahr ähnliche epigraphische Zeugnisse⁵⁰⁹. Selbst aus den letzten Regierungsmonaten des Jahres 217 gibt es von der Strecke zwischen Ammaedara (Haïdra) und Cillium (Kasserine) Meilensteine mit einem Nominativformular und dem Vermerk *restituit*⁵¹⁰. Dass hier erst für die Jahre 216/217 wieder Meilensteine existieren, macht deutlich, dass seit der Regierungszeit des Hadrian in dieser Provinz offensichtlich kein öffentlicher Straßenbau mehr stattgefunden hat⁵¹¹. Das gleichmäßige Formular auf den Meilensäulen spricht für ein zentral geplantes Bauvorhaben.

506 WALSER, Meilensteine 1970, 261.

507 Siehe hierzu die Tafeln 29, 31 u. 32 im Anhang.

508 Ein ausführliches Verzeichnis dieser Caracallasteine ist im Kapitel 6.2 gegeben. Vgl. im Anhang Tafel 29. Diese Exemplare sind nicht gebündelt als Sammelfunde an einigen wenigen Plätzen gefunden worden, sondern verteilen sich fast gleichmäßig über die gesamte Straßenlänge.

509 Das gängige Formular lautet (z. B. CIL VIII 21 925): Imp(erator) Caes(ar) / M(arcus) Aurelius / Severus Ant[er] / ninus pius /⁵ Aug(ustus) Parthi / cus maximus / Bri[t]tan(icus) max(imus) / Ger(manicus) max(imus) imp(erator) III[I] / trib(unicia) p(otestate) XIX /¹⁰ co(n)s(ul) IIII p(ater) p(atriciae) / restituit / (milia passuum) XV. Dieser Stein stand wie CIL VIII 10 032; CIL VIII 10 033; CIL VIII 21 926; CIL VIII 21 926a = DONAU, Voie Nr. 42; DONAU, Voie Nr. 56; DONAU, Voie Nr. 57; DONAU, Voie Nr. 60; DONAU, Voie Nr. 69 an der Verbindungsstrecke von Theveste nach Thelepte. Einen formulargleichen Stein gibt es auch an der Straße von Karthago nach Hippo Diarrhytus: CIL VIII 10 115. Von der Strecke Theveste nach Thelepte über Cillium existieren leicht abweichende Caracallasteine: CIL VIII 10 039 = 21 951; CIL VIII 21 930; CIL VIII 21 955. Von der Reichsstraße zwischen Karthago und Hadrumetum sind ebenfalls derartige Inschriften bekannt. CIL VIII 10 027; CIL VIII 10 028; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1943–45, 364 Nr. 10.

510 Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1928/29, 257 = 402a: Imp(erator) Caesar / M(arcus) Aurelius / Antoninus / pius Aug(ustus) Parthi / cus maximus Bri / tannicus max(imus) Ger / manicus max(imus) trib(unicia) po / testatis XX co(n)s(ul) IIII / pater patriae /¹⁰ restituit / (milia passuum) VIII. Von der Strecke Ammaedara–Cillium liegen folgende Caracallameilensteine mit gleichem Formulartyp vor: Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1928/29, 400; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1928/29, 402b; CIL VIII 21 957 = 10 041 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1928/29, 403.

511 Die hadrianischen Zeugnisse konzentrieren sich auf zwei Straßenzüge. Zum einen handelt es sich um die Strecke von Karthago nach Theveste, die durch den *legatus Augusti pro praetore* P. Metilius Secundus [II.28] ausgebaut und gepflastert worden war. Zum anderen liegen noch vier Hadriansteine von der Trasse Simitthu–Thabraca vor: CIL VIII 22 199 = 10 960; CIL VIII 22 201; CIL VIII 22 202; CIL VIII 22 203. Dass aus der Zeit bis Caracalla keine weiteren Meilensteine bekannt sind, kann nicht nur mit einem möglichen Steinschwund erklärt werden. Es scheint vielmehr Bauaktivitäten ohne einen epigraphischen Niederschlag gegeben zu haben.

Eine stattliche Anzahl von Caracallasteinen aus dem Jahr 216 findet sich auch an der Straße von Leptis Magna (Lebda) über Oea (Tripolis) und Tacape (Gabès) nach Capsa (Gafsa) und im tripolitanischen Hinterland⁵¹². Vergleicht man nun die Caracallamiliaren aus dem Norden und Westen der Provinz mit denen des Südens, so unterscheiden sich diese nachhaltig im Formular. Die Gruppe aus dem Süden des prokonsularen Afrikas fällt neben der konstanten Verwendung des Dativs durch eine ausgedehnte Filiation auf, die über die konstruierte Adoption des Septimius Severus durch Mark Aurel bis auf Nerva herabgeführt wird⁵¹³. Da jedoch keinerlei Reparaturarbeiten in den Inschriften erwähnt werden, stellt sich die Frage, ob es sich bei diesen Steinen nur um eine groß angelegte Dedikationskampagne in der Heimatregion der severischen Familie oder um zentral geplanten Straßenbau mit etwas ungewöhnlichen Meilensteininschriften handelt⁵¹⁴. Für die erste Variante spricht ein Vergleich mit den anderen Caracallamiliaren des Jahres 216 aus dieser Provinz. Während die einen Meilensteine Nominativformulare und einen Reparaturvermerk tragen, weisen die anderen eine sehr lange Dativinschrift ohne einen Bauvermerk auf. Für die zweite Variante sprechen das einheitliche Formular und die infrastrukturell sinnvolle Anordnung der Caracallasteine aus Tripolitania. Zudem hat es an der Verbindung von Leptis Magna und Tacape seit der Regierungszeit Nervas anscheinend keinen öffentlichen Straßenbau mehr gegeben, wie das Fehlen von Meilensteinen nahe legt⁵¹⁵. Da auch unter Nerva offensichtlich nur begrenzt Arbeiten an der tripolitanischen Küstenstraße durchgeführt worden sind, spricht nichts gegen einen grundlegenden Ausbau unter Caracalla, der dann im Jahr 216 mit der Aufstellung von Meilensteinen zum Abschluss kam. Das sehr lange Formular sollte den Bewohnern dieser Region offensichtlich die exponierte Stellung einer ehemals dort ansässigen Familie vorführen. Dieser Aspekt lässt sich problemlos mit den Charakterzügen des Caracalla in Einklang bringen und spricht in diesem konkreten Fall sehr stark für eine Einflussnahme seitens des Kaisers.

Im Gegenzug kann dies für die Bautätigkeiten aus dem Norden und Westen von Africa Proconsularis unter Caracalla nur bedeuten, dass es sich um eine provinzielle Maßnahme gehandelt hat, die ohne Einflussnahme seitens des Princeps durchgeführt worden ist. Es ist jedenfalls nicht einsichtig, dass Caracalla in der severischen Heimatregion Tripolitaniens Meilensteine mit einem speziellen Formular hat aufstellen lassen, während in derselben Provinz, z. B. an der Straße von Karthago nach Theveste, im selben Jahr eine völlig andere Inschrift verwendet wird. Der bereits beschriebene deutliche Kontrast zwischen beiden Meilensteingruppen ist der stärkste Beweis für diese Annahme.

512 Diese passen theoretisch in das bereits skizzierte Konzept einer severischen Heimatförderung.

513 Die Interpretation dieser Dativsteine wird dadurch erschwert, dass einige Inschriften auch eine Auflösung der gegebenen Abkürzungen im Ablativ offerieren. So bemerkt AURIGEMMA (Anm. 78) 140 zu Année Épigr. 1915, 93 = GOODCHILD, Roads 1948 Nr. 14 = IRT 940: „Non è chiaro il nome dell' imperatore sia segnato in caso ablativo o in caso dativo. Accanto a una sicura lezione *caesare*, abbiamo le lezioni che sembrano egualmente sicure – *dio*, *nepoti*, *pronepoti*, *abnepoti*, *adnepoti*, e *filici*.“ Betrachtet man die gesamte Caracallaserie, so spricht insgesamt mehr für ein Dativformular auf den Steinen.

514 Exemplarisch sei auf Année Épigr. 1988, 1101 verwiesen: Imp(eratori) Caes(ari) divi Septimi Severi / pii Arabici Adiabeni Par/[thi]ci maximi Britannici / m[a]ximi filio divi Antonini /⁵ Pii Germanici Sarmatici ne/poti divi Antonini pii prone/poti divi Hadriani abnepoti / divi Traiani Parthici et divi / Nervae adnepot[i] /¹⁰ Marco Au[relli]o Antonin[us] pio felici / Aug(usto) Parthico maximo Brittanico / maximo Germanico maximo pon/tifici maximo tribuniciae po/testatis XVIII imp(eratori) III co(n)s(uli) IIII /¹⁵ (mille passus) I. Eine Zusammenstellung der Caracallasteine ist dem Anhang (Tafel 29) zu entnehmen. Siehe ferner: AURIGEMMA (Anm. 78) 3–21; GOODCHILD, Roads 1948, 9–13; L. GASPERINI, Note di epigrafia lepcitana, II. Milliaro inedito del 216 d. C. della via Lepcis Magna – Oea. In: L'Africa romana V, 1987, 159–164.

515 CIL VIII 10016 gibt als *caput viae* Tacape (Gadès), milia passuum IIII. Es ist sehr fraglich, ob die Bautätigkeiten unter Nerva die gesamte Küstenstraße betrafen. Man sollte insgesamt eher von einer pistenähnlichen Verbindung entlang der tripolitanischen Mittelmeerküste ausgehen. Des Weiteren ist noch zu fragen, ob die Nervasteine zur Zeit des Caracalla bei einer zeitlichen Differenz von fast 120 Jahren überhaupt noch aufrecht standen.

Insgesamt betrachtet erreichen die afrikanischen Meilensteine der letzten severischen Kaiser in ihrer Textmenge einen beachtlichen Umfang⁵¹⁶. Deutliche Worte zur Bewertung dieser Zeit in verkehrstechnischer Hinsicht sind den Meilensteinen des Maximinus Thrax aus Africa Proconsularis zu entnehmen. Auch wenn diese mit Sicherheit nicht frei von späterer Propaganda sind, so verkünden die Reparaturmitteilungen die Wiederherstellung der Brücken und Straßen nach einer längeren Phase der Nachlässigkeit (*incuria*)⁵¹⁷.

3.4.5 Die Straßenverwaltung vom Ende des severischen Kaiserhauses bis zum Beginn der Tetrarchie

Das letzte prägnante Beispiel einer kaiserlichen Anweisung zum Straßenbau innerhalb des hier behandelten geographischen und zeitlichen Rahmens stammt aus der Regierungszeit des Maximinus Thrax. Es handelt sich hierbei um die Meilensteine aus dem Norden der Tarraconensis, die Thrax zusammen mit dem dortigen Statthalter und späteren Kaiser Messius Quintus Decius Valerianus [II.9] nennen⁵¹⁸. Nachdem offensichtlich seit hadrianischer Zeit keine größeren Reparaturarbeiten an den dortigen Reichsstraßen vorgenommen worden waren, hat der Statthalter auf Anweisung des Maximinus Thrax die West-Ost-Verbindung zwischen Gallaecia und dem Pyrenäenübergang bei Le Perthus ausbauen bzw. in Stand setzen lassen. Ähnlich wie auf den Meilensteinen des Septimius Severus aus Gallien, Noricum oder Pannonien hat sich auch hier der bauausführende Statthalter neben dem Kaiser genannt. Neben der Parallele zu den severischen Statthaltersubscriptionen auf Miliaren sprechen auch die Datierung der Steine und die Strecke, an der sie sich befinden, dafür, dass es sich hier um eine kaiserliche Order zum Straßenbau handelt. Die aufgestellten Meilensteine fallen in das Jahr 238, also die letzten Regierungsmonate des Kaisers⁵¹⁹. Der Konflikt mit dem Senat, der im Januar in der Erklärung des Maximinus Thrax zum *hostis* seinen Zenit erreichte, wird sich schon lange vorher angekündigt haben⁵²⁰. Es ist anzunehmen, dass der Kaiser seinen Statthalter schon 237 angewiesen hat, die Verbindung zwischen Gallaecia und den Pyrenäenübergängen in Stand zu setzen⁵²¹. Da Decius zu den Parteigängern des Thrax gehörte, versuchte er

516 Exemplarisch sei Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1907, CXCI aus Mauretania Caesariensis genannt: [Imp(eratori) C]aesari M(arco) Au/[re]lio Severo Antoni/[no pio] felici Aug(usto) divi Sep/[timio] Severi pii Arabici m[ax(imo) / Adia]benici Part(h)ici maxi/[mo] Brittanici (sic) maximi[o] /⁷ et Iuli(a)e Domin(a)e Aug(usta) / [mat]ri castrorum et se/[nat]us et patri(a)e filio divi /¹⁰ [M(arci)] Antonini pii Germa/[nici] Sarmatici nepoti / [divi M(arci)] Antonini pronepo/[ti] divi Hadriani abnepo/[ti] divi Traiani Part(h)ici et /¹⁵ [di]vi Nerve (sic) abnepoti Pa/[r]t(h)ico maximo Britanni/co (sic) Germanico maximo / pontifici maximo tri/bunicie (sic) potestatis /²⁰ XVIII imp(eratori) III co(n)s(uli) IIII patri / patrie (sic) proco(n)s(uli) res publi/ca Thamallulensium (sic) / Antoninianorum mi/liaria constituit /²⁵ m(ilia) p(asuum) IIII.

517 Zum Beispiel Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1908, CCV; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1928/29, 401; CIL VIII 10047 = ILS 488; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1907, CCXXI; CIL VIII 22009; CIL VIII 10063 = 22016; CIL VIII 22020; CIL VIII 10075 = 22056; CIL VIII 10083 = 22073; CIL VIII 22123; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1908, CLXII.

518 Eine Liste der Meilensteine, ihrer Datierungen sowie weiterführender Literaturangaben ist im Anhang unter Messius Quintus Decius Valerianus [II.9] zusammengestellt. In der Tarraconensis sind zwischen Hadrian und Maximinus Thrax nur aus der Zeit des Caracalla einige Exemplare bekannt. Siehe hierzu: LOSTAL, Miliarios 92–101. Seine Lesungen setzen jedoch zu stark auf Ergänzungen im Sinne einer grundlegenden Systematik. Vorsichtiger sind die Ergänzungen von SILLIÈRES, Voies Nr. 9 und Nr. 70.

519 Neben einigen kleineren Abweichungen in der Meilensteinserie des Maximinus Thrax und seines tarraconensischen Statthalters Decius wird auf der Mehrzahl der Meilensteine die siebte imperatorische Akklamation genannt. Diese bezieht sich sehr wahrscheinlich auf den Sieg des numidischen Statthalters Capellianus über die beiden Gordiane.

520 G. WALSER/TH. PEKÁRY, Die Krise des Römischen Reiches (Berlin 1962) 18f.

521 Auch in Aquitanien haben unter Maximinus Thrax nach längerer Pause wieder Reparaturarbeiten an Straßen stattgefunden: CIL XVII.2 367 = XIII 8940; CIL XVII.2 326 = XIII 8874; CIL XVII.2 321 = XIII 8869; CIL XVII.2 322; CIL XVII.2 340 = XIII 8887. Diese Steine datieren alle in das Jahr 237. Hierzu passen auch die Meilensteine der Verbindung Massilia–Lugdunum, die ebenfalls ins Jahr 238 gehören: CIL XVII.2 170 = XII 5559 = KÖNIG, Meilensteine 132; CIL XVII.2 155 = XII 5545 = KÖNIG, Meilensteine 117. Aus Germania Superior liegen von der Straße Vienna–Aventicum mit CIL XVII.2 135 = XII 5534 = WALSER, Straßen 1967 Nr. 24 und CIL XVII.2 130 = XIII 9058 = WALSER, Straßen 1967 Nr. 29 zwei Meilensteine des Maximinus Thrax u. Maximus mit einer Reparaturmitteilung vor: *vias et pontes vetustate con-*

dem bedrängten Princeps beizustehen, indem er ihm den schnellen Zugriff auf die Bodenschätze Galiziens und Asturiens zusicherte⁵²². Des Weiteren sollte wohl der Anmarsch der Legio VII Gemina durch intakte Straßen erleichtert werden⁵²³. Aufgrund der rasanten politischen Entwicklungen in den ersten Monaten des Jahres 238 ist es dazu nicht mehr gekommen. Nach dem Fall des Thrax wurde auch Decius wegen seiner Parteinahme seines Amtes enthoben.

Die Interpretation der übrigen Meilensteinsetzungen des dritten Jahrhunderts gestaltet sich im Hinblick auf eine übergeordnete Planung schwierig. Auffällig ist eine deutliche Konzentration von Meilensteinfindungen in den Donauprovinzen. Dass diese Miliarien zu einem Teil tatsächlich im Zusammenhang mit durchgeführten Arbeiten am öffentlichen Straßennetz stehen, ist an den Reparaturmitteilungen abzulesen. Die Gründe für die Bau- und Ausbesserungsarbeiten waren mannigfaltig: Einen wichtigen Faktor stellten die fortwährenden Kriegszüge in dieser Region dar. Außerdem ist von einer sehr hohen Anzahl dedizierter Meilensteine an die sog. illyrischen Kaiser auszugehen, die sich oft in den Donauprovinzen aufhielten. Jedoch zeigen sich in der Zeit zwischen Maximinus Thrax und Carinus sehr selten Meilensteinserien, die einen großflächigen Straßenausbau dokumentieren⁵²⁴. Von einer zentralen Planung durch den Kaiser oder den kaiserlichen Hof kann nicht mehr gesprochen werden.

Aus Gallaecia liegt noch eine größere Anzahl von Meilensteinen vor, die aus der Regierungszeit des Decius stammen. Die Anzahl von zehn Exemplaren der Strecke Bracara Augusta (Braga) nach Asturica Augusta (Astorga) mit fast identischen Formularen spräche theoretisch für ausgedehnte Reparaturarbeiten an dieser Trasse⁵²⁵. Hierbei stört es wenig, dass die Inschriften im Dativ abgefasst sind, da sich im zweiten Jahrhundert auf diesem Sektor anscheinend ohnehin ein Wandel vollzogen hat⁵²⁶. Gegen tatsächlich durchgeführte Reparaturarbeiten spricht allerdings, dass Decius

labsas restituerunt. Aus Pannonia Superior und Inferior liegen ebenfalls einige Thrax-Steine mit Reparaturmitteilungen vor: CIL III 6465; Année Épigr. 1975, 699; Année Épigr. 1975, 700; CIL III 4630 = 11 339. Ganz schemenhaft zeichnet sich hierin eine Verbindungsachse zwischen der Tarraconensis einerseits und Pannonia Inferior andererseits ab. Ob dies nun Zufall oder Ausdruck einer zentralen Planung war, ist aufgrund der zu geringen Quellenbasis nicht mit letzter Sicherheit zu sagen.

522 Die Goldreserven Asturiens waren legendär. Hierzu: DNP IV (1998) 1131–1136 s.v. Gold (J. RIEDERER).

523 Die Zuweisung des Decius zu den Parteigängern des Maximinus Thrax ist offensichtlich, da in der Tarraconensis Meilensteine aus der Zeit existieren, als der Kaiser bereits vom Senat zum *hostis* erklärt worden war. Vgl. ALFÖLDY (Anm. 159) 58 f.

524 Lediglich von der Straße zwischen Karthago und Theveste liegen aus der Regierungszeit des Gordian III. mehrere Meilensteine mit einem mehr oder weniger gleich lautenden Formular vor: CIL VIII 22 046; CIL VIII 22 026 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1928/29, 669/70; CIL VIII 22 008; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1900, 103 Nr. 38; CIL VIII 22 033; CIL VIII 22 037 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1928/29, 678; CIL VIII 22 043; CIL VIII 22 061 = 10 079; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1928/29, 677; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1927, 242; CIL VIII 22 019 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1915, CXLII. Aus der Regierungszeit des Philippus Arabs liegen ebenfalls zahlreiche Meilensteine von dieser Straße vor: CIL VIII 22 057 = 10 077; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1921, XXXI; CIL VIII 10 049; Bull. Soc. Arch. Sousse 1906, 16; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1900, 103 Nr. 36; CIL VIII 22 127; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1906, 16; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1907, CCLIII; CIL VIII 22 107; CIL VIII 22 089; CIL VIII 22 059. Hierzu: SALAMA, Bornes 1987, 114 Anm. 137. Die dritte und letzte Serie dieser Straße stammt von Aurelian: CIL VIII 22 011 = G. SOTGIU, Studi sull'epigrafia di Aureliano (Palumbo 1961) 84 Nr. 18; CIL VIII 22 120; CIL VIII 22 010; CIL VIII 22 053; CIL VIII 22 058 = 10 076; CIL VIII 22 067; CIL VIII 22 132; CIL VIII 22 178; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1934/35, 218; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1908, CXCI; CIL VIII 22 103; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1928/29, 369; CIL VIII 22 096 = 10 088; CIL VIII 22 113; CIL VIII 22 175. Das Fragment SOTGIU, a. a. O. 85 Nr. 22 darf wohl auch hinzu gerechnet werden. Hierzu: SALAMA, Bornes 1987, 234 Anm. 7; SOTGIU, a. a. O. 42; A. DAGUET, L. Domitius Aurelianus *perpetuus imperator*. *Anti. Africaines* 28, 1992, 173–186. Eine abschließende Bewertung dieser nicht unproblematischen Meilensteine ist erst nach einer Neuaufnahme möglich, da u. a. zu wenig über die räumliche Verteilung der Zeugnisse entlang der Straße bekannt ist.

525 CIL II 4823 u. Nachtrag EEpigr VIII S. 465 f.: Imp(eratori) Caes(ari) C(aio) Mes(sio) Quinto Tra(iano) / Decio pio / fel(ici) Aug(usto) / ⁵ pon(tifici) max(imo) trib(unicia) pot(estate) / co(n)s(uli) II p(atri) p(atriciae) / a Brac(ara Augusta) / (milia passuum) [XXXI]. Die weiteren Deciusmeilensteine dieser Strecke sind: EEpigr VIII 226; CIL II 4809; CIL II 4812; CIL II 4813; CIL II 4833; CIL II 4835 = IRG IV Nr. 34; CIL II 4836 = IRG IV Nr. 35; CIL II 6219; CIL II 6229 = IRG III Nr. 7. Sehr außergewöhnlich ist, dass zahlreiche Meilensteine dieser Serie *procos IIII* bieten. Vgl. hierzu die Anmerkung von Mommsen in CIL II p. 712, zu 4809.

526 Grundsätzlich ist auch eine Auflösung der Abkürzungen im Ablativ denkbar, was jedoch nichts an der Aussage der Meilensteine ändert. Auf die Frage der Kasusverwendung wird noch gesondert einzugehen sein.

bereits als Statthalter unter Maximinus Thrax auf dem Sektor des Straßenbaus aktiv geworden war. Er hatte in dieser Zeit die Strecke von Bracara nach Asturica in Stand setzen lassen, so dass zwischen den beiden Meilensteinsetzungen an dieser Straße nur zwölf Jahre liegen. Auch wenn ein Reparaturbedarf nach so kurzer Zeit unwahrscheinlich ist, lässt sich nicht mit Sicherheit sagen, ob aufgrund der klimatischen Einflüsse eine erneute Ausbesserung nicht doch notwendig war⁵²⁷. Eine eindeutige Klärung des Zusammenhangs von Meilensteinsetzungen und eventuell durchgeführten Reparaturmaßnahmen fällt schwer. Zum einen ist es möglich, dass Decius in seiner Statthalterschaft, nicht zuletzt aufgrund der turbulenten Ereignisse des Jahres 238, seine Bauvorhaben nicht mehr beenden konnte. Diese Lücke sollte dann nach seinem Herrschaftsantritt geschlossen werden, so dass es im Jahr 250 wiederum zur Aufstellung von Meilensteinen kam. Diesmal trugen sie jedoch den Namen des Kaisers Decius. Gegen diese Vermutung der Lückenschließung spricht allerdings die Tatsache, dass sich beide Meilensteintypen z. T. innerhalb desselben Streckenabschnitts befinden⁵²⁸. Des Weiteren vermerken die Exemplare aus seiner Statthalterschaft, dass Brücken und Straßen aus Altersgründen restauriert werden mussten. Auf seinen kaiserlichen Inschriften fehlt jedoch jeglicher Hinweis auf Ausbesserungsarbeiten. Zum anderen besteht die Möglichkeit, dass Decius, gerade auf den Kaiserthron gelangt, seine spanischen Verdienste nochmals adäquat in Szene setzen wollte und daher eine zweite Meilensteinserie mit kaiserlichem Formular neben seine statthalterlichen Stücke setzen ließ. Nicht auszuschließen ist jedoch auch eine Initiative der dortigen Gemeinden, die zu Ehren des ehemaligen Statthalters eine Reihe von dedizierten Meilensteinen aufstellten. Letztlich zeigt dieses Beispiel, wie schwierig die Bewertung selbst solcher Meilensteine ist, die zeitlich und räumlich gebündelt vorliegen.

3.5 ZUSAMMENFASSUNG

Bei einer Summierung der bisherigen Teilergebnisse stößt man zwangsläufig auf die Frage, ob die römischen Kaiser agierende oder reagierende Herrscher waren. Die Frage ist zuletzt umfangreich von Fergus Millar behandelt worden, der darin u. a. durch Jochen Bleicken nachhaltige Kritik erfahren hat⁵²⁹. Ohne diese Frage hier weiter zu vertiefen, kann zumindest für das erste Jahrhundert, speziell das iulisch-claudische Kaiserhaus, ein politisch handelnder Kaiser auf dem Sektor der Straßenverwaltung registriert werden. Es konnte gezeigt werden, dass Augustus, Tiberius und Claudius sich um den Ausbau einer ‚überregionalen‘ Verkehrsinfrastruktur bemühten. Hierbei muss natürlich betont werden, dass Augustus auf dem Sektor des provinziellen Reichsstraßenwesens neue Maßstäbe setzte, indem er von der republikanischen Praxis abwich und auf diese Weise erst etwas in Gang setzte, das den Namen einer Administration verdiente. Welche Bedeutung der erste Monarch einer intakten Verkehrsinfrastruktur beimaß, ist nicht zuletzt an der Einführung des *cursus publicus* abzulesen. Tiberius und Claudius sind Augustus auf diesem neuen Pfad gefolgt und haben sich weiter um den Ausbau der Reichsstraßen bemüht. Doch zeigte gerade das Beispiel des claudischen Straßenbaus im gallisch-germanischen Raum, dass nachfolgende Principes auch neue Gebiete erschlossen. Allen drei Herrschern gemeinsam ist, dass sie weite Teile des mit Reichsstraßen zu durchdringenden Raumes aus eigener Anschauung kannten. Bedauerlich ist

527 Galizien ist heute noch die regenreichste Region der Iberischen Halbinsel. Als Vergleich sei auf die Straße von Cirta nach Rusicade (CIL VIII 10296 ff.) verwiesen, von der häufig vermeldet wurde, dass sie nach starken Unwettern in Stand gesetzt werden musste.

528 CIL II 4813 (Kaiser); CIL II 4816 (Statthalter); CIL II 4826 (Statthalter); CIL II 4828 (Statthalter); CIL II 4831 (Statthalter); CIL II 4833 (Kaiser); CIL II 4834 (Statthalter); CIL II 4835 (Kaiser).

529 F. MILLAR, *The Emperor in the Roman World. 31 BC – AD 337* (London 1977); J. BLEICKEN, *Zum Regierungsstil des römischen Kaisers. Eine Antwort auf F. MILLAR*. Sitzungsbericht der wissenschaftlichen Gesellschaft an der J. W. Goethe-Universität Frankfurt/M., Bd. XVIII, Nr. 5 (Wiesbaden 1982); vgl. ferner H. GALSTERER, *Besprechung von MILLAR, Emperor*. *Göttingische Gelehrte Anzeigen* 232, 1980, 72–89.

lediglich der Mangel an greifbaren Quellen, die diese Einflussnahme belegen könnten, so dass man ausschließlich auf logische Schlussfolgerungen angewiesen ist⁵³⁰.

Mit den Adoptivkaisern setzten weitere neue Tendenzen ein. Da sie auf der Grundlage des öffentlichen Straßennetzes aus dem ersten Jahrhundert agieren konnten, bestand ihre Aufgabe in der Bewahrung des Erreichten und dem weiteren Ausbau des Bestehenden. Dies äußerte sich in vorbereitendem Ausbau öffentlicher Straßen anlässlich kaiserlicher Feldzüge oder Reisen. Jedoch zeigte sich, dass die Kaiser sich dabei scheinbar stärker sichtbar als noch im ersten Jahrhundert auf lokale Kräfte stützten. Dies ist deutlich an den Differenzen in den Meilensteininschriften abzulesen, die bei zentraler Planung und übergeordneter Bauaufsicht in dieser Form nicht entstanden wären. Daneben scheinen sich die Kaiser verstärkt um die Förderung der Straßennetze der Gebiete gesorgt zu haben, aus denen ihre Familien stammten. Auf diesem Feld zeigen sich noch Strukturen des ersten Jahrhunderts, da die Meilensteine in homogenen Serien auftreten. Sehr wahrscheinlich kann hieraus eine direktere Einflussnahme abgelesen werden. Der dritte neue Aspekt betrifft die tatsächlich nachweisbaren *mandata* hinsichtlich der Straßenverwaltung. Insgesamt handelt es sich um wenige, regional begrenzte Beispiele, die ihrerseits die verstärkte Einbindung von lokalen Kräften deutlich machen. Der Kaiser tritt hier als konkreter Administrator gegenüber diversen Städten und Gemeinden auf, denen er Weisungen zum Straßenbau erteilt. Insgesamt bietet sich dem Betrachter somit im zweiten Jahrhundert ein wesentlich vielschichtigeres Bild der Straßenverwaltung als noch zu Beginn des ersten Jahrhunderts.

Mit Septimius Severus setzte ein letzter neuer „Trend“ ein. Da sich die regionalen bzw. lokalen Kräfte auf dem Sektor der Straßenverwaltung scheinbar immer stärker etabliert hatten, konnte der Kaiser z. T. nur noch durch direkte Anweisung an seine Statthalter unmittelbar auf den Bau bzw. Unterhalt von Straßen einwirken. Die politischen, militärischen und auch ökonomischen Unruhefaktoren an den Reichsgrenzen und im Innern dürften wohl Katalysatoreffekte gehabt haben. Im Grunde zeichnen sich in der verstärkten Präsenz von Statthalternamen auf den Meilensteinen in der severischen Zeit auch zentrifugale Kräfte ab, die bei der Reichskrise des dritten Jahrhunderts eine Rolle spielten. Von einer zentralen Straßenverwaltung nach 235 zu sprechen, ist im Grunde nicht möglich. Zwar sind vereinzelte Indikatoren für eine derartige Administration unter länger regierenden Kaisern noch greifbar, grundsätzliche Entwicklungslinien lassen sich jedoch nicht mehr feststellen.

3.6 DIE BEDEUTUNG DES STATTHALTERS IN DER STRASSENVERWALTUNG DER PROVINZEN

Aus dem bisher Gesagten geht hervor, dass der Princeps in allen Provinzen des Römischen Reiches aufgrund seines *imperium maius* bzw. seiner *cura viarum* formal der oberste Bauherr der Reichsstraßen gewesen ist. Dementsprechend erscheinen die Kaiser spätestens seit Tiberius in allen Teilen des Imperiums auf den Zeugnissen dieser staatlichen Bauaktivitäten, den Meilensteinen, uneingeschränkt an erster Position.

Der Statthalter wird nun nach herrschender Lehrmeinung, vergleichbar einem italischen Straßenkurator, als Stellvertreter des Kaisers in den Provinzen betrachtet. Diese Position wird auch auf zahlreichen Meilensteinen deutlich, auf denen der Beamte an zweiter Stelle nach dem Kaiser er-

530 Letztlich fehlen konkrete epigraphische Zeugnisse, die das Verhältnis von Princeps und Statthalter im Hinblick auf die Straßenverwaltung deutlich machen. Das von PEKÁRY, Untersuchungen 78f. angeführte Beispiel von der heiligen Straße zwischen Milet und Didyma ist letztlich ein Einzelfall. Die dort skizzierten Abhängigkeitsstrukturen von Kaiser – Statthalter – Legat haben z. B. in den westlichen Provinzen des Römischen Reiches keine Parallele. So ist z. B. nicht mit der wünschenswerten Deutlichkeit zu klären, ob die augusteischen Meilensteine der Legio X Gemina, der Legio IIII Macedonica und der Legio VI Victrix aus der Nähe von Caesaraugusta (LOSTAL, Miliarios 18–20) als Ausdruck einer kaiserlichen Order aufgrund militärischer Notwendigkeit vom Statthalter oder Legionslegaten befohlen oder im Zusammenhang mit der neugegründeten Kolonie aufgestellt worden sind.

scheint⁵³¹. Insgesamt sind 73 Statthalter im Untersuchungsraum zwischen Augustus und dem Beginn der Tetrarchie an zweiter Position hinter dem Princeps auf Meilensäulen genannt⁵³². Sie werden in der Forschung als Belege für die Stellvertretertheorie herangezogen. Untermauert wird diese Lehrmeinung durch die Digestenpassage, nach der sich der Statthalter um die *opera publica* zu sorgen habe, wozu insbesondere Pekáry auch die Reichsstraßen zählt⁵³³.

Eine Übersicht der auf Meilensteinen belegten Statthalter in den westlichen Provinzen zeigt eine zeitlich und räumlich uneinheitliche Verteilung⁵³⁴. Während z. B. in Sardinien eine dichte Kette von insgesamt 23 Prokuratoren, Prokonsuln bzw. Praesides auf Miliarien belegt ist, finden sich in einer anderen Provinz nur wenige, in einer dritten keine diesbezüglichen epigraphischen Zeugnisse⁵³⁵. Dies deutet darauf hin, dass die Verwaltungspraxis auf dem Sektor der Reichsstraßen und mithin die Position der Statthalter unterschiedlich gewesen ist. Gegen eine in allen Provinzen einheitlich praktizierte Straßenadministration sprechen auch die Ergebnisse des vorangegangenen Kapitels. Hier konnte bereits gezeigt werden, dass seit den Flaviern lokale Kräfte beim Bau und Unterhalt von Reichsstraßen zunehmend an Bedeutung gewannen. Eine derartige Entwicklung muss auch Konsequenzen für die Rolle des Statthalters nach sich gezogen haben.

So gilt es im weiteren Verlauf zu klären, ob und inwieweit der Statthalter – im Sinne der herrschenden Lehrmeinung und der Digestenpassage (1,16,7,1) – stellvertretend für den Kaiser der Administrator der Reichsstraßen gewesen ist. Folgende Fragen sind für die Ausführungen leitend:

1. Welche Aussagen macht die erwähnte Digestenstelle über die Aufgaben des Statthalters in der Straßenadministration?
2. Inwieweit wurden die administrativen Tätigkeiten des Statthalters durch epigraphische Zeugnisse öffentlich gemacht?
3. In welchem Verhältnis stand der Statthalter zu anderen Kräften auf dem Sektor der Straßenverwaltung?

3.6.1 Die juristische Grundlage statthalterlicher Straßenbautätigkeiten (Dig. 1,16,7,1)

Bei der Bestimmung des statthalterlichen Aufgabenfeldes wird von der Forschung zumeist auf die Ulpianstelle aus dem ersten Buch der Digesten verwiesen⁵³⁶. Hiernach hatte sich der Statthalter um die Tempel (*aedes sacras*) und die öffentlichen Arbeiten (*opera publica*) zu sorgen. Pekáry verweist zudem auf die Korrespondenz zwischen Plinius d. J. und Traian, aus der ebenfalls in vielfacher Weise zu entnehmen ist, dass die Betreuung der Tempel und *opera publica* zum Aufgabenbereich des Statthalters gehört. So wird in diesem Briefwechsel mehrfach von Aquädukten, Theatern, Thermen, Gymnasien oder Tempeln gesprochen. Die u. a. von Pekáry getroffene Folgerung, dass

531 Die staatsrechtliche Stellung der Statthalter gegenüber den Kaisern zeigt sich auch in Dig. 1,16,8 u. 1,18,4.

532 Zur quantitativen und räumlichen Verteilung der Statthaltersubscriptionen innerhalb der westlichen Provinzen des Römischen Reiches siehe Tafel 2 im Anhang. Aus der engeren Betrachtung ausgenommen sind Tiberius Claudius Perpetuus [III.10], Titus Sabinus Barbarus [II.34] und [Maxi]mus [II.38], da zumeist die Lesungen der Inschriften für eine exakte Zuordnung zu unsicher sind.

533 Dig. 1,16,7,1 Ulpian.

534 Siehe hierzu Tafel 2 im Anhang.

535 Im Einzelnen sind dies zwei *legati Augusti pro praetore* aus Britannia, jeweils ein *legatus Augusti pro praetore* aus Germania Inferior, Germania Superior, Gallia Lugdunensis, ein Prokurator aus Alpes Maritimae, zwei *legati Augusti pro praetore* aus der Tarraconensis, elf Prokuratoren aus Mauretania Caesariensis, 12 *legati Augusti pro praetore* aus Numidia, zwei Prokonsuln aus Africa Proconsularis (sowie vier *legati Augusti pro praetore* aus der „Nachbarprovinz“ Numidia), zwei Prokonsule aus Cyrenaica, vier *legati Augusti pro praetore* aus Dalmatia, sechs aus Pannonia Superior, ein *legatus Augusti pro praetore* aus Pannonia Inferior, einer aus Noricum sowie 23 Statthalter von Sardinia.

536 Dig. 1,16,7,1 Ulpian: *Aedes sacras et opera publica circumire inspiciendi gratia, an sarta tectaue sint vel an aliqua refectioe indigeant, et si qua coepta sunt ut consummentur, prout vires eius rei publicae permittunt, curare debet curatoresque operum diligentes sollemniter praepondere, ministeria quoque militaria, si opus fuerit, ad curatores adiuvandos dare.*

auch die Reichsstraßen als öffentliche Bauwerke zu diesen *opera publica* zu zählen sind, erscheint konsequent⁵³⁷.

Betrachtet man jedoch die einschlägigen Passagen der Plinius-Traian-Korrespondenz, so ergibt sich ein anderes Bild. Hier ist zwar von zahlreichen öffentlichen Bauwerken und Tempeln die Rede, nirgends aber von einer Reichsstraße. Lediglich in einer kleinen Bemerkung wird vom Einsatz verurteilter Straftäter zum Straßenbau berichtet. Dem Kontext der Passage ist jedoch zu entnehmen, dass es sich hierbei wohl um innerstädtische Straßen handeln muss⁵³⁸. Es ist insgesamt bemerkenswert, dass in der recht umfangreichen Korrespondenz zwischen Traian und dem jüngeren Plinius zwar von verschiedenen öffentlichen, zum Teil sehr kostenintensiven Bauwerken innerhalb und außerhalb der Städte gesprochen wird, jedoch nirgends von öffentlichem Straßenbau jenseits der Stadtmauer. Dies umso mehr, als Traian den Plinius für mehrere Jahre als Prokonsul mit besonderen Vollmachten nach Bithynien und Pontus entsandt hatte, um dort die maroden Verhältnisse zu ordnen. Dass vor diesem Hintergrund in den Pliniusbriefen der Sektor Reichsstraßen völlig ausgeklammert wurde, lässt vermuten, dass die Straßenadministration zumindest nicht zum unmittelbaren Aufgabenbereich des Statthalters gehörte.

Untersucht man daraufhin nochmals die zitierte Digestenpassage 1,16,7,1, so wird deutlich, dass es sich bei den angesprochenen *opera publica* um innerstädtische Belange handeln muss. Entsprechend stellt die von der Fachliteratur oft angeführte Ulpianstelle keine rechtliche Grundlage für die Verwaltung der Reichsstraßen durch den Statthalter dar. Zwar war der Statthalter grundsätzlich die höchste römische Verwaltungsinstanz in seiner Provinz, die Administration der Reichsstraßen fiel jedoch nicht zwangsläufig in seinen Aufgabenbereich.

Im Folgenden ist daher zu untersuchen, inwieweit der Statthalter tatsächlich in seiner Provinz den Bau und den Unterhalt der Reichsstraßen betreute. Zudem stellt sich die Frage, inwiefern zeitliche Entwicklungen in der Straßenadministration der Statthalter auszumachen sind.

3.6.2 Die statthalterliche Administrationspraxis

Ausgangspunkt der Überlegungen sind die Ergebnisse von Kapitel 3.4.2 „Vom iulisch-claudischen Kaiserhaus bis zum Beginn der Adoptivkaiser“. Hier konnte festgestellt werden, dass unter den drei wichtigen Straßenbaukaisern Augustus, Tiberius und Claudius von einem zentral geplanten Ausbau des öffentlichen Straßennetzes in den westlichen Provinzen ausgegangen werden kann. Zahlreiche Maßnahmen basierten offensichtlich auf persönlicher Kenntnis des jeweiligen Raumes und trugen so maßgeblich zum Ausbau der Reichsstraßen bei. Auch wenn Quellenzeugnisse über die konkrete Umsetzung der Bauanweisungen in den einzelnen Provinzen fehlen, so ist davon auszugehen, dass die Statthalter hier eine wichtige Funktion inne hatten, ohne dass ihr Name jedoch auf den Meilensteinen erschien. Gerade die Formulierungen der augusteischen Miliaren in der Baetica „*a Baete et Iano Augusto ad Oceanum*“, also zwischen der Provinzgrenze und Cádiz, bele-

537 PEKÁRY, Untersuchungen 78. Zustimmung hat er u. a. durch KÖNIG, Dedikation 422 erfahren.

538 Plin. epist. 10,32; vgl. SHERWIN-WHITE (Anm. 484) 606 Anm. 484. Die These von PEKÁRY, Untersuchungen 78, wonach aus den Pliniusbriefen eine generelle Genehmigungspflicht für öffentliche Bauten durch den Kaiser abzuleiten sei, ist in dieser Form nicht zu halten. Zahlreiche Briefe sprechen zwar für eine derartige Genehmigungspflicht, so z.B. Brief 39, entscheidend für das Interesse des Kaisers bzw. des Statthalters an den Bauaktivitäten der Städte waren jedoch finanzielle Aspekte. So durften die Prusenser (Brief 23) ihr neues Bad erbauen, da die Finanzierung gesichert war. Im Falle der Wasserleitung nach Nikomedia (Brief 37) wird der jüngere Plinius aktiv, um die Verschwendung von 3,3 Millionen Sesterzen für ein unvollendetes Bauwerk zu überprüfen. Unklar ist, inwieweit die bithynischen Verhältnisse auf die anderen Provinzen übertragbar sind. Hinsichtlich des Arbeitseinsatzes von Straftätern im innerstädtischen Straßenbau vgl. Suet. Cal. 27,3. Hierzu: TH. MOMMSEN, Römisches Strafrecht (Leipzig 1899, ND 1955) 952 Anm. 2.

gen, dass nur der baetische Statthalter die Bautätigkeiten betreut haben kann⁵³⁹. Aus der Regierungszeit des Tiberius liegt ein Beleg aus dem prokonsularen Afrika vor, in dem Lucius Aelius Lamia [II.36] auf Befehl des Princeps 46 Meilen Straße im Hinterland von Leptis Magna gebaut hatte⁵⁴⁰.

Grundsätzlich ähnliche Strukturen konnten auch für die Zeit zwischen Traian und Antoninus Pius im Kapitel 3.4.3 „Die Zeit der Adoptivkaiser“ festgestellt werden. Gerade die traianischen Meilensteine der Iberischen Halbinsel oder die des Antoninus Pius aus der Gallia Narbonensis wären hier anzuführen⁵⁴¹. Dennoch zeigten sich unter den Adoptivkaisern auch spürbare Veränderungen gegenüber der iulisch-claudischen Zeit. So belegen u. a. die heterogenen Meilensteininschriften im gallischen Raum unter Hadrian, die *ex auctoritate* durchgeführten Arbeiten in Numidien oder Pannonien, die stärkere Verwendung von Ablativ- und vor allem Dativformularen sowie das Aufkommen des Leugenmaßes, dass man seit dem Ende des ersten Jahrhunderts von einem Zurückweichen der zentralen Straßenadministration in den Provinzen ausgehen darf. Dies lässt sich nur mit einem verstärktem Heranziehen lokaler Kräfte in dem Bereich der Verwaltung des öffentlichen Straßenwesens erklären. Auf die weiteren Einzelheiten wird in den folgenden Kapiteln noch näher eingegangen.

In der Regierungszeit des Traian findet, so Instinsky, eine Zäsur im öffentlichen Straßenwesen statt⁵⁴². Eine vergleichbare zeitliche Einschätzung sieht auch Walser⁵⁴³. Meines Erachtens kann man jedoch einen Wandel in der Straßenadministration schon in der Zeit der flavischen Kaiser beobachten. Seit Vespasian werden zunehmend Statthalter auf kaiserliche Order hin im Straßenbau aktiv. Auch wenn der Schwerpunkt der Meilensteinsetzungen unter diesen Herrschern offenbar im Osten des Römischen Reiches gelegen hat, deuten sich in dieser Zeit auch im Untersuchungsraum bereits erste Veränderungen an. Dieser Wandel in der provinziellen Straßenadministration schlägt sich in verstärkt auftretenden Statthaltersubscriptionen nieder.

Den Beginn stellen die Bautätigkeiten des Gnaeus Pinarius Cornelius Clemens [II.6] aus dem Dekumatenland dar⁵⁴⁴. „Der Legat zeichnet offenbar in ausdrücklichem Auftrag des Kaisers, da es auf der rechten Rheinseite noch keine zivile Gemeinde gab, welche den Stein hätte aufstellen können“⁵⁴⁵. Während des Bataveraufstandes drohten weite Gebiete des gallisch-germanischen Raumes vom Reich abzufallen⁵⁴⁶. Gerade das rechtzeitige Eintreffen der Truppen aus den Kastellen der oberen Donau war für die Niederwerfung des Aufstandes von Bedeutung. Vespasian, der aus seiner Zeit als Kommandeur (42/3–47) der Legio II Augusta in Argentorate (Straßburg) die dortige Verkehrsinfrastruktur bestens kannte, beauftragte seinen Legaten Cn. Pinarius Cornelius Clemens im Jahr 73/74, eine Straße vom Rhein durch den Schwarzwald an die Donau zu bauen,

539 CIL II 4701 = ILS 102 = SILLIÈRES, Voies Nr. 26; CIL II 4702 = SILLIÈRES, Voies Nr. 28; CIL II 4707 = SILLIÈRES, Voies Nr. 29; CIL II 4708 = SILLIÈRES, Voies Nr. 30; CIL II 4709 u. 4710 = SILLIÈRES, Voies Nr. 31; CIL II 4711 = SILLIÈRES, Voies Nr. 32; SILLIÈRES, Voies Nr. 42; CIL II 4703 = SILLIÈRES, Voies Nr. 43; CIL II 4704 = SILLIÈRES, Voies Nr. 46; CIL II 4705 = SILLIÈRES, Voies Nr. 48; CIL II 4706 = SILLIÈRES, Voies Nr. 51; CIL II 4714 = SILLIÈRES, Voies Nr. 52.

540 Année Épigr. 1936, 157 = 1940, 69 = IRT 930 = GOODCHILD, Roads 1948 Nr. 6. Weitere Angaben zu Lucius Aelius Lamia im Anhang unter [II.36].

541 Vgl. die Zusammenstellungen der Meilensteine des Traian und Antoninus Pius im Anhang (Tafel 19 u. 21).

542 INSTINSKY, Inschriften 355: „Geschichtlich gesehen ist es höchst folgerichtig, daß unter Trajan, der die Straßenbauten und Meilensteinsetzungen Nervas aufnimmt und in großem Stil ausbaut, Nachklänge der alten rechtlichen Ordnung nicht mehr zu spüren sind. Die Daten der Meilensteine weisen nunmehr auch in Italien keinen Zusammenhang mehr mit den Konsulaten des Kaisers auf: ein weiterer Schritt der Angleichung Italiens an das übrige Imperium und seiner staatsrechtlichen Unterstellung unter die kaiserlich Gewalt.“

543 WALSER, Bemerkungen 397: „Als im Übergang vom 1. zum 2. Jahrhundert den Civitates die Verantwortung für die Straßen überbunden wurde und die Reichsverwaltung ihnen einheimische Vermessung erlaubte, wurden Masseinheiten und Zählung Gemeindeangelegenheit.“ Walser sieht diese Veränderung mit Verweis auf PFLAUM (Anm. 131) 59 ff. und Eck, Organisation 94 ff. in Verbindung mit der Reform des *cursus publicus* unter Nerva und Traian.

544 CIL XVII.2 654 = XIII 9082 = ILS 5832. Weitere Angaben sind im Verzeichnis der Statthalter unter [II.6] gegeben.

545 WALSER, Meilensteinen 1970, 260.

546 PETRIKOVITS (Anm. 125) 70–76; DNP II (1997) 488–491 s.v. Bataveraufstand (K. DIETZ).

um zukünftig den Umweg über das Rheinknie bei Basel meiden zu können⁵⁴⁷. Aus der Tarracensis liegen mit Gaius Calpetanus Rantius Quirinalis Valerius Festus [II.8] und Messius Quintus Decius Valerianus [II.9] zwei *legati Augusti pro praetore* vor, die ebenfalls aufgrund von Straßenbaumaßnahmen auf Meilensteinen Erwähnung finden. Die Bedeutung des späteren Kaisers Decius für den Straßenbau im Norden der Iberischen Halbinsel wurde bereits herausgestellt. Maximinus Thrax hat diesen sehr wahrscheinlich mit Ausbesserungsarbeiten des dortigen Straßennetzes in der Schlussphase seiner Herrschaft betraut⁵⁴⁸. Es lag also ein konkreter Arbeitsauftrag des Kaisers vor, vergleichbar den Bautätigkeiten unter Septimius Severus im Vorfeld des Krieges gegen Clodius Albinus. Im Falle des flavischen Statthalters Calpetanus [II.8] zeigt sich eine Parallele zu den hadrianischen Arbeiten an der numidischen Via Nova von Cirta nach Rusicade. Dort hatte Sextus Iulius Maior [II.29] den Bau der Via Nova zwischen beiden Gemeinden und diversen Anliegern *ex auctoritate Hadriani* koordiniert⁵⁴⁹. Auch Calpetanus hat in Gallaecia den Bau einer Via Nova zwischen Bracara Augusta und Asturica Augusta im Auftrag des Titus und des ebenfalls genannten Domitian durchgeführt⁵⁵⁰. Dabei könnte der Wunsch leitend gewesen sein, mit einer neuen Verbindung durch das gebirgige Gallaecia die dortigen Metallvorkommen besser ausbeuten zu können. Dass hierbei an Stelle des *ex auctoritate* ein Ablativformular vorliegt, widerspricht dieser Ansicht nicht. Vielmehr spiegeln sich in derartigen Unterschieden die regionalen Besonderheiten der einzelnen Provinzen⁵⁵¹. In beiden Fällen liegen jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit direkte kaiserliche Verfügungen vor, die den Statthalter zum Bau oder Ausbau veranlassten. Die Straßenbauzeugnisse aus Mauretania Caesariensis bieten ein weiteres Beispiel einer direkten kaiserlichen Anweisung. Hier setzen die Statthaltererwähnungen auf den Meilensteinen unter Septimius Severus im Jahr 195 ein⁵⁵². Allem Anschein nach sollte auch entlang des mauretischen Limes, vergleichbar den Verhältnissen in Raetia und Noricum, eine letzte Lücke im provinziellen Straßennetz geschlossen werden⁵⁵³. Die kaiserliche Order zu den jeweiligen Bautätigkeiten wird zumeist deutlich auf den Meilensteinen vermerkt⁵⁵⁴. Auffällig ist besonders, dass diese Inschriften ausschließlich von der Wiederaufstellung von Meilensteinen berichten, niemals jedoch klassische Reparaturmitteilungen vorweisen, in denen von Ausbesserungsarbeiten an Brücken oder

547 Der Meilenstein von Offenburg (CIL XVII.2 654 = XIII 9082 = ILS 5832) spricht ausdrücklich von *iter directum ab Argentorate in Raetiam*. Hierzu: RITTERLING, Legio 1269 ff.; G. ALFÖLDY, Die Legionslegaten der römischen Rheinarmeen. Epigraphische Studien 3 (Köln/Graz 1967) 5.

548 Siehe hierzu die ausführlichen Bemerkungen im Kapitel 3.4.5 „Die Straßenverwaltung vom Ende des severischen Kaiserhauses bis zum Beginn der Tetrarchie“.

549 CIL VIII 10 296 = ILS 5872. Vgl. die Angaben im Verzeichnis der Statthalter unter [II.29] und Anm. 471.

550 Die elf bislang bekannten Meilensteine sowie die Bauinschrift CIL II 2477 = 5616 = ILS 254 sind im Verzeichnis der Statthalter unter [II.8] zusammengestellt.

551 Interessant ist, dass im Gegensatz zu den numidischen Gemeinden keine der galizischen genannt wird. Dies spiegelt den charakteristischen Unterschied zwischen den spanischen und den numidischen Verhältnissen wider, wo der Statthalter den selbstbewussten Städten des cirtanischen Städtebundes gegenüber stand.

552 Diese Serie setzt mit Gnaeus Nunnus Martialis [II.11] im Jahr 195 ein und endet mit Lucius Catellius Livianus [II.21] im Jahr 244. Tiberius Claudius Perpetuus [II.10] aus der Regierungszeit des Commodus ist in seiner Lesung zu unsicher, um ihn in diese Liste aufzunehmen. Speziell für die Regierungszeit des Septimius Severus ist der Kontrast zwischen dem völligen Fehlen von Meilensteinen aus Africa Proconsularis und Numidia und 13 heute noch bekannten Meilensteinen sowie zwei Statthaltersubscriptionen in Mauretania Caesariensis recht bemerkenswert. Es handelt sich um Gnaeus Nunnus Martialis [II.11] und Publius Aelius Peregrinus Rogatus [II.12]. Zur Verteilung der Milarien des Septimius Severus siehe Tafel 26 ff. im Anhang.

553 Im östlichen Bereich von Mauretania Caesariensis, der späteren Sitifenis, finden sich erste Meilensteine bereits in hadrianischer Zeit; vgl. die Zusammenstellung der Hadriansteine (Tafel 20) im Anhang. Die Meilensteine mit Statthaltersubscriptionen befinden sich überwiegend im Westen der Provinz. Ein Schwerpunkt der Belege ist im Raum zwischen Siga (Takembrit) und Altava (Lamoricière) auszumachen.

554 Publius Aelius Peregrinus Rogatus [II.12]: „*miliaria nova praetenturae poni iusserunt*“; Titus Aelius Decrianus [II.15]: „*miliaria nova iussit*“; Publius Flavius Clemens [II.16]: „*miliaria poni iussit*“ bzw. „*miliaria fieri iussit*“; Publius Aelius Vitalianus [II.18]: „*miliaria poni iusserunt*“; Quintus Valerius [II.19]: „*miliarios (sic) fieri iusserunt*“.

Straßen die Rede ist⁵⁵⁵. Dies ist mit dem wohl größtenteils pistenähnlichen Straßennetz im mauritanischen Hinterland zu erklären⁵⁵⁶. Für die Regierungszeit des Septimius Severus konnte hinlänglich gezeigt werden, dass im Zuge der Auseinandersetzung mit Clodius Albinus bzw. dem Britannienzug des Kaisers im Jahr 208 die notwendigen Straßenverbindungen für den Durchmarsch der Heeresverbände auf kaiserliche Anweisung hin in Stand gesetzt worden waren⁵⁵⁷.

Es lassen sich somit seit flavischer Zeit verstärkt Statthalter im Bereich der provinziellen Straßenadministration nachweisen, die allem Anschein nach auf konkrete kaiserliche Anweisung hin gezielt eine Reichsstraße gebaut oder repariert haben. Mit Bezug auf die bisherigen Ergebnisse wird deutlich, dass sich offensichtlich gegen Ende des ersten Jahrhunderts im Untersuchungsraum eine städtische Struktur entwickelt hatte, die weite Teile der Reichsstraßen betreute. Die kaiserliche Zentralgewalt konnte sich fortan über weite Strecken auf gezielte Bauanweisungen an einzelne Statthalter beschränken.

Neben diesen sehr prägnanten Fällen einer direkten kaiserlichen Anweisung an den jeweiligen Statthalter der Provinz liegt aus Nordafrika ein abweichendes Beispiel von Straßenverwaltung vor. Es ist im Zusammenhang mit den Ergebnissen des Kapitels 3.4.1.2 „Der Primat des Kaisers“ zu sehen. Dort konnte gezeigt werden, dass unter Augustus und Tiberius die Position des dortigen Promagistrat auf die Ebene der anderen Provinzverwalter herabgedrückt worden war, da der Prokonsul nun nicht mehr alleine auf den dortigen Meilensteinen erschien. In einem zweiten Schritt kam es sogar zur völligen Verdrängung der Namensnennung von Prokonsuln. Nach dem Jahr 16 waren diese auf keinem afrikanischen Meilenstein mehr als bauausführende Beamte zu finden⁵⁵⁸. Im Gegenzug lassen sich aber spätestens seit Nero numidische Legionskommandanten auf zahlreichen afrikanischen Meilensäulen bis in die Regierungszeit des Pertinax nachweisen⁵⁵⁹. Auch wenn das Territorium der Legio III Augusta formal Bestandteil der afrikanischen Provinz war und die Truppen in Theveste (Tébessa) bzw. Lambaesis (Lambèse) auch nach der Verwaltungsreform des Caligula grundsätzlich dem Promagistrat in Karthago unterstanden, so lagen in der praktischen Tagespolitik de facto zwei eigenständige Verwaltungseinheiten vor⁵⁶⁰. Dass in der Zeit zwi-

555 Die Formulierung lautet meist „*miliaria conlapsa vetustate restituit*“ oder schlicht „*miliaria nova posuit*“. Die Quellenbelege finden sich im Verzeichnis der Statthalter im Anhang (Kapitel 6.1) unter den Nummern [II.10] bis [II.21].

556 In dieser Provinz nutzte man wohl nach lieber Schiffsverbindungen entlang der Mittelmeerküste. Dies würde auch z. T. erklären, warum in Mauretania Tingitana allem Anschein nach keine Meilensteine aufgestellt worden sind. Zumindest sind bis heute dort keine *miliaria* gefunden worden. Vgl.: M. EUZENNAT, *Les voies romaines du Maroc dans l'itinéraire Antonin*. In: M. RENARD (Hrsg.), *Festschr. A. Grenier*, Bd. 2 (Brüssel 1962) 595–610; RE Suppl. XIII (1973) 307–316 s.v. Mauretania (B. E. THOMASSON). Aufgrund der ungünstigen topographischen Verhältnisse bevorzugte man hier auch noch im dritten Jahrhundert die Seewege.

557 Aus der Provinz Belgica war dies Lucius P[---] Postumus [III.3], aus der Gallia Lugdunensis Aelius Romanus [II.4], aus Noricum Marcus Iuventius Surus Proculus [III.52], aus Pannonia Superior Lucius Fabius Cilo [II.51] und aus Pannonia Inferior Tiberius Claudius Claudianus [III.45] sowie Lucius Baebius Caecilianus [II.46]. Zur Beurteilung der Straßenbauaktivitäten dieser Statthalter siehe Kapitel 3.4.4 „Die Straßenverwaltung in der severischen Epoche“. Ob die fragmentarische Inschrift Année Épigr. 1968, 396 = CIL XVII.2 560 mit dem anonymen Statthalter [II.5] in diesen Kontext eingeordnet werden darf, muss aufgrund des sehr schlechten Erhaltungszustandes offen bleiben. Vgl. hierzu die weiterführenden Angaben im Verzeichnis der Statthalter unter [III.5].

558 Lucius Aelius Lamia [III.36] auf Année Épigr. 1936, 157 = 1940, 69 = IRT 930 = GOODCHILD, *Roads* 1948 Nr. 6 ist der letzte bislang bekannte Prokonsul auf einem Meilenstein der Provinz Africa Proconsularis. Auch auf dem sehr öffentlichkeitswirksamen Feld der Münzprägung hatten die Promagistrate eine Einschränkung ihrer Privilegien erfahren. So scheint Africanus Fabius Maximus [I.13] als Letzter eigene Münzen geprägt zu haben. THOMASSON, *Statthalter II*, 15f. Auf die Erwähnung der beiden Prokonsuln Caesernius Veiento [II.39] und L. Minicius Rufus [II.40] aus der Zeit nach dem Jahr 16 wird noch gesondert einzugehen sein.

559 Die zeitliche Stellung des ersten numidischen Legionslegaten auf einem Meilenstein ist völlig gesichert. Da es sich bei dem Meilenstein des Gaius Velleius Paterculus [II.22] um ein akephales Exemplar handelt, ist eine neronische Datierung wahrscheinlich, eine claudische kann jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden. Insgesamt stehen den beiden belegten Prokonsuln auf Meilensteinen mit kaiserlichem Formular 13 *legati Augusti pro praetore* gegenüber. Vgl. Africanus Fabius Maximus [I.13] und Aulus Caecina Severus [I.14].

560 Eck (Anm. 159) 518f.: „Die Maßnahme Caligulas bedeutet nicht, daß alle Truppen der Kommandogewalt der Prokonsuln entzogen worden wären, weder rechtlich noch faktisch. ... Dem proconsul Africae stand weiterhin eine cohors aus der legio III Augusta (in jedem Jahr wechselnd) zur Verfügung.“ Vgl. THOMASSON, *Statthalter I*, 84f. Seiner Ansicht nach ist für die Zeit von Caligula bis zur Regierungszeit Hadrians kein besonderes Gebiet anzunehmen.

schen Caligula und der endgültigen Abtrennung Numidiens unter Septimius Severus in vier Fällen der Legionslegat auf Meilensteinen in der prokonsularen „Nachbarprovinz“ belegt wird, wurde zumeist mit einer generellen Zuständigkeit des Legionskommandanten für den Straßenbau zu erklären versucht⁵⁶¹. Jedoch sind hier andere Gründe wahrscheinlicher. Ausgangspunkt dieser Ansicht ist die Prämisse, dass die dritte Legion auch nach Caligula grundsätzlich für den militärischen Schutz beider Teile der Provinz Africa zuständig war. Unter diesem Aspekt ist das Erscheinen des Legionskommandanten Lucius Minicius Natalis [II.26] im Zuge von Straßenbauaktivitäten in einem militärischen Kontext nicht verwunderlich⁵⁶². Natalis hatte als Teil der allgemeinen Expansionsbestrebungen unter Traian im Limesabschnitt der Legio III Augusta die Grenze des Römischen Reiches über das Aurèsgebirge und den Schott el Fedjedj nach Süden hinaus vorgeschoben⁵⁶³. Mit der Sicherung des östlichen Atlasgebirges sollte fortan den räuberischen Nomaden der Wüste die Ausgangsbasis für Plünderungszüge in das Römische Reich genommen werden⁵⁶⁴. Außerdem wurde der Berberstamm der Nybgenii als *civitas Nybgeniorum* dem Imperium einverleibt⁵⁶⁵. Diese Landnahme hatte Natalis wohl auch unter dem Blickwinkel einer Grenzsicherung durch Straßenbau forciert. Auch die Arbeiten des *legatus Augusti pro praetore* Publius Metilius Secundus [II.28] können unter dem erweiterten Blickwinkel militärischer Sicherungsaktionen betrachtet werden⁵⁶⁶. Dieser hatte unter Hadrian die 191 Meilen und 740 Fuß der Straße von Karthago nach Theveste durch die Soldaten der Legio III Augusta pflastern lassen⁵⁶⁷. Scheinbar sollte, nach ersten Versuchen unter den Flaviern, nun endgültig eine gut ausgebaute Reichsstraße mit einem gepflasterten Straßenkörper die Verbindung zwischen dem Gebiet der dritten Legion und dem politisch und wirtschaftlich wichtigen Mittelmeerhafen Karthago sicherstellen⁵⁶⁸. Da der genaue Verlauf der Hadrianreise im Frühjahr 123 vom spanischen Tarraco nach Syrien laut Halfmann „zu den dunkelsten Etappen des hadrianischen Itinerars gehört“, ist eine Seereise mit einem kurzen Stopp in einer numidischen Hafenstadt oder Karthago nicht völlig unmöglich⁵⁶⁹. Bei dieser

561 Es handelt sich hierbei um Quintus Egnatius Catus [II.24], Gnaeus Pinarius Aemilius Cicatricula [II.37], Lucius Minicius Natalis [II.26] und Publius Metilius Secundus [II.28]. Zur Theorie der allgemeinen Zuständigkeit des numidischen Legionslegaten für den Straßenbau im ganzen prokonsularen Afrika siehe PEKÁRY, Untersuchungen 82.

562 Im Bereich Numidiens fanden bereits erste umfangreiche Sicherungsmaßnahmen durch Lucius Munatius Gallus [II.25] nördlich des Aurèsgebirges statt, die auch durch Straßenbauaktivitäten unterstützt wurden. So wurde die Verbindung von Thelepte über Theveste und Mascula nach Thamugadi um 100 ausgebaut und mit Meilensteinen versehen. In diesen Kontext gehört auch die Gründung der Colonia Marciana Traiana Thamugadi im Jahr 100. Ferner wurde in den ersten Regierungsjahren des Traian die dritte Legion von Theveste nach Thamugadi verlegt. Straßenbau, Koloniegründung und Verlegung der dortigen Legionäre passen also in ein militärisch zusammenhängendes Sicherungskonzept. Es darf wohl ohne weitere Diskussion angenommen werden, dass derartig umfassende Maßnahmen auf Traian selbst zurückzuführen sind. Im Grunde ähnelt dieses Gesamtkonzept der Gründung der Colonia Ulpiana Traiana in der Germania Inferior. Auch im Bereich zwischen Xanten und dem Rheinmündungsdelta stammen die ältesten heute bekannten Meilensteine aus der Zeit der dortigen traianischen Koloniegründung. Vgl. Anm. 427.

563 Quellen und weiterführende Literaturangaben siehe im Verzeichnis der Statthalter zu Lucius Minicius Natalis [II.26] unter „Numidia“ und „Africa Proconsularis“.

564 Wie wichtig die militärische Sicherung des Aurèsgebirges gegenüber marodierenden Berberstämmen war, zeigt der Bau der Verkehrsverbindung durch Soldaten der Legio VI Ferrata unter Gaius Prastina Pacatus Messalinus [II.30]. Hiervon legt die Bauinschrift CIL VIII 10 230 = ILS 2479 aus der Regierungszeit des Antoninus Pius Zeugnis ab.

565 Dass im Falle der Einverleibung der Nybgenier nicht nur militärische, sondern wohl auch zivilisatorische Aspekte eine Rolle gespielt haben, ist daran abzulesen, dass der Hauptort des Berberstammes bereits unter Hadrian zum *Municipium* erhoben wurde.

566 Die 27 bislang bekannten Meilensteine sind im Verzeichnis der Statthalter unter P. Metilius Secundus [II.28] zusammengestellt.

567 CIL VIII 10 114 = 22 173 = ILS 5835 = ILAlg 3951.

568 Zu den flavischen Bemühungen siehe CIL VIII 10 165 = 22 172 = ILAlg 3950. Auf diesem Meilensteinfragment des Jahres 73/74 wird Sextus Sentius Caecilianus, *legatus Augusti pro praetore* [II.23], genannt. Ferner liegt mit CIL VIII 22 060 noch ein weiterer Stein aus der Regierungszeit des Titus vor, der ebenfalls von der Straße Karthago–Theveste stammt. Dieses Stück nennt neben dem Kaiser noch Gnaeus Pinarius Aemilius Cicatricula [II.37].

569 HALFMANN, Itinera 197. Dieser äußert die Vermutung, Hadrian habe nach SHA Hadr. 12,7, auf seiner Reise nach Syrien auch eine Station in Mauretanien gehabt.

Gelegenheit hätte es zu einem Treffen und einer direkten Bauanweisung an die Legio III Augusta und ihren Kommandanten kommen können. Auffällig ist, dass Publius Metilius Secundus selbst auf Meilensteinen erschien, die unmittelbar vor den Stadttoren Karthagos standen. Die öffentliche Wirksamkeit einer derartigen Maßnahme muss als eine gezielte Diskriminierung des Prokonsuls aufgefasst werden⁵⁷⁰. Im Gegensatz zu den bisher genannten Beispielen stammt der flavische Meilenstein mit dem Legionskommandanten Quintus Egnatius Catus [II.24] von der Straße Karthago–Hippo Diarrhytus (Bizerte) aus einem definitiv nicht-militärischen Bereich⁵⁷¹. Somit kann das Erscheinen der numidischen *legati Augusti pro praetore* auf Meilensteinen nicht alleine mit militärischen Gründen erklärt werden. Ebenso wenig ist die Theorie einer allgemeinen Zuständigkeit des numidischen Legionslegaten für den Straßenbau und -unterhalt in Africa Proconsularis und Numidia haltbar, da die Belege sich stets auf eine räumlich klar abgesteckte Bautätigkeit beziehen lassen. Vielmehr scheint es sich bei den hier beschriebenen Bautätigkeiten um konkrete Bauanweisungen nach dem bereits beschriebenen Muster gehandelt zu haben. Grundsätzlich unterscheidet sich dieses Beispiel dadurch, dass nicht der Prokonsul, sondern der im Rang untergeordnete Legionskommandant mit dem Straßenbau betraut wurde.

Abschließend lässt sich festhalten, dass die Statthalter erst seit den Flaviern in verstärktem Maße namentlich auf Meilensteinen auftreten, nachdem sie unter den iulisch-claudischen Kaisern weitestgehend unerwähnt blieben. Diese Veränderung ist allem Anschein nach mit einem grundlegenden Wandel auf dem Sektor Straßenverwaltung zu erklären. Erst nach dem konkreten Einsatz an einem Straßenbauobjekt tritt der Name des Statthalters epigraphisch in Erscheinung. In den meisten Fällen konnte wahrscheinlich gemacht werden, dass die Aktivitäten auf eine kaiserliche Direktive zurückzuführen waren. Besonders deutlich trat die Bedeutung einer solchen Anweisung durch den Princeps am Beispiel Nordafrikas zu Tage. Hier hatten offensichtlich die Principes seit Nero immer wieder den numidischen Legionslegaten mit z. T. umfangreichen Bautätigkeiten beauftragt und damit zugleich den Prokonsul bewusst umgangen. Dies zeigt noch ein weiteres Mal, dass die Interpretation der Digestenstelle, nach der die Sorge des Statthalters um die *opera publica* automatisch auch Reichsstraßen mit einschließt, mit der Verwaltungspraxis nicht uneingeschränkt übereinstimmte.

3.6.3 Die Darstellungsmöglichkeiten von Statthaltern auf Meilensteinen

3.6.3.1 Rechtliche Grundlage der Statthaltersubscriptionen (Dig. 50,10,3,1–4)

Hinsichtlich der rechtlichen Grundlage für die Erwähnung von Statthaltern auf Meilensteinen neben dem Kaiser wird in der Forschungsliteratur zumeist auf die kurze Äußerung des Aemilius Macer in den Digesten verwiesen, nach der an *opera publica* ausschließlich der Name des Kaisers oder der des entsprechenden Finanziers angebracht werden dürfe⁵⁷². Herennius Modestinus führt in diesem Zusammenhang weiter aus, dass mithin auf einem solchen öffentlichen Bauwerk auch nicht der Name des entsprechenden Statthalters erscheinen dürfe⁵⁷³. Hieraus wurde u. a. von Pekáry und Walser die Schlussfolgerung gezogen, dass der Name des Provinzstatthalters nur nach ausdrücklicher Genehmigung des Kaisers auf einem Meilenstein erscheinen konnte⁵⁷⁴. Nach den

570 Der Ausbau der Verbindung Karthago–Theveste durch P. Metilius Secundus [II.28] muss in die Zeit gehören, als L. Minicius Natalis [II.26] Prokonsul in Afrika war. Dieser hatte noch einige Jahre zuvor als Kommandant der dritten Legion unter Traian den Straßenbau entlang des afrikanischen Wüstenlimes durchgeführt.

571 CIL VIII 10 116 = 22 190. Weiterführende Angaben werden im Verzeichnis der Statthalter unter [II.24] gegeben.

572 Dig. 50,10,3,1–2 Macer: [3,1] *Publico vero sumptu opus novum sine principis auctoritate fieri non licet constitutionibus declaratur.* [2] *Inscribi autem nomen operi publico alterius quam principis aut eius, cuius pecunia id opus factum sit, non licet.*

573 Dig. 50,10,4 Modestinus: *Nec praesidis quidem nomen licebit superscribere.* Sowohl Macer als auch Modestinus datieren nach WENGER (Anm. 48) 521 in die erste Hälfte des dritten Jahrhunderts.

574 PEKÁRY, Untersuchungen 78; WALSER, Meilensteinen 1970, 261.

bisherigen Ergebnissen trifft diese Behauptung zwar zu, lässt sich jedoch nicht mit Hilfe der dazu angeführten Digestenstellen belegen.

Einen anderen Weg bei der Interpretation dieser Textstellen zeigt in Ansätzen König auf⁵⁷⁵. Er betrachtet den Kontext der beiden Digestenstellen und gelangt so zu einem etwas anderen Bild. Die Städte sollten von ruinösen Bauvorhaben, die lediglich dem Wettstreit mit Nachbargemeinden dienten, abgehalten werden. Dass diese Verordnungen durchaus einen realpolitischen Hintergrund hatten, wird nicht zuletzt in der Korrespondenz zwischen Plinius und Traian deutlich. Die Briefe zeigen zum Teil deutlich, wie einige Städte sich durch repräsentative Großbauten finanziell ruiniert hatten⁵⁷⁶.

So lässt sich auch für diese Digestenstellen sagen, dass die hier genannten *opera publica* sich primär auf innerstädtische Bauten bezogen und die Reichsstraßen in den Provinzen nicht unbedingt umfassten. Eine Antwort auf die Frage, inwieweit der Statthalter seine administrativen Tätigkeiten im Straßenbau öffentlich machte bzw. machen konnte, ist mit Hilfe der juristischen Quellen demnach nicht zu erzielen. Aufschluss verspricht vielmehr eine Untersuchung der epigraphischen Quellen.

3.6.3.2 Betrachtung der epigraphischen Quellen

Ausgangspunkt der Betrachtung ist wiederum das Kapitel 3.4.1.2 „Der Primat des Kaisers“. Wie bereits betont wurde, hatten sich die ersten beiden Principes mit Erfolg bemüht, dem Prokonsul in Karthago das propagandaträchtige Medium Meilenstein zu entziehen. Dies zeigt nachhaltig, dass bei der Erwähnung von Statthalternamen auf Meilensteinen öffentlichkeitswirksame Aspekte von zentraler Bedeutung waren. Dass es sich hierbei nicht nur um eine afrikanische Besonderheit handelte, sondern um eine allgemeine Entwicklungstendenz, belegt die Tatsache, dass nach der Regierungszeit des Tiberius fast kein Prokonsul mehr als ausführender Beamter auf einem Meilenstein im Untersuchungsraum erscheint⁵⁷⁷. Mit der bewussten Zurücksetzung des Prokonsuls in Karthago ging die Privilegierung des numidischen Legaten einher. Sie fand in der gelegentlichen Genehmigung zur Statthaltersubscription auf Meilensteinen ihren deutlichsten Ausdruck. Wie bereits im Falle der Via Nova zwischen Cirta und Rusicade gezeigt werden konnte, wendete sich der Princeps bisweilen direkt an die einzelnen Gemeinden, die daraufhin *ex auctoritate* handelten⁵⁷⁸. Da der Legionskommandant Sextus Iulius Maior [II.29] diese Bautätigkeiten beaufsichtigte, erhielt er offensichtlich die kaiserliche Genehmigung, dies auch öffentlich auf einem Meilenstein darzustellen. Dass es sich dabei lediglich um den Schlussstein in Cirta handelte, zeigt jedoch, dass seine Einflussnahme offensichtlich eingeschränkt war. Anscheinend hatte er lediglich als Vermittler zwischen den involvierten Städten gewirkt, die die Bautätigkeiten weitestgehend selbstständig durchführten⁵⁷⁹.

575 KÖNIG, Dedikation 421 f. Auch MOMMSEN, Staatsrecht II 2, 1083 Anm. 3 sieht diese Digestenstelle im innerstädtischen Zusammenhang.

576 KÖNIG, Dedikation 421 f. verweist zudem auf die bekannten Rivalitäten zwischen den Nachbarstädten Pompeii und Nuceria, Lugdunum und Vienna sowie Puteoli und Capua.

577 So nennt sich lediglich Publius Metilius Secundus [II.28] auf dem Schlussstein (CIL VIII 10 114 = 22 173 = ILS 5835 = ILS 3951) der Straße von Karthago nach Theveste „*consul designatus*“. Dass diese Bezeichnung auf allen anderen Hadrianmeilensteinen dieser Serie fehlt, spricht für die Kompetenz der numidischen Legionslegaten, die Formulare eigenverantwortlich zu modifizieren. Auf die Erwähnung zweier Prokonsules aus Cyrenaica und eines sardischen Promagistrats wird im weiteren Verlauf noch näher einzugehen sein.

578 Siehe Kapitel 3.4.3.3 „Straßenbau *ex auctoritate*“.

579 CIL VIII 10 296 = ILS 5872. Weitere Angaben hierzu sind im Verzeichnis der Statthalter unter [II.29] zusammengestellt. Gerade diese Inschrift zeigt sehr deutlich, dass die Erwähnung eines Truppenkörpers im Zusammenhang mit dem Titel des numidischen *legatus Augusti pro praetore* grundsätzlich ohne Bedeutung ist. In diesem speziellen Fall kann eine Mitarbeit der lambaesischen Truppen sicher ausgeschlossen werden, da die Konföderation von Cirta die Baukosten (*sua pecunia*) getragen hat.

Dass die Statthalter nicht auf Miliarien erschienen, bedeutete jedoch nicht, dass sie sich nicht auch um die Straßenverwaltung ihrer Provinz sorgten. So deutet, wie bereits erwähnt, die Formulierung der augusteischen Meilensteine in der Baetica „*a Baete et Iano Augusto ad Oceanum*“ eindeutig darauf hin, dass nur der dortige Statthalter die Bautätigkeiten betreut haben kann⁵⁸⁰. Aus dem Jahr 237, als der spätere Kaiser Gordian noch Prokonsul in Afrika war, liegt von der Straße Karthago in Richtung Theveste eine Serie von Meilensteinen vor, die folgenden Wortlaut tragen: *viam a Karthagine usque ad fines Numidiae Provinciae*⁵⁸¹. Die Betonung der Provinzgrenze deutet auch in diesem Fall darauf hin, dass das Meilensteinformular in der Kanzlei des Prokonsuls entstanden ist⁵⁸². Falls die hadrianischen Meilensteine des Publius Metilius Secundus [II.28], die von der Pflasterung dieser Straße durch die Soldaten der Legio III Augusta berichten, noch standen, hatte Gordian nunmehr einen Kontrapunkt gesetzt.

Insgesamt ist festzuhalten, dass Statthaltersubscriptionen als Beleg für durchgeführte Straßenbaumaßnahmen stets der kaiserlichen Genehmigung bedurften. Dass derartige Privilegien vorrangig an Statthalter in kaiserlichen Provinzen vergeben wurden, macht das Spannungsverhältnis von Kaiser und Senat deutlich.

3.6.3.3 Die Sonderfälle Cyrenaica und Sardinien

In Cyrenaica sind mit Caesernius Veiento [II.39] und Minus Rufus [II.40] zwei Promagistrate aus dem ersten Jahrhundert auf Meilensteinen belegt. Wie Goodchild bereits überzeugend ausführte, dienten die Namensnennungen der Promagistrate als eponyme Beamte sehr wahrscheinlich der Datierung der jeweiligen Straßenbauarbeiten⁵⁸³. Es handelt sich somit nicht um Statthaltersubscriptionen im Sinne einer verwaltungstechnischen Aufsicht des Prokonsuls über den dortigen Straßenbau.

Die Verhältnisse in der Provinz Sardinia markieren den Ausnahmefall von der oben genannten Regel, da hier seit den Tagen des Augustus eine kontinuierliche Serie von Statthalternamen auf Meilensteinen bis zum Ende des Untersuchungszeitraums vorliegt. Abgesehen davon, dass sich in dieser 23 Personen umfassenden Liste die Verwaltungswechsel zwischen Prokonsuln und Prokuratoren spiegeln, weist der formale Aufbau der Inschriftentexte über drei Jahrhunderte ein hohes Maß an Homogenität auf⁵⁸⁴. Offensichtlich hat der sardische Statthalter sich demnach nicht

580 CIL II 4701 = ILS 102 = SILLIÈRES, Voies Nr. 26; CIL II 4702 = SILLIÈRES, Voies Nr. 28; CIL II 4707 = SILLIÈRES, Voies Nr. 29; CIL II 4708 = SILLIÈRES, Voies Nr. 30; CIL II 4709 u. 4710 = SILLIÈRES, Voies Nr. 31; CIL II 4711 = SILLIÈRES, Voies Nr. 32; SILLIÈRES, Voies Nr. 42; CIL II 4703 = SILLIÈRES, Voies Nr. 43; CIL II 4704 = SILLIÈRES, Voies Nr. 46; CIL II 4705 = SILLIÈRES, Voies Nr. 48; CIL II 4706 = SILLIÈRES, Voies Nr. 51; CIL II 4714 = SILLIÈRES, Voies Nr. 52.

581 Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1907, CCXXI; CIL VIII 22009; CIL VIII 10 063 = 22 016; CIL VIII 22020; CIL VIII 10 047 = ILS 488; CIL VIII 22 030; CIL VIII 10 073 = 22 031; CIL VIII 10 075 = 22 056; CIL VIII 10 083 = 22 073; CIL VIII 22 123; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1908, CLXII. Zum Prokonsulat des M. Antonius Gordianus Sempronianus Romanus Africanus siehe THOMASSON, Statthalter II, 120f. Auch die Caracallameilensteine von der Verbindung Karthago–Theveste weisen in der Gestaltung des Formulars einen Grad an Einheitlichkeit auf, der eine Baubetreuung durch den Prokonsul sehr wahrscheinlich macht.

582 Dass diese Formulierung nicht mit der endgültigen Abtrennung von Numidien unter Septimius Severus begründet werden kann, geht aus den Caracallameilensteinen der Straße Karthago–Theveste hervor. So gibt CIL VIII 10 113 = 22 171 = ILS 3946 187 Meilen bis Karthago an, obwohl er mit Sicherheit in der Provinz Numidia stand.

583 Die Quellenbelege sind im Verzeichnis der Statthalter unter [II.39] und [II.40] zusammengestellt. GOODCHILD, Milestones 85 hatte sich im Falle der Prokonsulnennungen für Datierungskriterien ausgesprochen. Wohl nach klassischem griechischem Vorbild wurde der eponyme Beamte neben dem Kaiser auf dem Meilenstein erwähnt. Dieser Ansicht hat sich auch PEKÁRY, Untersuchungen 78 angeschlossen.

584 Die Liste der Statthalter erstreckt sich von Titus Pompeius Proculus [II.53] aus dem Jahr 13/14 n.Chr. bis hin zu Marcus Aelius Vitalis [II.76] aus der Regierungszeit des Carinus. Die Liste aller sardischen Statthalter mit Quellen- und Literaturangaben findet sich im Anhang (Kapitel 6.1). Die erwähnte Homogenität der Meilensteinformulare zeigt sich in verschiedenen Ausprägungen. Bis auf sehr wenige Ausnahmen weisen alle Miliarien eine Statthaltersubscription auf. Zudem nennen die Reparaturmitteilungen der Meilensteininschriften meist die beiden Endpunkte der Straßen, an der Ausbesserungsarbeiten durchgeführt worden sind. Als Begründung für die Ausbesserungsarbeiten wird in der Regel auf die Altersschäden verwiesen: „*vetustate collapsam restituit*“. Die Inselprovinz zeichnet sich durch eine weitere Besonderheit gegenüber allen anderen Provinzen im Untersuchungsraum aus. Hier stehen die Entfernungsangaben stets über dem Inschriftenfeld. Mit ILS 105 = EEpigr VIII 742 liegt nur ein Gegenbeispiel aus augusteischer Zeit vor.

nur kontinuierlich um die Straßenverwaltung seiner Provinz gesorgt, sondern durfte seine Tätigkeiten darüber hinaus auch durchgehend auf Meilensteinen dokumentieren⁵⁸⁵. Die Hintergründe für diesen sardischen Sonderfall sind nicht deutlich. Eine mögliche Erklärung könnte in dem wiederholten Statuswechsel der Mittelmeerinsel zwischen *provinciae Caesaris* und *provincia populi Romani* liegen⁵⁸⁶.

3.6.3.4 Statthaltersubscriptionen ohne kaiserliche Genehmigung

Aus Niederpannonien liegen zahlreiche Meilensteine aus dem Jahr 217 vor, die neben dem Princeps den dortigen *legatus Augusti pro praetore* Aelius Triccianus [II.47] nennen. Auffällig ist, dass dieser Statthalter noch unter Macrinus seines Amtes wieder enthoben wurde, sein Name unter Elagabal gar der *damnatio memoriae* anheim fiel⁵⁸⁷. Dies veranlasst zu der Vermutung, dass Triccianus die Schwächen der Regierung des Macrinus nutzte, um sich eigenmächtig auf einer stattlichen Anzahl von Miliarien in seinem Amtsbereich zu verewigen⁵⁸⁸. Da Aelius Triccianus niederen Verhältnissen dieser Donauprovinz entstammte, wollte er auf diese Weise vermutlich seine neue und exponierte Position in der Heimatregion zur Schau stellen⁵⁸⁹. Auch die niederpannonischen Statthalter Tiberius Pontius Pontianus [II.48], Flavius Aelianus [II.49] und Publius Cosinius Felix [II.50] haben offensichtlich eigenmächtig gehandelt, als sie ihren Namen auf Meilensteinen nennen ließen. Ihre Subscriptionen lassen sich jedenfalls nicht mit einem kaiserlichen Kriegszug bzw. Aufenthalt oder mit einer epigraphisch belegten direkten Anweisung des Princeps in Verbindung bringen. Der Fall des Flavius Aelianus [II.49] zeigt dies in besonderer Weise. Aus der Zeit seiner Statthaltertätigkeit in Pannonia Inferior liegen insgesamt 19 Severus-Alexander-Meilensteine vor, von denen jedoch nur einer den *legatus Augusti pro praetore* Aelianus belegt⁵⁹⁰. Dieser befand sich an der Straße Aquincum (Budapest)–Brigetio (Szöny) in unmittelbarer Nähe der Provinzhauptstadt⁵⁹¹. Das legt die Vermutung nahe, dass Aelianus generell keine kaiserliche Genehmigung zur persönlichen Darstellung auf Meilensteinen besaß. Hierfür spricht auch die ungewöhnliche Verwendung von *vir clarissimus* in seiner statthalterlichen Titulatur. Vergleichbare Umstände zeigen sich auch bei den Statthaltersubscriptionen des Iulius Honoratus [II.42], Claudius Herennianus

585 Die Betreuung des sardischen Straßenwesens durch den Statthalter könnte einer der Gründe sein, warum der Wechsel von kaiserlichem Nominativformular hin zum Dativformular erst Mitte des dritten Jahrhunderts erfolgte. Der früheste, sicher zuweisbare Meilenstein mit einer Dativtitulatur stammt aus der Zeit des Maximinus Thrax (Année Épigr. 1973, 276 = 1977, 346). Erst mit Decius liegen von einem Kaiser mehr Dativ- als Nominativinschriften vor.

586 Dies könnte zudem auch erklären, warum aus der Phase zwischen Nero und Vespasian nochmals mit Secundus [II.55] ein Prokonsul auf einem Meilensteinen im Untersuchungsraum erscheint. Zum Verwaltungsstatus der Provinz siehe MELONI, L'amministrazione 11–36; W. ECK, Zum Rechtsstatus von Sardinien im 2. Jh. n. Chr. Historia 20, 1971, 510–512; THOMASSON (Anm. 354) 72–81.

587 Vor dem Hintergrund der recht kurzen pannonischen Statthalterschaft des Triccianus ist es fraglich, ob die Meilensteine trotz ihres Nominativformulars und der Reparaturmitteilung „*vias et pontes vetustate corruptas*“ wirklich Ausdruck umfangreicher Ausbesserungsarbeiten sind. Falls sich dies jedoch aufgrund archäologischer Indizien belegen ließe, wären die entsprechenden Arbeiten mit Sicherheit noch unter Caracalla begonnen worden. Zur *damnatio memoriae* des Triccianus siehe DOBÓ, Verwaltung 90.

588 Eine Zusammenstellung der bislang bekannten Zeugnisse wird im Verzeichnis der Statthalter unter [II.47] gegeben.

589 DOBÓ, Verwaltung 89.

590 Vgl. die Übersicht der Meilensteine des Severus Alexander im Anhang (Tafel 32) sowie die Bemerkungen zu Flavius Aelianus [II.49] im Verzeichnis der Statthalter (Kapitel 6.1). Diese Exemplare sprechen aufgrund ihrer bloßen Quantität, ihrer einheitlichen Datierung ins Jahr 230, ihres Reparaturvermerks *restituit* und einer längeren Pause seit den letzten größeren Ausbesserungsarbeiten mit großer Wahrscheinlichkeit für tatsächlich durchgeführte Reparaturarbeiten an einigen pannonischen Straßen.

591 Es handelt sich um CIL III 3747, der an der Verbindung Richtung Brigetio stand und als Entfernungsangabe drei Meilen bis Aquincum angibt. Von der südlichen Strecke entlang der Donau zwischen Aquincum und Mursa liegt mit Année Épigr. 1980, 715 ein weiterer Meilenstein dieser Bauphase vor, der ebenfalls drei Meilen bis Aquincum angibt. Jedoch trägt dieser keine Statthaltersubscription. Zudem bietet auch CIL III 3738 von der Strecke Aquincum–Brigetio aus dem Jahr 229 keinen Statthalternamen. Somit kann eine direkte Betreuung des Straßennetzes in der unmittelbaren Umgebung der Provinzhauptstadt Aquincum sicher ausgeschlossen werden.

[II.43] und Aelius Florianus [II.44] aus der Provinz Dalmatia⁵⁹². Bemerkenswert ist, dass offensichtlich alle diese eigenmächtigen Statthaltererwähnungen auf Meilensteinen im dalmatisch-pannonischen Raum aus der ersten Hälfte des dritten Jahrhunderts stammen. Dabei bricht die Liste der Statthaltersubscriptions mit Philippus Arabs ab⁵⁹³. Insgesamt bietet sich deshalb für den Balkan folgende Theorie an. Da der kaiserliche Herrschaftsschwerpunkt in den letzten Jahren Caracallas, unter Elagabal und Severus Alexander im Osten des Römischen Reiches lag, könnten dies einige Statthalter der ohnehin unruhigen Donauprovinzen zu einer eigenmächtigen Betonung ihrer Position genutzt haben. Als der dynamische Decius sich während seines Feldzuges gegen die Goten diesen zentrifugalen Kräften entgegenstellte, wies er die dortigen Statthalter wieder in ihre Schranken. Statthaltersubscriptions treten nach Decius im illyrisch-pannonischen Raum fast nicht mehr auf.

Ein weiteres Beispiel statthalterlicher Eigenmächtigkeit liegt aus der sardischen Provinz vor. Aufgrund des anscheinend fortwährend existierenden Privilegs, sich auf den Meilensteinen nennen zu dürfen, entwickelte sich offensichtlich eine selbstverständliche Nutzung dieses öffentlichkeitswirksamen Mediums durch die dortigen Statthalter. So erscheint unter Aurelian mit Publius [II.73] erstmals ein *praeses provinciae Sardiniae* auf einem Meilenstein, der sich – ebenso wie den Princeps als obersten Bauherrn – in klassischer Manier selbst im Nominativ nennt⁵⁹⁴. Der Prokurator betrachtete sich offensichtlich als eigentlichen Straßenbauer seines Amtsbereiches. Die besondere Position des sardischen Statthalters belegt auch ein weiteres Beispiel. Unter Aurelian ließ Septimius Nigrinus [II.72] an der Straße Karales–Olbia einen Meilenstein aufstellen, auf dem er als *vir egregius* tituliert wird. Offensichtlich erfuhr Nigrinus noch während seines dortigen Aufenthaltes eine Rangerhöhung, denn auf einem zweiten, nicht unweit vom ersten aufgestellten Stein wird er als *vir perfectissimus* bezeichnet⁵⁹⁵. Eine derart aufwändige Maßnahme kann nur auf eine eigenmächtige Initiative des Statthalters zurückgeführt werden.

Es hat sich somit zeigen lassen, dass die Statthalter, die im ersten und zweiten Jahrhundert nur nach einer kaiserlichen Genehmigung Eingang in den Inschriftentext von Meilensteinen fanden, die Schwächephase der Kaiser im dritten Jahrhundert aber dazu nutzten, um sich in ihrer Provinz eigenmächtig in Szene zu setzen. Hieraus wird deutlich, wie weit sich Meilensteinsetzungen in der ersten Hälfte des dritten Jahrhunderts von grundsätzlichen Straßenbauaktivitäten gelöst hatten. Der politische Aspekt hatte über weite Strecken die ursprüngliche Bedeutung des Meilensteins als einer Sonderform der Bauinschrift überlagert.

3.6.3.5 Zusammenfassung

Allgemein gilt festzuhalten, dass aus dem Fehlen eines Statthalternamens auf einem Meilenstein nicht zwangsläufig geschlossen werden kann, dass dieser nicht auf dem Sektor der Straßenverwaltung tätig war. Dass sich z. B. der Prokonsul von Afrika auf den Maximinus-Thrax-Meilen-

592 Die Quellenbelege und weiterführende Literaturangaben sind im Verzeichnis der Statthalter unter den jeweiligen Personen angeführt.

593 Mit Aelius Florianus [II.44] liegt noch eine fragmentarisch überlieferte Statthalternennung aus der Regierungszeit des Trebonianus Gallus vor.

594 EEpigr VIII 747: m(ilia) p(assuum) CLXV / d(omino) n(oster) imp(erator) Caes[ar] L(ucius) Dom[itius] / Aureli[anus] [--- / ---] /^s Karalib(us) Olbi[ae] vet(ustate) / corrupta(m) r(estituit) / P(ublius) [---]tius v(ir) p(erfectissimus) / pr(a)eses p(rovinciae) Sard(ini)a(e). Die Bewertung der erhaltenen Reste von EEpigr VIII 787 ist zurzeit nicht geklärt. Auch hierbei scheint es sich um einen aurelianischen Prokurator im Nominativ zu handeln; vgl. die Angaben zu diesem Meilenstein im Verzeichnis der Statthalter unter [II.71]. Leider werden die sardischen Statthalter nicht konsequent seit Aurelian im Nominativ gegeben. Erst aus der Regierungszeit des Diokletian liegt mit EEpigr VIII 759 wiederum ein Statthalter im Nominativ vor. Hierzu: MELONI, L'amministrazione 234. Unklar ist der Kasus der Statthaltersubscription des Lucius Ceionius Alienus [II.61]. Auf der Abzeichnung von OGGIANU, Contributo 881 Abb. 12 ist deutlich ein Nominativ zu erkennen. Jedoch weicht die Angabe von SORGU, L'epigraphia 602 B 95 = Année Épigr. 1990, 469 gerade an dieser Stelle spürbar ab. Für eine abschließende Bewertung wird man wohl eine völlige Neuedition der sardischen Meilensteine abwarten müssen.

595 EEpigr VIII 775a; EEpigr VIII 796 = Année Épigr. 1989, 22. Zu den Fundorten siehe OGGIANU, Contributo 864 Fundort-Nr. 4 u. Nr. 6. Weitere Angaben im Anhang (Kapitel 6.1) unter [II.72].

steinen aus dem Jahr 237 selbst nicht nannte, lässt sich mit der fehlenden kaiserlichen Genehmigung erklären. Gleiches gilt wohl grundsätzlich auch für den baetischen Promagistrat. Ohne eine kaiserliche Genehmigung war es dem Statthalter offensichtlich nicht erlaubt, sich trotz persönlichen Einsatzes im Straßenwesen auch auf den Meilensteinen zu nennen. Dabei bestimmten wohl machtpolitische Gesichtspunkte, wer das Privileg zur Statthaltersubscription erhielt. Gerade die iulisch-claudischen Kaiser achteten noch sehr auf ihre Monopolstellung auf Meilensteinen. Erst seit flavischer Zeit, als die Kaiser die Statthalter mit konkreten Einzelprojekten auf dem Sektor der Straßenadministration betrauten, wurde ihnen gleichzeitig in begrenztem Maße das Recht der epigraphischen Erwähnung auf Meilensteinen eingeräumt.

3.6.4 Der Statthalter im Verhältnis zwischen Kaiser und lokalen Kräften

Das Verhältnis zwischen Kaiser, Statthalter und lokalen Kräften im Bereich der Straßenadministration lässt sich an mehreren Beispielen veranschaulichen. Wie bereits festgestellt, stand der Statthalter in einem direkten Abhängigkeitsverhältnis zum Kaiser⁵⁹⁶. Bei zahlreichen Bau- oder Ausbesserungsarbeiten handelte er auf unmittelbare kaiserliche Order hin. Auch die Möglichkeit der Namensnennung auf Meilensteinen – an zweiter Position nach dem Princeps – bedurfte der kaiserlichen Genehmigung.

Um nun das Verhältnis von Statthalter und lokalen Kräften deutlich zu machen, eignen sich die Bautätigkeiten des Iulius Honoratus [II.7] in der Provinz Alpes Maritimae⁵⁹⁷. Walser deutet diese Arbeiten zutreffend im Zusammenhang mit Meilensteinsetzungen in Germania Superior vor dem Hintergrund des Alemannenzuges im Jahr 213⁵⁹⁸. Anhand der Miliarien des Jahres 213 zwischen der Alpenprovinz des Iulius Honoratus und dem Rheinknie bei Basel lässt sich eine durchgehende Straßenrenovierung nachweisen⁵⁹⁹. Die Ausbesserungsarbeiten inklusive der Meilensteine dieses Jahres zwischen Colonia Equestris (Nyon), Aventicum (Avenches), Salodurum (Solothurn) und Augusta Raurica (Augst) scheinen alle derselben kaiserlichen Order gefolgt zu sein. Dass nur Iulius Honoratus ausdrücklich auf den Meilensteinen genannt wird, macht die regionalen Unterschiede in der Straßenadministration deutlich. Während in der kleinen Alpenprovinz der Prokurator wohl auf direkte Anweisung des Caracalla hin handelte, wurden in Obergermanien offensichtlich die betroffenen Gemeinden tätig. Es darf vermutet werden, dass sich der Princeps entweder direkt an die involvierten Gemeinden gewendet oder den Statthalter beauftragt hatte, die kaiserliche Anweisung an die einzelnen Städte weiterzuleiten.

Im Kapitel 3.4.4 „Die Straßenverwaltung in der severischen Periode“ wurde bereits der Straßenbau im Vorfeld des Britannienfeldzuges des Septimius Severus thematisiert. In der Gallia Lugdunensis erscheint nun in diesem Zusammenhang Aelius Romanus [II.4], in der Belgica der Statthalter Postumus [II.3] auf den Meilensteinen. Walser beobachtete treffend, dass in Gallia Lugdunensis, Germania Superior, Raetia und Belgica auch verschiedene Septimius-Severus-Meilensteine ohne Legatennamen vorliegen⁶⁰⁰. Dies spricht insgesamt für eine Form der Arbeitsteilung. Der Kaiser

596 Vgl. PEKÁRY, Untersuchungen 77 ff.

597 Die Meilensteine mit dem Prokurator Iulius Honoratus sind im Verzeichnis der Statthalter unter [II.7] zusammengestellt.

598 WALSER, Meilensteinen 1970, 260 f.

599 CIL XVII.2 126 = XIII 9061 = WALSER, Straßen 1967 Nr. 33; CIL XVII.2 501 = WALSER, Straßen 1967 Nr. 36; CIL XVII.2 666 = XIII 9072 = WALSER, Straßen 1967 Nr. 42; CIL XVII.2 674 = XIII 9068 = WALSER, Straßen 1967 Nr. 39. Die Vorlage dieser Meilensteine lautet: *Imperator Caesar Marcus Aurelius Antoninus pius felix Augustus Parthicus maximus Britannicus maximus pontifex maximus tribunicia potestate XVI imperator II consul IIII proconsul princeps iuuentutis fortissimus felicissimusque magnus pacator orbis vias et pontes vetustate restituit*. Auch wenn in diesem Fall tatsächlich Bautätigkeiten durchgeführt wurden, so zeigt sich hierin dennoch eine megalomane Selbstdarstellung des Princeps. Vgl. aus Raetien: *Année Épigr.* 1985, 698 = 1985, 697 (sic) = WALSER, Straßen 1983 Nr. 48; WALSER, Straßen 1983 Nr. 49 = *Année Épigr.* 1985, 699.

600 WALSER, Meilensteinen 1970, 261.

wendete sich offensichtlich gleichzeitig an die betreffenden Legaten und an die räumlich involvierten Städte und Gemeinden entlang der Aufmarschrouten seines Feldzuges gegen Clodius Albinus von 195 und seines Britannienzuges von 208⁶⁰¹. Folglich durfte sich der Statthalter nur auf den Meilensteinen entlang der Straßen nennen, deren Renovierung er persönlich betreut hatte⁶⁰².

Ein weiteres Beispiel liegt von der hadrianischen Via Nova zwischen Cirta (Constantine) und Ruscade (Ras Skikda) vor. Hier hatte sich der Princeps direkt an die betroffenen Gemeinden gewendet, die daraufhin „*ex auctoritate*“ handelten⁶⁰³. Für diese Straße konnte bereits deutlich gemacht werden, dass Sextus Iulius Maior [II.29] nur auf dem Schlussstein in Cirta erwähnt wird, da er nur als vermittelnde Instanz zwischen den involvierten Städten agierte⁶⁰⁴.

Ein besonderer Aspekt hinsichtlich des Beziehungsgeflechts von Kaiser, Statthalter und lokalen Kräften im Bereich der Straßenadministration eröffnet sich mit der Frage nach dem räumlichen Kompetenzbereich des jeweiligen Provinzoberen: Entsprach der Verwaltungsbereich des Statthalters nur dem eigenen Provinzgebiet oder lassen sich provinzübergreifende Maßnahmen nachweisen? Diese Fragestellung wurde bereits durch das Beispiel der numidischen Legionslegaten, die in der „Nachbarprovinz“ Africa Proconsularis Straßenbau durchführen ließen, aufgeworfen. Da jedoch das Territorium der Legio III Augusta im ersten und zweiten Jahrhundert formaljuristisch zum Verwaltungsbereich des Prokonsuls in Karthago gehörte, darf diese Maßnahme nicht als provinzübergreifend interpretiert werden. Vielmehr lässt sich im gesamten Untersuchungsraum kein Statthalter belegen, der in einer Nachbarprovinz öffentlichen Straßenbau hat durchführen lassen. Die Kompetenz der Statthalter auf dem Sektor des öffentlichen Straßenwesens endete demnach an den Grenzen der eigenen Provinz.

3.6.5 Zusammenfassung

Hinsichtlich der Ausgangsfragen dieses Kapitels können folgende Ergebnisse festgehalten werden. Entgegen der bisherigen Forschungsmeinung lassen sich aus den untersuchten Digestenstellen keine verbindlichen Aussagen zur Zuständigkeit des Statthalters für die Administration der Reichsstraßen ableiten. Nach eingehender Untersuchung der entsprechenden Passagen wurde deutlich, dass sich die dortigen Regelungen nur auf innerstädtische Baumaßnahmen beziehen. Jedoch machte der Blick auf die epigraphischen Quellen deutlich, dass der Bereich der Straßenverwaltung durchaus zum Tätigkeitsfeld des Statthalters gerechnet werden muss.

Aufgrund der Monopolisierung des Mediums Meilenstein durch den ersten Princeps ist die Arbeit der Statthalter in der Straßenverwaltung allerdings über weite Strecken nur zu erahnen, selten konkret zu belegen. Da Statthaltersubscriptionen nur nach kaiserlicher Genehmigung möglich waren, lässt sich aus dem Fehlen entsprechender epigraphischer Zeugnisse nicht automatisch schließen, dass der jeweilige Statthalter sich nicht um die Straßenadministration seiner Provinz gesorgt hätte. Einen anschaulichen Beleg liefert hierzu das beschriebene Verhältnis zwischen den ersten Kaisern und den afrikanischen Promagistraten bis zum Jahr 16 n. Chr.

601 Leider konnte bei keinem Meilenstein aus dem Territorium einer betroffenen Gemeinde eine für diesen Raum überproportionale Betonung der jeweiligen eigenen Position festgestellt werden. Welche Möglichkeiten der Selbstdarstellung die *caput-viae*-Zeile den Städten bot, ist speziell an den nordafrikanischen Meilensteinen des dritten Jahrhunderts abzulesen.

602 PEKÁRY, Untersuchungen 78f. hob bereits hervor, dass nicht zwingend von einem persönlichen Einsatz des entsprechenden Statthalters auszugehen ist. So hat das Beispiel des Marcus Fonteius [I.9] und seiner beiden Legaten Gaius Annianus Bellienus [I.10] und Gaius Fonteius [I.11] einen Einblick in derartige Mechanismen gegeben.

603 Siehe Kapitel 3.4.3.3 „Straßenbau *ex auctoritate*“.

604 CIL VIII 10 296 = ILS 5872. Weitere Angaben hierzu sind im Verzeichnis der Statthalter unter [II.29] zusammengestellt. Gerade diese Inschrift zeigt sehr deutlich, dass die Erwähnung eines Truppenkörpers im Zusammenhang mit dem Titel des numidischen *legatus Augusti pro praetore* grundsätzlich ohne Bedeutung ist. In diesem speziellen Fall kann eine Mitarbeit der lambaesischen Truppen sicher ausgeschlossen werden, da die Konföderation von Cirta die Baukosten (*sua pecunia*) getragen hat.

In den meisten aufgezeigten Fällen von Statthaltersubscriptionen zwischen Vespasian und Caracalla handelte es sich sehr wahrscheinlich um konkrete kaiserliche Anweisungen zum Straßenbau. Hierin deutet sich nicht zuletzt eine grundlegende Veränderung in der Straßenverwaltung der Provinzen an, die sich immer stärker auf ein romanisiertes Städtewesen stützte. Der jeweilige Vertreter der Zentralmacht wendete sich offensichtlich nur noch bei konkreten Einzelprojekten auf dem Sektor übergreifender Infrastruktur an die entsprechenden Statthalter. Die grundlegenden Bau- und Ausbesserungsarbeiten am immer dichter werdenden Straßennetz wurden den Städten überlassen, da dem Statthalter der notwendige administrative Apparat für eine adäquate Betreuung aller Reichsstraßen in seiner Provinz fehlte.

3.7 DIE BEDEUTUNG VON LOKALEN KRÄFTEN AUF DEM GEBIET DER STRASSENVERWALTUNG

3.7.1 *Stand der Forschung*

In den bisherigen Ausführungen zur Straßenverwaltung in den westlichen Provinzen deutete sich bereits an, dass neben dem Kaiser und den Statthaltern noch eine dritte Kraft existierte, die bislang undifferenziert als lokale Kraft bezeichnet wurde. Darunter sind Kolonien, Municipien, *Oppida*, *Civitates* und ähnliche räumlich enger abgesteckte Verwaltungseinheiten zu verstehen. In der Forschung zur Administration der Reichsstraßen haben diese regionalen Faktoren bislang sehr wenig Beachtung gefunden, so dass für die folgenden Ausführungen nur wenig Forschungsliteratur als Korrektiv zur Verfügung steht⁶⁰⁵. Zumeist haben sich provinziälromische Arbeiten mit diesem Aspekt auseinander gesetzt, wobei diese jedoch primär archäologische Zielsetzungen verfolgten. Lediglich Pekáry geht in einem übergeordneten Kontext näher auf die lokalen Kräfte in den Provinzen ein, stellt dabei jedoch die Fragestellung der Finanzierung der Reichsstraßen in den Vordergrund⁶⁰⁶. In einem anderen Zusammenhang hat sich König den Kompetenzen der Gemeinden auf dem Sektor des Straßenwesens genähert. In seiner kurzen Abhandlung über Dedikation von Meilensteinen gelingt es ihm, überzeugend nachzuweisen, dass es den Gemeinden offensichtlich erlaubt war, Meilensteine aus eigener Verantwortung heraus an den Reichsstraßen aufzustellen⁶⁰⁷. Bemerkenswert ist seine Ansicht über die Verwaltung der Reichsstraßen: „Der Staat, *res publica*, ist und bleibt Besitzer der Reichsstraßen und ist für deren Ausbau und Erhaltung verantwortlich. Die Finanzschwäche des Aerars macht es notwendig, die Kosten des Wegebauwesens weitgehend auf die Gemeinden abzuwälzen, Kosten, zu denen der Kaiser als oberster Wegeherr aus dem Fiskus Zuschüsse gewähren konnte. Keinesfalls aber darf aus der Kostenbeteiligung der Gemeinden am Straßenbau auf die Übernahme einer entsprechenden *cura* durch die Gemeinde geschlossen werden“⁶⁰⁸. Damit liegt bei König dieselbe Grundtendenz vor, die sich auch immer wieder in den Untersuchungen von Pekáry findet, nämlich eine Betrachtung der Verhältnisse in den Provinzen aus dem Blickwinkel der italischen Gegebenheiten⁶⁰⁹. Für die weitere Diskussion er-

605 Vgl. z. B. SILLIÈRES, *Voies* 695–702.

606 PEKÁRY, *Untersuchungen* 138–164.

607 KÖNIG, *Dedikation* 422 f.

608 KÖNIG, *Dedikation* 422.

609 Aus dem italischen Blickwinkel bemerkt daher Eck, *Organisation* 69 f.: „Von großer Bedeutung für das Straßenwesen und für das Verständnis der Gesamtadministration ist die Frage der Finanzierung der Neubauten und Reparaturen an einzelnen Abschnitten der *viae publicae*. Zuletzt hat darüber ausführlich TH. PEKÁRY gearbeitet, dessen Darstellung der Verhältnisse in Italien freilich stark durch die Beispiele aus den Provinzen beeinflusst wurde, ohne daß stets vollständig die andersartigen Verhältnisse des Zentrallandes beachtet worden wären.“ Auch die von KÖNIG, *Dedikation* 422 zur Unterstützung seiner Ansicht vorgelegten Quellen stammen alle aus Italien. So konnte schon mehrfach gezeigt werden, dass auf dem Gebiet der Reichsstraßen, speziell bei der Administration, erhebliche Differenzen zwischen dem italischen Mutterland und den Provinzen bestanden.

scheint es zudem sinnvoll, nicht mehr zwischen der Straßenadministration einerseits und der Kompetenz zum Aufstellen von Meilensteinen andererseits zu unterscheiden.

Einen neuen Weg weist Walser in seinen „Bemerkungen zu den gallisch-germanischen Meilensteinen“, in denen er allgemeine Erkenntnisse seiner langjährigen Arbeit an CIL XVII.2 kurz bündelt. Ohne weitergehende Diskussion bemerkt er: „Als im Übergang vom 1. zum 2. Jahrhundert den Civitates die Verantwortung für die Strassen überbunden wurde und die Reichsverwaltung ihnen einheimische Vermessungen erlaubte, wurden Masseinheiten und Zählungen Gemeindeangelegenheit“⁶¹⁰. Als Beleg dient ihm, mit Verweis auf die Arbeiten von Pflaum und Eck, die Parallele bei der Reform des *cursus publicus* unter Nerva und Traian⁶¹¹. Im Folgenden soll untersucht werden, was sich über das Erscheinen von Gemeindenamen auf Meilensteinen, über Zählpunkte und Aufstellungsmodalitäten bzw. Dedikation von Miliarien aussagen lässt, und welche Rückschlüsse hinsichtlich einer Verwaltung von Reichsstraßen durch lokale Größen hieraus gezogen werden können.

3.7.2 Die Straßenadministration durch lokale Kräfte

Der offensichtliche Einfluss von lokalen Kräften auf die Straßenverwaltung lässt sich aus regionalen Besonderheiten in den Meilensteinformularen schließen. Wie bereits festgestellt werden konnte, sind homogene Inschriftenserien auf Meilensteinen entlang einer Reichsstraße nach dem Wechsel vom ersten zum zweiten Jahrhundert im Untersuchungsraum immer seltener anzutreffen. Walser vermutet hinter diesem Wandel zugleich eine allgemeine Verwaltungsreform, die jedoch weder inhaltlich noch chronologisch exakt zu bestimmen sei⁶¹². Jedoch sind auch die Meilensteinformulare der Iulio-Claudier nicht so einheitlich in ihrem Aufbau und Aussehen, dass man hieraus auf eine Verwaltung schließen könnte, bei der alle Maßnahmen zentral vom Statthalter angeordnet und kontrolliert wurden. Vielmehr finden sich bei den Meilensteininschriften dieser Epoche interessante Unterschiede, die auf regionale Einflüsse schließen lassen, so z. B. an der Verbindung von Oberitalien nach Nordspanien, also an der Via Iulia Augusta und der Via Domitia⁶¹³. Unter Augustus sind an dieser bedeutenden Ost-West-Verbindung in den Jahren 13/12 v. Chr., 3 v. Chr., 1 v. Chr. und 14 n. Chr. Meilensteine aufgestellt worden, von denen die Exemplare aus der zweiten Hälfte des Jahres 3 v. Chr. von besonderem Interesse sind. Auf ihnen wurde 2 v. Chr. der neue Titel *pater patriae* vor dem *praenomen imperatoris* hinzugefügt⁶¹⁴. Der These Königs, wonach diese Nachgravur auf allen Steinen dieser Datierung belege, dass diese Überarbeitung gerade nicht

610 WALSER, Bemerkungen 397; vgl. dazu KÖNIG, Dedikation 426f.: „Wenn das erste Jahrhundert eine zentral gelenkte Straßenbautätigkeit an Hand von gleichförmigen Meilenstein-Inschriften suggeriert, siehe etwa die Meilensteine der *via Domitia*, so sind wir über den Brauch, Meilensteine aufzustellen, nur durch mangelhafte Beobachtungen informiert. Hinzu kommt unsere geringe Kenntnis von einer möglichen Mitverantwortung der Provinzen und Gemeinden an einer *cura viarum*, die nicht zur Selbstverwaltung der Gemeinden gehört.“

611 WALSER, Bemerkungen 397 Anm. 91; PFLAUM (Anm. 131) 58–61; ECK, Organisation 94–97.

612 WALSER, Bemerkungen 397.

613 Mit Blick auf die Claudiussteine der Via Domitia stellt WALSER, Bemerkungen 388 fest: „Obgleich die Zeilenverteilung bei der amtlichen Ausgabe des Kaiserformulars normiert gewesen zu sein scheint, ergeben sich auch beim selben Formular von Civitas zu Civitas gewisse Differenzen nach Stellung der Titel und Abkürzungen.“ Weitere Beispiele bei NAPOLI/REBUFFAT (Anm. 465) 65–68.

614 CIL XVII.2 62 = XII 5482 = KÖNIG, Meilensteine 62: Pater patriae / imp(erator) Caesar divi f(ilius) / Augustus pontifex / max[im]us (sic) co(n)s(ul) XII /⁵ co(n)s(ul) designatus XIII / [im]p(erator) XIII tribuni(cia) potest(ate) XXII / (milia passuum) IIII. Weitere Exemplare mit diesem Formular: CIL XVII.2 60 = XII 5480 = KÖNIG, Meilensteine 60; CIL XVII.2 61 = XII 5481 = 5495 = KÖNIG, Meilensteine 61; CIL XVII.2 63 = XII 5483 = KÖNIG, Meilensteine 63; CIL XVII.2 64 = XII 5484 = KÖNIG, Meilensteine 64; CIL XVII.2 65 = XII 5487 = KÖNIG, Meilensteine 65; CIL XVII.2 66 = XII 5488 = KÖNIG, Meilensteine 66; CIL XVII.2 67 = XII 5489 = KÖNIG, Meilensteine 67; CIL XVII.2 82 = XII 5497 = KÖNIG, Meilensteine 82; CIL XVII.2 86 = XII 5500 = KÖNIG, Meilensteine 86.

auf Eigeninitiative einer Gemeinde erfolgt sein könne, kann der Verfasser nicht zustimmen⁶¹⁵. Wäre dieser Nachtrag auf eine zentrale Anweisung zurückzuführen, so käme hierfür wohl nur der Prokonsul der Narbonensis in Betracht. Dieser hätte jedoch vermutlich nicht nur die Steine aus dem Herbst 3 v. Chr., sondern alle bereits aufgestellten augusteischen Stücke seiner Provinz nacharbeiten lassen. Betrachtet man nun die räumliche Verteilung der betreffenden Miliaren, so erhält man den Beweis der lokalen Eigeninitiative. Alle überarbeiteten Steine finden sich an der Via Iulia Augusta im Abschnitt zwischen der Rhône und Salon bzw. zwischen Apt und Orgon, also in einem räumlich klar begrenzten Gebiet⁶¹⁶.

Das bewusste Einbeziehen regionaler Kräfte in die Straßenverwaltung erscheint vor dem Hintergrund der römischen Bestrebungen nach einem dicht verzweigten Verkehrsnetz logisch und konsequent⁶¹⁷. Der Ausbau einer solchen Infrastruktur wurde vor allem von den ersten Principes Augustus, Tiberius und Claudius zielstrebig vorangetrieben, so dass unter Nerva ein Verkehrsnetz vorlag, das Rom mit allen wichtigen Entscheidungszentren in den Provinzen verband⁶¹⁸. Parallel dazu verstärkten die Kaiser Gründung und Förderung von Kolonien und Municipien und forcierten so eine allgemeine Verstädterung gerade in den westlichen Provinzen⁶¹⁹. Auf dieses Städtewesen konnte sich die römische Administration (Kaiser – Statthalter) bei der Straßenverwaltung in immer stärkerem Maße stützen. Da Augustus jedoch das Medium Meilenstein als Propagandamittel monopolisiert hatte, konnten die jeweiligen Provinzgemeinden, soweit sie überhaupt ausreichend entwickelt waren, in der frühen Kaiserzeit ihre eigene Position nur minimal artikulieren. Neben einem geringfügigen Variationsspielraum in der Umsetzung des kaiserlichen Formulars gab es für die einzelnen Gemeinden lediglich die Möglichkeit, als Zählpunkt in Erscheinung zu treten⁶²⁰. Nach der Festigung des Principats und dem Aufbau einer für Rom befriedigenden Infrastruktur überließ die Zentralgewalt scheinbar in immer stärkerem Maße den

615 KÖNIG, Meilensteine S. 74f. Eine Zusammenstellung der augusteischen Meilensteine aus der Gallia Narbonensis befindet sich auch im Anhang (Tafel 7). Zutreffend ist jedoch Königs (ebd. 75 Anm. 75) Feststellung, wonach Meilensteininschriften mit dem Nachtrag *pater patriae* bislang nur in der Narbonensis gefunden wurden.

616 Zur Fundverteilung siehe die Karte im vorderen Einbanddeckel von KÖNIG, Meilensteine. Es handelt sich bei den hier besprochenen augusteischen Exemplaren um KÖNIG, Meilensteine 60–67, 82 und 86.

617 ECK, Organisation 25: „Herrschaft setzt die Möglichkeit der Kommunikation zwischen dem Träger der Macht und den Beherrschten und somit funktionierende Verkehrsverbindungen voraus.“

618 Im Falle Nordafrikas sind bislang nur wenige Meilensteine des Tiberius und der Flavier bekannt, die hiervon Zeugnis ablegen könnten. Vgl. hierzu die Übersichtskarte der Meilensteinfunde der entsprechenden Kaiser in den betreffenden Provinzen im Anhang. Jedoch widerspricht dieser Befund der hier geäußerten Vermutung nicht, dass mit Beginn des zweiten Jahrhunderts ein funktionstüchtiges Verkehrsnetz vorhanden war. Denn zum einen belegen die vorhandenen Meilensteine, dass man sich durchaus um den weiteren Erhalt des überkommenen karthagischen Straßennetzes sorgte, und zum andern zogen sich die Besitzungen der Römer im ersten Jahrhundert noch überwiegend als Landstreifen an der Mittelmeerküste entlang. Dies bedeutet, dass der Seeweg von Hafenstadt zu Hafenstadt von größerer Bedeutung war und für die Verbindung mit dem Hinterland das einheimische Wegenetz ausreichte. Größere räumliche Tiefe haben die afrikanischen Provinzen erst mit den traianischen Eroberungen unter L. Munatius Gallus [II.25], L. Minicius Natalis [II.26] und A. Larcus Priscus [II.27] erhalten, die diese auch sogleich durch den Bau von Reichsstraßen absicherten. Aber selbst in der hohen Kaiserzeit scheint der Bau von Küstenstraßen in Nordafrika nicht sonderlich stark betrieben worden zu sein. Es handelt sich hierbei um ein allgemeines Phänomen, dass sich in allen Provinzen des Untersuchungsraumes ebenfalls findet. Einzige Ausnahme stellt die Küstenstraße (Via Iulia Augusta, Via Domitia) von Oberitalien durch Südfrankreich bis Tarraco dar. Scheinbar zog man in Küstennähe stets die bequemere Reisevariante auf einem Schiff vor. Vgl. die Angaben über Reisegeschwindigkeiten zu Land und zu Wasser bei FRIEDLÄNDER (Anm. 85) 333–342.

619 So spricht KIENAST, Augustus 406–420 wohl zutreffend vom „Werden der Reichseinheit“. Vgl. auch GALSTERER (Anm. 29) 1 f. Dass dieses Konzept einer Reichseinheit gerade auf dem Sektor des Straßenwesens reiche Früchte getragen hat, ist der Romrede des Aelius Aristeides (or. 26,33 u. 101) zu entnehmen.

620 Unter Augustus erscheinen nur einige spanische Städte namentlich als Zählpunkt auf einem Meilenstein. Markant ist das Beispiel aus der Baetica. Dort heißt es auf den augusteischen Steinen „*a Baete et Iano Augusto ad Oceanum*“ und nicht „*a Baete et Iano Augusto ad Gadem*“, obwohl genau dies gemeint war. An einer mangelnden Bedeutung von Gades (Cádiz) kann dies nicht gelegen haben. Vgl. GALSTERER (Anm. 29) 17 ff. Augustus wollte vielleicht Gades eine derartig exponierte Erwähnung auf seinen Meilensteinen nicht zugestehen. Erst unter Claudius erscheinen vereinzelt auch Gemeinden im gallischen Raum.

entwickelten regionalen Kräften die Betreuung des öffentlichen Straßennetzes innerhalb ihres Territoriums. Dies lässt sich an zahlreichen epigraphischen Zeugnissen nachvollziehen.

Für den gallisch-germanischen Raum hat Walser die Besonderheiten der Meilensteinformulare in den einzelnen Gemeinden aufgezeigt⁶²¹. Das für den Aspekt der Straßenverwaltung zentrale Ergebnis ist die offensichtlich faktische Straßenhoheit der Städte und Gemeinden in ihrem Gebiet. Diese fand auch in den Inschriftentexten ihren Ausdruck. Ein markantes Beispiel im gallisch-germanischen Raum ist die so genannte Doppelzählung auf den Meilensteinen der Pictones in der Provinz Aquitania⁶²². Auf allen Miliarien der Civitas Pictonum innerhalb des Untersuchungszeitraumes wird durch die Angabe der Civitashauptstadt Limonum (Poitiers) als *caput viae* sowie der Civitasgrenze das eigene Territorium und somit das eigene Selbstverständnis deutlich gemacht⁶²³. Dass eine derartig nachdrückliche Abgrenzung kein Unikum war, belegen vergleichbare Inschriften aus dem Gebiet der Häduer und Bituriger⁶²⁴. Auch diese beiden Civitates haben ihr jeweiliges Territorium offensichtlich seit dem zweiten Jahrhundert mit Meilensteinen ausgestattet, die nicht nur einen Zählpunkt, sondern gleichzeitig auch die jeweilige Stammesgrenze vermerkten. Durch die Angabe der kaiserlichen Titulatur wird zwar formal die Oberhoheit des Princeps für den öffentlichen Straßenbau angezeigt, mit der klaren Absteckung der Grenzen beansprucht die Gemeinde jedoch zugleich für diesen Bezirk die *cura* der Reichsstraßen⁶²⁵.

Auch andere Städte verwendeten Meilensteine, um damit ihre Verwaltungsbezirke gegenüber den jeweiligen Nachbarn abzustecken. So nutzten die beiden mauretanischen Gemeinden Altava (Lamoricière) und Tect... (Ténira) einen Meilenstein an der Reichsstraße, um wahrscheinlich die Grenze der Verwaltungsbezirke festzulegen⁶²⁶. Ähnlich verhält es sich mit Thanaramusa (Berrouaghia) und Auzia (Aumale), die ebenfalls in der Provinz Mauretania Caesariensis liegen⁶²⁷. Diese beiden

621 WALSER, Bemerkungen 397–402; vgl. HIRSCHFELD, Meilensteine 734–743.

622 Der früheste bekannte Beleg stammt aus dem Jahr 123. CIL XVII.2 441: [Imp(erator) Caesar divi / Traiani P]ar[thici filius] / divi N]ervae nepos / [Trai]anus Hadrianus /⁵ [Aug(ustus)] pontif(ex) maximus / [tribu]nic(ia) potestat(e) VII / co(n)s(ul) III / [Lim(ono)] / (leugas) XI / fin(ibus) / (leugas) V. Hierzu: GRENIER, Routes 95–102; RE XX.1 (1941) 1208–1211 s.v. Pictones (Pictavi) (P. GOESSLER). Auf die Verwendung des Leugenmaßes wird noch näher einzugehen sein.

623 Die Quellen sind bei WALSER, Meilen 88 und 92 sowie WALSER, Bemerkungen 400 übersichtlich zusammengestellt. Vgl. hierzu die Karte 36 in GRENIER, Routes 98.

624 Häduer: CIL XVII.2 491 = XIII 9023 = ILS 561: Imp(eratori) Caes(ari) M(arco) Cas/sianio Latinio / Postumo p(io) f(elic) invi[c(to)] / Aug(usto) p(ontif)ic(i) max(imo) Ger(manico) /⁵ max(imo) tr(ibunicia) p(otestate) co(n)s(uli) II pr[oc(onsuli)] / Aed(uorum) fi[ni]b(us) ab Aug(ustoduno) / m(ilia) p(assuum) LXXII / Vos[ago monte?]. Hierzu: GRENIER, Routes 93 ff. mit Abb. 35. Biturges Cubi: CIL XVII.2 366 = Année Épigr. 1975, 611 (Traian). CIL XVII.2 366 wird in CIL und Année Épigr. noch fälschlicherweise Maximinus Thrax zugeschrieben, siehe daher die Bemerkungen in Anm. 685.

625 Gerade solche Meilensteine verdeutlichen nochmals, dass die Theorie von PEKÁRY, Untersuchungen 78 über die Genehmigungspflicht des Inschriftentextes durch die Zentrale in Rom an den tatsächlichen Gegebenheiten in den Provinzen vorbeigeht. WALSER, Bemerkungen 391: „Den Civitates scheint vom 2. Jahrhundert an ziemlich viel Freiheit gestattet, die Formulare in ihrem Gebiet zu bestimmen. Diese Freiheit betrifft nicht nur die Abkürzung der Nomina Caesaris, sondern auch etwa das Weglassen oder Beibehalten der Filiation, der Consulate, der Tribuniciae Potestates, der Akklamationen, der Siegerbeinamen.“

626 Année Épigr. 1903, 95 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1902, 522: Imp(erator) Caes(ar) M(arcus) / Iulius Philip/pus invictus / pius felix Aug(ustus) /⁵ p(ontifex) m(aximus) trib(unicia) p(otestate) p(ater) p(atriae) / posuit curan/te L(ucio) Catellio / Liviano proc(uratore) / suo a Tect(---) m(ilia) p(assuum) /¹⁰ XII / Altava m(ilia) p(assuum) XVIII. Diese Distanzangaben sind zudem gute Belege für die relative Genauigkeit bzw. Ungenauigkeit römischer Meilenangaben über größere Entfernungen. Da die beiden genannten Städte mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht exakt auf den Fuß genau 30 Meilen voneinander entfernt lagen, sind die beiden Angaben wohl gerundete Werte. Ferner ist an dem Formular des Philippus Arabs auffällig, dass die Erwähnung eines Konsulats fehlt. Da er seinen ersten Konsulat nicht sogleich, sondern erst 245 bekleidete, ist dieser Stein sehr gut in die ersten Regierungsmonate zu datieren. Dieses Exemplar ist unter Berücksichtigung des Verbs *posuit* und der Erwähnung des Statthalters L. Catellius Livianus [II.21] mehr Grenzstein zwischen zwei Territorien denn Meilenstein im eigentlichen Sinne.

627 Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1908, CCXLVI = 1919, 147: [Imp(erator) Caesar] / divi Traiani / Parthici fil(ius) di/vi Nervae nepos /⁵ Traianus Hadria/nus Aug(ustus) pont(ifex) max(imus) / trib(unicia) pot(estate) VIII co(n)s(ul) / proco(n)s(ul) / Thanar(amusa) m(ilia) p(assuum) XXXII LCCCCXXV /¹⁰ Auzia m(ilia) p(assuum) XXVII CC.

Gemeinden nahmen offensichtlich die erste umfangreiche Vermessung sowie den Bau einer Reichsstraße unter Hadrian zum Anlass, um gleichzeitig bis auf den Fuß genau ihre Territorien und damit auch Verwaltungsbezirke gegeneinander abzustecken. Da die Entfernungsangaben mit XXXII Meilen und LCCCCXXV Fuß bis Thanaramusa und XXVII Meilen und CC Fuß bis Auzia für antike Verhältnisse extrem genau angegeben sind, könnten hier allgemeine Gebiets- und Finanzierungsstreitigkeiten von Bedeutung gewesen sein⁶²⁸.

Ein weiterer Beleg für die weitestgehende Selbstständigkeit in der Administrationspraxis der Gemeinden lässt sich in der regionalen Verteilung von Meilensteinen sehen. Pierre Sillières stellt in seiner Untersuchung über das südspanische Straßennetz fest, dass 85% der Meilensteine der baetischen Via Augusta auf nur 8% ihrer Länge gefunden wurden⁶²⁹. Dass sich diese Fundverdichtung mit dem mutmaßlichen Territorium von Corduba (Córdoba) deckt, kann weder Überlieferungsverzerrung noch Zufall sein. Dieses Ergebnis lässt vielmehr den Schluss zu, dass die Gemeinde von Corduba insgesamt mehr Meilensteine entlang der baetischen Via Augusta aufgestellt hat als ihre Nachbargemeinden. Die *cura* für die Reichsstraßen könnte demnach nicht nur die Betreuung des Straßenkörpers, sondern auch die Berechtigung zum Aufstellen von Meilensteinen beinhaltet haben. Diese Vermutung wird durch zahlreiche weitere Beispiele gestützt.

Die markanteste Parallele stammt von der so genannten Bernsteinstraße von Aquileia nach Carnuntum (Bad Deutsch-Altenburg) aus dem Territorium der norischen Stadt Celeia (Celje)⁶³⁰. In den Straßenabschnitten auf dem Stadtgebiet von Emona (Ljubljana) bzw. zwischen Poetovio (Ptuj) und Savaria (Szombathely) finden sich fast keine Meilensteine, was in Anbetracht der Bedeutung dieses Verkehrsweges für den Handel und die pannonischen Truppen an der Donau überraschend ist⁶³¹. Ganz anders präsentiert sich das Bild hingegen auf dem Gemeindegebiet des norischen Mu-

628 Von der Reichsstraße entlang der Donau liegen im raetischen Streckenabschnitt drei Meilensteine vor, die ebenfalls eine doppelte Distanzangabe aufweisen. Es handelt sich bei zwei Steinen um Exemplare mit den bereits behandelten Doppelformularen des Septimius Severus (a. 195) und des Caracalla (a. 215). Im Einzelnen sind dies folgende: WALSER, Straßen 1983 Nr. 36: [ab] Au[g(usta Vindellicorum)] m(ilia) p(assuum) [---] a Leg(ione) m(ilia) p(assuum) [---] und CIL III 5997 = ILS 438 = WALSER, Straßen 1983 Nr. 40: ab Aug(usta Vindellicorum) m(ilia) p(assuum) XLV /¹⁰ a L(e)g(i)one) m(ilia) p(assuum) LI. Der dritte Stein datiert in das Jahr 201 und nennt Septimius Severus mit seinen beiden Söhnen; WALSER, Straßen 1983 Nr. 42: [ab Aug(usta Vindellicorum)] m(ilia) p(assuum) [XL]III / [a Leg(ione)] m(ilia) p(assuum) LIII. Diese doppelte Distanzangabe darf wohl auch bei den weiteren, formulargleichen Severussteinen (CIL III 5996 = WALSER, Straßen 1983 Nr. 43 und CIL III 5995 = WALSER, Straßen 1983 Nr. 44) an dieser Straße ergänzt werden. Die absolute Entfernungsangabe zwischen Augsburg und Regensburg, soweit die fragmentarisch erhaltenen Inschriften überhaupt eine sichere Aussage zulassen, liegt stets bei 96 Meilen. Vgl. Itin. Anton. 250,1–5. Es handelt sich daher nicht um eine administrative Aufteilung, sondern vielmehr um eine Orientierungshilfe entlang der raetischen Limesstraße. Da mit Legio = Castra Regina (Regensburg) der Standort der Legio III Italica und Augusta Vindelicum (Augsburg) der Sitz des Provinzstatthalters genannt werden, ist der militärische Charakter offensichtlich.

629 SILLIÈRES, Voies 294 f. und 700. Zu Recht ist dieser Aspekt von GALSTERER (Anm. 1) 656 nochmals betont worden. Die Theorie SILLIÈRES, wonach die Provinzhauptstadt Corduba möglicherweise die Straßenbaufinzen der Baetica absorbiert und daher auf ihrem Territorium verstärkt Meilensteine aufgestellt habe, ist skeptisch zu bewerten. Die Karte der Via Augusta im betreffenden Streckenabschnitt inklusive der eingetragenen Meilensteinfundorte im Anhang (Fig. 4b) von Sillières Monographie ist leider wenig aussagekräftig. Deutlich besser ist jetzt die Karte in CIL II²/7.

630 Zur Bernsteinstraße siehe Plin. nat. 37,45; ferner: Mócsy, Pannonia 659 ff.; MILLER, Itineraria 453–457; SCHNEIDER, Miliarium 412.

631 Aus dem Gemeindegebiet von Emona ist von der Bernsteinstraße mit CIL III 4615 nur ein Stein aus der Zeit der Tetrarchie ediert. Der Abschnitt zwischen Poetovio und Savaria bietet mit ILJug 1963 Nr. 361 = AIJ 600 = CIL III 4081 (sic) ebenfalls nur ein Exemplar. Mit CIL III 4654 liegt noch ein Meilenstein des Septimius Severus und seiner Söhne vor, der jedoch schon aus dem Gebiet von Scarbantia (Sopron) stammt. Ferner ist aus dem Streckenabschnitt Scarbantia–Carnuntum mit Année Épigr. 1973, 430 = WEBER, Meilensteine 1968–1971 Nr. 13 ein Stein des Volusianus belegt. Unter Berücksichtigung der sehr schlechten Editionsfrage für die Balkanprovinzen ist davon auszugehen, dass noch weitere Meilensteine in den entsprechenden Straßenabschnitten vorliegen, die bislang jedoch noch nicht ediert worden sind. Vgl. die Zusammenstellung der bislang bekannten Miliarien bei WEBER, Meilensteine 1968–1971 nach S. 146 (sic). Unverständlich ist hingegen die Bemerkung von WINKLER, Straßen 12, wonach die Bernsteinstraße unter Antoninus Pius großzügig ausgebaut worden sein soll. Alle bekannten Antoninus-Pius-Exemplare stammen von der Savastraße zwischen Emona und Sirmium.

nicipium Celeia. Hier befinden sich insgesamt 27 Miliarien⁶³². Diese Unterschiede hinsichtlich der Anzahl aufgestellter Meilensteine können nur auf ein eigenverantwortliches Handeln seitens der betroffenen Gemeinden zurückgeführt werden.

Auch in anderen Regionen des Untersuchungsraumes gibt es vergleichbare Verteilungen der Funde, die allem Anschein nach nicht auf einer unglücklichen Überlieferung beruhen. So liegt zum Beispiel im unmittelbaren Umfeld der tarraconensischen Gemeinden Flaviobriga oder Segobriga eine auffällige Häufung von Meilensteinen vor⁶³³. In Mauretania Caesariensis deuten sich auf dem Territorium von Sitifis (Sétif) ähnliche Meilensteinhäufungen an⁶³⁴. Darüber hinaus zeichnet sich diese Gemeinde in ihren Inschriften durch ein hohes kommunales Selbstbewusstsein aus, das in dieser Form nur noch in Numidia und Britannia anzutreffen ist. So bezeichnet sich Sitifis auf den Meilensteinen als *Res publicae Coloniae Nervianae Augustae Martialis Veteranorum Sitifensium* bzw. als *Res publica Sitifensium Nervianorum*, um nur zwei Varianten des Stadtnamens zu geben⁶³⁵. In der Titulatur *res publica* zeigt sich ein kommunales Selbstbewusstsein, das sich in ähnlicher Form auf den Meilensteinen der aquitanischen Pictones präsentiert, auf denen neben dem *caput viae* stets die Civitasgrenze betont wird. Die Verwendung des *res-publica*-Begriffs findet sich auch auf den Miliarien von Castellum Vahartanense (Mechta Skaif)⁶³⁶, Portus Magnus (St-Leu)⁶³⁷ und Thamallula (Ain Toumella)⁶³⁸. In Numidia sind es Cirta (Constantine)⁶³⁹, Cuicul

632 Die 27 Meilensteine von der Bernsteinstraße sind bei WINKLER, Straßen 68–73 zusammengestellt. Auffällig ist die Kulmination von Meilensäulen an einigen Punkten. So liegen aus Škofja mit der Angabe „a Celeia mp III“ ein Meilenstein für Traian (Année Épigr. 1980, 662 = ILJug 1963 Nr. 410 = WINKLER, Straßen Nr. 16), ein weiterer für Hadrian (Année Épigr. 1980, 663 = ILJug 1978 Nr. 1197 = WINKLER, Straßen Nr. 17), ein dritter für Antoninus Pius (ILJug 1978 Nr. 1198 = WINKLER, Straßen Nr. 18), ein vierter für Septimius Severus (WINKLER, Straßen Nr. 19 = Année Épigr. 1987, 799) und ein sechster für Macrinus (WINKLER, Straßen Nr. 20 = Année Épigr. 1980, 664) vor. Aus Ivenca (Neuniz) liegt nun mit der Angabe „a Celeia mp VI“ eine identische Gruppe vor: CIL III 5732–5736 = WINKLER, Straßen Nr. 23–27. Weitere derartige Gruppen deuten sich aufgrund ähnlicher Sammelfunde im Verzeichnis von Winkler an. Von der Trasse Celeia–Noviodunum sind noch drei weitere Steine aus dem Stadtterritorium bekannt: CIL III 11 316–11318 = WINKLER, Straßen Nr. 44–46. Die dichte Abfolge von Meilensteinen des Traian, Hadrian und Antoninus Pius an dieser Reichsstraße ist zunächst überraschend. Jedoch ist in Rechnung zu stellen, dass bislang keine älteren Steine von dieser Verbindung zwischen Aquileia und Carnuntum bekannt sind. Somit kann vermutet werden, dass diese Straße erst unter Traian im Jahr 101/102 als Reichsstraße ausgebaut und mit Meilensteinen versehen worden ist. Vergleichbar den kontinuierlichen Bautätigkeiten unter Augustus, Tiberius und Claudius an der Via Domitia in der Gallia Narbonensis ist es durchaus vorstellbar, dass auch die Gemeinde von Celeia sich zunächst um ein gut ausgebautes Wegesystem innerhalb ihres Territoriums sorgte und dies auch durch Meilensteinsetzungen anzeigte. Diese Trasse wurde unter Hadrian und Antoninus Pius weiter ausgebaut und hatte in dieser Form scheinbar bis in die Regierungszeit des Septimius Severus Bestand. Kritisch muss jedoch angemerkt werden, dass die narbonensischen Meilensteine des Tiberius stets *refecit et restituit* und die des Claudius *refecit* angeben. Vgl. KÖNIG, Meilensteine 76f. Derartige Merkmale fehlen den Meilensteinen aus dem Stadtgebiet von Celeia.

633 Siehe die Übersichtskarte „Mapa general de distribución“ im Anhang von LOSTAL, Miliarios. Eine Bewertung der Fundhäufungen auf Sardinien ist zurzeit noch nicht möglich. Zwar bietet OGGIANU, Contributo 864 eine Übersichtskarte mit den Fundverteilungen auf der Mittelmeerinsel, jedoch kann erst nach einer Neuedition der dortigen Meilensteine eine zuverlässige Interpretation erfolgen.

634 Siehe die Übersichtskarte bei CHEVALLIER, Voies 1997, 260 Abb. 165. Vgl. SALAMA, Voies 1980, 101–133.

635 Colonia Nerviana Augusta Martialis Veteranorum Sitifensium: CIL VIII 10337; CIL VIII 10338; CIL VIII 10353; CIL VIII 10362 (Septimius Severus, Caracalla u. Geta); Res publica Sitifensium Nervianorum Antoninianorum: CIL VIII 10340; CIL VIII 10341; CIL VIII 10359 = 22 403 (Caracalla u. Iulia Domna); Colonia Nerviana Augusta Martialis Veteranorum Sitifensium: CIL VIII 10347 = ILS 469; Année Épigr. 1969/70, 718 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1910, CCXVI (Elagabal oder Severus Alexander); Res publica Coloniae Nervianae Augustae Sitifensium: CIL VIII 10342; CIL VIII 10365 = ILS 496 (Pupienus, Balbinus u. Gordian III.); Res publica Coloniae Nervianae Augustae Martialis Veteranorum Sitifensium: Année Épigr. 1993, 1778 (Pupienus, Balbinus u. Gordian III.).

636 Res publica Vahartanensium: Année Épigr. 1987, 1088 (Caracalla). Vgl. Année Épigr. 1930, 47: Kastellum Varianiense (sic).

637 Res publica Portus Magnus: CIL VIII 10457 (Decius).

638 Res publica Thamallulensium Antoninianorum: Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1907, CXCI (Caracalla u. Iulia Domna).

639 Res publica Cirtensium: CIL VIII 10296 = ILS 5872 (Hadrian; vgl. Sextus Iulius Maior [II.29]); Res publica Cirtensium: CIL VIII 22370 = EEpigr V 1133 (Hadrian); Res publica Cent(---?) Suburbur: CIL VIII 10335 = ILS 5862 (Caracalla). Hierzu: PEKÁRY, Untersuchungen 159 ff.

(Djemila)⁶⁴⁰, Diana Veteranorum (Ain Zana)⁶⁴¹, Hippo Regius (Bône)⁶⁴², Lambaesis (Lambèse)⁶⁴³, Lamasba (Corneille)⁶⁴⁴, Mascula (Khenchela)⁶⁴⁵ und Thamugadi (Timgad)⁶⁴⁶. Etwas überraschend ist das Erscheinen des *res-publica*-Begriffs auf einigen Meilensteinen in Britannien, da die insgesamt kargen Inschriften ansonsten keinerlei Gemeinsamkeiten mit den z. T. sehr ausschweifenden Exemplaren aus Nordafrika haben. Es handelt sich hierbei um Meilensteine der Civitas Belgicarum⁶⁴⁷, der Civitas Carvetiorum⁶⁴⁸, der Civitas Dabunorum⁶⁴⁹ und der Gemeinde Lindum (Lincoln)⁶⁵⁰. Dass drei britische Gemeinden als Civitas erscheinen und sich zudem *res publica* nennen, zeigt zunächst die geographische Nähe zu den gallischen Provinzen und ist gleichsam als Bindeglied zwischen den *Res-publica*-Meilensteinen Nordafrikas und den *Civitas*-Meilensteinen des gallisch-germanischen Raumes zu verstehen⁶⁵¹.

Eine weitere Variante der Selbstdarstellung ist die Angabe *libera* neben dem Ortsnamen in der *caput-viae*-Zeile. Hiermit wollte die jeweilige Gemeinde ihren privilegierten Rechtsstatus dokumen-

- 640 *Res publica Cuiculitanorum*: Année Épigr. 1911, 101 = SALAMA, Bornes 1951 Nr. 1 (Caracalla); Année Épigr. 1912, 155 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1912, CCIV Nr. 2 = SALAMA, Bornes 1951 Nr. 3 (Severus Alexander, Iulia Maesa u. Iulia Avita Mamaea); CIL VIII 22399 (Gordian III.); SALAMA, Bornes 1951 Nr. 5 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1914, 315 Nr. 21 (Philippus Arabs); CIL VIII 22397 = ILS 5871 = SALAMA, Bornes 1951 Nr. 6 (Philippus Arabs u. Philippus Iunior); SALAMA, Bornes 1951 Nr. 11 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1913, 166 Nr. 5 (Claudius Gothicus); *Res publica Coloniae Cuiculitanorum*: Année Épigr. 1911, 104 = ILS 9498 = SALAMA, Bornes 1951 Nr. 9 (Aemilius Aemilianus u. Cornelia Supera); SALAMA, Bornes 1951 Nr. 14 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1911, 113 Nr. 11; SALAMA, Bornes 1951 Nr. 15 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1914, 314 Nr. 17 (Probus); SALAMA, Bornes 1951 Nr. 16 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1914, 312 Nr. 11 (Carinus u. Numerianus).
- 641 *Res publica Dianensium*: Année Épigr. 1986, 730 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1930/31, 53f., Nr. 6 (Mark Aurel); *Res publica Municipii Dianensium*: CIL VIII 10381 = 22418 (Elagabal); CIL VIII 10384 = 22466 (Claudius Gothicus). Vgl. CIL VIII 10280 = 22425; CIL VIII 10377 = 22410.
- 642 *Res publica Hipponiensium Regionum*: Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1955, 108 (Valerian u. Gallienus); *Res publica Coloniae Hipponiensium Regionum*: ILS 3881 (Gordian III.); Année Épigr. 1960, 104 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1955, 103 (Florianus).
- 643 Der früheste Beleg stammt mit Année Épigr. 1981, 904 nicht mehr aus dem Untersuchungszeitraum, da er in die Regierungszeit von Constantin I. datiert. Vgl. auch CIL VIII 10256; CIL VIII 10258f.
- 644 *Res publica Lamasba Antoniniana*: CIL VIII 10403 = 22511 (Caracalla); *Res publica Novensis Lamasba Antoniniana*: CIL VIII 22503 (Caracalla); *Res publica Lamasba*: CIL VIII 10401 = 22506 = ILS 5854 (Severus Alexander).
- 645 *Res publica Municipii Masculitani*: CIL VIII 22302 (Valerian, Gallienus, Valerianus Iunior u. Salonina).
- 646 *Res publica Coloniae Thamugadensium*: Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1901, CCXV, Nr. 2 (Caracalla u. Iulia Domna); Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1951/52, 227 Nr. 2 (Maximinus Thrax); CIL VIII 10203 = ILS 491; Année Épigr. 1981, 897 = MARCILLET-JAUBERT, Bornes Nr. 16 (Maximus); CIL VIII 10214 (Maximinus Thrax u. Maximus); CIL VIII 10216; Année Épigr. 1981, 898 = MARCILLET-JAUBERT, Bornes Nr. 17 (Philippus Arabs); Année Épigr. 1981, 899 = MARCILLET-JAUBERT, Bornes Nr. 18 (Philippus Iunior); Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1904, 215 Nr. 43 (Philippus Arabs, Philippus Iunior u. Otacilia Severa); Année Épigr. 1981, 892 = MARCILLET-JAUBERT, Bornes Nr. 10 (Decius u. Herennia Etruscilla); CIL VIII 10213 (Trebonianus Gallus u. Volusianus); CIL VIII 22315 (Claudius Gothicus); Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1904, 215 Nr. 42 = SOTGIU (Anm. 524) 86, Nr. 30; CIL VIII 10217 = ILS 578; CIL VIII 22316 (Aurelian); CIL VIII 10219 (Carinus). Vgl. den besonders markanten Meilenstein CIL VIII 22326 = 10197 u. 10198 für Licinius. Auf diesem Stück nennt sich Thamugadi gleich zweimal.
- 647 *Res publica Belgarum*: CIL VII 1149 = RIB 2222 = SEDGLEY, Milestones 6 (Gordian III.). Siehe hierzu: Tabula Imperii Romani M 31: London. with Parts of Sheet M 31, bearbeitet von A. L. F. RIVET u. a. (Oxford 1983) 27 s.v. Bitterne (Claudentum).
- 648 *Res publica Civitatis Carvetiorum*: Année Épigr. 1965, 219 = SEDGLEY, Milestones 80 (Postumus). Siehe hierzu: Tabula Imperii Romani N 30/O 30: Britannia Septentrionalis. with Parts of Sheets N 29, N 31 and O 29, bearbeitet von S. S. FRERE/A. L. F. RIVET/N. H. H. SITWELL (Oxford 1987) 12 s.v. Brougham (Broccavum).
- 649 *Res publica Civitatis Dobunorum*: CIL VII 1165 = RIB 2250 = SEDGLEY, Milestones 40 (Numerianus). Siehe hierzu: Tabula Imperii Romani N 30/O 30 (Anm. 648) 46 s.v. Kenchester (Magis).
- 650 *Res publica Lindensis*: RIB 2240 = SEDGLEY, Milestones 28 (Valerian). Siehe hierzu: Tabula Imperii Romani N 30/O 30 (Anm. 648) 50f. s.v. Lincoln (Lindum Colonia).
- 651 Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass der unter Traian von L. Minicius Natalis [II.26] unterworfenen afrikanische Berberstamm der Nybgenier sich auf den Meilensteinen als Civitas tituliert: Année Épigr. 1910, 21 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1909, 279; Année Épigr. 1919, 22.

tieren, so z. B. die Civitas Petrocoriorum und die Civitas Segusiavorum⁶⁵². Bemerkenswert ist jedoch die auffallend geringe Verwendung des *libera*-Begriffs im Untersuchungsraum.

Einige nordafrikanische Städte werden in den Inschriften bisweilen sogar sehr konkret, wenn es um die Darstellung der Kompetenz bei der Aufstellung von Meilensteinen geht. So verkünden manche Texte, dass der jeweilige Meilenstein *ex decreto decurionum* errichtet worden sei⁶⁵³.

Nach dem bisher Festgestellten überrascht es, dass im gesamten Untersuchungsraum Städte nur relativ selten als *caput viae* namentlich genannt werden. Während in Mauretania Caesariensis, Numidia und Africa Proconsularis die epigraphische Nennung des jeweiligen Zählpunktes meist üblich gewesen zu sein scheint, zeigen sich in anderen Regionen des Imperiums – so z. B. auf der iberischen Halbinsel – markante Unterschiede. In der sehr stark verstädterten Baetica wird keine einzige Gemeinde auf einem Meilenstein erwähnt⁶⁵⁴. Auch in Lusitania ist die Provinzhauptstadt Emerita Augusta (Merida) nur auf einem einzigen augusteischen Meilenstein belegt, wobei diese Inschrift in ihrer Lesung sehr unsicher ist⁶⁵⁵. Gänzlich anders ist das Erscheinungsbild in der Tarraconensis. Insgesamt 15 Städte sind hier auf Meilensteinen anzutreffen, wobei die überwiegende Mehrheit der Belege aus dem Norden der Provinz stammt⁶⁵⁶. Im gallisch-germanischen Raum liegen ähnliche Verhältnisse vor. Während in der Senatsprovinz Gallia Narbonensis innerhalb des Untersuchungszeitraumes nur einmal eine Gemeinde auf einem Meilenstein erscheint, nennen sich in den drei Gallien die Gemeinden sehr oft⁶⁵⁷. Vielleicht muss man in Anlehnung an Walser resümieren, dass die z. T. dürftigen Lokalangaben die Kompetenz der jeweiligen Gemeinden hin-

652 Civitas Petrocoriorum libera: CIL XVII.2 369 = XIII 8895 (Florianus); Civitas Segusiavorum libera: CIL VII.2 312 = XIII 8861 (Maximinus Thrax); CIL XVII.2 313 = XIII 8862 (Maximinus Thrax); CIL XVII.2 314 = XIII 8865 (Decius); CIL XVII.2 316 = XIII 8864 (Maximinus Thrax).

653 CIL VIII 10366 (Septimius Severus, Caracalla u. Geta); Année Épigr. 1993, 1778 (Pupienus, Balbinus u. Gordian III.); Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1955, 108 (Valerian u. Gallienus). Für den Osten des Imperiums hat THOMSEN (Anm. 20) Nr. 8a₁ noch einen weiteren Beleg. Dieser Stein stammt aus der Regierungszeit des Valerian u. Gallienus.

654 Nach den vorliegenden epigraphischen Zeugnissen scheint in der Baetica stets nach den Provinzgrenzen gezählt worden zu sein. Eine Ausnahme stellten nur die hadrianischen Miliaren von der Straße Italica–Emerita Augusta dar, die Italica als *caput viae* vermerken; z. B. SILLIÈRES, Voies Nr. 78: (milia passuum) XXV / Hadrianus / Aug(ustus) / fecit. Insgesamt ist an den baetischen Meilensteinen auffällig, dass auf ihnen nur sehr selten Entfernungsangaben zu finden sind. Vielleicht waren diese aufgemalt, so dass sie heute nicht mehr greifbar sind.

655 Année Épigr. 1967, 185: [ab Emer]i[ta?] / (milia passuum) CX[X ---] / im[p(erator)] / Caesa[r] / divi f(ilius) / Augustus c[o(n)]s[ul] XIII[I] / imp(erator) X[---]. Von der großen lusitanischen Verkehrsader zwischen Emerita Augusta und Salmantica existiert mit ROLDÁN, Iter Nr. 25 noch ein weiterer augusteischer Stein, der ebenfalls Emerita als *caput viae* hat, ohne die Kolonie jedoch namentlich zu erwähnen. Zu den Meilensteinen des „Camino de la Plata“ siehe die Zusammenstellung bei ROLDÁN, Iter 65.

656 1. Tarraconensis – Augustobriga: CIL II 4896 = LOSTAL, Miliarios 36; CIL II 4901 = LOSTAL, Miliarios 49; CIL II 4890 = 4891 = LOSTAL, Miliarios 67; CIL II 4898 = LOSTAL, Miliarios 68; CIL II 4900 = LOSTAL, Miliarios 69; CIL II 4893 = LOSTAL, Miliarios 71; CIL II 4892 = LOSTAL, Miliarios 87. – Andelos: Année Épigr. 1974, 412 = LOSTAL, Miliarios 86. – Caesar-Augusta: LOSTAL, Miliarios 83. – Cara: CIL II 4906 = LOSTAL, Miliarios 85; Année Épigr. 1971, 201 = CIL II 4907 = LOSTAL, Miliarios 104. – Castulo: CIL II 4932 = SILLIÈRES, Voies Nr. 62 = LOSTAL, Miliarios 51; SILLIÈRES, Voies Nr. 63 = LOSTAL, Miliarios 52 = Année Épigr. 1965, 98. – Complutum: CIL II 4913 = LOSTAL, Miliarios 63; CIL II 4914 = LOSTAL, Miliarios 66. – Contrebia: CIL II 4935 = SILLIÈRES, Voies Nr. 61 = LOSTAL, Miliarios 44. – Clunia: LOSTAL, Miliarios 88. – Pisoraca: CIL II 4883 = LOSTAL, Miliarios 39; LOSTAL, Miliarios 40; CIL II 4884 = LOSTAL, Miliarios 54; CIL II 4888 = LOSTAL, Miliarios 55. – Segisamo: Année Épigr. 1976, 325b = LOSTAL, Miliarios 21; Année Épigr. 1976, 325a = LOSTAL, Miliarios 38; Année Épigr. 1992, 1035. – Turiaso: Année Épigr. 1927, 162 = LOSTAL, Miliarios 35 = EEpigr VIII 295. 2. Gallaecia – Asturica Augusta: Année Épigr. 1974, 400 = 1975, 508; CIL II 6223 = IRG IV Nr. 24. – Aquae Flaviae: CIL II 4782 = 4774 u. Nachtrag EEpigr VIII S. 461; CIL II 4780. – Bracara Augusta (in Auswahl): CIL II 4738; CIL II 4749; CIL II 4756; CIL II 4761; CIL II 4766; CIL II 4814; CIL II 4821; CIL 4830; CIL II 4838; CIL II 4841; CIL II 4868; CIL II 4750; Année Épigr. 1966, 217. – Civitas Limicorum: CIL II 2516 = IRG IV Nr. 9. Entgegen der Zuweisung in IRG IV wohl kein Meilenstein. – Lucus Augusti: CIL II 4877 = IRG III Nr. 1.

657 CIL XVII.2 299 = Année Épigr. 1888, 144 = 1907, 139 = KÖNIG, Meilensteine 261: Colonia Iulia Karascone (Carcassonne). Die Lesung dieser Inschrift ist jedoch nicht so sicher, wie es Walser und König in CIL XVII.2 vorgeben. Wesentlich vorsichtiger ist die Variante bei I. KÖNIG, Die gallischen Usurpatoren von Postumus bis Tetricus (München 1981) 217 Nr. 114. Zu den Zählpunkten im gallisch-germanischen Raum siehe die Zusammenstellung bei WALSER, Bemerkungen 398–402.

sichtlich der *cura viarum* innerhalb ihrer Territorien noch betonen sollten, und dass der jeweilige Zählpunkt als allgemein bekannt vorausgesetzt werden konnte⁶⁵⁸.

Insgesamt lässt sich Folgendes festhalten: Die frühesten Belege, in denen Gemeinden ihr kommunales Selbstbewusstsein auf Meilensteinen zum Ausdruck bringen, stammen aus der Regierungszeit des Traian und nehmen bis zum dritten Jahrhundert quantitativ zu. Dies deckt sich mit der Beobachtung, dass die Meilensteine entlang einer Reichsstraße seit der Wende vom ersten zum zweiten Jahrhundert immer seltener als homogene Inschriftenserien erscheinen. Daraus lässt sich schließen, dass die Städte und Gemeinden zunehmend die *cura viarum* übernahmen, was spätestens mit Beginn der Adoptivkaiser auch an den Meilensteininschriften ablesbar war. Die extremen regionalen Differenzen in der Fundverteilung von Meilensteinen machen deutlich, dass sich die einzelnen Gemeinden unterschiedlich stark im Bereich des Straßenbaus engagierten. So finden sich Straßenabschnitte mit einer relativ hohen Dichte an Meilensteinen neben anderen, die scheinbar niemals mit Meilensteinen versehen waren. Auch wenn diese Untersuchung archäologische Befunde nicht berücksichtigen kann, so ist zu vermuten, dass die heterogene Verteilung von Meilensteinen Rückschlüsse auf die Straßenqualität des jeweiligen Gemeindegebietes zulässt⁶⁵⁹. Es darf davon ausgegangen werden, dass eine Gemeinde mit einer intensiveren Aufstellungspraxis von Miliarien über eine grundsätzlich höhere Sensibilität gegenüber dem Straßennetz auf dem eigenen Gemeindeareal verfügte⁶⁶⁰. Von einer Pauschalisierung dieser Feststellung muss jedoch mit Verweis auf das Beispiel von Caesar Augusta (Zaragoza) gewarnt werden. Betrachtet man die Verteilung der Meilensteinfunde in dieser Provinz, so zeigt sich im Umfeld von Caesar Augusta eine signifikante Lücke⁶⁶¹. Dass jedoch auf dem Territorium von Caesar Augusta, einer der politisch und wirtschaftlich bedeutendsten Städte Iberiens, bereits seit der Gründung intensiv Straßenbau betrieben worden sein muss, ist u. a. an den augusteischen Miliarien im Nordosten der Tarracensis ablesbar⁶⁶².

3.7.3 Exkurs zu Zählpunkten und Territorien

In den bisherigen Ausführungen wurde die enge Verbindung von Meilensteinaufstellungen und Territorialgrenzen zu Grunde gelegt. Dabei wurde bisher nicht diskutiert, ob aus den Zählpunkten auf den Miliarien auch eine Verantwortlichkeit der entsprechenden Stadt oder Gemeinde für den jeweiligen Straßenabschnitt im Sinne der *cura viarum* abgeleitet werden kann.

In seinen Ausführungen zum Themenbereich „Zählpunkt und Territorialgrenze“ konstatiert Pekáry mit Hinweis auf Mommsens diesbezügliche Ergebnisse: „Die Meilenzählung hat mit Ter-

658 WALSER, Bemerkungen 396.

659 Sillières geht mehrfach auf die extremen Qualitätsschwankungen des Straßenkörpers ein. SILLIÈRES, Voies 702: „À une belle route bien empierrée, comme par exemple celle d’Astigis en direction d’Ostippo ou celle d’Italica vers la Lusitanie jalonnée de milliaires en marbre, pouvait succéder un méchant chemin qui commençait à la frontière avec la cité voisine plus pauvre ou moins soucieuse de sa voirie.“ Vgl. MARGARY (Anm. 10) 496–506.

660 Der Verfasser ist sich der Problematik dieser Theorie durchaus bewusst, da sie auf der Annahme beruht, wonach ein Meilenstein per se als Bauinschrift zu interpretieren ist. Zumindest für Corduba hat SILLIÈRES, Voies passim den positiven Beweis geführt.

661 Siehe hierzu LOSTAL, Miliarios „Mapa general de distribución“. Im weiteren Umland vor Caesar Augusta (Zaragoza) konnte Lostal keinen einzigen Meilensteinfund registrieren.

662 So haben bereits die Ausführungen über die Meilensteine der Legio X Gemina, der Legio III Macedonica und der Legio VI Victrix (LOSTAL, Miliarios 18–20) verdeutlicht, dass der Bau von Reichsstraßen in Kombination mit der Koloniegründung Teil der allgemeinen Befriedung und Sicherung des nördlichen Spaniens war. Der Gesamtplan des augusteischen Straßenbauprogramms im Gebiet zwischen Galizien und der Ebromündung wird vor allem durch die Karte der augusteischen Meilensteinfunde bei LOSTAL, Miliarios S. 390 deutlich. Zaragoza kommt in der Infrastruktur dieser Region eine Schlüsselstellung zu.

ritorialgrenzen grundsätzlich nichts zu tun“⁶⁶³. Er stützt diese Feststellung durch zahlreiche, vorwiegend aus dem Osten des Römischen Reiches stammende Beispiele, denen zum größten Teil zugestimmt werden kann⁶⁶⁴. Nach den bisherigen Ausführungen kann jedoch ohne größere Diskussion festgehalten werden, dass Pekárys Ansicht in dieser absoluten Form nicht zu halten ist⁶⁶⁵. Zahlreiche Beispiele haben deutlich gemacht, dass in vielen Regionen des Römischen Reiches durchaus von den Meilenzählungen auf die Territoriumsgröße und den damit verbundenen Verwaltungsbezirk hinsichtlich der Reichsstraßen geschlossen werden kann. Wenn nun die Meilenzählung nicht mit der Territoriumsgränze übereinstimmt, so kann das verschiedene Ursachen haben. Diese sollen anhand dreier Beispiele entwickelt werden, die zudem einige Hintergründe des Zählsystems verdeutlichen.

Die Miliaren der Straße zwischen Augusta Treverorum (Trier) und Mogontiacum (Mainz) vermerken die belgische Moselmetropole Trier als *caput viae*. Auffällig ist, dass diese Zählung unter Missachtung der Provinzgränze bis vor die Tore der obergermanischen Provinzzentrale Mainz beibehalten wird⁶⁶⁶. Gerade im Streckenabschnitt entlang des Rheins zwischen Bingen und Mainz muss dies für einige Irritation gesorgt haben, da ab Bingen an der Rheintalstraße über Confluentes (Koblenz) bis zur Grenze Niedergermaniens wieder nach Mainz gezählt wurde⁶⁶⁷. Ein

663 PEKÁRY, Untersuchungen 138–148; das Zitat befindet sich auf S. 147. TH. MOMMSEN, Zum römischen Straßenwesen. Hermes 12, 1877, 486–491, ND in: DERS., Ges. Schr. 5, Hist. Schr. 2 (Berlin 1908) 61–68.

664 Hier ist nicht der Ort, um sich mit den Quellenbelegen und Thesen Pekárys im Einzelnen auseinander zu setzen. Dies sollte Detailstudien zu den einzelnen Provinzen vorbehalten bleiben. Kritisch sei lediglich angemerkt, dass die Frage nach dem Beginn der Zählung – Stadttor oder Forum – durchaus zu beantworten ist. Das von GOODCHILD, Milestones 83f. (mit Karte) angeführte Beispiel, wonach in Cyrene vom Forum aus gerechnet wurde, ist wohl die Ausnahme von der Regel. Nach allen bisherigen Erkenntnissen wurde stets von den jeweiligen Stadttoren aus gemessen. Vgl. z. B. HAGEN, Römerstraßen 145 für Köln und SCHNEIDER, Miliarium 410 für Trier. Mit welch modernen und z. T. anachronistischen Verwaltungsvorstellungen sich Pekáry diesem Thema zuwendet, ist seiner Wertung auf S. 145f. zu entnehmen: „Man beachte den Fall von Lugdunum; die im Jahr 43 v. Chr. von Munatius Plancus gegründete Stadt wurde von Agrippa zu einem gallischen Straßenzentrum gemacht. Trotzdem werden an allen den zahlreichen Meilensteinen an den von Lugdunum auslaufenden Straßen die Meilenzahlen nie von Lugdunum, sondern – wie im übrigen Gallien auch – von verschiedenen kleinen Ortschaften aus gerechnet. Es ist mir unverständlich, was die Römer veranlaßt hat, auf diese praktische und einheitliche Zählung zu verzichten.“ Vgl. hierzu: Kapitel 2.7 „Exkurs zum Straßenbau durch Agrippa“. Unverständlich ist nach Ansicht des Verfassers Pekárys Vergleich (S. 147f.) zwischen einer römischen *via publica* und der italienischen Autostrada del Sole. Das markanteste Beispiel einer provinzübergreifenden Distanzangabe ist wohl CIL III 6465, vgl. Mócsy, Pannonia 655–667. Dieser Stein des Maximinus Thrax stand in Pannonia Inferior und zählte 137 Meilen ins oberpannonische Poetovio (Ptuj). Offensichtlich wurde hier eine ältere Zählweise, als die Provinz noch nicht geteilt war, beibehalten.

665 Für die von PEKÁRY, Untersuchungen 139 festgehaltene Problematik, wonach zwar zahlreiche Miliaren eine Meilenzahl bieten, jedoch der zugehörige Zählpunkt fehlt, hat WALSER, Bemerkungen 396 eine treffende Antwort gefunden. Er sieht hierin ein Zeichen für den selbstverständlichen Umgang einer Civitas mit den Meilensteinen innerhalb des eigenen Territoriums. Man hielt es scheinbar über weite Strecken gar nicht mehr für nötig, einen Zählpunkt zu verzeichnen, der den antiken Menschen ohnehin bekannt war.

666 Der Mainz am nächsten gefundene Stein ist CIL XVII.2 561 = XIII 9131: Imp(eratori) Caes(ari) / T(ito) Aelio Ha/driano An/tonino Aug(usto) /⁵ pio pont(ifici) max(imo) / tr(ibunicia) pot(estate) II co(n)s(uli) II / p(atri) p(atriciae) a col(onia) Aug(usta) / Tr(everorum) m(ilia) p(assuum) LXXX/VIII.

667 Aus Bingen liegt noch ein Meilenstein für Hadrian und ein zweiter für Septimius Severus vor, die beide nicht im CIL XVII.2 aufgenommen worden sind. Année Épigr. 1979, 417: [Imp(eratori) Caes(ari) divi] / Tr[aiani Par]/thi[ci f(ilio) divi Ne]/rvae n[epo]lti Tr[a]/ian[o Ha]driano /⁶ Aug(usto) [pont]if(ici) max(imo) / trib(unicia) [plot]est(ate) V / [co(n)s(uli) III] p(atri) p(atriciae) / a col[on]ia A]u[g(usta) Treverorum] mil(ia) passuum] /¹⁰ LXXII. Année Épigr. 1979, 418: Imp(eratori) Caes(ari) L(ucio) Septi/mio Severo pio / Pertinac(i) Aug(usto) Ara/bico Adiabenico /⁵ Parthico maxi/mo p(atri) p(atriciae) co(n)s(uli) III et / imp(eratori) Caes(ari) M(arco) Aure/lio Antonino / Augusto pio [[et P(ublio) Sep]]/t[[imio Geta]] /¹¹ a col(onia) Aug(usta) Tr(everorum) leug(ae) / XLVIII. Hierzu: Schillinger-HÄFELE (Anm. 431) 367. Zu den Meilensteinen der Rheintalstraße zwischen Bingen und der Provinzgränze zu Niedergermanien siehe CIL XVII.2 562–576. WALSER, Bemerkungen 396f.: „Aber einige ärgerliche Ausnahmen beeinträchtigen die Theorie der Identität von Civitas und Caput viae-Bereich. Der letzte Stein der Strecke Trier-Mainz steht an den Toren von Mainz, also auf dem Boden der Germania superior. Trotzdem zählt er seine Distanz von 88 Meilen aus der Belgica mit der ausdrücklichen Beifügung a col(onia) Aug(usta) Tr(everorum) m(ilia) p(assuum) LXXXVIII (i.e. CIL XVII.2 561). ... Verwandt ist vielleicht die Zählung des Claudiussteines von St.-Saphorin am Genfersee von Martigny (i.e. CIL XVII.2 124).“

möglicher Grund für diese Zählweise könnte historisch bedingt sein. Aus Caesars Werk über den gallischen Krieg erfahren wir, dass das Siedlungsgebiet der Treverer sich ursprünglich weiter nach Osten bis zum Rhein hin erstreckte⁶⁶⁸. Nichts spricht nun gegen die Annahme, dass das heutige Rheinhessen zumindest noch zur Zeit des Augustus partiell Bestandteil des Trevererlandes war. So ist zu vermuten, dass die ersten claudischen Meilensteine an dieser Straße nach Augusta Treverorum zählten und das ohne Stadtrecht ausgestattete Mogontiacum übergingen⁶⁶⁹. Auch nach der endgültigen Einrichtung der beiden germanischen Provinzen unter Domitian behielt man Trier als *caput viae* bei, wie die Meilensteine des zweiten und frühen dritten Jahrhunderts belegen. Hieraus kann man jedoch mit Sicherheit keine *cura viarum* der Treverer für den Streckenabschnitt zwischen Bingen und Mainz ablesen, zumal das Territorium der Civitas nun weiter westlich in der Belgica lag.

Für die Verbindung zwischen Emerita Augusta (Mérida) und Salmantica (Salamanca) scheint ein ähnliches Phänomen greifbar zu sein. Wie Galsterer in seinen Untersuchungen zum Städtewesen der Iberischen Halbinsel feststellte, war die lusitanische Provinzhauptstadt ungewöhnlich reich mit Land ausgestattet⁶⁷⁰. Scheinbar war das assignierte Land nicht nur nach Westen und Osten sehr weitläufig, sondern – mit Blick auf die Meilensteine – wohl auch nach Norden extrem großzügig zugewiesen worden⁶⁷¹. Von dieser Zählung wich man auch nicht ab, als bereits weitere Koloniegründungen das nach wie vor üppige Territorium von Emerita im Norden eingeschränkt hatten⁶⁷². Das dritte Beispiel betrifft die Zählung an der Verbindung Karthago–Theveste. Aus der Regierungszeit des Vespasian liegt ein Meilenstein von dieser Straße vor, der entweder Theveste (Tébessa) oder Ammaedara (Haidra) als *caput viae* hatte⁶⁷³. Erst im Zuge der ersten durchgehenden Pflasterung dieser Verbindung unter Hadrian wurde Karthago als einheitlicher Zählpunkt nor-

668 Caes. Gall. 5,3,1–4; 8,25,1 f. Das Territorium der civitas Treverorum reichte noch in die Regierungszeit des Kaisers Galba bis Bingen. Vgl. KÖNIG, Problemen 59; H. BERNHARD, Die römische Geschichte in Rheinland-Pfalz. In: CÜPPERS (Anm. 115) 47 ff. mit Abb. 21.

669 Strabons Bericht (4,6,11 p. 208) über die Straßenbautätigkeiten des Agrippa in Gallien berichten ganz allgemein von einer Trasse, die er von Lyon bis an den Rhein gelegt hat. Zwar sprechen die dendrochronologischen Ergebnisse der Trierer Moselbrücke für eine Verbindung in den Köln-Neusser Raum, schließen jedoch eine Trasse Richtung Mainz zu dieser Zeit nicht grundsätzlich aus. Spätestens im Zusammenhang mit den Germanenkriegen unter Drusus/Tiberius muss eine gut ausgebaute Verbindung zwischen Trier und Mainz existiert haben. Dass entweder unter Agrippa oder unter Drusus/Tiberius Vermessungsarbeiten an dieser Straße stattgefunden haben müssen, ist mit der militärischen Notwendigkeit einer funktionstüchtigen Logistik für die Legionen im Rhein-Main-Gebiet zu begründen. Derartige gromatische Tätigkeiten müssen jedoch nicht zwangsläufig auch Meilensteinsetzungen nach sich gezogen haben. Schließt man sich dieser Argumentation an, ergibt sich hieraus noch ein weiterer Aspekt: Die römischen Verbindungen Trier–Köln/Neuss und Trier–Mainz sind älter als die Rheintalstraße Mainz–Koblenz–Köln.

670 GALSTERER (Anm. 29) 23. Vgl. TALBERT, Atlas Karte Nr. 24 F4–26 D1–3.

671 Die Meilensteine dieser Straße haben bis in die unmittelbare Nähe von Salmantica die lusitanische Provinzhauptstadt als Zählpunkt angegeben, ohne die Stadt jedoch ein einziges Mal zu nennen. Die größte bislang bekannte Entfernungsangabe ist auf dem Traianstein CIL II 4684 = ROLDÁN, Iter Nr. 99 mit 176 Meilen (= 260,5 km) bis Emerita Augusta verzeichnet. CIL II 6206 = ROLDÁN, Iter Nr. 102, ebenfalls für Traian, mit zwei Meilen nach Salmantica ist die größte bislang bekannte Distanzangabe der entgegengesetzten Richtung. In diesen Entfernungsangaben spiegeln sich noch die augusteischen Verhältnisse. Zu den Meilenzählungen des „Camino de la Plata“ siehe die Zusammenstellung bei ROLDÁN, Iter 65.

672 So hat z. B. auch die Koloniegründung von Norba (Cáseres), die nördlich von Emerita an der Straße nach Salmantica lag, keine Änderung des Zählverhaltens herbeigeführt. Siehe hierzu: GALSTERER (Anm. 29) 23 f. Noch nicht restlos geklärt ist die exakte Territoriumsgröße von Emerita Augusta bzw. die Größenveränderungen im Laufe der Kaiserzeit. Vgl. u. a. Tac. hist. 1,78,1. Hinzu kommt noch die Fragestellung nach dem exakten Alter von Norba Caesarina und Emerita Augusta. Hierzu: DNP II (1997) 282 s.v. Emerita August (P. BARCELÓ); DNP VIII (2000) 100 s.v. Norba [2] (P. BARCELÓ); A. TOVAR, Iberische Landeskunde II: Die Völker und die Städte des antiken Hispanien, Bd. 2: Lusitanien (Baden-Baden 1976) 223–230. Würde man die Meilensteine des „Camino de la Plata“ in der Art und Weise untersuchen, wie es NAPOLI/REBUFFAT (Anm. 465) für die Narbonensis getan haben, so könnten sich vielleicht anhand der differenzierten Gestaltung der Formulare territoriale Unterschiede feststellen lassen. Die Edition von Roldán-Hervas lässt eine derartige Analyse leider nicht zu.

673 CIL VIII 10 165 = 22 172 = ILAlg 3950.

miert⁶⁷⁴. Dieser Brauch wurde auch nach der endgültigen Abtrennung Numidiens unter Septimius Severus nicht aufgegeben, wie ein Caracallastein aus der Nähe von Theveste belegt⁶⁷⁵. Zu einer Abkehr von dieser durchgehenden Zählweise kam es im Jahr 237. Unter dem Prokonsulat des Gordian wurden Meilensteine aufgestellt, die mit dem Zusatz „*viam a Karthagine usque ad fines Numidiae*“ versehen waren⁶⁷⁶. Auffällig ist, dass die Meilenzählung nun an der Provinzgrenze endete. Aus der Zeit zwischen Gordian und dem Ende des Untersuchungszeitraumes liegen aus dem numidischen Abschnitt dieser Verbindung keine Exemplare vor, die Karthago als *caput viae* angeben⁶⁷⁷. Diese betonte Abgrenzung der Provinzen muss vor dem Hintergrund der Konfliktsituation zwischen Gordian und seinem numidischen Kollegen Capellianus gesehen werden. Erst durch einen exogenen Faktor, den Streitfall zwischen Capellianus und Gordian, wurde die von Hadrian geschaffene Zählweise beendet, die wiederum eine ältere aufgehoben hatte.

Im Gegensatz zu Pekáry sieht der Verfasser keine Schwierigkeiten darin, die Zählpunkte in einem weiteren Kontext zu interpretieren⁶⁷⁸. Es konnte anhand einiger Beispiele gezeigt werden, dass in manchen Regionen des Imperiums durchaus eine Verknüpfung von Zählpunkten und Gemeindeterritorien bestand. Für die Fälle, in denen eine solche Verknüpfung nicht ersichtlich ist, lassen sich zumeist Begründungen finden. Vermutlich kann die Meilensteinedition CIL XVII nach ihrem Abschluss weitere Erklärungsansätze zu diesem Punkt bieten. Es ist anzunehmen, dass dabei sowohl vorrömische Traditionen und militärische Aspekte als auch infrastrukturelle Gründe und entwicklungspolitische Hintergründe zu gleichen Teilen von Relevanz sein werden⁶⁷⁹. Von einem homogenen Bild ist jedoch nicht auszugehen.

3.7.4 Das Leugenmaß

Die Einführung der Leuga, einer vermessungstechnischen Besonderheit des gallisch-germanischen Raumes, ist in ihrer Begründung bis heute ein Rätsel geblieben. Auf allen Meilensteinen im gesamten Römischen Reich von den ersten bekannten Exemplaren der Republik bis in die Spätantike hinein diente *mille passus* = 1000 Doppelschritt = 1,48 km als Entfernungsmaß⁶⁸⁰. Gerade im hellenistischen Osten hat die römische Verwaltung ohne erkennbare Probleme dieses Zählsystem

674 Die Belege der hadrianischen Straßenpflasterung sind unter P. Metilius Secundus [II.28] im Anhang (Kapitel 6.1) zusammengestellt. Die Gründe für Karthago als Zählpunkt dürften zum einen in der jahrhundertealten Bedeutung dieser Stadt für den Norden Afrikas und zum anderen in der wirtschaftlichen Prosperität dieser Gemeinde während der Kaiserzeit zu suchen sein. Wie CIL VIII 10 165 = 22 172 = ILAlg 3950 vermuten lässt, gab es erste partielle Pflasterungen im Gebiet von Ammaedara und Theveste schon unter den Flaviern. Diese wurden von Sextus Sentius Caecilianus [II.23] durchgeführt und haben nicht nach Karthago gezählt.

675 CIL VIII 10 113 = 22 171 = ILAlg 3946: Imp(erator) Caes(ar) / M(arcus) Aurelius / Antoninus / pius Augustus /⁵ Parthicus max/imus Britan/nicus maxi/mus Germani/cus maximus /¹⁰ tribuniciae / potestatis XVIII / consul IIII pa/ter patriae / restituit / (milia passuum) CLXXXVII.

676 Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1907, CCXXI; CIL VIII 22 009; CIL VIII 10 063 = 22 016; CIL VIII 22 020; CIL VIII 10 047 = ILS 488; CIL VIII 22 030; CIL VIII 10 073 = 22 031; CIL VIII 10 075 = 22 056; CIL VIII 10 083 = 22 073; CIL VIII 22 123; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1908, CLXII. Zum Prokonsulat des M. Antonius Gordianus Sempronianus Romanus Africanus siehe THOMASSON, Statthalter II, 120f.

677 Zu den Verhältnissen in der Spätantike, vgl. SALAMA, Bornes 1987, 48f.

678 PEKÁRY, Untersuchungen 139. So hat die Neuedition CIL XVII.2 für zahlreiche Fragen eine überzeugende Antwort zu Tage gefördert, die nicht zuletzt WALSER, Bemerkungen 385–402 kurz zusammenfasste.

679 Für Pannonien könnte sich in diesem Zusammenhang vielleicht auch eine Lösung für die recht eigenwillige Zählung zwischen Malata und Cusum (CIL III 3700–3703) ergeben. Gewöhnlich zählen die Meilensteine der Limesstraße entlang der Donau nach Aquincum. Da die ältesten pannonischen Meilensteine von dieser 16 Meilen langen Straße, etwas nördlich von Sirmium, stammen, darf vermutet werden, dass auch hier lokalthistorische Gründe eine Rolle gespielt haben.

680 Die exakte Längenangabe einer römischen Meile schwankt in der modernen Forschungsliteratur zwischen 1481,5 m und 1480 m. Vgl. RADKE, Viae 1447f. mit weiterführenden Angaben.

gegenüber älteren, etablierten Systemen durchsetzen können⁶⁸¹. Zwar ist das Phänomen der gallischen Leuga u. a. von Roth, Hirschfeld, Grenier und insbesondere Walser intensiv thematisiert worden, eine schlüssige und letztlich befriedigende Begründung für das Aufkommen einer neuen Maßeinheit auf den gallischen und germanischen Meilensteinen im zweiten und dritten Jahrhundert fehlt jedoch bis heute⁶⁸². Den umfangreichen Ausführungen Walsers zu „Meilen und Leugen“ sollen im Folgenden nur noch einige ergänzende Bemerkungen hinzugefügt werden⁶⁸³. Erstmals erscheint dieses Längenmaß auf einem traianischen Meilenstein in Aquitanien, der an der Straße Burdigala (Bordeaux)–Mediolanum (Saintes) im Gebiet der Santonen stand⁶⁸⁴. Ferner liegt aus der Civitas der Bituriger ein Meilenstein vor, der ebenfalls in Leugen rechnet und jüngst Traian zugeschrieben wurde⁶⁸⁵. Aus hadrianischer Zeit sind Meilensteine mit sicher belegter Leugenzählung aus dem Gebiet der Pictones und Arverner bekannt⁶⁸⁶. Weitere Leugensteine aus dem Territorium der Pictones liegen aus der Regierungszeit des Antoninus Pius vor⁶⁸⁷. Nachdrücklich zu betonen ist, dass alle weiteren bislang bekannten Meilensteine des Traian, Hadrian und Antoninus Pius im gallisch-germanischen Raum nach wie vor klassisch nach Meilen zählten⁶⁸⁸. Bemerkenswert ist auch der Umstand, dass keine verwertbaren literarischen Quellentexte zu dieser Problematik existieren und somit lediglich „Meilen“steine unsere interpretierbare Quellenbasis darstellen⁶⁸⁹. Einen massiven Schub erhielt die Leugenzählung scheinbar unter Septimius Severus, da sie fortan in den Tres Galliae und den beiden Germanien anzutreffen war. Eine Ausnahme von dieser Regelung machten lediglich einige Gemeinden, die an der Grenze zur Gallia Narbonensis lagen: die Colonia Iulia Equestris (Nyon) in Germania Superior, die Civitates der Vellavii, Gabali und Convenae in Aquitania und aus der Gallia Lugdunensis die Civitas der Haeduer⁶⁹⁰. Bei diesen Ge-

681 So wurde bereits in Anm. 261 auf einen makedonischen Entfernungsstein aus dem dritten Jahrhundert v. Chr. verwiesen. Darüber hinaus waren mit großer Wahrscheinlichkeit schon entlang der Königsstraße Entfernungsanzeiger aufgestellt. Weitere Beispiele finden sich bei HIRSCHFELD, Meilensteine 704f. und PEKÁRY, Untersuchungen 56–67. Dennoch tragen die kleinasiatischen Meilensteine des M'. Aquillius [I.4] und seines Quaestors L. Aquillius Florus [I.5] alle das Meilenmaß. Gleiches gilt auch für die makedonischen Exemplare des Cn. Egnatius [I.3].

682 K. L. ROTH, Geschichte der Leuga. Bonner Jahrb. 29/30, 1860, 1–20; HIRSCHFELD, Meilensteine 721–728; GRENIER, Routes 95–102; WALSER, Meilen, passim. Vgl. ferner RE XII.2 (1925) 2154 s.v. Leuga (F. CRAMER). Bemerkenswert ist die Tatsache, dass auch die Steine mit Leugenzählung in der Antike *miliarium* genannt wurden. Vgl. z. B. CIL XIII 4549 = ILS 5882a.

683 Siehe ergänzend WALSER, Bemerkungen 395 ff.

684 CIL XVII.2 426 = XIII 8898: Imp(erator) Nerva / Traianus div[i] / Nervae fil(ius) Cae[s(ar)] / Aug(ustus) Germanicus pon[t(ificem)] / ^s maximus tri(bunicia) pot(estate) p(ater) / p(atriciae) clo(n)s(ul) [II?] / (leugas) XXVII. Der Fundort liegt 60 km von Bordeaux und 56 km von Saintes entfernt. Da 27 Leugen 59,4 km entsprechen, ist der Stein wohl *in situ* gefunden worden. Es ist jedoch nicht mit letzter Sicherheit zu klären, was *caput viae* war. Hierzu: GRENIER, Routes 97 ff.; WALSER, Meilen 86 ff.

685 CIL XVII.2 366 = Année Épigr. 1975, 611: [--- Buchstabenreste --- / ---] Aug(ustus) Germ(anicus) / [pont(ificem) max(imus) t]rib(unicia) p(otestate) IIII co(n)s(ul) III / [p(ater) p(atriciae) f(inibus) l(eugas) XX]XIX / Av(arico) l(eugas) XXII. CIL und Année Épigr. schrieben die nur fragmentarisch erhaltene Meilensteininschrift noch Maximinus Thrax zu. Da dieser jedoch niemals COS III war, ist der Stein jüngst Traian zugewiesen worden. Siehe hierzu: KÖNIG, Wirtschaftsraum 75, besonders Anm. 44, mit weiterführenden Angaben.

686 CIL XVII.2 343 = XIII 8906; CIL XVII.2 378; CIL XVII.2 441.

687 CIL XVII.2 375 = XIII 8938; CIL XVII.2 379 = XIII 8931; CIL XVII.2 435 = XIII 8942; CIL XVII.2 436 = XIII 8943; CIL XVII.2 437 = XIII 8944; CIL XVII.2 438 = XIII 8945.

688 Die entsprechenden Exemplare zwischen 98 und 192 sind bei WALSER, Meilen 86–93 zusammengestellt. CIL XVII.2 380 = XIII 8932 könnte ein Meilenstein des Commodus mit doppelter Distanzangabe und Leugenzählung aus dem Gebiet der Pictones sein. Jedoch ist die Inschrift für eine sichere Zuweisung insgesamt zu fragmentarisch.

689 Die bekannten literarischen Quellen (z. B. Amm. 15,11,17; 16,12,8; Iord. Get. 192; Isid. orig. 15,16,1.) dokumentieren lediglich den Tatbestand, nicht jedoch die sich zwischen Traian und Septimius Severus vollzogene Entwicklung.

690 WALSER, Meilen 95–99. Mommsen hatte die Meilensteine von Nyon in den CIL-Band der Narbonensis eingereiht. Auch der Verfasser war längere Zeit der Ansicht, dass das Territorium dieser Kolonie unter Septimius Severus bzw. mit der allgemeinen Einführung der Leugenzählung im Zuge einer Grenzreform zur Gallia Narbonensis gekommen sei. Der Grund für die Ähnlichkeit der Formulare dieser Kolonie zu denen der Gallia Narbonensis könnte die wirtschaftliche Ausrichtung Nyons sein. Zu den Meilensteinen der Haeduer siehe auch KÖNIG, Wirtschaftsraum 75. SCHNEIDER, Miliarium 409f. hat sich noch für eine generelle Zuweisung aller Gebiete mit Meilenzählung zur Narbonensis ausgesprochen. Diese Ansicht ist obsolet.

meinden ist zu vermuten, dass sie aus verkehrstechnischen bzw. wirtschaftlichen Gründen am Meilenmaß festhielten.

Das Chaos dieser zudem noch uneinheitlichen Umstellung der Entfernungsangaben wird am Beispiel einer Fahrt von Massilia über Augustodunum nach Lutetia besonders deutlich⁶⁹¹. In der Narbonensis zählte man nach Meilen, im Gebiet der Segusiavii dann nach Leugen und im Bereich des gallischen Verkehrsknotenpunktes Augustodunum wieder nach Meilen⁶⁹². Nördlich des Häduergebietes war sodann wieder Leugenrechnung anzutreffen. Weitere Aspekte verdeutlichen die aus der Perspektive einer zentralen Reichsverwaltung kontraproduktive Umstellung der Entfernungsangaben. Zum einen kam die Neuerung der Leugenzählung nicht im Zuge einer groß angelegten Verwaltungsreform, sondern hat sich offensichtlich vom nördlichen und westlichen Aquitanien aus kontinuierlich ausgedehnt. Zum anderen blieben das nördlich von Gallien gelegene Britannien und einige an die Narbonensis angrenzende Gebiete bei der Meilenzählung. Um die Verwirrung vollständig zu machen, blieben die alten Meilensteine neben den neuen Leugensteinen stehen. Von einem geopolitischen Raum, der geschlossen und zeitgleich in einer neuen Entfernungseinheit rechnete, kann hier also nicht die Rede sein. Da somit Aspekte einer zentralen, vielleicht kaiserlichen Planung bei der Einführung dieses neuen Entfernungsmaßes völlig ausgeschlossen werden können, ist nach Alternativen zu suchen⁶⁹³.

Ausgangspunkt dieser Suche ist eine parallele Betrachtung von Gemeinden mit Meilensteinen des Leugensystems zwischen Traian und Antoninus Pius und solchen, die durch doppelte Distanzangaben neben dem Zählpunkt stets die jeweiligen Civitasgrenzen betonten. Wie bereits gezeigt werden konnte, war die Nutzung einer zweifachen Entfernungsangabe, *caput viae* und Civitasgrenze, Ausdruck eines gehobenen kommunalen Selbstbewusstseins. Auffällig ist, dass sowohl Leugenzählung als auch doppelte Distanzangabe im Norden von Aquitanien unter Traian erstmals greifbar sind. Schon Ingemar König sah diese Parallele und bemerkte: „Wichtig ist die Feststellung, daß das wirtschaftliche Eigenleben einer Civitas, das zusammenfiel mit der begrenzten Selbstverwaltung, dazu führte, daß mit Beginn des 2. Jhdts. die römische Meile als Standardwegemaß durch die alte Leuga ersetzt wurde“⁶⁹⁴.

691 So führte das Festhalten der Colonia Iulia Equestris an der Meilenzählung dazu, dass die Strecke von der Gallia Narbonensis über Genf und Lausanne zum Großen St. Bernhard durchgängig im Meilensystem blieb. Hierzu: STAHELIN (Anm. 242) 340–344; WALSER, Straßen 1967, 23 u. 46; G. WALSER, Summus Poeninus. Beiträge zur Geschichte des Großen St. Bernhard-Passes in römischer Zeit. Historia Einzelschrift 46 = Itinera Romana 5 (Wiesbaden 1984) 67 f. Im Falle der anderen gallischen Gemeinden sind die Hintergründe für das jeweilige Festhalten am Meilenmaß nicht ganz so transparent. Zu den möglichen Erklärungen siehe die Ausführungen bei WALSER, Meilen 96 ff.

692 Die Bedeutung von Augustodunum (Autun) als Verkehrsknotenpunkt zeigt sich auch an der Itinerarsäule von Autun: CIL XVII.2 490 = XIII 2681 = ILS 5838. Hierzu: GRENIER, Routes 113–118; KUBITSCHKEK (Anm. 95) 2314 f.

693 Forschungsgeschichtlich aufschlussreich ist die Tatsache, dass WALSER, Meilen 84 f. noch auf TH. MOMMSEN, Römische Geschichte, Bd. 5⁵ (Berlin 1904) 93, verweist: „Unmöglich kann Severus damit den Kelten nationale Konzessionen haben machen wollen; es paßt dies weder für die Epoche, noch insbesondere für diesen Kaiser, der eben diesen Provinzen in ausgesprochener Feindseligkeit gegenüberstand; ihn müssen Zweckmäßigkeitsrücksichten bestimmt haben.“ Damit steht Walser noch in der klassischen Forschungstradition, die den Kaiser als alleinigen Administrator auf dem Sektor der Reichsstraßen sieht. Vgl. WALSER, Bemerkungen 395 f. mit einer etwas modifizierten Sichtweise. Die Umstellung muss für jede Form zentraler Administration ein erhebliches Problem dargestellt haben. So verwundern die zahlreichen Fehler im Itin. Anton. und auf der Peutingerkarte nicht. Interessant ist, dass das Itin. Anton. 359,1–363,2 auf der wirtschaftlich und strategisch wichtigen Strecke von Lugdunum (Lyon) nach Gesoriacum (Boulogne sur Mer), also auf der Verbindung zwischen der Gallia Narbonensis und Britannien, die Entfernungen sowohl in Meilen als auch in Leugen verzeichnet. Gleiches gilt auch für die Verbindung zwischen Winterthur und Straßburg (Itin. Anton. 252,1–5). Die Tabula Peutingeriana, Segment II 5, vermerkt bei Lyon ausdrücklich den Beginn der Leugenzählung.

694 KÖNIG, Wirtschaftsraum 74; KÖNIG, Problemen 63 f.: „Die Wald-, Weide-, Wein und Getreidegebiete der Aquitania und Lugdunensis dienten – ähnlich den Wirtschaftsgütern Britanniens – in ersten Linie der Versorgung des am Rhein stehenden Militärs. Die gallische Straßenkarte muß somit von ihrer Bedeutung her aufgliedert werden in Straßen, die zum Rhein und zur Kanalküste führen, und solchen, die zum Mittelmeer und nach Italien (über den St.-Bernhard-Pass) orientiert sind. Dieser Wirtschaftsaspekt war m.E. mit ausschlaggebend, daß das vorzügliche gallische, d. h. vorrömische Straßennetz das Privileg erhielt, die ‚altgewohnte‘ Distanzzählung ‚wiederzuverwenden‘. Es scheint – obwohl die Quellen dazu keinen sicheren Beweis bieten – der wirtschaftlich starke Hintergrund einiger *civitates* gewesen zu sein, der zur Vergabe eines Privilegs führte, das hernach aus wirtschaftspolitischen Erwägungen für die an-

Nun drängt sich die Frage auf, ob diese Leuga tatsächlich das alte gallische Wegemaß war, als das sie in der Literatur dargestellt wird. Zunächst ist die Umrechnung von einer Leuga zu eineinhalb Meilen rechentechnisch zu ausgewogen, als dass es sich tatsächlich um ein keltisches, vorrömisches Maß handeln könnte⁶⁹⁵. Zudem wird in Caesars Werk über den gallischen Krieg die Leuga kein einziges Mal genannt⁶⁹⁶. Wie hätte auch eine solche Distanzeinheit, die aufgrund der Einheitsgröße (ca. 2200 Meter) nur für weiträumige Strecken verwendet werden konnte, überhaupt das erste Jahrhundert überdauern können? Ein Entfernungsmaß mit derartig großen Vermessungseinheiten hätte m.E. nur die Zeitspanne von der römischen Landnahme bis in die Regierungszeit Traians überdauern können, wenn es auch kontinuierlich benutzt worden wäre. Die Straßenbautätigkeiten des Agrippa und Claudius im gallisch-germanischen Raum machen jedoch deutlich, dass auch dieser Teil des Römischen Reiches von Anbeginn an nach Meilen zählte. So scheint die aquitanische Provinzverwaltung – oder auch der Kaiser – im Zuge einer stärkeren Mitverantwortung der lokalen Kräfte einigen Civitates ein eigenständiges Maßsystem zugestanden zu haben. Diese zeigten ihrerseits ein gewisses Entgegenkommen, indem sie eine zumindest in Ansätzen auf die römische Meile Rücksicht nehmende Maßeinheit wählten⁶⁹⁷. Die Leuga, welche erstmals auf traianischen Meilensteinen erscheint, war ein in dieser Form neu geschaffenes Maßsystem ohne Verwurzelung in einer vorrömischen Tradition⁶⁹⁸. Der Hinweis von König, nach dem die Etablierung des Leugenmaßes in einigen Teilen Aquitaniens mit einer Notiz der Vita Hadriani in Verbindung stehen könnte, zielt wohl in die richtige Richtung⁶⁹⁹. So verkündet der Verfasser der Historia Augusta im Zusammenhang mit Hadrians Reise durch Gallien, dass der Kaiser alle Gemeinden mit verschiedenen Beweisen seiner Huld unterstützte⁷⁰⁰. Hierunter kann durchaus

gesprochenen Provinzen verbindlich gemacht wurde.“ Kritisch anzumerken ist u. a., dass in Britannien das Leugenmaß niemals eingeführt wurde. Zudem drängt sich der Verdacht einer sehr stark gegenwartsbezogenen Interpretation auf. Wurde Ende des 19. bzw. Anfang des 20. Jhs. auf dem Sektor des römischen Straßenwesens noch sehr stark mit militärischen Argumenten gearbeitet, so neigen zahlreiche Forscher heute vielleicht zu einer etwas zu deutlichen Betonung wirtschaftlicher Aspekte.

- 695 Die Umrechnung von 1 : 1,5 geht u. a. aus CIL XVII.2 626 = XIII 9124 (ab Aquis Mattiacorum milia passuum VI) und CIL XVII. 2 627 = XIII 9125 (ab Aquis leugas IIII) hervor, die beide in Mainz-Kastel gefunden wurden. Ein weiteres Umrechnungsbeispiel liegt aus Bingen vor. Der dortige Hadrianstein Année Épigr. 1979, 417 gibt 72 Meilen bis Trier an, während der am gleichen Ort gefundene Stein für Septimius Severus und seine Söhne 48 Leugen angibt. Weitere epigraphische Beispiele dieser Art bei GRENIER, Routes 101. Literarisch belegte Umrechnung: Amm. 16,12,8; Iord. Get. 192; Isid. orig. 15,16,1. Siehe ferner F. HULTSCH, Griechische und römische Metrologie² (Berlin 1882). Die abweichende Ansicht von F. SPRATER, Funde von Leugensteinen in der Pfalz. Germania 21, 1937, 32f., wonach eine Leuga nicht wie allseits angenommen, ca. 2200 Meter, sondern ca. 2300 Meter betragen soll, vermag nicht zu überzeugen.
- 696 Nach Colum. 5,1,6 waren *candetum* und *arepennius* spezielle gallische Maßeinheiten. Bei diesen beiden Termini handelt es sich jedoch um Flächenmaße. Die Leuga nennt der Autor in der Aufzählung der gallischen Besonderheiten nicht. Ihre früheste literarische Erwähnung stammt erst aus dem vierten Jahrhundert: Amm. 16,12,8; Hier. comm. in Ioel 3,18; vgl. auch: Iord. Get. 192; Isid. orig. 15,16,1 f.; Provinc. laterc. Veron. 17,7. Die Belege bei den Gromatikern bleiben hier unbehandelt, da die Datierung im Einzelnen nicht klar ist.
- 697 Zur Herkunft der Leuga siehe die sehr aufschlussreichen Bemerkungen bei HIRSCHFELD, Meilensteine 721 f. Der Begriff Leuga scheint etymologisch nicht keltischen Ursprungs zu sein. WALSER, Bemerkungen 395: „Da die Leuge ein gallisches Mass ist, sieht man gewöhnlich einen Rückgriff auf einheimische Traditionen darin. Aber der Archaismus ist künstlich und dürfte kaum auf eine einheitliche vorrömische Strassenvermessung zurückgehen, ausserdem blieben die Narbonensis und grosse Teile der anderen gallisch-germanischen Provinzen beim Meilenmass.“ Vgl. auch A. HOLDER, Alt-celtischer Sprachschatz, Bd. 2 (Leipzig 1904) 197–201. Ob die Leuga, wie HIRSCHFELD, Meilensteine 722 mit dem Hinweis auf etymologische Untersuchungen, tatsächlich „platter Stein“ bedeutet, wäre noch abschließend zu klären. Es handelte sich dann, ähnlich neben dem Terminus *strata*, um eine aus der Praxis heraus entwickelte Titulierung.
- 698 Hierin liegt auch der entscheidende Unterschied zu den Maßsystemen des Ostens, z. B. Stadion oder Parasange. Bei aller Betonung der kommunalen Verantwortung auf dem Gebiet der Straßenverwaltung seit dem zweiten Jahrhundert ist es doch bemerkenswert, dass der hellenistische Osten niemals auf ein tradiertes Maß zurückgriff.
- 699 KÖNIG, Wirtschaftsräume 75.
- 700 SHA Hadr. 10,1. Die Gallienreise des Kaisers datiert nach HALFMANN, Itinera 190 in das Jahr 121.

auch die kaiserliche Billigung der neuen aquitanischen Längeneinheit verstanden werden⁷⁰¹. Welche Gründe letztlich Traian und Hadrian bewogen haben, diese für die Reichsverwaltung kontraproduktive Entwicklung zu tolerieren, ist nicht zu klären. „Es müssen wohl gewichtige finanzielle Rücksichten hinter der unbequemen Regelung stehen, die wir nicht kennen“⁷⁰².

In welchen Entwicklungsschüben sich schließlich diese neue Maßeinheit zwischen Antoninus Pius und Septimius Severus von Aquitanien aus bis an den Rhein vorgeschoben hat, entzieht sich aufgrund fehlender Quellen unserer Kenntnis⁷⁰³. Letztlich bleibt die Frage, welche Rolle Septimius Severus bei dieser Ausdehnung und endgültigen Sanktionierung gespielt hat. Bislang wurde ohne Angabe von Gründen stets die kaiserliche Initiative bei der Ausdehnung hervorgehoben. Für diese Theorie spricht einzig die Feststellung, dass seit Severus die Leuga in einem klar umrissenen Raum anzutreffen ist und scheinbar fortan auch keine weiteren Ausdehnungen mehr erfahren hat. Gegen diese Annahme spricht u. a. die uneinheitliche Ausformung des nach Leugen zählenden Raumes, der noch nicht einmal klar nach Provinzen zu ordnen ist. Sowohl in Aquitanien als auch Gallia Lugdunensis und Germania Superior sind Gemeinden dem alten Meilensystem treu geblieben. Bei einer kaiserlichen Direktive wäre zumindest eine einheitliche Regelung innerhalb einer Provinz zu erwarten gewesen.

Die Ausnahmen vom Leugensystem sind gerne mit einer möglichen Kombination von Straßenverwaltung und *cursus publicus* erklärt worden. Demnach wäre die „Meilenregion“ spätestens unter Septimius Severus der narbonensischen *Postverwaltung* zugeteilt worden. Diese Annahme ist weder stichhaltig zu beweisen noch restlos zu widerlegen⁷⁰⁴. Insgesamt drängt sich jedoch ein anderes Bild auf. Einige Gemeinden in Aquitanien haben, da sie für die Finanzierung der Reichsstraßen auf ihrem Territorium aufkommen mussten, seit dem frühen ersten Jahrhundert verstärkt versucht, die eigene Position auf den Meilensteinen zu betonen. Mit der Einführung eines eigenen Maßsystems ist einigen aquitanischen Civitates unter Traian offensichtlich eine neue Möglichkeit der Selbstdarstellung gelungen. Diese ist anscheinend im zweiten Jahrhundert von anderen Gemeinden übernommen und von staatlicher Seite toleriert worden. Lediglich einige wirtschaftlich eng mit der Narbonensis verbundene Gemeinden in Aquitanien, Gallia Lugdunensis und Germania Superior sahen hierin offensichtlich eine ihren wirtschaftlichen Interessen zuwiderlaufende Maßnahme und behielten die Meilenzählung bei. Unter Severus ist es dann nach der Niederwerfung des letzten Kontrahenten Clodius Albinus allem Anschein nach zu einer abschließenden

701 Kritisch muss jedoch angemerkt werden, dass von den drei bekannten Hadriansteinen, die sicher nach Leugen zählen, nur ein Exemplar nach seinem Gallienaufenthalt von 121 aufgestellt worden ist. Es handelt sich um CIL XVII.2 441, der in das Jahr 123 datiert. CIL XVII.2 343 = XIII 8906 und CIL XVII.2 378 stammen aus dem Jahr 121, sind somit sehr wahrscheinlich im Zuge der infrastrukturellen Vorbereitungen des Hadrianbesuches aufgestellt worden. Der Princeps hätte demnach die Entwicklung in Aquitanien lediglich ex post sanktioniert.

702 WALSER, Meilen 99.

703 Vgl. CIL XIII 4549 = ILS 5882a: D(eo) Mer(curio) / L(ucius) Vatini(us) Fel(ix) / miliaria a vico / Saravo l(eugis) XII c(onstitui) i(ussit) / v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito). Dieser Weihstein für Merkur aus dem Gebiet der Mediomatriker könnte ein Indiz für ein weiteres Verbreitungsgebiet der Leuga vor Septimius Severus sein. Hierzu: HIRSCHFELD, Meilensteine 726 f. Anm. 7; KÖNIG, Dedikation 423; KÖNIG, Problemen 71.

704 Mit Berufung auf MOMMSEN, Staatsrecht II 2, 1030 sieht WALSER, Meilen 100–103 eine Verbindung zwischen *cursus publicus* und Straßenverwaltung. Auch wenn die Beobachtung zutrifft, dass sich die Meilenzählungen bzw. Zählpunkte ähnlich wie die *Postbezirke* nicht immer an Provinz- oder Civitasgrenzen hielten, so ist dies noch kein Beweis. Gegen eine zu starke Verklammerung von *cursus publicus* und Straßenverwaltung sprechen u. a. die folgenden Gründe: Den zahlreichen diesbezüglichen Betrachtungen in der Forschung liegt ein viel zu modernes Verständnis von Verwaltung zugrunde, das stets von einem gut durchdachten Konzept ausgeht. Des Weiteren bleibt die Frage offen, warum an zahlreichen bedeutenden Reichsstraßen – z. B. der Bernsteinstraße – nur partiell Meilensteine gestanden haben. Wäre die *Postverwaltung* auch für die Straßenverwaltung zuständig gewesen, hätte sie wohl mit Sicherheit auf derartige wichtige Orientierungshilfen nicht verzichtet. Noch ein weiterer Gesichtspunkt ist zu beachten. Der *cursus publicus* war ein Mittel kaiserlicher Herrschaft und die Verpflichtungen gegenüber diesem wurde von den Gemeinden als drückende Belastung empfunden. Im Gegenzug war eine intakte Verkehrsinfrastruktur aus wirtschaftlicher Perspektive für die Städte und Gemeinden durchaus erstrebenswert, da das entwickelte Städtewesen ein ureigenes Interesse hieran haben musste. Dies macht nochmals den Unterschied zwischen Straßenadministration und *cursus publicus* besonders deutlich.

Abgrenzung der Regionen gekommen, die nach Leugen zählen durften⁷⁰⁵. Dass sich auch Ober- und Untergermanien diesem Zählsystem anschlossen, ist bemerkenswert und wohl letztlich Ausdruck einer wirtschaftlichen und politischen Zusammengehörigkeit der beiden Germanien und der Tres Galliae⁷⁰⁶. Scheinbar wollte man auch in den Rheinprovinzen – stärker als bisher – Eigenständigkeit gegenüber Rom demonstrieren. Betrachtet man nun zusammenhängend das Areal der Leugenzählung, so drängt sich der Eindruck auf, dass sich erste Anzeichen eines geistigen Nährbodens breit machten, der im dritten Jahrhundert das Gallische Sonderreich tragen sollte.

Als Fazit lässt sich Folgendes festhalten: In der Leugenrechnung zeigen sich die Autonomiebestrebungen der lokalen Kräfte auf dem Sektor der Straßenverwaltung in einer Deutlichkeit, die im gesamten Römischen Reich ohne Parallele ist. Diese neue Freiheit offenbart sich zum einen in der grundsätzlichen Möglichkeit einiger Gemeinden, ein neues Entfernungssystem überhaupt einführen zu dürfen, und zum anderen in der Ungebundenheit anderer, im Zuge einer abschließenden Festlegung des nach Leugen messenden Raumes einer provinzeinheitlichen Regelung fern zu bleiben. Das Aufkommen dieser neuen Maßeinheit, wohl zu Beginn des zweiten Jahrhunderts, deckt sich mit den Ergebnissen des vorangegangenen Kapitels. Mit dem Beginn der Adoptivkaiser haben regionale Kräfte immer stärkeren Einfluss auf die Gestaltung der kaiserlichen Meilensteinformulare genommen. Warum die kaiserliche Zentralmacht diese regionale Sonderentwicklung zuließ und Septimius Severus diesen Zustand allem Anschein nach sanktionierte, ist letztlich nicht zufrieden stellend zu klären.

3.7.5 Zur Dedikation von Meilensteinen

3.7.5.1 Stand der Forschung

Nachdem sowohl die Bedeutung des Kaisers als oberstem Bauherrn der Reichsstraßen als auch der Städte und Gemeinden auf dem Gebiet der Straßenverwaltung behandelt worden ist, bleibt das Phänomen der Meilensteindedikation zu untersuchen. Da Meilensteine in ihrem ursprünglichen Verständnis zu der Gruppe der Bauinschriften gerechnet werden müssen, hat man in der bisherigen Forschung aus dem Kasus des kaiserlichen Formulars Rückschlüsse gezogen. Die republikanischen Exemplare geben den jeweiligen Beamten im Nominativ an, so dass man zu Recht einen kausalen Zusammenhang zwischen der genannten Amtsperson und dem entsprechenden Straßenbauprojekt gesehen hat. Der Name des handelnden Magistrats oder Promagistrats wird seiner Funktion entsprechend im Nominativ gegeben⁷⁰⁷. Auch unter Augustus und Tiberius tra-

705 Ob die Haeduer schließlich im vierten Jahrhundert doch noch zur Leugenzählung übergangen, wie CIL XVII.2 495 = XIII 9022 vermuten lässt, ist aufgrund des fragmentarischen Erhaltungszustandes dieser Meilensteininschrift nicht mit letzter Sicherheit zu beantworten. Einer der möglichen Gründe für die Zugeständnisse des Septimius Severus gegenüber den Gemeinden in Gallien könnte im Versuch einer Imageverbesserung gelegen haben, da nach der Zerstörung von Lugdunum (Lyon) und den anschließenden Verfolgungen der Anhänger des Clodius Albinus das Ansehen des Kaisers nicht sehr hoch war. Ob und inwieweit vielleicht Clodius Albinus das Vorranschreiten des Leugenmaßes toleriert oder unterstützt hat, ist aufgrund fehlender Quellen nicht zu beantworten.

706 Der Verweis auf das in Germanien angeblich übliche Entfernungsmaß Rasta ist ähnlich problematisch, wie die angeblich keltische Leuga. Erstmals erscheint die Rasta bei Hier. comm. in Ioel 3,18. Wie HIRSCHFELD, Meilensteine 727f. ausführt, handelt sich hierbei um eine später erst entstandene Längeneinheit, da die Germanen nach Caes. Gall. 6,25,1 gar kein Wegemaß kannten. Zudem ist auch das Verhältnis von Rasta zu Leuga (1 : 2) sehr auffällig, da somit die angeblich *neue* germanische Einheit einer Doppelleuge entspricht. HIRSCHFELD, ebd., 723, verweist auf den *pes Drusianus* = 1 1/8 röm. Fuß als eine germanische Einheit. Vgl. HULTSCH (Anm. 695) 693f.; MOMMSEN, Staatsrecht III 1, 758 Anm. 2; HOLDER (Anm. 697) 197. Ferner ist kein einziger Meilenstein nachweisbar, der nach Rastae misst. Veraltet ist RE IA.1 (1914) 257 s.v. Rasta (O. VIEDEBANTT). Vgl. allg. D. TIMPE, Wegeverhältnisse und römische Okkupation Germaniens. 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) 83–107.

707 Dies zeigt auch die Liste der epigraphisch belegten republikanischen Statthalter auf dem Gebiet der Straßenverwaltung. Einzige Ausnahme bildet Aulus Caecina Severus [I.14], der im Ablativ genannt wird.

ten im Untersuchungsraum hier keine Veränderungen auf. Alle Meilensteine nannten den Princeps als obersten Bauherrn im Nominativ, was er aufgrund des *imperium maius* bzw. der *cura viarum* war. Darüber hinaus konnte bereits gezeigt werden, dass im gesamten Untersuchungszeitraum zahlreiche Bauprojekte auf kaiserlichen Einfluss zurückzuführen waren. Unter diesem Blickwinkel war die Wahl des Kasus gerechtfertigt.

Seit Caligula traten nun neben diesen Nominativformularen erste Meilensteine mit Dativformularen auf⁷⁰⁸. Damit setzte, nach Ansicht zahlreicher Forscher, der langsame Wandel der Gattung Meilenstein von einer Art Bauinschrift zu einer Art Weihinschrift ein. Mit diesen dedizierten Weihsteinen war eine „Meilenstein-gleiche Säule“ entstanden, die keinen Bezug mehr zu tatsächlich durchgeführten Bau- oder Ausbesserungsarbeiten hatte⁷⁰⁹. Dies veranlasste zu der vereinfachenden Schlussfolgerung, dass eine kaiserliche Nominativtitulatur für eine tatsächlich durchgeführte Baumaßnahme stehe, während eine Dativtitulatur lediglich die Loyalitätsbekundung einer lokalen Kraft sei. Jedoch zeigt der Sammelfund von Meilensteinen in Koblenz, dass diese Behauptung nicht zu halten ist. Neben einem Exemplar des Claudius befanden sich darunter noch ein Stein für Nerva und ein weiterer für Traian. Allen drei Steinen ist gemeinsam, dass sie ein Nominativformular tragen⁷¹⁰. Da zwischen dem Nerva- und dem Traianmeilenstein eine zeitliche Differenz von lediglich zwei Jahren liegt, resümierte Herbert Nesselhauf folgerichtig: „Es liegt auf der Hand, daß innerhalb so kurzer Zeit nicht zweimal gebaut wurde, sondern daß man durch die Errichtung der zweiten Meilensäule Traian ehren wollte, der, bis vor kurzem Statthalter der obergermanischen Provinz, sich beim Tode Nervas noch am Rhein aufhielt und vermutlich Gelegenheit hatte, derlei Reverenzbezeugungen persönlich in Augenschein zu nehmen“⁷¹¹. Somit ist deutlich, dass die einfache Gleichung von Nominativ = Bauinschrift und Dativ = Weihinschrift nicht zu halten ist.

Die dritte noch existierende Variante, nämlich Meilensteininschriften im Ablativ, wurde in der bisherigen Literatur zumeist stillschweigend der Quellengruppe zugerechnet, die von tatsächlichen Bautätigkeiten berichtet. Die Verwendung des Ablativs wird zumeist als Datierungskriterium interpretiert⁷¹². Da ein Großteil der Inschriften aufgrund der römischen Abkürzungspraxis nicht klar als Dativ- oder Ablativformular zu erkennen ist, bemühten sich zahlreiche Forscher, möglichst viele Exemplare als Ablativtypen der Gruppe der Nominativinschriften, also den Bauinschriften, zuzuschreiben. Ohne Diskussion wurde gleichzeitig eine Diskreditierung aller restlichen Dativexemplare als reine Dedikationen ohne Bezug zu möglichen Baumaßnahmen in Kauf genommen. In der Forschung hat sich vor allem Pekáry dem Themenbereich der Meilensteinedikation intensiver zugewendet⁷¹³. Jedoch werden diese Untersuchungen u. a. nachhaltig durch seine These blockiert, dass dem Princeps im ersten und zweiten Jahrhundert eine zentrale Bedeutung bei der Ausgabe bzw. Genehmigung von Meilensteininschriften zukam⁷¹⁴. Diese Vermutung lässt jedoch einen Großteil der vorhandenen Quellen unberücksichtigt. So konnte bereits am Beispiel der Ha-

708 Von Caligula sind bislang zwei Dativformulare (CIL II 4639; CIL II 4640), von Claudius drei (CIL XVII.2 144 = XIII 9055 = Année Épigr. 1995, 1093; Année Épigr. 1995, 1152; CIL II 6217) und von Nero ein Exemplar (CIL II 4734 = SILLIÈRES, Voies Nr. 56 = ILS 227) bekannt. HIRSCHFELD, Meilensteine 717 f. wollte zumindest für die frühe Kaiserzeit aus den Nominativformularen auch eine kaiserliche Kostenbeteiligung ablesen.

709 KÖNIG, Dedikation 426.

710 CIL XVII.2 572 = XIII 9146 für Nerva; CIL XVII.2 574 = XIII 9147 für Traian. Im Fall des Nervaexemplars muss jedoch kritisch betont werden, dass keine einzige Kasusendung der Inschrift erhalten ist.

711 NESSELHAUF (Anm. 427) 83. Dieser von Nesselhauf beschriebene Koblenzer Sachverhalt entwickelte sich in der nachfolgenden Literatur zu einem oft zitierten Musterfall.

712 Die Gruppe der wenigen bekannten Exemplare mit einem Genitivformular wurde im Kapitel 3.4.3.3 „Straßenbau *ex auctoritate*“ behandelt.

713 PEKÁRY, Untersuchungen 16–22. Immer noch beachtenswert sind die knappen Bemerkungen von HIRSCHFELD, Meilensteine 717 ff.

714 PEKÁRY, Untersuchungen 18 verdichtet dies zu folgendem Ergebnis: „Wollte man aber den Kaiser ehren, mußte die Bewilligung dafür bei ihm eingeholt werden.“ Diese Ansicht hat sogleich Kritik hervorgerufen, auf die bereits in anderem Zusammenhang eingegangen worden ist.

drianreise durch Gallien gezeigt werden, dass mitunter Miliarien aufgestellt wurden, die größte formale Fehler enthielten, die einer kaiserlichen Kanzlei wohl niemals unterlaufen wären.

Auf dem Sektor der juristischen Quellen hat König in seiner kurzen und prägnanten Untersuchung zur Dedikation von Meilensteinen für die nötige Klarheit gesorgt. Die von Pekáry herangezogenen Digestenpassagen 43,7,2 und 50,10,3f. stellen keine rechtliche Grundlage für die Aufstellung von Meilensteinen dar⁷¹⁵. Grundsätzlich ist keine Rechtsverordnung bekannt, die eine Gemeinde von der eigenverantwortlichen Aufstellung von Meilensteinen hätte abhalten können. Im Gegenteil konnte bereits festgehalten werden, dass einige Gemeinden gar *ex decreto decurionum* Meilensteine aufstellten⁷¹⁶. König hat in seiner Abhandlung noch weitere epigraphische Belege angeführt, in denen die Dedikationspraxis des zweiten und vor allem des dritten Jahrhunderts deutlich zu Tage tritt. Sie sollen im folgenden Kapitel näher untersucht werden.

Walser betrachtet das Phänomen der Meilensteindedikationen aus einem anderen Blickwinkel. „Auf den Meilensteinen der frühen Kaiserzeit erscheinen die Zählpunkte ohne Hinweis auf die betreffende Anliegergemeinde der Strasse. So lauten die *Capita viae* der claudischen Steine *Andemantunnum* (ohne Nennung der *Lingonen*), *Augustonemetum* (ohne Nennung der *Arverner*), *Vorganium* (ohne Nennung der *Osismier*), *Forum Claudii Augusti* (ohne Nennung der *Vallenses*). In dem Masse, wie die Meilensäulen aus Distanzmessern zu Kaiserdedikationen wurden, wuchs bei den Gemeinden das Bedürfnis, die Weihungen als Dedikanten zu signieren. Die Doppelfunktion des Meilensteines als Wegmesser und Kaiserweihung drückt sich im Inschriftenformular durch die Scheidung von weihender *Civitas* und *Caput viae* aus“⁷¹⁷.

Im Folgenden soll nun in zwei Schritten das Phänomen der Dedikation von Miliarien näher betrachtet werden. Der erste Abschnitt beschäftigt sich mit der „Kasusfrage“ im Hinblick auf die kaiserlichen Formulare. Im zweiten, hierauf aufbauenden Teil geht es um mögliche Rückschlüsse, die aus der Dedikationspraxis in Kombination mit den Veränderungen in der Verwaltung der Reichsstraßen vom ersten zum dritten Jahrhundert zu ziehen sind.

3.7.5.2 Zur Verwendung des *Kasus* in Meilensteinformularen

Zunächst lässt sich die Beobachtung bestätigen, dass vor Caligula im Untersuchungsraum keine Dativformulare auftreten⁷¹⁸. Da der Kaiser jedoch nach seiner Ermordung am 24. Januar 41 der *damnatio memoriae* anheim fiel und seine Regierungszeit mit knapp vier Jahren ohnehin recht kurz war, verwundert es nicht, dass im gesamten Untersuchungsraum nur zwei Steine mit einem Dativformular bekannt sind⁷¹⁹. Bei der Frage nach den Hintergründen, die zur Aufstellung dieser geweihten Meilensteine geführt haben, wurde schnell auf die recht eigenwillige Persönlichkeit des Caligula verwiesen⁷²⁰. Aus der Regierungszeit des Claudius liegen drei Meilensteine mit einem

715 KÖNIG, Dedikation 420f. konnte nachweisen, dass Dig. 43,7,2, wonach an einer Reichsstraße kein *monumentum* errichtet werden darf, sich auf die mögliche Störung der Straße durch ein Denkmal/Grabmal bezieht. Auch Dig. 50,10,3f. konnte von KÖNIG, ebd. 412ff. überzeugend auf den innerstädtischen Bereich bezogen werden. Dies sah auch schon MOMMSEN, Staatsrecht II 2, 1083 Anm. 3.

716 CIL VIII 10 366; Année Épigr. 1993, 1778; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1955, 108; THOMSEN (Anm. 20) Nr. 8a1.

717 WALSER, Bemerkungen 397.

718 Eine völlig andere Form der Dedikation scheint die Benennung (CIL III 3200 = 10 158 = ILS 2478) von einigen Meilen Straße von Salona nach Andetrium in Dalmatien darzustellen. Diese *Via Gabiniana* wurde von Soldaten der siebten Legion zwischen 17 und 20 n. Chr. angelegt und nach Ansicht von RADKE, *Viae* 1431 zur Erinnerung an A. Gabinius so benannt wurde, der hier im Winter 48/7 v. Chr. eine Niederlage erlitt. Zu Gabinius siehe MRR II, 281.

719 CIL II 4639; CIL II 4640. Beide Miliarien stammen aus Lusitania. Zu den weiteren Exemplaren dieses Princeps siehe die Zusammenstellung der Caligulamiliarien im Anhang (Tafel 9).

720 Beide Steine standen an der Straße von Bracara Augusta (Braga) über Aeminium (Coimbra) nach Olisipo (Lissabon). Zur Trasse siehe MILLER, *Itineraria* 165. Der bislang älteste Meilenstein (Année Épigr. 1967, 131) dieser Straße stammt aus dem Jahr 23/24. Die Bewertung des Caligulaexemplars ist vor dem Hintergrund des Tiberiussteins nicht völlig klar. Diese könnte erst nach einer Neubearbeitung der Meilensteine Lusitaniens erfolgen. Jedoch sollten Bauarbeiten unter Caligula nicht völlig ausgeschlossen werden. Die im Rahmen der Reihe „Itinera Romana“ angekündigte Arbeit von René Thomann über die römischen Straßen Portugals ist leider nie erschienen.

kaiserlichen Formular im Dativ vor. Zum einen handelt es sich um den bereits besprochenen Meilenstein aus Lyon, der sehr wahrscheinlich im Zuge der Claudiusreise nach Britannien aufgestellt worden war, und zum anderen um ein Exemplar aus Lusitanien von der Straße zwischen Bracara Augusta (Braga) und Olisipo (Lissabon)⁷²¹. Neu hinzugekommen ist ein 1991 in Lannes (Dép. Haute-Marne) gefundener Stein, der offensichtlich an der Straße von Lyon nach Trier stand⁷²². Auch für Nero, den letzten Vertreter des iulisch-claudischen Kaiserhauses, liegt von der baetischen Via Augusta ein Meilenstein mit Dativformular vor⁷²³. Auf die jeweiligen Hintergründe näher einzugehen, ist hier nicht der Ort. Festzuhalten bleibt aber, dass Dativ-Inschriften auf Meilensteinen zu Beginn des ersten Jahrhunderts bereits in kleinerer Stückzahl vorgelegen haben müssen. Dass diese Serie gerade mit Caligula einsetzt, scheint eher Zufall denn Programm zu sein.

Der erste, sicher dedizierte Meilenstein im Nominativ stammt offensichtlich nicht aus dem bereits angesprochenen Koblenzer Sammelfund, sondern aus Sardinien und war für Vitellius bestimmt⁷²⁴. Niemand wird vor dem Hintergrund der nur wenige Wochen dauernden Regierungszeit und der allgemeinen politischen Wirren von ernsthaften Bautätigkeiten unter Vitellius ausgehen, die die Erwähnung seines Namens in der Position des obersten Straßenadministrators rechtfertigen würden.

Mit dem Beginn der Adoptivkaiser finden sich in immer stärkerem Maße Meilensteine mit einem kaiserlichen Formular im Dativ. Dass hieraus nicht grundsätzlich auf eine Dedikation geschlossen werden darf, wurde bereits betont. Zahlreiche Meilensteine mit einer Dativinschrift sind durchaus Ausdruck tatsächlich durchgeführter Bautätigkeiten, z. B. aufgrund einer kaiserlichen Reise, eines Feldzuges oder nach einer langjährigen Baupause. Daher ist der Nachweis einer reinen Dedikation auf der Grundlage des jeweiligen Kasus gerade für das zweite Jahrhundert äußerst problematisch und in jedem einzelnen Fall gesondert zu prüfen⁷²⁵.

721 CIL XVII.2 144 = XIII 9055 = Année Épigr. 1995, 1093; CIL II 6199. Zu CIL XVII.2 144 vgl. die Angaben in Anm. 405.

722 Année Épigr. 1995, 1152: [Ti(berio) C]laud(io) D[rusi f(ilio) / Caes]ari Au[g(usto) / Germanic(o) pont(ifici) max(imo) / trib(unicia) potest(ate) III? imp(eratori) /⁵ III? p(atri) p(atriciae) co(n)s(uli) III? de/signat(o) IIII? / And(emantunno) m(ilia) p(assuum) VI?].

723 CIL II 4734 = SILLIÈRES, Voies Nr. 56 = ILS 227: Neroni Claudio / divi Claudii f(ilio) / Germanici Caesar[is n(epoti)] / Ti(berii) Caesaris Aug(usti) [p]ro[n(epoti)] /⁵ divi Aug(usti) a[bn(epoti)] / Caes(ari) Au[g(usto)] [Germanico] / pont(ifici) max(imo) / trib(unicia) pot(estate) III / imp(eratori) III co(n)s(uli) II /¹⁰ co(n)s(uli) desig(nato) IIII / (milia passuum) CCXX[X]II. Wesentlich interessanter als der Kasus der Inschrift sind die Länge sowie der Inhalt des Formulars. Hier zeichnen sich formale Kriterien ab, die im zweiten Jahrhundert zur vollen Blüte gelangen sollten. Neben der Auflistung aller klassischen Ämter, die der jeweilige Princeps innehat, treten unter den Adoptivkaisern noch Siegerbeinamen und eine immer stärker ausgedehnte Filiationsliste hinzu. Eine interessante Zwischenstation ist der Domitianstein CIL II 4721 = ILS 269 = SILLIÈRES, Voies Nr. 35, der ebenfalls von der baetischen Via Augusta stammt. Auch wenn dieses Exemplar eine Nominativinschrift bietet, so weist das für das erste Jahrhundert ausschweifende kaiserliche Formular deutlich die Entwicklungszüge auf.

724 CIL X 8016 = ILS 243: [a] Turre (milia passuum) XLIII / [im]p(erator) A(ulus) Vitellius c[o(n)s(ul) perp(etuus) ---]. Die Ergänzung zu *consul perpetuus*, wie Dessau sie vornimmt, ist nicht gesichert. Vgl. D. KIENAST, Römische Kaisertabelle. Grundzüge einer römischen Kaiserchronologie² (Darmstadt 1996) 106. MELONI, L'amministrazione 190f. [11] geht ferner von einem zu ergänzenden Statthalternamen aus.

725 Auffällig ist zumindest, dass in der Regierungszeit des Traian Meilensteine erstmals sicher nachweisbar mit einer zweiten Inschrift versehen wurden; z. B. CIL XVII.2 445 = XIII 8990: [---] trib(unicia) p[ot(estate) ---] / Imp(eratori) Nervae Traiano di/vi Nervae f(ilio) Caes(ari) Aug(usto) Ger(manico) / p(ontifici) m(aximo) trib(unicia) pot(estate) p(atri) p(atriciae) co(n)s(uli) II / N(oviomago) m(ilia) p(assuum) XXV. Auch der jüngst Traian zugeschriebene Meilenstein CIL XVII.2 366 = Année Épigr. 1975, 611 trägt Spuren einer zweiten Inschrift. Da diese Buchstaben nach der von Walser in CIL XVII.2 gegebenen Abzeichnung deutlich weniger sorgfältig gearbeitet sind, stammen sie allem Anschein nach von einer späteren Verwendung. Speziell im ausgehenden dritten und vor allem im vierten Jahrhundert waren Zweit- und Drittverwendungen keine Seltenheit. Unklar ist in diesem Zusammenhang auch die Bewertung der zahlreichen anepigraphischen Meilensteine. Hier waren die entsprechenden Texte wohl aufgemalt, so dass eine Zweitverwendung wesentlich leichter möglich war. Ohnehin scheinen die gravierten Buchstaben über weitere Strecken mit roter Farbe ausgemalt gewesen zu sein, wie anhand zahlreicher Farbreste z. T. heute noch zu sehen ist. Daneben ist es denkbar, dass zahlreiche Exemplare für ihre zweite oder dritte Verwendung mit einer Stuckschicht überzogen wurden, um sie dann anzumalen. Vgl. GRENIER, Routes 72–79; WALSER, Meilensteine 1974, 457–466.

Ein deutliches Anwachsen erfuhr die Dedikationspraxis mit dem Wechsel vom zweiten zum dritten Jahrhundert⁷²⁶. In gleichem Maße wie die Zentralmacht im dritten Jahrhundert langsam an Einfluss einbüßte, wuchsen die Meilensteininschriften zu panegyrischer Länge⁷²⁷. Der Beginn dieser neuen Tendenz ist unter Septimius Severus erstmals deutlich greifbar, da nunmehr nicht nur der Kaiser als oberster Straßenadministrator, sondern auch die kaiserlichen Ehefrauen auf den Meilensteinen erscheinen. Die erste Frau, der dieses Privileg im Untersuchungsraum zuteil wurde, war Iulia Domna⁷²⁸. Auch Caracallas offensichtlich megalomane Charakterzüge kamen auf den Meilensteinen vollends zum Tragen⁷²⁹. Unklar bleibt hierbei, ob die Initiative von Caracalla ausging oder man im gesamten Reich seinen Vorstellungen nur entgegenkam. Signifikant ist zumindest die recht hohe Anzahl heute noch bekannter Caracallameilensteine mit ihren durchweg ausladenden Inschriftentexten⁷³⁰. Spätestens seit den severischen Kaisern weisen die Formulare, seien es nun belegte Dedikationen oder Meilensteine klassischer Prägung, eine ungewöhnliche Textlänge auf. Caracallas Inschriften besitzen zumeist deutlich mehr als zehn Zeilen und sind sehr häufig mit einer Filiation ausgestattet, die bis auf Nerva herabgeführt wird. Daneben ist sein Formular sehr oft mit einer Zusammenstellung aller Siegertitulaturen angereichert, z. T. noch aus der Herrschaftszeit des Vaters⁷³¹. Bisweilen waren auf diesem Gebiet einige lokale Stellen sogar etwas zu voreilig. In Numidien liegt ein Caracallastein des Jahres 215 aus unmittelbarer Nähe des Legionslagers Lambaesis (Lambèse) vor, auf dem der Princeps wohl irrtümlich als Armenicus maximus tituliert wird, obwohl er diesen Siegeltitel niemals offiziell führte⁷³².

726 Über die Entwicklungen im Zeitraum zwischen Mark Aurel und Pertinax liegen aufgrund der dünnen Quellenbasis nur wenige Informationen vor. Jedoch zeigen Exemplare wie CIL VIII 10307 = ILS 397, dass das severische Kaiserhaus bereits bestehende Entwicklungen aufgriff. Auf diesem Commodusstein, der übrigens ein Nominativformular bietet, wird der Princeps als *nobilissimus omnium et felicissimus principum* tituliert. Ferner zeigt er schon deutlich den neuen Trend des formalen Aufbaus der Meilensteininschriften auf, der unter den Severern zur vollkommenen Entfaltung gelangen sollte.

727 Besonders deutlich wird dies in den Siegertitulaturen. So werden den kaiserlichen Formularen sehr häufig derartige Zusätze hinzugefügt, selbst wenn diese niemals offiziell geführt wurden.

728 Gallia Lugdunensis: CIL XVII.2 462 = XIII 8952; Mauretania Caesariensis: CIL VIII 10340; CIL VIII 10341; CIL VIII 10359 = 22403; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1907, CXCL; Numidia: CIL VIII 10231; CIL VIII 10253; CIL VIII 10260; CIL VIII 10263; CIL VIII 10379 = 22413; CIL VIII 22358; CIL VIII 22359; CIL VIII 22421; CIL VIII 22326 = 10197 u. 10198; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1901, CCXV Nr. 2; SALAMA, Bornes 1951 Nr. 2; Année Épigr. 1981, 903 = MARCILET-JAUBERT, Bornes Nr. 22.

729 Als Beispiel mag das Nominativformular CIL VIII 10305 dienen. Hier wird Caracalla als *invictissimus sanctissimus fortissimus felicissimus et super omnes principes indulgentissimus divi Septimii Severi Pii Augusti filius* tituliert. Ähnlich verhält es sich auch mit dem Aufbau der Caracallameilensteine aus der Germania Superior aus dem Jahre 213: CIL XVII.2 126 = XIII 9061 = WALSER, Straßen 1967 Nr. 33; CIL XVII.2 501 = WALSER, Straßen 1967 Nr. 36; CIL XVII.2 674 = XIII 9068 = WALSER, Straßen 1967 Nr. 39; CIL XVII.2 666 = XIII 9072 = WALSER, Straßen 1967 Nr. 42. Jedoch sind diese Ausdrücke tatsächlich durchgeführter Ausbesserungsarbeiten im Vorfeld des Alemannenfeldzuges. Formal korrekt bieten diese Inschriften neben einem Nominativformular auch noch eine Reparaturmitteilung *vias et pontes vetustate collapsos restituit*. Dennoch wird der Kaiser als *fortissimus felicissimus magnus imperator pacator orbis* tituliert.

730 Aus der Regierungszeit des Caracalla sind bislang im gesamten Untersuchungsraum 259 Meilensteine bekannt, davon z. B. alleine aus Africa Proconsularis 130 bzw. aus der Tarraconensis 27.

731 Als Muster sei auf Année Épigr. 1976, 339 = LOSTAL, Miliarios 95 verwiesen: Imp(eratori) Caes(ari) / div(i) Sev(eri) Per(tinacis) filio) / div(i) M(arci) Aur(elii) nep(oti) / div(i) Ant(onini) pii pron(epoti) /⁵ div(i) Had(riani) abn(epoti) / div(i) Tra(iani) Part(hici) et div(i) Ner(vae) abnep(oti) / M(arco) Aur(elio) Ant(onino) pio fel(ici) Aug(usto) / Part(hico) max(imo) Britt(annico) (sic) max(imo) /¹⁰ Ger(manico) max(imo) (sic) p(ontifici) max(imo) tri(bunicia) p(otestate) XVIII / imp(eratori) III co(n)s(uli) IIII p(atri) p(atricae) pro/co(n)s(uli) m(ilia) p(assuum) LXXIII. Die Entfernungsangabe bis Zaragoza fehlt bei Lostal.

732 CIL VIII 10236 stand lediglich 14 Meilen von Lambèse entfernt. Unklar ist die Bewertung von CIL II 6223 = IRG IV Nr. 24. Während das CIL in der vierten Zeile noch ein Arm(enico) max(imo) gesehen hat, fehlt es in IRG, ohne dass dort ein Hinweis auf die CIL-Lesung gegeben würde. Da sich Caracalla im Herbst 215 mit seinem Heer in Kleinasien aufhielt (HALFMANN, Itinera 227), hat dies wohl in der Nähe des Legionsstandortes zur Annahme geführt, dass Caracalla nun auch „Armenicus maximus“ sei.

Daneben scheint man im dritten Jahrhundert partiell noch zwischen dem regierenden Kaiser als dem obersten Bauherrn und diversen zu ehrenden Familienmitgliedern unterschieden zu haben. So liegen einige Meilensteine vor, die den Princeps im Nominativ, den jeweiligen Sohn hingegen im Dativ nennen⁷³³. Eine weitere Variante ist das Aufstellen eines zweiten Meilensteins für den Sohn neben einem bereits existierenden des kaiserlichen Vaters⁷³⁴. Auch hier wird der Kaiser des Öfteren im Nominativ, der Sohn hingegen im Dativ genannt. Unberührt von diesem Sachverhalt bleibt die Frage, ob die jeweiligen Steine für den regierenden Kaiser auch Zeugnisse tatsächlich durchgeführter Baumaßnahmen sind. Zumindest hinsichtlich des Meilensteins für den Caesar kann klar von einer Loyalitätsbekundung der jeweils dedizierenden Gemeinde gesprochen werden.

Im Dekumateland bietet die Civitas der Suebi Nicretes gleich zwei vergleichbare Meilensteinpaare, wobei jeweils ein Exemplar für Decius und ein zweites für den Caesar Herennius bestimmt war. Die erste Kombination stammt direkt aus dem Hauptort der Civitas, Ladenburg. Aus dem benachbarten Heidelberg mit einer Entfernungsangabe von vier Leugen bis Lopodunum (Ladenburg) liegt das zweite Paar vor. Im Gegensatz zu den ersten angeführten Beispielen wird hier auch die Titulatur des Decius im Dativ gegeben⁷³⁵. Decius selbst war seit Herbst 249 Imperator. Sein ältester Sohn Herennius wurde von ihm im Frühsommer 250 zum Caesar erhoben. Es darf daher angenommen werden, dass die Civitas bei Regierungsantritt des Decius die erste Dedikationsserie und nach der Caesarerhebung des Herennius eine zweite aufstellte⁷³⁶.

733 Das prägnanteste Beispiel ist der sardische Meilenstein *EEpigr VIII 743*. Hier wird innerhalb einer Inschrift Philippus Arabs im Nominativ und Philippus Iunior im Dativ genannt. Für die Aufstellung dieses Meilensteins war offensichtlich der ebenfalls genannte sardische Statthalter Publius Aelius Valens [II.65] verantwortlich.

734 Aus Noricum existieren drei heute noch bekannte Meilensteinpaare des Philippus Arabs und seines Sohnes Philippus Iunior. Der Vater wird auf seinem Meilenstein stets im Nominativ, der Sohn stets im Dativ genannt. Die Belege sind bei E. WEBER, *Die neuen Meilensteine von Obertauern*. Mitt. Ges. Salzburger Landeskd. 112/113, 1972/1973, 246 ff. zusammengestellt und kommentiert. Sardinien bietet eine alternative Kombination, wobei *CIL X 7996 = ILS 5870* nur Philippus Arabs und *CIL X 7997* Philippus Arabs zusammen mit Philippus Iunior nennt. Eine Unterscheidung zwischen Vater und Sohn ist im Kasus nicht festzustellen. Beide Säulen sind bei OGGIANI, *Contributo 866* Fundort-Nr. 52 vermerkt.

735 Aus Ladenburg: *CIL XVII.2 633 = XIII 9101* (Decius); *CIL XVII.2 634 = XIII 9102* (Herennius); aus Heidelberg: *CIL XVII.2 641 = XIII 9109* (Decius) und *CIL XVII.2 642 = XIII 9110* (Herennius). Vgl. *Tabula Imperii Romani M 32*: Mainz. bearbeitet von P. GOESSLER (Frankfurt 1940) 22 u. 25. Auch aus Numidia, allem Anschein nach besonders aus dem Umfeld von Thamugadi, scheinen weitere Meilensteinkombination u. a. für Maximinus Thrax u. Maximus oder Philippus Arabs u. Philippus Iunior vorzuliegen. Eine exakte Bestimmung ist bei der schlechten Editions-lage nicht möglich, da zum einen kein sicherer und vollständiger Überblick des vorhandenen Materials möglich ist, und zum anderen sehr oft die Fundorte fehlen oder unpräzise vermerkt sind.

736 Die Dedikationsfreudigkeit der Sueben ist schon daran zu erkennen, dass sie in ununterbrochener Abfolge Meilensteine für Severus Alexander, Maximinus Thrax u. Maximus, Gordian III., Philippus Arabs, Decius, Herennius und Valerian u. Gallienus aufstellten. Im Falle des Sammelfundes von Ladenburg sind es fünf Miliarien aus der Zeit zwischen Gordian III. und Valerian/Gallienus und im Falle von Heidelberg acht Exemplare zwischen Severus Alexander und Valerian/Gallienus. Ladenburg: *CIL XVII.2 631 = XIII 9099* (Gordian III.); *CIL XVII.2 632 = XIII 9100* (Philippus Arabs u. Sohn); *CIL XVII.2 633 = XIII 9101* (Decius); *CIL XVII.2 634 = XIII 9102* (Herennius); *CIL XVII.2 635 = XIII 9103* (Valerian/Gallienus). Heidelberg: *CIL XVII.2 636 = XIII 9104 = ILS 472* (Elagabal); *CIL XVII.2 637 = XIII 9105* (Severus Alexander); *CIL XVII.2 638 = XIII 9106* (Maximinus Thrax u. Sohn); *CIL XVII.2 639 = XIII 9107* (Gordian III.); *CIL XVII.2 640 = XIII 9108* (Philippus Arabs u. Sohn); *CIL XVII.2 641 = XIII 9109* (Decius); *CIL XVII.2 642 = XIII 9110* (Herennius); *CIL XVII.2 643 = XIII 9111* (Valerian/Gallienus). Derartige Fundgruppen sind keine Seltenheit und lassen sich auch an anderen Orten finden. Aus dem Bienwald, Rheinland-Pfalz, liegt mit *CIL XVII.2 605–609* eine weitere Gruppe vor. Hierzu: SPRATER (Anm. 695) 28–33. Diese und die Gruppe aus Altrip, *CIL XVII.2 612–619*, ist der Civitas der Nemeter zuzuschreiben. Vgl. hierzu auch: *Tabula Imperii Romani M 32* (Anm. 735) 16 u. 41; GRENIER, *Routes 60–63*; WALSER, *Bemerkungen 386*. Die Zusammenstellung der Fundorte im *CIL XVII.2 p. VIII–XXXV*, zeigt deutlich, dass es derartige Fundhäufungen im gesamten gallisch-germanischen Raum gab. Für den österreichischen Teil Pannoniens bietet WEBER, *Meilensteine 1968–1971*, 121–145 noch zwei derartige Sammelfunde. WEBER (ebd. 141) vermutet, dass diese Gruppen den Beginn des Stadtterritoriums von Vindobona markiert haben könnten. Die Liste der Fundorte bei LOSTAL, *Miliarios S. 302 ff.* offeriert für den dort behandelten Bereich der *Tarraconensis* ein vergleichbares Bild. Für Sardinien existiert mit der von OGGIANU, *Contributo 864 ff.* vorgelegten Liste ein erster Überblick der dortigen Fundorte. Auch hier zeigen sich deutliche Fundkulminationen. Das grundsätzliche Problem bei derartigen Zusammenstellungen sind zum einen die nicht kalkulierbaren Überlieferungslücken und zum anderen die Verschleppungen von

Ein weiteres Beispiel dieser Art ist aus Pannonia Inferior anzuführen. Von der Limesstraße zwischen Aquincum (Budapest) und Mursa (Osijek) sind an zwei Orten jeweils ein Meilenstein für Philippus Arabs und Otacilia Severa sowie ein zweiter für Philippus Arabs, Philippus Iunior und Otacilia Severa bekannt. Während das eine dieser Meilensteinpaare Nominativformulare aufweist, bietet das zweite Dativformulare⁷³⁷. Da zumindest die zweite Steinsetzung mit den Namen des Philippus Arabs und seiner Familie als Dedikation bezeichnet werden kann, offenbart sich sehr deutlich, dass der Kasus der Inschriften im dritten Jahrhundert für die Bewertung der Meilensteine von sekundärer Bedeutung ist.

Neben den Meilensteinen, die ausschließlich ein kaiserliches Formular tragen, gab es bereits seit dem Anfang des ersten Jahrhunderts solche, die auch über ein Reparaturverb (*refecit, restituit* usw.) verfügten. Die Angaben über die durchgeführten Arbeiten weiteten sich im zweiten und dritten Jahrhundert stetig aus und werden im Abschnitt über Bau und Finanzierung der Reichsstraßen noch näher zu betrachten sein⁷³⁸. Die Verwendung derartiger Baumitteilungen ist dahingehend interpretiert worden, dass an diesen Meilensteinen, im Gegensatz zu den Dedikationen mit Dativformularen, tatsächlich Reparaturarbeiten an Straßen festzumachen seien. Dem widersprechen jedoch u. a. drei niederpannonische Meilensteine aus der Regierungszeit des Maximinus Thrax. Aus den ersten Monaten des Jahres 236 stammt ein Exemplar, das ein Formular im Nominativ mit „*restituit*“ und einer Entfernungsangabe von 50 Meilen bis Aquincum (Budapest) aufweist⁷³⁹. Da zwischen Januar und Mai 236 der Sohn Maximus zum Caesar erhoben wurde, folgte ein zweiter Stein mit Nominativtitulatur, der nunmehr Vater und Sohn nennt. Die Entfernungsangabe ist wiederum 50 Meilen bis Aquincum, jedoch ist das Reparaturverb nun im Plural: *restituerunt*⁷⁴⁰. Erst auf dem dritten Stein aus dem Jahr 237, der wiederum am selben Ort aufgestellt wurde, offenbart sich der Dedikant. Es war die in Intercisa (Dunaújváros) stationierte Cohors Hemesenorum⁷⁴¹. Formal korrekt wird das kaiserliche Formular für Vater und Sohn nun im Dativ gegeben und ein Repara-

Miliarien über größere Distanzen. Für die Provinzen Nordafrikas liegen aufgrund der schlechten Editionslage keine vergleichbaren Angaben vor. SCHNEIDER, *Miliarium* 425f. bietet noch einige Beispiele aus Pannonien und dem Osten des Römischen Imperiums. Insgesamt sind bei Meilensteinfindungen, die gebündelt an einem Ort zu Tage treten, die genauen Fundumstände zu prüfen. Das Beispiel des Sammelfundes von Exemplaren (CIL XVII.2 462–479) zwischen Septimius Severus und Tetricus mahnt zur Vorsicht. Diese Steine wurden 1890 aus der spätantiken Stadtmauer von Rennes geborgen.

737 Année Épigr. 1969/70, 496: Imp(erator) Caes(ar) / Marc(us) Iul(ius) / Philippus p(ius) f(elix) Aug(ustus) / pontif(ex) maxi(mus) trib(unicia) /⁵ pot(estate) co(n)s(ul) p(ater) p(atriciae) pro/co(n)s(ul) et Marc(ia) Otacilia / Severa sanctissima / Au(gusta) coniun[x] / Aug(usti) [n]o[st]ri /¹⁰ ab Aq(uinco) m(ilia) p(assuum) XXIII. Année Épigr. 1969/70, 497: Imp(erator) Caes(ar) / M(arcus) Iul(ius) Philippus p(ius) f(elix) / Aug(ustus) p(ontifex) m(aximus) trib(unicia) pot(estate) co(n)s(ul) / p(ater) p(atriciae) proco(n)s(ul) et M(arcus) Iul(ius) /⁵ Philippus nobil(issimus) C(aes(ar) / princ(eps) iuvent(utis) et Marcia / Otacilia Severa sanc/tissima Aug(usta) coniunx / Aug(usti) n(o[st]ri) /¹⁰ [a]b Aq(uinco) m(ilia) p(assuum) XXIII. CIL III 3717: Imp(eratori) Caes(ari) / M(arco) Iulio Philippo / p(io) f(elici) Aug(usto) pontifi[ci] / maximo trib(unicia) /⁵ potestatis co(n)s(uli) / p(atr) p(atriciae) proco(n)s(uli) et / Marciae Otaciliae / Sever(ae) santissim(ae) / Aug(ustae) coniugi Aug(usti) n(o[st]ri) /¹⁰ ab Aq(inco) m(ilia) p(assuum) VIII. CIL III 3718: Imp(eratori) Caes(ari) / M(arco) Iul(io) Philippo Aug(usto) / pontifi(ci) maximo trib(unicia) / potestatis co(n)s(uli) p(atr) p(atriciae) pro/co(n)s(uli) et M(arco) Iul(io) Philippo /⁶ nobilissi(mo) Caesari et / Marciae Otaciliae Severae / sanctissimae coniugi Aug(usti) n(o[st]ri) / ab Aq(uinco) m(ilia) p(assuum) /¹⁰ VIII. Aus dem Vorhandensein von Année Épigr. 1969/70, 512 und Année Épigr. 1973, 442 ist grundsätzlich zu schließen, dass derartige Meilensteinpaare für Philippus Arabs in Kombination mit Familienmitgliedern entlang des Donaulimes mit Sicherheit nicht die einzigen waren. Vielleicht wird eine Neuedition der pannonischen Meilensteine für die nötige Quellengrundlage sorgen.

738 Vgl. die Zusammenstellung der Reparaturmitteilungen im Anhang (Kapitel 6.3).

739 Année Épigr. 1975, 699: Imp(erator) Caes(ar) C(aius) Iul(ius) / Verus Maximi/nus p(ius) f(elix) Aug(ustus) p(ontifex) m(aximus) / trib(unicia) pot(estate) p(ater) p(atriciae) co(n)s(ul) /⁵ proco(n)s(ul) restitu/it ab Aq(uinco) m(ilia) p(assuum) / L.

740 Année Épigr. 1975, 700: Imp(erator) Caes(ar) C(aius) Iul(ius) / Verus Maximinus / pius f(elix) Aug(ustus) p(ontifex) m(aximus) trib(unicia) / pot(estate) II imp(erator) III co(n)s(ul) /⁵ p(ater) p(atriciae) proco(n)s(ul) et C(aius) Iul(ius) / Verus Maximus Aug(ustus) / nobilissimus Caes(ar) restituerunt / ab Aq(uinco) m(ilia) p(assuum) / L.

741 Seit Mark Aurel lag die Cohors I miliaria Hemesenorum sagittariorum equitata als Stammesbesatzung in Intercisa und führte den Ort zur Blüte. Das Itin. Anton. 245 gibt genau 50 Meilen von Intercisa bis Aquincum an.

turverb fehlt⁷⁴². Betrachtet man nun diese drei Meilensteine, die in einem Zeitraum von weniger als zwei Jahren aufgestellt wurden, wird deutlich, dass allenfalls der erste Stein für Maximinus Thrax als Beleg für Straßenbau stehen könnte.

Aus anderen Provinzen lassen sich weitere Beispiele anführen, die zeigen, dass auch im dritten Jahrhundert Reparaturmitteilungen zum Bestand dedizierter Meilensteine gehörten⁷⁴³. An der hadrianischen Via Nova zwischen Cirta (Constantine) und Rusicade (Ras Skikda) wurden unter Commodus erste größere Reparaturarbeiten durchgeführt⁷⁴⁴. Jedoch ist es wenig einsichtig, dass an dieser Straße auch unter Caracalla, Elagabal, Severus Alexander, Gordian III., Philippus Arabs, Decius und Trebonianus Gallus Reparaturarbeiten vorgenommen worden sein sollten. Dennoch sind für diese Principes Meilensteine aufgestellt worden, die nicht nur alle über ein Nominativformular, sondern sogar über eine gleich lautende Reparaturmitteilung verfügen⁷⁴⁵.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass spätestens im dritten Jahrhundert über weite Strecken weder Kasus noch Reparaturverben eine Garantie für tatsächliche Bautätigkeiten darstellen. Noch stärker als im zweiten wird man daher im dritten Jahrhundert konkrete Einzelfallprüfung betreiben müssen⁷⁴⁶.

Neben den eher dezenten Dedikationen im ersten und zweiten Jahrhundert, die primär auf zeitlich eng gestaffelte Steinsetzungen am selben Ort beruhten, bot die Zeit zwischen Commodus und Carinus eine Fülle überschwänglicher Loyalitätsbekundungen. So erschien seit Elagabal auf zahlreichen Meilensteinen, vor allem in Nordafrika, die Formulierung *dominus noster* und gelegentlich auch *devotus numini maiestatique eius*⁷⁴⁷. Jedoch hat die Formulierung *dominus noster* zu Beginn des

742 Année Épigr. 1975, 701: Imp(eratori) Caes(ari) / C(aio) Iul(io) Vero Maximino / pio fel(ici) invicto Aug(usto) ponti(fici) / max(imo) trib(unicia) pot(estate) III /⁵ imp(eratori) V co(n)s(uli) proco(n)s(uli) p(atri) p(atricae) / imp(eratori) et (sic) C(aio) Iul(io) Vero Maximo Aug(usto) / nobilissimo Caes(ari) / principi iuventutis / Aug(usti) n(o)stri filio Germanicis /¹⁰ Dacicis Sarmaticis / maximis C(ohors) H(emesenorum) c(ivium) R(omanorum) Maximiniana / ab Aq(ui)nc(onia) m(ilia) p(assuum) / L.

743 Zum Beispiel CIL VIII 21 985 = SOTGIU (Anm. 524) 85 Nr. 24: [Imp(eratori) Caes(ari)] / L(ucio) Domitio / Aureliano / pio felici Aug(usto) /⁵ pontifici max(imo) tri(bunicia) p(otestate) p(atri) p(atricae) cons(uli) / pro(consuli) mil(iarium) / restituit / (milia passuum) XXV. Weitere Beispiele finden sich vor allem in Sardinien, da hier Reparaturhinweise zum festen Bestandteil von Meilensteininschriften zählen.

744 CIL VIII 10 296 = ILS 5872; CIL VIII 10 322 = ILS 5873; CIL VIII 22 370. Siehe hierzu Kapitel 3.4.3.3 „Straßenbau *ex auctoritate*“. CIL VIII 10 307 = ILS 397: Imp(erator) Caesar M(arcus) Aurelius Commod(us) / Antoninus pius felix Aug(ustus) Sar/maticus maximus Britannicus / pontifex maximus tr(ibunicia) potes/tatis XI imp(erator) VIII co(n)s(ul) V p(ater) p(atricae) divi /⁶ M(arci) Antonini pii filius divi Pii nepos / divi Hadriani pronepos divi / Traiani Part(h)ici abnepos divi Ner/vae adnepos nobilissimus om/ni[u]m et felicissimus princip(es) /¹¹ restituit / (milia passuum) VII.

745 Seit dem grundlegenden Ausbau in hadrianischer Zeit verkünden die dortigen Meilensteine sehr häufig: *viam imbribus et vetustate conlapsam cum pontibus restituit*. Caracalla: CIL VIII 10 305; Elagabal: CIL VIII 10 304 = ILS 471; CIL VIII 10 308; Severus Alexander: CIL VIII 10 309; Gordian III.: CIL VIII 10 298; CIL VIII 22 371 = ILS 5869; CIL VIII 22 372; Philippus Arabs: CIL VIII 10 299; CIL VIII 22 373; Decius: CIL VIII 10 315; CIL VIII 10 318; Trebonianus Gallus: CIL VIII 10 320; CIL VIII 10 323 = 22 365. Da zahlreiche dieser Steine Entfernungsangaben tragen, die zwischen sechs und 24 Meilen bis Cirta schwanken, kann auch nicht von verschiedenen Streckenabschnitten ausgegangen werden, die unter diesem oder jenem Kaiser speziell wieder in Stand gesetzt worden sind.

746 Die Grenzen der Interpretationsmöglichkeiten werden gerade durch die Meilensteine der Straße zwischen Karthago und Theveste allzu deutlich gemacht. Von dieser Verbindung liegen aus der Regierungszeit des Gordian III., des Philippus Arabs und des Aurelian jeweils eine größere Anzahl an Meilensteinen vor. Welche hiervon tatsächlich Straßenbau repräsentieren und welche lediglich Dedikationen sind, ist mit epigraphischen Mitteln nicht mehr zu beantworten. Die Belege der einzelnen Kaiser sind in Anm. 524 zusammengestellt.

747 Der früheste Beleg, in dem sich eine Gemeinde als *devotus* bezeichnet, stammt aus dem Dekumatenland. CIL XVII.2 636 = XIII 9104 = ILS 472: Imp(eratori) Caes(ari) / divi Severi nepoti / divi Antonini / magni filio Marco /⁵ Aur(elio) [[Antonino]] pio / felici Aug(usto) pontifici / max(imo) tri(bunicia) potest(ate) iter(um) / co(n)s(uli) III p(atri) p(atricae) proco(n)s(uli) / c(ivitas) U(lpia) S(ueborum) N(icretum) devotissima /¹⁰ pos(uit) a Lop(oduno) I(eugas) IIII. In voller Länge erscheint *devotus numini maiestatique eius* erstmals unter Severus Alexander in Mauretania Caesariensis (CIL VIII 22 594 = EEpigr VII 667). Besonders gerne wurde dieses Devotionsformel offenbar von der Gemeinde Cuicul (Djemila) verwendet. Siehe hierzu SALAMA, Bornes 1951 passim. Weitere Belege: Maximinus Thrax: CIL VIII 22 569; Gordian III: CIL VIII 22 006; CIL VIII 22 399; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1917, 247 Nr. 81; Philippus Arabs: CIL III 10 619; CIL VIII 22 397 = ILS 5871 = SALAMA, Bornes 1951 Nr. 6; Aemilius Aemilianus: Année Épigr. 1911, 104 = ILS 9498 = SA-

dritten Jahrhunderts noch keinen festen Platz in der kaiserlichen Titulatur auf Meilensteinen. Erst am Ende des Untersuchungszeitraumes wird sie fester Bestandteil fast aller Meilensteininschriften und deutlich vor dem *praenomen imperatoris* platziert. Da man zu Beginn des dritten Jahrhunderts scheinbar die Verwendung dieser Devotionsformulierung in zahlreichen Provinzen in der direkten Version scheute, wurde sie über die Filiation oder im Zusammenhang mit den Siegertitulaturen eingeführt⁷⁴⁸. Das bislang früheste Beispiel dieser Art stammt aus Mauretania Caesariensis und datiert in die Regierungszeit des Septimius Severus. Dort werden Caracalla und Geta als „*domini nostri filii*“ bezeichnet⁷⁴⁹. Aus dem Jahr 238 sind aus der Tarraconensis zahlreiche Meilensteininschriften bekannt, die Maximinus Thrax und Maximus „*filius domini nostri imperatoris Caii Iulii Veri Maximini*“ nennen⁷⁵⁰. In der Provinz Sardinien ist der erste Meilenstein dieser Art unter Philippus Arabs aufgestellt worden⁷⁵¹. Diese neue Anrede auf Meilensteinen kam offensichtlich in den afrikanischen Provinzen auf, so dass sie hier bereits unter Severus Alexander vor dem kaiserlichen Namen erschien⁷⁵².

LAMA, Bornes, 1951 Nr. 9; Claudius Gothicus: SALAMA, Bornes 1951 Nr. 11; Carinus u. Numerianus: SALAMA, Bornes 1951 Nr. 16. Vgl. allg. H. G. GUNDEL, „Devotus numini maiestatique eius“. Zur Devotionsformel in Weihinschriften der römischen Kaiserzeit. *Epigraphica* 15, 1953, 128–150. In Britannien sind auch ein Meilenstein des Caracalla (CIL VII 1164 = RIB 2264 = SEDGLEY, Milestones 54) und ein zweiter des Severus Alexander (*Journal Roman Stud.* 47, 1957, 230 Nr. 19) belegt, die beide ausschließlich das *numen* des Augustus ansprechen. Auch der Meilenstein CIL VIII 22 006, sehr wahrscheinlich für Gordian III., aus Africa Proconsularis wendet sich an das *numen* des Kaisers. Aus Numidia und Africa Proconsularis liegen gar Meilensteine (Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1904, 215 Nr. 43; CIL VIII 21 974) für Philippus Arabs und seine Familie vor, die die Formulierung *domus divinae* in die kaiserliche Titulatur einbinden. Auf eine dezentere Variante machte STYLOW, Meilenstein 530 ff. aufmerksam. Der von ihm besprochene Thrax-Miliarium EEpigr VIII 798 = Année Épigr. 1975, 466 bietet in der achten Zeile Olvi(a)e su(a)e (sic). STYLOW, ebd. 532: „Plausibler erscheint mir die Lösung, su(a)e auf das davorstehende Olbi(a)e zu beziehen und darin eine Ergebenheitserklärung der Gemeinde Olbia, in deren Gebiet der Stein mit Sicherheit aufgestellt war, gegenüber dem Kaiser zu erblicken.“

- 748 Mit CIL III 4628 liegt ein Caracallameilenstein aus Pannonia Superior vor, der *dominus noster* im Zuge der Siegertitulaturen bietet. Jedoch ist diese Inschrift nur in einer schlechten handschriftlichen Abschrift überliefert. Der Stein von Valerian u. Gallienus (CIL VIII 22 051) aus dem prokonsularen Afrika liefert *dominus noster* im Kontext der allgemeinen Ämteraufzählung nach *pater patriae*.
- 749 CIL VIII 22 579: [Im]p(erator) Caesar L(ucius) Septim/[ius] Severus Pius Pe/rtinax Aug(ustus) Part(h)ic/us A[r]ab[ic]us Azab/[e]n[i]cus (sic) m[axim]us p[ate]r[is] patr[is] trib[un]ic[ia] p[ro]t[est]at[is] imp(erator) XI co(n)s(ul) [I]II [pr]oco(n)s(ul) et imp(erator) Caes(ar) M(arcus) Aurelius A(ntoninus) et [G]/eta Ca[esa]r Aug(usti) / domini n(ostri) fili(i) / a Tigavis m(ilia) p(assuum) / X. Weitere Beispiele: Année Épigr. 1975, 467 (Decius); CIL VIII 21 989 (Trebonianus Gallus).
- 750 Es handelt sich um dieselben Meilensteine, die auch den tarraconensischen Statthalter Messius Quintus Decius Valerianus [II.9] nennen. Die Belege sind im Anhang (Tafel 39) unter Decius zusammengestellt.
- 751 CIL X 7997: [Im]perator Caesar Marcus Iulius Philippus pius felix Augustus pontifex maximus tribuniciae potestatis / pater] patriae [pro/con]sul et M(arcus) Iulius / [Phi]lippus nobilissi/[mus] Caes[ar] prince[ps] / [i]uventutis filius do/min]i nostri Phil[ippi] / Aug(usti) viam quae du/cit a Nor[a] Bi[t]j[ia]e / vetus[tate] corrup[tam] restituerunt. CIL X 8001: (milia passuum) XI / imp(erator) Caes(ar) M(arcus) Iul[i]us Philippus pius felix / Aug(ustus) pont(ifex) max(imus) trib(unicia) pot(estate) [V?] / co(n)s(ul) III p(ater) p(atr]iae) proco(n)s(ul) et / imp(erator) Caes(ar) M(arcus) Iulius Phi/lippus pius felix Aug(usti) / filius dom(inus) nost(er) Aug(ustus) / pont(ifex) max(imus) trib(unicia) pot(estate) V (sic) /¹⁰ co(n)s(ul) II p(ater) p(atr]iae) proco(n)s(ul) viam / quae ducit a Nora Ka/ralib(us) vetustate c[or]r[up]t[am] restituerunt / [cur]ante M[arco] ---]o[---]lia /¹⁵ [---]. Vgl. auch: EEpigr VIII 739 = ILS 511. Offensichtlich war die Anrede *dominus noster* zu Beginn des dritten Jahrhunderts epigraphisch noch nicht sehr verbreitet. Dies kann daraus geschlossen werden, dass entweder noch gar nicht abgekürzt oder statt des später üblichen d(ominus) n(oster) eine etwas längere Variante, z. B. dom(inus) nost(er) gewählt wurde.
- 752 CIL VIII 10 420 = 22 522: Do[mi]no n(ostro) / maximo / et fortis/simo i[mp]eratori] /⁵ Caes[ar]i / M(arco)] / Aur[el]io] Seve[r]o Alex[andro] / [Aug(usto)] pio [feli]ci /¹⁰ n(ostro) c]o(n)s(uli) [---]. Formulargleich sind: CIL VIII 10 421 = 22 523; Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1902, 516 Nr. 25. Die drei Steine standen an der Straße von Lamasba über Ngau nach Thubunae. Etwas abweichend im Inschriftenaufbau ist ILAlg 3921 = Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1955, 106, da hier *dominus noster* offensichtlich erst nach dem *praenomen imperatoris* erscheint. Unklar ist die Bewertung des norischen Severus-Alexander-Meilensteins Année Épigr. 1987, 790 = 1978, 586 = WALSER, Straßen 1983 Nr. 21 = R. MERKELBACH, Der Meilenstein aus Wehringen. *Zeitschr. Papyr. u. Epigr.* 61, 1985, 297–299, da die Lesungen von Merkelbach und Walser an der entscheidenden Stelle nachhaltig voneinander abweichen.

Dass einmal aufgestellte meilensteinähnliche Säulen auch über den Tod des Herrschers hinaus ihren dedikativen Charakter nicht verloren, zeigt sich an einzelnen Exemplaren, auf denen seit Claudius Gothicus *divus* nachgetragen worden ist⁷⁵³.

Die unbestreitbar prägnantesten Beispiele von Meilensteindedikationen haben die nordafrikanischen Provinzen, vor allem Numidien und Mauretanien, hervorgebracht. Im dritten Jahrhundert muss ein förmlicher Wettlauf um die ausgefallensten Devotionsadressen entbrannt sein⁷⁵⁴. Die einzelnen Belege anzuführen, wäre jedoch müßig.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich im ersten Jahrhundert noch unter dem julisch-claudischen Kaiserhaus erstmals dedizierte Meilensteine fanden. Diese sind ausschließlich durch ihr Dativformular als Dedikationen zu erkennen. Mit dem Wechsel vom ersten zum zweiten Jahrhundert sind quantitativ immer mehr Meilensteine auszumachen, die den Namen des Kaisers im Dativ angeben. Dass hieraus nicht zwangsläufig auf eine Dedikation im Sinne eines Weihsteins geschlossen werden kann, konnte gezeigt werden. Mit dem Ende des zweiten Jahrhunderts bzw. dem Beginn des severischen Kaiserhauses bricht auf dem Gebiet der Devotionsadressen gegenüber dem herrschenden Kaiser ein neuer Abschnitt an. Neben die recht ausschweifenden Loyalitätsbekundungen allgemeiner Art tritt eine zweite, nun deutlich greifbare Gruppe an Meilensteinen, die innerhalb der jeweiligen Regierungszeit sehr früh zu datieren ist. Hierbei hat es den Anschein, dass zahlreiche Gemeinden sogleich bei einem Wechsel an der Spitze des Staates ihre Ovationspflicht gegenüber dem neuen Machthaber erfüllten. Besonders transparent wurde dies bei der Aufstellung eines zweiten Meilensteins für den zum Caesar erhobenen Sohn des amtierenden Princeps. Es handelte sich somit um eine Form der Antrittsdedikation. Die formale Ausdrucksweise der Loyalitätsbekundungen nimmt im Verlauf des dritten Jahrhunderts immer ausschweifendere Formen an, so dass am Ende dieser Entwicklung der Meilenstein über weite Strecken seiner ursprünglichen Intention entledigt war.

3.7.5.3 Mentalitätswandel bei der Aufstellungspraxis von Meilensteinen

Neben der steigenden Anzahl an Dedikationen zeichnete sich bereits im zweiten Jahrhundert eine Entwicklung ab, die im Zusammenhang mit diesem Phänomen betrachtet werden muss, bislang jedoch übersehen wurde. In der bisherigen Forschung stand das Bild eines für den Straßenbau verantwortlichen Kaisers und seines nachgeordneten Statthalters weitestgehend im Vordergrund. Die Bedeutung der einzelnen Städte und Gemeinden im Straßenwesen wurde daher nicht ausreichend betrachtet. Die zunehmende Involvierung dieser regionalen Kräfte in die Straßenadministration und der damit einhergehende Zugewinn an Kompetenzen führte jedoch allmählich zu einem Mentalitätswandel, der in den epigraphischen Zeugnissen seinen Niederschlag fand. Hier sind sowohl Aufstellungsmodalitäten als auch die Inschriftentexte selbst von Bedeutung.

Aufgrund der Ergebnisse des vorangegangenen Abschnitts lässt sich kein einheitliches Bild hinsichtlich der Aufstellungspraxis bei Meilensteinen zeichnen⁷⁵⁵. Mit Pekáry ist jedoch festzuhalten,

753 Für Claudius Gothicus: CIL VIII 10373 = 22494. Mittlerweile sind auch mehrere Steine des Aurelianus bekannt, die ihn als *divus* bezeichnen: Gallia Narbonensis: CIL XVII.2 183b = Année Épigr. 1969/70, 374 (*divo Aureliano*); Numidia: CIL VIII 22295 = 10961 (*divi Aureliano Augusto*); SALAMA, Bornes 1951 Nr. 13 (*divo Aureliano*); Année Épigr. 1954, 133b = SOTGIU (Anm. 524) 88 Nr. 39 = J. BARADEZ, Inscriptions de la région du Limes de Numide de Biskra à Tobna. Libya 1, 1953, 164 (*divo Aureliano*). SOTGIU (Anm. 524) 34 und 48 vermutet, dass die Steine kurz nach dem Tod des Aurelianus aufgestellt worden sind. Ferner: G. SOTGIU, Aureliano (1960–1972), in: ANRW II 1, 1974, 1045f. Auch Meilensteine anderer Kaiser tragen die Bezeichnung *DIVUS*. Die Belege sind bei PEKÁRY, Untersuchungen 21 zusammengestellt. Nachzutragen wäre noch CIL XVII.2 183a = Année Épigr. 1969/70, 375 für Constantinus. Unklar ist die Zuweisung von CIL III 10164 (*divo Augusto*), da dieser Meilenstein offensichtlich mehrfach beschriftet worden ist. Auch wenn erst nach einer vollständigen Neuedition aller Meilensteine in CIL XVII eine abschließende Bewertung möglich ist, so sollte zumindest die Möglichkeit von Dedikationen an einen verstorbenen Kaiser in Betracht gezogen werden.

754 So bietet der Tacitusstein Année Épigr. 1942/43, 73 aus Mauretania Caesariensis erstmals im Untersuchungsraum die in der Spätantike so geläufige Formulierung „*bono rei publicae natus*“.

755 Vgl. auch KÖNIG, Dedikation 422f.

dass Meilensteine nicht zuletzt aufgrund ihres Standorts „in die Gruppe der Inschriften an öffentlichen Bauten“ gehören⁷⁵⁶. Es ist zu vermuten, dass die Straßenbaumaßnahmen des Augustus, Tiberius oder Claudius mit einer generellen Verpflichtung zum Aufstellen von Meilensteinen verbunden waren. Seit den Flaviern scheint diese Verpflichtung nur noch für die bereits beschriebenen, zentral geplanten Baumaßnahmen bestanden zu haben, bei denen eine unmittelbare kaiserliche Order oder eine direkte Beteiligung des Statthalters nachzuweisen war. Inwieweit die Städte, Gemeinden bzw. Civitates im zweiten bzw. dritten Jahrhundert nach eigenverantwortlich durchgeführten Straßenbauaktivitäten zum Aufstellen von Miliarien verpflichtet waren oder dies aus eigenem Antrieb taten, ist nicht zu klären.

Formal korrekt blieb der Princeps als oberster Straßenbauer während der gesamten Kaiserzeit an erster Stelle der Meilensteininschriften. Da jedoch die Direktive zum Straßenbau, abgesehen von den bereits beschriebenen Beispielen im zweiten und dritten Jahrhundert, nicht mehr ausschließlich vom Kaiser ausging, wurde auch die Verwendung des Nominativs für den kaiserlichen Namen in der ursprünglichen Bedeutung zur Kennzeichnung des unmittelbaren Bauherrn obsolet. Gerade aus der Regierungszeit des Traian und vor allem aus der des Hadrian liegen zahlreiche Belege vor, in denen Meilensteine mit einem kaiserlichen Dativformular durchaus mit Reparaturarbeiten in Verbindung gebracht werden können. Speziell im Falle des „Reisekaisers“ Hadrian wird dieser Wandel greifbar. Die Reiserouten des Princeps waren den entsprechenden Städten und Gemeinden im Voraus durch kaiserliche Depeschen bekannt, so dass sie sich auf eine Überprüfung des Straßen- und Wegenetzes ihres Territoriums einstellen konnten⁷⁵⁷. Es ist offensichtlich, dass die im Zuge derartiger Arbeiten aufgestellten Steine die kaiserliche Titulatur nicht unbedingt im Nominativ, sondern immer häufiger im Dativ geben, wodurch der Kaiser nur noch als mittelbarer Administrator des Reichsstraßenwesens aufgefasst wird. Da aus dem Kasus einer Meilensteininschrift, wie bereits gezeigt, nicht zwangsläufig auf Bautätigkeit oder Dedikation geschlossen werden kann, konnten die Miliarien dieser Übergangsphase sowohl Bauinschrift als auch Dedikation sein.

Sehr gut ist der allmähliche Mentalitätswandel am Neubau der Nord-Süd-Trasse westlich der Rhône im Gebiet der Helvier abzulesen. Es wurde bereits gezeigt, dass diese neue Verbindung zwischen Nemausus (Nîmes) und Lugdunum (Lyon) im Zuge der Heimatförderung auf direkten Einfluss des Antoninus Pius zurückging⁷⁵⁸. Jedoch weisen die heute noch zahlreichen bekannten Miliarien aus dieser Bautätigkeit kein Nominativ-, sondern ein Ablativformular auf⁷⁵⁹. Dies macht den Kaiser zwar zum Urheber des Straßenbaus, zeigt jedoch auf der anderen Seite den Unterschied zu den Nominativsteinen des Augustus. Aufschlussreich ist auch die Inschrift auf der Brücke über den Tilurius (*flumen Hippius*) in Dalmatien aus der Regierungszeit des Commodus⁷⁶⁰. Der *legatus Augusti pro praetore* Lucius Iunius Rufinus Proculianus hat drei Gemeinden zusammengeführt, die den Bau einer neuen Brücke im Jahr 184 durchführen und finanzieren sollten. Die Titulatur des

756 PEKÁRY, Untersuchungen 19.

757 HALFMANN, Itinera 85–89 und Kapitel 3.4.3.1 „Die kaiserlichen Reisen und Feldzüge“.

758 Siehe Kapitel 3.4.3.2 „Förderung der Heimatregion“.

759 Der Ablativ dieser Meilensteinserie ist ausschließlich durch CIL XVII.2 189 = KÖNIG, Meilensteine 151 gesichert. Die entsprechenden Exemplare von dieser Reichsstraße sind übersichtlich bei KÖNIG, Meilensteine S. 80f. zusammengestellt. Vgl. ferner NAPOLI/REBUFFAT (Anm. 465) 51–75. Da die Ergänzungen der Antoninus-Pius-Steine von der Strecke Nemausus–Lugdunum lediglich durch diese eine Inschrift gesichert sind, vermerkt Walser in seiner Kurzübersicht in CIL XVII.2 p. XIVf. völlig zu Recht Ablativ oder Dativ als mögliche Kasus.

760 CIL III 3202 = ILS 393: Imp(erator) Caes(ar) / M(arcus) Aurelius / Commodus / Antoninus /⁵ Aug(ustus) pius Sarm(aticus) / Germ(anicus) maximus / Britannicus (sic) / pont(ificex) max(imus) trib(unicia) / pot(estate) VIII imp(erator) VI /¹⁰ co(n)s(ul) IIII p(ater) p(atriciae) / pontem Hippi flumi/nis vetustate cor/ruptum restituit / sump(tum) et operas /¹⁵ subministrantibus / Novensibus Delmi/nensibus Riditis cu/rante et dedicante / L(ucio) Iunio Rufino Procu/liano leg(ato) (Augusti) pr(o) pr(aetore). Hierzu: PEKÁRY, Untersuchungen 125 f.; J. J. WILKES, Dalmatia (London 1969) 448 und 452. Zur Gleichsetzung von Tilurius mit *flumen Hippius* siehe G. ALFÖLDY, Tilurium – der antike Name des Legionslagers Gardum bei Trilj. Bonner Jahrb. 165, 1965, 107.

Commodus wird im Nominativ gegeben, vielleicht auf Initiative des Statthalters⁷⁶¹. Nun vermerkt jedoch die Bauinschrift im Anschluss an die kaiserliche Titulatur und den Verweis auf die Bautätigkeiten „*curante et dedicante L. Iunio Rufino Proculiano*“. Diese recht eigenwillige Formulierung legt die Vermutung nahe, dass eine tatsächlich durchgeführte Arbeit gleichzeitig auch als Dedikation an den Kaiser gerichtet wurde. Die Brücke wurde somit zu Ehren des Commodus in Stand gesetzt. Aus Sardinien sind weitere Meilensteine mit einer gleich lautenden Formulierung bekannt, so z. B. eine Inschrift des Trebonianus Gallus und seines Sohnes, deren Titulatur im Nominativ gegeben wird und mit „*restituunt curante et dedicante M. Antonio Septimio Heraclito*“ endet⁷⁶². Leider ist die Fundmenge derartiger Dedikationsinschriften zu gering, um weitergehende Schlussfolgerungen zu ziehen⁷⁶³. Man kann diese beiden Zeugnisse bestenfalls als Bestandteil des allgemeinen Wandels vom zweiten zum dritten Jahrhundert bezeichnen.

Bereits in anderem Zusammenhang wurden die Meilensteine des Caracalla aus Tripolitania von der Küstenstraße von Leptis Magna (Lebda) nach Tacape (Gabès) behandelt⁷⁶⁴. Diese fallen nicht zuletzt durch ein recht ausschweifendes Formular auf⁷⁶⁵. Dennoch können sie mit hoher Wahrscheinlichkeit als Zeugnisse tatsächlich durchgeführter Bauarbeiten interpretiert werden, die zudem auf kaiserlichen Einfluss zurückzuführen sind. Für die Durchführung des Straßenbaus verantwortlich waren jedoch letztlich die Gemeinden vor Ort: Leptis Magna (Lebda), Oea (Tripolis), Sabratha (Sabarta), Gighi (Bou Ghara) und Tacape (Gabès), um nur die größeren Städte entlang dieser Küstenroute anzuführen. Diese verwendeten offensichtlich das aktuelle kaiserliche Formular in seiner gesamten panegyrischen Breite, jedoch im Dativ. Hieraus kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die betroffenen Gemeinden ihre eigene Position innerhalb der Straßenadministration dokumentieren wollten. Dies verdeutlicht nicht zuletzt der Vergleich mit den Caracallasteinen der Verbindung Karthago–Theveste. Dieses eher klassische Meilensteinformular bietet neben einer Inschrift im Nominativ ein Reparaturverb und ist wohl auf den Promagistrat in Karthago zurückzuführen. Aus Africa Proconsularis liegt noch ein weiteres Beispiel vor, das diesen grundsätzlichen Wandel dokumentiert. Unter Aurelian wurde nach längerer Pause die

761 Zu Lucius Iunius Rufinus Proculianus siehe JAGENTUEFEL, Statthalter 82 f.

762 EEpigr VIII 773 = Année Épigr. 1889, 26: m(ilia) p(assum) CLXX / dd nn imp(= dominis nostris imperatores) sanctissimi et pi(i)ssim[i] / C(aius) Bibius (sic) Trebonianus Gallus pius / felix invictus Aug(ustus) et / [C(aius)] Bibius (sic) Afinius Veldumnianus /⁶ Volusianus pius felix invictus / Aug(ustus) viam qu(a)e a Karalibus Olbiae ducit vetustate consumptam / restituunt curante et dedicant[e] /¹⁰ M(arco) Antonio Septimio Heraclito / v(iro) e(gregio) proc(uratore) suo. Weitere Angaben zu Heraclitus sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter [II.67] vermerkt. An derselben Stelle wurde auch noch EEpigr VIII 781a = Année Épigr. 1889, 31 gefunden: m(ilia) p(assum) CLXX / imp(eratori) Caes(ari) M(arco) Ae[milio] Aemiliano / pio felici inv[ic]to Aug(usto) pont(ifici) max(im)o] / trib(unicia) p(o)t(estate) p(atr) p(atr) p(roco(n)s(uli) via(m) quae] /⁵ a Karalibus [ducit Olbiae vetustate] / consum(p)ta(m) [restituente] / et dedican[te] M(arco) Calpurnio / Caeliano / v(iro) e(gregio) p(rocuratore) S(ardiniae). Weitere Angaben zu Caelianus sind im Anhang (Kapitel 6.1) unter [II.68] vermerkt. Beide Miliarien tragen die gleiche Entfernungsangabe bis Karales (Cagliari), vgl. OGGIANU, Contributo 865 Fundort-Nr. 6. Die zeitliche Distanz zwischen beiden Steinsetzungen beträgt maximal zwei Jahre, so dass zumindest im Falle des Aemilius-Aemilianus-Exemplars sicher von einer Dedikation ausgegangen werden kann. Folgerichtig ist das Formular des Aemilianus auch im Dativ gehalten. Weiter reichende Interpretationen müssen einer gesonderten Arbeit zum sardischen Straßenwesen vorbehalten bleiben.

763 Mit Bull. Arch. Com. Trav. Hist., 1901, CLXII liegt ein fragmentarisch erhaltener Meilenstein für Herennius u. Hostilianus vor. Der Herausgeber dieser Inschrift in Bull. Arch. Com. Trav. Hist., schlägt für die Buchstabenreste „IO“ in der elften Zeile vor, diese als „D“ zu lesen und [de]d(icaverunt) zu ergänzen.

764 Siehe Kapitel 3.4.4 „Die Straßenverwaltung in der severischen Epoche“.

765 Das zugrunde liegende Standardformular scheint folgenden Wortlaut gehabt zu haben: *Imperatori Caesari divi Septimi Severi Pii Arabici Adiabeni Parthici maximi Brittanici maximi filio divi Antonini Pii Germanici Sarmatici nepoti divi Antonini pii pronepoti divi Hadriani abnepoti divi Traiani Parthici et divi Nervae adnepoti Marco Aurellio Antonino pio felici Augusto Parthico maximo Britannico maximo Germanico maximo pontifici maximo tribuniciae potestatis XVIII imperatori III consuli IIII*. Eine Zusammenstellung der betreffenden Exemplare befindet sich im Anhang im Verzeichnis der Caracallameilensteine. Vgl. GOODCHILD, Roads 1948, 9–13; AURIGEMMA (Anm. 78) 3–21 und 135–150.

Straße zwischen Karthago und Theveste wieder durchgängig mit Meilensteinen versehen⁷⁶⁶. Diese können aufgrund einer längeren Baupause durchaus als Zeugnisse tatsächlich durchgeführter Ausbesserungsarbeiten angesehen werden. Zudem weisen diese Miliaren ein überraschend schlichtes Dativformular auf, das sich ferner in zwei räumlich klar zu differenzierende Gruppen unterteilen lässt⁷⁶⁷. In dieser Aufteilung sind entweder Baulose oder Verwaltungseinheiten zu sehen. Auch hier scheinen die Gemeinden dem kaiserlichen Primat Rechnung getragen zu haben, geben aber den Namen des Kaisers im Dativ an.

Mit den Veränderungen in der Verantwortlichkeit auf dem Gebiet der Straßenverwaltung wurde gleichzeitig auch der Kaiser nicht mehr als direkter Auftraggeber verstanden. Das von den Römern bewusst geförderte Städtewesen scheint seit dem zweiten Jahrhundert die *cura viarum* bis zum Ende des Untersuchungszeitraums in immer stärkerem Maße übernommen zu haben. Dies äußert sich vor allem in der konkreten Formulierung „d(ecreto) d(ecurionum)“ auf Meilensteinen⁷⁶⁸. Folglich wird das kaiserliche Formular immer häufiger im Dativ gegeben, was die Unterscheidung zwischen Dedikation und Bautätigkeit aus der absoluten Betrachtung aller Dativmeilensteine heraus sehr schwierig macht. Die stärkere Verwendung von Dativtitulaturen hatte jedoch keine vollständige Verdrängung der klassischen Nominativformulare zur Folge. Diese werden vielerorts aus traditionellen Gründen heraus die Jahrhunderte überdauert haben. So finden sich auch in der Spätantike noch einige Vertreter dieses Typus⁷⁶⁹.

Es lässt sich weiter folgern, dass die geringer werdende Fundmenge an Meilensteinen seit dem dritten Jahrhundert nicht unbedingt als ein allgemeines Nachlassen der Straßenbauaktivitäten verstanden werden kann. Traditionell urteilt noch Walser: „Schuld an der kaiserlichen Vernachlässigung der Reichsstraßen sind verschiedene Faktoren. Neben dem raschen Wechsel der Herrscher, denen die kurze Regierungszeit kaum mehr Zeit für langjährige Bauprogramme ließ und der chronischen Finanzmisere der Spätzeit, spielen die veränderten Bedürfnisse des Heeres eine Rolle. Nach den Heeresreformen, die im 3. Jh. beginnen, bestand die kaiserliche Marscharmee nicht mehr aus Infanterie, sondern vorwiegend aus berittenen und straßenunabhängigen Einheiten, während die Grenztruppen zu immobilien Besatzungen herabsanken“⁷⁷⁰. Jedoch liegen aus dem Frühmittelalter derartig viele Belege eines weiterhin genutzten römischen Straßennetzes vor, dass auch nach der Mitte des dritten Jahrhunderts in großem Umfang Straßenbau- bzw. Ausbesserungsar-

766 Über die Länge der Baupause herrscht wenig Klarheit. Zwar sind unter Maximinus Thrax offensichtlich größere Reparaturarbeiten zwischen Karthago und der Grenze zu Numidien durchgeführt worden, jedoch finden sich auch aus den Regierungszeiten des Gordian III., Philippus Arabs und Decius verstärkt Meilensteine an dieser Strecke. Da alle über ein Nominativformular, z. T. sogar mit Reparaturverb., verfügen, ist eine Interpretation problematisch. Unmöglich kann in derart kurzer zeitlicher Abfolge an dieser Straße gearbeitet worden sein. Zumindest zeigt diese Meilensteindichte aber, dass weder Nominativformular noch Reparaturvermerk Garantien für durchgeführten Straßenbau bzw. Ausbesserungsarbeiten sind.

767 Die erste, Karthago näher liegende Gruppe zeichnet sich durch ein vorangestelltes *perpetuus* im Formular aus; z. B. CIL VIII 22011 = SORGIU (Anm. 524) 84 Nr. 18: Perpetuo / imp(eratori) Caes(ari) / L(ucio) Domiti/o Aureli/ano in/victus /⁷ pio feli/ci Aug(usto) co(n)s(uli) III / (milia passuum) XI. Die zweite, Numidien näher liegende Gruppe bietet ein vorangestelltes *pacatissimus*, z. B. CIL VIII 22103: Pacatissimo / imp(eratori) Dom/itio Aurel/iano pio fe/lici invic/tissimo / (Augusto) n(ostro) (milia passuum) CI. Eine vollständige Übersicht aller betreffenden Miliaren ist im Anhang (Tafel 51) unter Aurelian zusammengestellt.

768 Année Épigr. 1993, 1778; THOMSEN (Anm. 20) 17 Nr. 8a₁.

769 Sehr aufschlussreich ist die pannonische Inschrift für Constantius II. aus dem Jahr 354. CIL III 3705 = 10 617 = ILS 732: m(ilia) p(assuum) V / imp(erator) Caes(ar) Fla(vius) Iul(ius) / Constantius pius fel(ix) / Aug(ustus) victor maximus /⁵ triumfator aeternus / divi Constantini optimi / maxime principis [f(ilius)] divo/rum Maximiani et / Constanti nepos divi /¹⁰ Claudi pronepos ponti/fex maximus Germanicus / Alamannicus (sic) maximus / Germ(anicus) max(imus) Gothicus (sic) / maximus Adiab(icus) (sic) max(imus) /¹⁵ tribuniciae potestatis / XXXII imp(erator) XXX consul(i) VII / p(ater) p(atriciae) proconsul(i) viis muni/tis pontibus refecti[s] recuperata re publica / quinariorum lapides per Il/lyricum fecit /²¹ ab Atrante ad flumen / Savum milia passus / CCCXLVI.

770 WALSER, Straßen 1983, 16.

beiten durchgeführt worden sein müssen⁷⁷¹. Diese Arbeiten scheinen jedoch nicht mehr automatisch zu Meilensteinsetzungen im größerem Umfang geführt zu haben⁷⁷². Daraus lässt sich schließen, dass eine formale Verpflichtung zum Aufstellen von Meilensteinen nach durchgeführten Baumaßnahmen für Städte und Gemeinden nicht zwingend bestanden haben muss. Gerade im zweiten Jahrhundert sind zahlreiche Vicinalstraßen aufgrund des stetig wachsenden Warenverkehrs unter den wirtschaftlich entwickelten Städten und Regionen zu öffentlichen Straßen geworden⁷⁷³. Dies hat zu einer Fülle von Abstufungen im Straßenwesen geführt, die sich einzig aus der Praxis heraus ergaben und juristisch nicht zu fassen sind. Greifbar ist die Fülle an Reichsstraßen nur in der Zusammenstellung der Verbindungen aus der Peutingerkarte, den diversen Itineraren und den Strecken, die schließlich mit Meilensteinen versehen waren⁷⁷⁴. Es darf vermutet werden, dass gerade die Straßen ohne Meilensteine zu denjenigen gehörten, die aufgrund infrastruktureller Notwendigkeit erst zu einer öffentlichen Straße geworden sind. Diese wurden in gleicher Weise durch die jeweiligen lokalen Kräfte verwaltet bzw. in Stand gehalten wie jene durch die Römer erbauten oder ausgebauten und mit Miliarien versehenen *viae publicae*⁷⁷⁵. Dass vor diesem Hintergrund gerade wirtschaftlich und städtisch stark entwickelte Regionen wie die Baetica, Africa Proconsularis oder die Gallia Narbonensis im zweiten und dritten Jahrhundert relativ wenige Meilensteine gesetzt zu haben scheinen, ist durchaus plausibel. Abgesehen von den großen Verbindungen, an denen bereits im ersten Jahrhundert Meilensäulen aufgestellt worden waren, sah man – nicht zuletzt aus Kostengründen – keine Notwendigkeit, auch an den durch Bedeutungszuwachs zu öffentlichen Straßen gewandelten Wegen derartige Steine aufzustellen, zumal diese nur den Na-

771 Das Gesetz der Westgoten (MGH LL nat. Germ. I 1, 8,4,25.) aus dem sechsten Jahrhundert kannte noch den Begriff *via publica*. Auch in anderen Stammesrechten des Frühmittelalters ist der Begriff *via publica* noch geläufig, so z. B. dem Gesetz der Burgunder (MGH LL nat. Germ. II 1, 27,3) oder dem der Baiern (MGH LL nat. Germ. V 2, 19). Gregor v. Tours (*historia Francorum* 8,30) spricht noch zum Jahr 585 von einer *via publica* bei Autun, auf denen ein Heer des burgundischen Königs Gunthram nach Septimianien zieht. Vgl.: T. SZABÓ, Antikes Erbe und Karolingisch-Ottotonische Verkehrspolitik. In: L. FENSKE u.a. (Hrsg.), *Festschr. J. Fleckenstein* (Sigmaringen 1984) 125–145; I. H. RINGEL, Kontinuität und Wandel. Die Bündler Pässe und Septimer von der Antike bis ins Mittelalter. In: BURGARD/HAVERKAMP, *Römerstraßen* 211–295; P. RACINE, Des routes romaines aux routes médiévales: L'exemple de Neuf-château. In: BURGARD/HAVERKAMP, *Römerstraßen* 297–317; G. BÖNNEN, Antike Kontinuität und mittelalterliche Neuansätze im Verkehrsgefüge des weiteren Toulouser Umlands. In: BURGARD/HAVERKAMP, *Römerstraßen* 319–351. SILLIÈRES, *Voies* 193–200 hat für den iberischen Raum die arabischen Quellen untersucht und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass das römische Straßensystem bis in das neunte/zehnte Jahrhundert hinein existiert hat. Für Italien schwärmt noch um 540 Prokop (BG 1,14,6–11.) von der Qualität der Pflasterung der Via Appia. Über die weiteren Entwicklungen des italienischen Straßennetzes, speziell in der Umgebung von Rom, siehe ESCH (Anm. 14) *passim*. Für Nordafrika bietet die Untersuchung von SALAMA, *Bornes* 1987, einen ersten Überblick über das spätantike Verkehrsnetz. Vgl. auch M. FORSTNER, *Das Wegenetz des Zentralen Maghreb in islamischer Zeit. Ein Vergleich mit dem antiken Wegenetz* (Wiesbaden 1979). Dies deutet insgesamt auf ein Fortleben der römischen Reichsstraßen im Westen des Imperiums während des Frühmittelalters hin.

772 WALSER, *Bemerkungen* 392f. führt für die Zeit von Augustus bis Nerva 113 Meilensteine, von Traian bis Commodus 93, von Septimius Severus bis zum Beginn der Tetrarchie 208 und für die Spätantike 105 Exemplare auf. Nach LOSTAL, *Miliarios* S. 300 liegen für die von ihm behandelten Konvente von Tarraco, Caesaraugusta, Clunia und Karthago Nova folgende Zahlen vor: Augustus–Nerva 58 Meilensteine, Traian/Hadrian: 20, Caracalla–Carinus 54, Spätantike 40. Stellt man nun die zahlreichen reinen Dedikationen sowie die starke Zweitverwertung der Meilensteine gerade seit dem dritten Jahrhundert in Rechnung, so hat die Quantität der Meilensteine in der Spätantike spürbar abgenommen. Hierfür kann nicht einzig eine Überlieferungsverzerrung verantwortlich gemacht werden.

773 Dass dieser Fall den Juristen bekannt war, belegt Dig. 43,8,2,22; vgl. Dig. 43,7,1. Auch PEKÁRY, *Untersuchungen* 6 vermerkt in seinem Definitonskatalog unter Nr. 10: „Schließlich können Privat- und Dorfstraßen aus verschiedenen Gründen (z. B. Gemeinnützigkeit) zu öffentlichen Straßen werden.“ Zudem kennen die Digesten, wohl nicht zu Unrecht, auch den umgekehrten Fall, wonach eine Straße an Bedeutung verlieren kann. Dadurch kann jedoch laut Dig. 43,11,2 die entsprechende Straße ihren Statut als *via publica* nicht verlieren.

774 Vgl. die Übersichtskarte der Infrastruktur im gallisch-germanischen Raum: Karte 1.

775 Vor diesem Hintergrund wird vielleicht auch die Aussage des Stadtgesetzes von Urso (CIL I² 594 = II 5439 = ILS 6087 = FIRA I², 21 = RS 25 Kap.78: *Quae viae publicae itinerae 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.*) zu den verschiedenen Typen öffentlichen Straßen und Wegen verständlicher.

men des Kaisers wiedergaben. Andere Gemeinden haben die Abkopplung von Straßenbau und Meilensteinsetzungen offensichtlich durch die Aufstellung von Universalmeilensteinen, deren Inschriftentext auf jeden beliebigen Kaiser passte, umgangen. So sind aus dem Donauraum Formulare bekannt, die schlicht „*perpetuo imperatori Augusto nostri*“ geben⁷⁷⁶. Diese Titulatur war auf jeden weiteren Kaiser anwendbar.

Die bisherige Forschungsmeinung, nach der aus dem Nachlassen der Meilensteinsetzungen gleichzeitig auch eine schwindende Fürsorge um das öffentliche Straßenwesen in der Spätantike abzulesen sei, weil das römische Heer sich von einer Fuß- zu einer Reitertruppe gewandelt habe, ist nur bedingt zutreffend⁷⁷⁷. Grundsätzlich deutet die nachlassende Fundmenge an Meilensteinen auf ein schwindendes Interesse seitens des Kaisers oder des jeweiligen Statthalters hin. Diese Interpretation lässt jedoch die wirtschaftlichen Interessen der einzelnen Städte und Gemeinden sowie deren Bedeutung in der Straßenadministration völlig unberücksichtigt. Da gezeigt werden konnte, dass die Verwaltung der Reichsstraßen in immer stärker wachsendem Maße auf die lokalen Kräfte übergegangen war, muss eine Erklärung auch in diesem Kontext gesucht werden. Zum einen wird der wirtschaftliche Niedergang zahlreicher Gemeinden im Norden und Westen des Untersuchungsraumes diesen grundsätzlich die finanziellen Ressourcen genommen haben, sich über Gebühr dem kostenintensiven Straßenunterhalt zuzuwenden⁷⁷⁸. Zum anderen ist zu vermuten, dass selbst die solventen Gemeinden das Interesse an der Aufstellungspraxis von Meilensteinen verloren hatten. Man wird die verbliebenen Finanzmittel lieber konkret zur Renovierung des Straßenkörpers als zur Aufstellung neuer Meilensteine verwendet haben. Zur Orientierung der Reisenden reichte die bereits vorhandene Zahl der Miliaren an den größeren Reichsstraßen schon seit dem dritten Jahrhundert aus.

3.8 ZUSAMMENFASSUNG

Es hat sich zeigen lassen, dass die von den Kaisern so nachhaltig geförderten Städte in den Provinzen seit flavischer Zeit bzw. gegen Ende des ersten Jahrhunderts in immer stärkerem Maße in die Administration der Reichsstraßen sichtbar eingebunden war. Dies wurde insbesondere bei der Aufstellungspraxis von Meilensteinen bzw. bei der formalen Gestaltung der Inschriftentexte deutlich. Stärksten Ausdruck fand die autonome Straßenverwaltung durch lokale Kräfte in der Einführung eines neuartigen Maßsystems, der Leuga.

Die Vollmachten der jeweiligen Städte und Gemeinden erstreckten sich dabei anscheinend sowohl auf die eigenverantwortliche Baudurchführung als auch auf die Aufstellung von Meilensteinen. Eine formale Verpflichtung, Ausbau- und Reparaturarbeiten durchführen bzw. Meilensteine aufstellen zu lassen, konnte nicht festgestellt werden. Da jedoch die einzelnen Städte großes Interesse an einem intakten Straßennetz sowie entsprechenden Orientierungshilfen für Händler und Reisende hatten, ist von einer grundsätzlichen Bereitschaft auszugehen, Bautätigkeiten durchzuführen und Meilensteine aufzustellen.

776 CIL III 5713 = WINKLER, Straßen Nr. 55: *Perpe/tuo imp(eratori) / Aug(usto) n(ostro)*. WINKLER, ebd., 59 vermutet, dass es sich um ein Diokletianexemplar handelt. Festzuhalten ist zumindest, dass dieser der bislang chronologisch letzte bekannte Meilenstein im Gebiet von Teurnia (St. Peter in Holz) ist. Eine gleich lautende Inschrift liegt mit Année Épig. 1969/70, 499 auch aus Pannonien vor.

777 Diese Theorie wird u. a. von WALSER, Straßen 1983, 16 und WINKLER, Straßen 17 vertreten.

778 Hierfür spricht nicht zuletzt der Vergleich mit den spätantiken Verhältnissen in Nordafrika. Die Untersuchung von SALAMA, Bornes 1987, über die Meilensteine in der deutlich verkleinerten Provinz Africa Proconsularis belegt eine weiterhin ungebrochene Tradition. So weist SALAMA, ebd., 185–211 für den Zeitraum zwischen Diokletian und Honorius 181 Miliaren aus. Zum Vergleich führt er (S. 233) für die Zeit zwischen Valerian/Gallienus und Carinus 50 Meilensteine in der noch nicht verkleinerten Provinz an.

Neben dem Ausweis tatsächlich durchgeführter Baumaßnahmen dienten Meilensteine seit Caligula immer stärker als Loyalitätsbeweis gegenüber dem regierenden Kaiser. Im ersten Jahrhundert waren solche dedizierten Meilensteine an ihrem Dativformular zu erkennen. Spätestens seit den Adoptivkaisern ließen sich aber Dedikationen auch im Nominativ antreffen. Einen Höhepunkt erreichte das Dedikationswesen gegen Ende des Untersuchungszeitraumes, so dass Meilensteine im dritten Jahrhundert nur noch wenig von ihrer ursprünglichen Bedeutung als einer Sonderform der Bauinschriften besaßen.

Zudem konnte gezeigt werden, dass die immer stärkere Bedeutung der lokalen Kräfte zu einem gesteigerten Selbstbewusstsein derselben führte, das nicht nur in den Inschriften, sondern auch im grundsätzlichen Umgang mit Meilensteinen seinen Ausdruck fand. Mit diesem Mentalitätswandel wurde der Kaiser vielerorts nur noch als mittelbarer Administrator der Reichsstraßen aufgefasst. Die Folge war eine grundsätzlich stärkere Nutzung von Dativformularen und in letzter Konsequenz ein allgemeines Nachlassen des Aufstellens von Meilensteinen.

3.9 SCHLUSSBETRACHTUNG

Bei einer Summierung aller Teilergebnisse ergibt sich ein vielschichtiges Bild für den Sektor der Administration der Reichsstraßen. Von einer Straßenverwaltung im eigentlichen Sinne kann in den Provinzen erst mit dem Beginn der Kaiserzeit gesprochen werden. Seit der Regierungszeit des Augustus waren die *Principes* durch das *imperium maius* und auch im Hinblick auf die *cura viarum* oberste Administratoren der Reichsstraßen. Auf dieser Grundlage haben die Kaiser des ersten und zweiten Jahrhunderts auf vielfältige Weise für den Ausbau einer überregionalen, netzförmig angelegten Infrastruktur gesorgt, in der alle bedeutenden Zentren miteinander verbunden waren. Bedingt durch die Monopolisierung hinsichtlich der epigraphischen Nutzung von Meilensteinen seitens der Kaiser sind gerade im ersten Jahrhundert neben dem *Princeps* andere Kräfte nur schwer fassbar. Die Bedeutung des Statthalters ist daher in dieser Zeit nur in Tendenzen aufzeigbar. Zumindest unter den ersten bedeutenden Straßenbaukaisern – Augustus, Tiberius und Claudius – müssen sie eine wichtige Funktion erfüllt haben, ohne dass dies jedoch auf den Meilensteinen einen epigraphischen Niederschlag gefunden hätte.

Ein grundsätzlicher Wandel auf dem Sektor der provinziellen Straßenverwaltung im Untersuchungsraum ist gegen Ende des ersten Jahrhunderts festzustellen. Ein nunmehr ausreichend entwickeltes Städtewesen in den westlichen Provinzen übernahm in immer stärkerem Maße die grundlegende Betreuung des Straßennetzes, da eine funktionstüchtige Verkehrsinfrastruktur nicht zuletzt in ihrem eigenen Interesse lag. Zudem verfügten die Statthalter nicht über den notwendigen Verwaltungsapparat, um das stetig dichter werdende Straßennetz ihrer Provinzen adäquat betreuen zu können. Neben einer Art administrativen Oberaufsicht, stellvertretend für den Kaiser, konzentrierten sich die Aktivitäten der Statthalter seit flavischer Zeit auf Einzelprojekte. Hierbei wurden sie offensichtlich in Einzelfällen mit dem Privileg ausgestattet, sich nunmehr neben dem Kaiser auf den Meilensteinen nennen zu dürfen. Im zweiten und dritten Jahrhundert sind lokale Kräfte zu bedeutenden Trägern der Straßenadministration geworden. Zwar konnten speziell für das zweite Jahrhundert zahlreiche Beispiele angeführt werden, in denen Städte und Gemeinden durch kaiserliche, gelegentlich auch durch statthalterliche Direktiven zum Straßenbau angehalten wurden, daneben blieb jedoch dieses Feld anscheinend immer stärker den Provinzialen selbst überlassen.