

## 4 Die Finanzierung von Reichsstraßen

### 4.1 STAND DER FORSCHUNG

Hinsichtlich der Finanzierung des öffentlichen Straßenbaus liegt eine Fülle an Literatur zu den italischen, jedoch keine zusammenfassende Darstellung zu den provinziellen Verhältnissen vor. Erneut muss auch hier auf die Arbeit von Pekáry verwiesen werden<sup>779</sup>. „Er kommt, in teilweise scharfem Gegensatz zur vorhergehenden Forschung, zu dem Ergebnis, der Kaiser selbst habe in Italien nur in Ausnahmefällen zu den Kosten beigetragen; das Ärar aber scheide als regelmäßiger Geldgeber völlig aus, da es selbst in der Republik dazu kaum beigesteuert habe. Im allgemeinen aber hätten die Grundbesitzer, teils wohl über die Gemeinden, den Hauptteil der Kosten getragen. Gegen diese Deutung unserer Quellen hat besonders Wiseman für die Republik Einspruch erhoben und m.E. mit ziemlicher Deutlichkeit gezeigt, dass im Gegenteil bis zur Kaiserzeit die Kosten für die *viae publicae* jedenfalls bei Neubauten und größeren Reparaturen von der Staatskasse getragen wurden“<sup>780</sup>. Für die *viae publicae* in der hohen Kaiserzeit wurde das Bild Pekárys durch Eck in einigen zentralen Punkten korrigiert. „Das *aerarium Saturni* war wie in der Republik, so auch in der frühen Kaiserzeit, zumindest grundsätzlich, für die *viae publicae* in Italien zuständig. In der Praxis aber mußte bereits Augustus Finanzierungslücken der Staatskasse entweder durch Überweisung größerer Summen ans Ärar oder durch direkte Übernahme der Kosten schließen. ... Daneben bestand für manche Straßen in Italien eine Leistungspflicht der Grundbesitzer, die immer dann beansprucht wurde, wenn der Streckenabschnitt, für den sie zuständig waren, wieder in befahrbaren Zustand gebracht werden mußte. Davon, dass sie ‚in erster Linie‘ für den Bau und Unterhalt der *viae publicae* zuständig gewesen seien, kann in Italien, jedenfalls bei der heutigen Quellenlage, nicht die Rede sein“<sup>781</sup>. Auch wenn den Ergebnissen Ecks über die Bewertung von *aerarium* und *fiscus* bei der Finanzierung der Reichsstraßen zuzustimmen ist, so kann er sich nicht völlig den Argumenten Pekárys verschließen und muss zumindest eine partielle Beteiligung der Anlieger bei kleineren Reparaturarbeiten konstatieren.

### 4.2 UNTERSUCHUNG DER QUELLEN

Die Finanzierung der italischen *viae publicae* darf somit nach den Untersuchungen von Wiseman für die Republik und von Eck für die hohe Kaiserzeit als weitestgehend geklärt gelten. Für die Reichsstraßen in den Provinzen bleiben jedoch noch einige Fragen offen, da sich die italischen Finanzierungsmechanismen nicht ohne weiteres übertragen lassen. Sowohl Eck als auch Herzig verweisen in allgemeinen Anmerkungen darauf, dass Anlieger als Kostenträger öffentlicher Straßen,

779 PEKÁRY, Untersuchungen 91–171. Dieser Abschnitt ist zugleich auch der umfangreichste in seinem Buch. Jedoch behandeln zahlreiche seiner Exkurse weniger Aspekte der Finanzierung als vielmehr der Administration.

780 ECK, Organisation 70; WISEMAN, Road-Building 122–152. Zur Finanzierung des italischen Straßenbaus siehe ferner RADKE, Viae 1445 ff.; HERZIG, Probleme 640 f.; SCHNEIDER, Altstraßenforschung 61–64.

781 ECK, Organisation 79; vgl. PEKÁRY, Untersuchungen 113 f.

wie es Pekáry ausführt, eher in den Provinzen anzutreffen gewesen seien<sup>782</sup>. Inwieweit diese Behauptung zutrifft, wird im Folgenden zu untersuchen sein. Neben der Belastung von Gemeinden und Grundbesitzern sind auch etwaige Beiträge des Aerars oder des Fiskus zum provinziellen Reichsstraßenbau näher zu betrachten.

Eine Kostenübernahme der Staatskasse beim Straßenbau ist in den Provinzen nicht nachzuweisen. Lediglich indirekt kann erschlossen werden, dass das Aerar in einigen Fällen die Infrastruktur in den Provinzen subventionierte, jedoch nur dann, wenn das Militär auf diesem Gebiet aktiv wurde. Dabei darf aber die Funktion der Legionäre im Straßenbau nicht zu hoch veranschlagt werden<sup>783</sup>.

Nur wenige epigraphische Zeugnisse geben Auskunft über eine Baufinanzierung durch den Princeps<sup>784</sup>. So berichtet eine traianische Brückenbauinschrift von der Verbindung Karthago–Hippo Regius (Bône) aus der Nähe von Simitthu (Chemtou), dass der Kaiser diese *pecunia sua* habe errichten lassen<sup>785</sup>. Die beiden Caracallameilensteine aus Raetien sind in ihrer Interpretation wesentlich weniger eindeutig. Sie wurden an der Straße entlang der Donau nach Phoebiana (Faimingen) gefunden und bieten die markante Formulierung „*vias et pontes dedit*“<sup>786</sup>. Diese Mitteilung ist hinsichtlich des Verbs im Untersuchungsraum ohne Parallele, da – wie schon Karlheinz Dietz feststellte – *dedit* vorwiegend im Stiftungswesen anzutreffen ist<sup>787</sup>. Dietz vermutet, dass Caracalla ein Jahr vor seinem Alemannenfeldzug von 213 den Ausbau der Straße nach Phoebiana aus eigenen Mitteln in Auftrag gegeben habe, um sie dem dortigen Heiligtum des Apollo Granus zu stiften<sup>788</sup>. Weitere Belege einer kaiserlichen Kostenbeteiligung sind bislang im Untersuchungsraum nicht bekannt<sup>789</sup>. Insgesamt betrachtet sind Zeugnisse für Beiträge seitens der Staatskasse bzw. des Kaisers derartig selten, dass beide als Kostenträger der provinziellen Reichsstraßen nicht angenommen werden können. Auch mit Blick auf die Finanzkraft von Staatskasse und Kaiser scheint eine solche Annahme nicht wahrscheinlich. Nach Pekáry erforderte die bloße Instandsetzung einer einzigen Meile Straße über 100 000 Sesterzen. So wird schon die Finanzierung der *viae publicae*

782 ECK, Organisation 70–79; HERZIG, Probleme 614. KÖNIG, Problemen 57 Anm. 28: „Die von Herzig und Eck besonders für Italien diskutierten Verhältnisse – Kosten zu Lasten des Aerars, Zuschuß aus der kaiserlichen Kasse – lassen sich schwerlich auf die Provinzen anwenden.“

783 Vgl. SCHNEIDER, Miliarium 423. Zur Bedeutung des Militärs im Straßenbau siehe Kapitel 2.9 „*Via militaris*“.

784 SCHNEIDER, Miliarium 404 vermutete, dass Augustus den Bau der baetischen Via Augusta finanziert haben könnte. Die Inschrift CIL VI 31 267 = ILS 103 wäre demnach eine Art Dankesantwort gewesen. Jedoch fehlt dieser Theorie eine tragfähige Grundlage.

785 CIL VIII 10117 = ILS 293: [Imp(erator) C]aesar divi / [Ne]rvae f(ilius) Nerva / [Tr]aianus optimus / [Au]g(ustus) Germ(anicus) Dacic(us) pont(ificus) / <sup>5</sup> [ma]x(imus) trib(unicia) pot(estate) XVI imp(erator) VI / co(n)s(ul) VI p(ater) p(atriciae) / [pon]tem novum a fundamentis / [op]era militum suorum et / pecunia sua / <sup>10</sup> [p]rovinciae Africae fecit. TH. PEKÁRY, Kaiser Valerians Brückenbau bei Mopsos in Kilikien. In: Historia Augusta Colloquium 1964/65 (Bonn 1966) 139–141 konnte noch ein zweites Beispiel aus Kilikien ausfindig machen. Valerian hat der Stadt Mopsos, wohl im Zuge des geplanten Perserzuges, 254 oder 255 den Bau einer Brücke finanziert.

786 Année Épigr. 1985, 698 = 1985, 697 (sic) = WALSER, Straßen 1983 Nr. 48: [I]mp(erator) Caes(ar) M(arcus) Aur(elius) / [Se]verus Antoninus / [piu]s Aug(ustus) Britannicus / [max(imus)] Parthicus max(imus) / <sup>5</sup> [po]ntif(ex) max(imus) trib(unicia) p(otestate) XV / [im]p(erator) III co(n)s(ul) designatus IIII / [via]s et pontes dedit / a Phoebianis m(ilia) p(assuum) / IIII. Noch ein weiterer, sehr fragmentarischer Stein wurde mit diesem Formular gefunden: WALSER, Straßen 1983 Nr. 49 = Année Épigr. 1985, 699 (a Phoebianis mp III). Die beiden Caracallameilensteine sind jetzt durch K. DIETZ, Zwei neue Meilensteine aus Gundelfingen, Ldkr. Dillingen a. d. Donau, Reg.-Bez. Bayerisch-Schwaben. Germania 63, 1985, 75–86 ediert und sehr gut kommentiert. Allem Anschein nach ist den Herausgebern der L'année épigraphique ein Fehler unterlaufen, da Année Épigr. 1985, 597 (= Archäologie in Bayern 1981, 142), bei Walser unter der Nr. 48 vermerkt, unter Année Épigr. 1985, 698 (= DIETZ s. o.) noch zweites Mal aufgenommen worden ist, interessanterweise mit einer leicht veränderten Lesung.

787 Vgl. die Zusammenstellung der Reparaturmitteilungen auf Meilensteinen im Anhang (Kapitel 6.3).

788 Die Ansicht von DIETZ (Anm. 786) 81 f. hat Zustimmung durch HALFMANN, Itinera 88 erfahren.

789 KÖNIG, Problemen 57 Anm. 30: „Selbst die Angabe *Imperator refecit* kann nicht als echter Beweis für die Beteiligung der kaiserlichen Kasse am Straßenbau gewertet werden.“

in Italien durch Aerarium bzw. Fiskus problematisch gewesen sein. Für das weite Netz der Reichsstraßen in den Provinzen muss daher nach anderen Kostenträgern gesucht werden<sup>790</sup>.

Im Gegensatz zu den wenigen Belegen einer Finanzierung seitens des Kaisers liegt eine Fülle von Zeugnissen vor, die eindeutig eine Kostenübernahme durch die jeweiligen Anlieger an den entsprechenden Reichsstraßen belegen. Schon aus der Republik existiert mit der bereits angesprochenen Fonteiusrede des Cicero ein Beispiel für die Finanzierung des Straßenbaus durch Anlieger. Die Klage der Provinzialen gegen M. Fonteius [I.9], er habe sich bei Reparaturmaßnahmen an der Via Domitia zu ihren Lasten bereichert, lässt nur den Schluss zu, dass diese für die Kosten der Arbeiten aufzukommen hatten<sup>791</sup>. Auch eine Passage aus dem Stadtgesetz von Urso (Osuña) macht deutlich, dass die öffentlichen Straßen und Wege auf dem Territorium der Kolonie auch öffentlich finanziert werden mussten<sup>792</sup>. Wenn ein Duumvir oder Aedil Straßen, Gräben oder Abwasseranlagen bauen oder in Stand setzen wollte, die auf dem Territorium von Urso lagen, so musste er dies aus öffentlichen Geldern finanzieren. Aus dem Gesamtzusammenhang wird verständlich, was unter dieser öffentlichen Finanzierung zu verstehen ist: Es kann sich bei diesen Geldern nur um die Finanzen der Kolonie Urso selbst gehandelt haben.

Das markanteste Beispiel aus der Kaiserzeit ist der hadrianische Bau der Via Nova zwischen Rusicade (Ras Skikda) und Cirta (Constantine). Während die Kosten der zugehörigen Brücken durch die Gemeinschaftskasse des cirtensischen Städtebundes getragen wurden, hatten die Anlieger (*possessores*) den Bau dieser Via Nova finanziert<sup>793</sup>. Anscheinend war es bei den Arbeiten an dieser Via Nova – aufgrund zu hoher Kosten wegen eines ungünstigen Geländes – zu Zerwürfnissen unter den involvierten Anliegern gekommen, die durch Sextus Iulius Maior [II.29] „*ex auctoritate imperatoris Caesaris Traiani Hadriani*“ ausgeräumt werden mussten und zu diesem einmaligen epigraphischen Zeugnis führten<sup>794</sup>. Ebenso deutlich in ihrer epigraphischen Ausdrucksform sind einige Inschriften der mauretanischen Stadt Sitifis (Sétif). Aus der Regierungszeit des Septimius Severus und der des Pupienus und Balbinus liegen Meilensteininschriften mit dem Wortlaut „*colonia Nerviana Augusta Martialis Veteranorum Sitifensium pecunia publica*“ bzw. „*res publica coloniae Nervianae Augustae Martialis Veteranorum Sitifensium decreto decurionum pecunia publica*“ vor<sup>795</sup>. Diese Formu-

790 PEKÁRY, Untersuchungen 93–97; vgl. FRIEDLÄNDER (Anm. 85) 321. Eine Zusammenstellung der bislang bekannten Preisangaben für Straßenbau bzw. Ausbesserungsarbeiten bietet R. DUNCAN-JONES, *The Economy of the Roman Empire* (Cambridge 1974) 124 und 157–160 Nr. 454–467i. Alleine das gallo-römische Verkehrsnetz, von WALSER, Bemerkungen 386 auf ca. 10 000 km = ca. 6757 mp Länge geschätzt, hätte nach Pekárys Angaben über reine Instandsetzungskosten in einer ersten Bauphase, ohne Brücken und Kunstbauten, über eine Milliarde Sesterzen verschlungen. Zu begleitenden Substruktionsbauten und Kunstbauten siehe RADKE, *Viae* 1441 f..

791 Cic. Font. 17–19. Weitere Angaben zu Fonteius [I.9] und den beiden mit den Bautätigkeiten betrauten Legaten Gaius Annius Bellienus [I.10] und Gaius Fonteius [I.11] sind im Anhang (Kapitel 6.1) zusammengestellt. Die besagte Cicero-Stelle legt die Vermutung nahe, dass es sich nicht nur um Arbeiten an der Via Domitia, sondern auch um Ausbesserungsarbeiten an anderen Reichsstraßen dieser Provinz gehandelt hat.

792 CIL I<sup>2</sup> 594 = II 5439 = ILS 6087 = FIRA I<sup>2</sup>, 21 = RS 25 Kap. 77: „Si qu<a>s vias fossas cloacas Ilvir aedil(is)ve publice / facere inmittere commutare aedificare mu/nire intra eos fines, qui colon(iae) Iul(iae) erunt, volet, / quot eius sine iniuria privatorum fiet, it is face/re liceto“.

793 CIL VIII 10 296 = ILS 5872: „*pontes viae novae Rusicadensis res publica Cirtensium sua pecunia fecit*“; CIL VIII 10 322 = ILS 5873: „*via nova a Cirta Rusicadem strata per possessores territorii Cirtensium*“. Siehe hierzu die Bemerkungen von PEKÁRY, Untersuchungen 159 ff.; SCHNEIDER, *Miliarium* 420.

794 Vgl. Kapitel 3.4.3.3 „Straßenbau *ex auctoritate*“.

795 CIL VIII 10 338: Imp(eratori) Caes(ari) divi M(arci) Antonini Pii Germ(anici) Sarm(atici) filio / divi Commodi fratri divi Anton(ini) Pii nepoti divi Hadrani / pronepoti divi Tr[ai]ani Part(hici) abnepoti divi Nervae adnep(oti) / L(ucio) Septimio Severo Pio Pertinaci Aug(usto) Arabico Azabe/nico Parthico maximo pontif(ici) maximo fortissi/mo felicissimo trib(unicia) pot(estate) VI imp(eratori) XII co(n)s(uli) II p(atrici) p(atriciae) et / 7 imp(eratori) Caes(ari) L(ucii) Septimi(i) Severi Pii Pertincis Aug(usti) Arabici / Azabenici Part(hici) max(im)i pont(ifici) max(im)i fortissimi feliciss/im(i) filio) M(arci) Aureli(i) Antonini Germ(anici) Sarm(atici) nep(oti) divi Anto/nin[i] Pii p[ron]epoti divi Antonini abnep(oti) [divi T]ra(i)ni Par/t[hici] et divi N[ervae] ad[nep(oti)] M(arco) Aurelio Anton(ino) Aug(usto) Germ(anico) /<sup>13</sup> [[et L(ucio) Sep(timio) Getae nob(ilissimo) Caes(ari)]] col(onia) Ner(viana) Aug(usta) Mart(ialis) Veteranor(um) / Sitifens(ium) p(ecunia) p(ublica) /<sup>15</sup> a Sitifi m(ilia) passu[um] / ---]. Der Stein stammt aus einer Serie von Meilensteinen

lierungen geben als Kostenträger für den Straßenbau eindeutig die mauretanische Gemeinde an. Obwohl hier die Anlieger (*possessores*) nicht wörtlich genannt werden, ist davon auszugehen, dass sie – ebenso wie die Stadt selbst – unter den Begriff „*res publica Sitifensium*“ subsumiert wurden. Eine Besonderheit zeigen drei numidische Meilensteine aus der Regierungszeit des Antoninus Pius<sup>796</sup>. Dort wird der Stadt Milev (Mila) – durch eine Sondergenehmigung des Antoninus Pius – gestattet, auf der neu befestigten Straße einen Wegezoll (*vectigal rotarii*) zu erheben<sup>797</sup>. Es ist bemerkenswert, dass im Falle dieses offensichtlich notwendigen Straßenbauprojekts nicht etwa das Aerarium oder der Fiskus die fehlenden Mittel bereitstellten, sondern stattdessen die Genehmigung für einen außerordentlichen Wegezoll erteilt wurde. Es ist zu vermuten, dass dieses Privileg zeitlich und räumlich eng begrenzt war.

Wie bereits am Beispiel der Strecke zwischen Cirta und Rusicade zu sehen war, unterlagen Brückenbauten, nicht zuletzt wegen ihrer überregionalen Bedeutung und auch der z. T. erheblichen Baukosten, speziellen Verteilungsschlüsseln. Besonders transparent wird dies an der dalmatischen Brückenbauinschrift aus der Regierungszeit des Commodus. Der ebenfalls genannte dalmatische Statthalter L. Junius Rufinus Proculianus hatte ein auffälliges Viadukt bei Tilurium (Trilj) über den Hippius (Cetina) in Stand setzen lassen. Zur Finanzierung sowie zur Bauausführung hatte der Statthalter allem Anschein nach die genannten Gemeinden Novae (Runović bei Imotski), Delminium (bei Zupanjac) und Rider (Danilo bei Šibenik) herangezogen<sup>798</sup>. Überraschend ist bei dieser Aufzählung, dass das bedeutende und auch recht nahe liegende Salona (Solin) nicht genannt wird<sup>799</sup>. In Analogie zu dem bereits skizzierten Finanzierungsmodell des cirtensischen Städtebundes für die Via Nova und die zugehörigen Brücken ist folgendes Bild denkbar: Die Gemeinde von Salona finanzierte als unmittelbarer Anlieger den ‚gewöhnlichen‘ Straßenbau auf ihrem

dieser Gemeinde, die alle dieses Formular tragen: CIL VIII 10337; CIL VIII 10362. Jedoch weisen nicht alle Exemplare des Jahres 198 die Formulierung *pecunia publica* auf, wie z. B. CIL VIII 10353 zeigt. Année Épigr. 1993, 1778: Imp(eratori) Caes(ari) M(arco) Clo/dio Pupienio Maximo / pio felici Aug(usto) pontif(ici) max(imo) / trib(unicia) potest(ate) p(atrici) p(atriciae) co(n)s(uli) proco(n)s(uli) et /<sup>5</sup> imp(eratori) Caes(ari) D(ecio) Caelio Cal/vino Balbino pio felici / Aug(usto) pontif(ici) max(imo) trib(unicia) potest(ate) / p(atrici) p(atriciae) co(n)s(uli) proco(n)s(uli) et / M(arco) Antonio Gordiano /<sup>10</sup> nobilissimo Caesari / Aug(usto) p(rincipi) i(uventutis) nepoti Gor/dianorum divorum / res p(ublica) col(onia) Nerv(ianae) Au<g>(ustae) Martialis / Vet(eranorum) Sitif(ensium) d(ecreto) d(ecurionum) p(ecunia) p(ublica) /<sup>15</sup> m(ille) passus) I. Alle weiteren Meilensteine dieser drei Herrscher aus der Umgebung von Sitifis sind leider an der entsprechenden Stelle beschädigt, so dass nur die hier zitierte Inschrift *pecunia publica* bietet. Lediglich der sehr fragmentarische Meilenstein CIL VIII 10366 hat noch mit großer Wahrscheinlichkeit ein Formular des Pupienus u. Balbinus getragen. Denn dieses Exemplar gibt mit d(ecreto) d(ecurionum) p(ecunia) p(ublica) eine Formulierung, die in dieser Form den Meilensteinen des Septimius Severus aus dem Jahr 198 fehlt. Von einem nicht zu bestimmenden Kaiser stammt noch CIL VIII 10345. Auch diese Inschrift bietet *pecunia publica*. Nach SALAMA, Voie 1966/67, 197 Anm. 1 ist CIL VIII 10345 jedoch kein Meilenstein. Vgl. ferner das Meilensteinfragment SALAMA, Voie 1966/67, Nr. 11 = CIL VIII 22630. Aus der Nähe von Tacape existiert mit CIL VIII 21918 = EEpigr VII 557 sehr wahrscheinlich noch ein weiterer Beleg aus der Regierungszeit des Diokletian. Für den Osten des Imperiums hat THOMSEN (Anm. 20) 17, Nr. 8a1 noch einen weiteren Nachweis: *colonia Iulia Felix Berytus decreto decurionum pecunia publica*.

796 CIL VIII 10327 = ILS 5874; CIL VIII 10328; CIL VIII 22391.

797 So wird ausdrücklich erwähnt, dass dieser Wegezoll durch die Gnade des Antoninus Pius (*ex indulgentia eius*) erst möglich geworden ist. Vgl. ferner Kapitel 3.4.3.3 „Straßenbau *ex auctoritate*“. Zum Aspekt der Straßengebühren siehe PEKÁRY, Untersuchungen 159–164.

798 CIL III 3202 = ILS 393: Imp(erator) Caes(ar) / M(arcus) Aurelius / Commodus / Antoninus /<sup>5</sup> Aug(ustus) pius Sarm(ticus) / Germ(anicus) maximus / Britannicus (sic) / pont(ifex) max(imus) trib(unicia) / pot(estate) VIII imp(erator) VI /<sup>10</sup> co(n)s(ul) IIII p(ater) p(atriciae) / pontem Hipp(i) flumi/nis vetustate cor/ruptum restituit / sumptum et operas /<sup>15</sup> subministrantibus / Novensibus Delmi/nensibus Riditis cu/rante et dedicante / L(ucio) Iunio Rufino Procu/liano leg(ato) (Augusti) pr(o) pr(aetore). WILKES (Anm. 760) 452: „In normal times the maintenance of roads and bridges was the duty (*munus*) which fell on the local cities, and particularly on the larger land-owners. ... In the case of more expensive projects, roads over mountain passes or larger river crossings, the government required the cooperation of groups of cities. The rebuilding of the important bridge across the river Hippius at Tilurium (*pons Tiluri*) was the work of Rider, Delminium, and Novae, all cities of the Delmatae in the area, and their efforts were co-ordinated by the governor L. Iunius Rufinus Proculianus early in 184.“

799 Nach Itin. Anton. 337,5 beträgt die Distanz zwischen Salona und der Brücke von Tilurium (Trilj) über den Hippius (Cetina) nur 16 Meilen.

Territorium. Im Falle der umfangreichen und wohl auch besonders kostspieligen Brückenbauarbeiten war es der Stadt Salona durch Vermittlung des Statthalters Proculianus anscheinend jedoch gelungen, drei weitere Städte aus dem näheren Umland zur Übernahme der Kosten heranzuziehen. Entsprechend werden diese drei Gemeinden auch auf der Brückeninschrift erwähnt.

Aus dem Nordwesten der Tarraconensis liegen zwei weitere Zeugnisse für eine Kostenübernahme durch lokale Gemeinden vor. Auf der Brücke über den Rio Tâmega in Chaves (Aquae Flaviae) befinden sich zwei meilensteingleiche Säulen mit jeweils einer Inschrift, wovon die ältere Vespasian und seine beiden Söhne, die jüngere Traian nennt. Die Inschrift aus dem Jahr 79 bietet neben den drei Flaviern noch den Statthalter Calpetanus [II.8], den Legaten D. Cornelius Maecianus, den Prokurator L. Arruntius Maximus, die Legio VII Gemina sowie zehn gallaecische Gemeinden<sup>800</sup>. Pekáry sieht diese Inschrift in Verbindung mit dem Bau der Via Nova zwischen Bracara und Asturica, die durch den genannten Statthalter Calpetanus [II.8] geleitet wurde. „Es scheint nicht unmöglich, dass diese 10 Gemeinden zum Bau der genannten Straße verpflichtet waren. Leider ist über ihr Territorium (zum Teil sogar über ihre genaue Lage) nichts bekannt. ... Wenn sich diese Inschrift tatsächlich auf den Bau der Straße bezieht, dann haben wir auch die Liste der Personen, in deren Händen die Bauleitung lag“<sup>801</sup>. Die Bedenken Pekárys lassen sich mit einer Inschrift aus traianischer Zeit entkräften, die sich offensichtlich auf die flavische bezieht. Hierauf hat eine der zehn oben genannten Gemeinden, Aquae Flaviae (Chaves), den Neubau einer Brücke über den Rio Tâmega aus eigenen Mitteln dokumentiert<sup>802</sup>. Die Inschrift betont ausdrücklich, dass es sich hierbei um ein steinernes Bauwerk handele, was als Hinweis auf eine hölzerne Vorgängerbrücke interpretiert werden kann. Aquae Flaviae nutzte hier also die Gelegenheit, sich mit einem Neubau von den anderen neun Gemeinden der flavischen Inschrift abzusetzen. Dass der ebenfalls genannte Traian als Geldgeber ausscheidet, zeigt der Vergleich mit der bereits besprochenen Brückenbauinschrift aus der Nähe von Simitthu (Chemtou) in Africa Proconsularis. Die Finanzierung durch Aquae Flaviae wird dadurch betont, dass „*de suo*“ nicht nach der kaiserlichen Titulatur steht, sondern auf den Namen der Gemeinde folgt<sup>803</sup>.

800 CIL II 2477 = 5616 = ILS 254: Imp(eratori) Caes(ari) Vesp(asiano) Aug(usto) pont(ifici) / max(imo) trib(unicia) pot(estate) X imp(eratori) XX p(atri) p(atricae) co(n)s(uli) IX / (et) imp(eratori) T(ito) Vesp(asiano) Caes(ari) Aug(usti) f(ilio) pont(ifici) trib(unicia) / pot(estate) VIII imp(eratori) XIII co(n)s(uli) VII / <sup>5</sup> (et) [[Domitiano Caes(ari) Aug(usti) f(ilio) co(n)s(uli) VI / principi iuventutis (?)] / C(aio) Calpetano Rantio Quirinali / Val(erio) Festo leg(ato) Aug(usti) pr(o) pr(aetore) / D(ecimo) Cornelius Maeciano leg(ato) Aug(usti) / <sup>10</sup> L(ucio) Arruntio Maximo proc(uratore) Aug(usti) / leg(io) VII Gem(ina) fel(ix) / civitates X / Aquiflavienses Aobrigens(es) / Bibali Coelerni Equaesii / <sup>15</sup> Interamici Limici Aebisoc(i) / Quarquerni Tamagani. Zur Brücke siehe Hispania Antiqua, Denkmäler der Römerzeit, hrsg. vom Deutschen Archäologischen Institut Madrid (Mainz 1993) 361 f. u. Tafel 146; zu D. Cornelius Maecianus und L. Arruntius Maximus siehe ALFÖLDY (Anm. 159) 75 und 246 Anm. 16. Zum Statthalter Calpetanus [II.8] siehe die Angaben im Anhang (Kapitel 6.1).

801 PEKÁRY, Untersuchungen 129 Anm. 184. Tabula Imperii Romani K 29: Porto. Conimbriga, Bracara, Lucus und Asturica, bearbeitet von A. BALIL ILLANA, G. PEREIRA MENAUT und F. J. SÁNCHEZ-PALENCIA RAMOS (Madrid 1991) 19 s.v. Aobrigens = Abobrica; ebd. 20 s.v. Aebisoci; ebd. 32 s.v. Bibali; ebd. 46 s.v. Coelerni; ebd. 54 s.v. Equaesii; ebd. 61 s.v. Interamici; ebd. 66 s.v. Limici; ebd. 90 f. s.v. Quarquerni; ebd. 100 s.v. Tamagani. Die ebenfalls genannte Legio VII Gemina hatte sich offensichtlich auch an den Bauarbeiten beteiligt. D. Cornelius Maecianus war nach ALFÖLDY (Anm. 159) 75 *legatus iuridicus* und L. Arruntius Maximus nach ALFÖLDY, ebd. 246 Anm. 16 „Sonderprokurator“ für Asturia und Gallaecia. Beide werden wohl ihrer Funktion entsprechend die Arbeit des Statthalters unterstützt haben.

802 CIL II 2478 = ILS 5898 = Année Épigr. 1966, 216: Imp(eratore) Caes(are) Nerva / Traiano Aug(usto) Ger(manico) / Dacico pont(ifice) max(imo) / trib(unicia) pot(estate) co(n)s(ule) V p(atre) p(atricae) / <sup>5</sup> Aqvi Flavienses / pontem lapideum / de suo f(aciendum) c(uraverunt). Dem *faciendum curaverunt* ist zu entnehmen, dass man sich im Jahr 103 offensichtlich auch selbstbewusst gegenüber dem Statthalter zeigen wollte.

803 Die Errichtung dieser Brücke stand wohl im Zusammenhang mit Bauarbeiten an der Route zwischen Bracara (Braga) und Asturica (Astorga), die über Aquae Flaviae führte. Vgl. die Meilensteine CIL II 4782 = 4774 u. Nachtrag EEpigr VIII p. 461 und CIL II 4781 = EEpigr VIII 220. Beide Steine datieren ins Jahr 103 und geben Aquae Flaviae als *caput viae* an. Der Annahme eines gleichzeitigen Brückenbaus steht nichts entgegen.

Von der berühmten Brücke über den Guadiana bei Alcántara, die in traianische Zeit datiert wird, existiert eine Inschrift, auf der elf Gemeinden Lusitaniens genannt werden<sup>804</sup>. Pekáry sieht in den elf angeführten Gemeinden, ähnlich dem Beispiel aus Dalmatien, eine Liste der Anlieger, die sich den Bau dieses architektonisch sehr aufwändigen Viadukts geteilt haben<sup>805</sup>. Jedoch musste er eingestehen, dass die Zusammenstellung der aufgeführten Gemeinden in mehrfacher Hinsicht Probleme aufweist, da u. a. das nicht sehr weit entfernt liegende Emerita Augusta (Mérida) gar nicht genannt wird. Galsterer konnte anhand inhaltlicher und formaler Kriterien deutlich machen, dass es sich bei dieser Inschrift mit großer Wahrscheinlichkeit um eine Fälschung handelt, so dass dieses Zeugnis aus der Gesamtbetrachtung ausgeschlossen werden muss<sup>806</sup>.

Für den nördlichen Bereich des Untersuchungsraumes liegen keine vergleichbaren Quellen für eine Kostenübernahme durch einzelne Städte und Gemeinden vor. Hier kann jedoch Ähnliches vorausgesetzt werden. Es konnte bereits gezeigt werden, dass die lokalen Kräfte seit dem Ende des ersten Jahrhunderts in immer stärkerem Maße Verwaltungsaufgaben übernommen und dabei vielfältige Mittel und Wege gefunden hatten, diese Funktion auch deutlich zu machen. Man denke hier insbesondere an die Einführung des Leugenmaßes im gallisch-germanischen Raum. Dass der Kaiser eine solche Eigenmächtigkeit tolerierte, kann nur als Rücksichtnahme auf die Finanzkraft der lokalen Kräfte interpretiert werden.

In Barà, etwas nördlich von Tarraco, hat offensichtlich ein Großgrundbesitzer den Bau eines Abschnitts der Via Augusta finanziert, der über seine Ländereien verlief<sup>807</sup>. Obwohl es für diese Annahme keinen epigraphischen Beweis außer dem Namenszug auf einem Bogen gibt, scheint diese auf der Grundlage der Untersuchung von Xavier Dupré i Raventós sowie den Bemerkungen von Alföldy plausibel<sup>808</sup>. Letzterer stellt in seinen Ausführungen zu der Arbeit Duprés die wichtige Frage, „weshalb der Bogen an dieser Stelle über die *Via Augusta* errichtet wurde, an der er steht“<sup>809</sup>. Seine Antwort entspricht im Grunde seiner bereits 1975 im Zusammenhang mit der Aufnahme der Inschriften von Tarraco geäußerten Vermutung, dass dieser Bogen „die Stelle markiert, an der die Via Augusta den Grundbesitz der Licinii erreicht“<sup>810</sup>. Offensichtlich nutzte der Großgrundbesitzer das monumentale Bauwerk mitsamt der Namensnennung, um dem Reisenden eindrücklich zu verdeutlichen, wer für die Finanzierung des folgenden Straßenabschnitts aufkommen war. Nach der Neudatierung des Bogens in die augusteische Zeit muss dieser in engem zeitlichen Zusammenhang mit den Meilensteinen des ersten Princeps, mithin den ersten grundlegenden Straßenbaumaßnahmen in der Kaiserzeit gesehen werden<sup>811</sup>. Vielleicht stellt der Bogen

804 Die Dedikation an Traian (CIL II 759 = ILS 287) war angeblich in der Attika des Bogens angebracht, der sich in der Mitte der Brücke befindet. Die Inschriften mit den Namen der elf Gemeinden lag angeblich in vierfacher Ausfertigung vor. Diese waren angeblich an beiden Pylonen des Bogens angebracht. Mit CIL II 760 = ILS 287<sup>a</sup> ist lediglich ein Exemplar überliefert.

805 PEKÁRY, Untersuchungen 125.

806 GALSTERER (Anm. 29) 62 ff.

807 Unklar ist die Bewertung der belegten Finanzierung von kleineren Straßenabschnitten durch Privatpersonen, z. B. CIL XIII 4549 = ILS 5882a; CIL II 3221 = 6339; CIL II 3167 = Année Épigr. 1987, 663; CIL II 3270. Dass es sich hierbei tatsächlich um Reichsstraßen handelte, ist wenig wahrscheinlich. Es besonderer Fall sind die Felsinschriften am Plöckenpass: CIL V 1864; CIL V 1863 = ILS 5886. Nach R. EGGER, Die Felsinschrift der Plöckenalpe. In: Festschr. M. Wutte, Beiträge zur Geschichte und Kulturgeschichte Kärntens, Archiv für vaterländische Geschichte und Topographie 24/25, 1936, 15–22, ND in: DERS, Römische Antike und frühes Christentum. Ausgewählte Schriften von R. EGGER (Klagenfurt 1967) 197–204 kann aus den Inschriften keine Finanzierung durch die genannten Personen erschlossen werden. Vgl. WINKLER, Straßen 38–41.

808 X. DUPRÉ I RAVENTÓS, L'arc romà de Berà (Rom 1994) zitiert nach ALFÖLDY (Anm. 31) 158. ALFÖLDY, ebd., 158–170. Laut ALFÖLDY, ebd. 165 (mit Verweis auf Duprés) lautet die Inschrift: Ex testamento L. Licinii L. f. Serg. Surae consa [---]. Vgl. auch Alföldys Kommentar in RIT S. 406f.

809 ALFÖLDY (Anm. 31) 168.

810 ALFÖLDY (Anm. 31) 169; RIT S. 407. Auf der Grundlage dieser Argumentation ist lediglich unklar, warum die Familie der Licinii keinen zweiten Bogen an dem Ort errichtet hat, wo die Via Augusta ihren Grundbesitz wieder verlässt.

811 LOSTAL, Miliarios 7 = Année Épigr. 1969/70, 280; LOSTAL, Miliarios 8 = Année Épigr. 1969/70, 279; LOSTAL, Miliarios 9 = CIL II 6240 = RIT 934. Die Steine datieren in die Zeit zwischen 12 und 6 v. Chr.

von Cabanes, Provinz Valencia, ein vergleichbares Zeugnis dar<sup>812</sup>. Auch wenn von diesem Bogen keine Inschrift erhalten ist, so überspannt er östlich von Cabanes ebenfalls in der freien Ebene die Via Augusta. Dass derartige imposante Zeugnisse privater Finanzierung recht selten zu sein scheinen, könnte mit einer bewussten Unterdrückung solcher Bauten durch Augustus und seine Nachfolger erklärt werden, wie sie sich auch in der Monopolisierung des Mediums Meilenstein zeigt<sup>813</sup>.

### 4.3 ZUSAMMENFASSUNG

Insgesamt betrachtet ergibt sich somit trotz der wenigen Quellen im Untersuchungsraum ein recht eindeutiges Bild. Während in Italien die Staatskasse bzw. der Kaiser den Bau und weitestgehend auch den Unterhalt der *viae publicae* finanzierten, war der Straßenbau in den Provinzen seit den Tagen der Republik ein *munus publicum*<sup>814</sup>. Informationen, inwieweit die jeweiligen städtischen Zentren die ländlichen Anrainer entlang der betreffenden Reichsstraßen finanziell unterstützten, sind den uns vorliegenden Quellen nicht zu entnehmen<sup>815</sup>. Ulpian bemerkt lediglich, dass auch Veteranen nicht von der Verpflichtung des Straßenunterhalts entbunden waren<sup>816</sup>. Nur der Brückenbau wurde nicht ausschließlich durch die Anlieger (*possessores*) finanziert<sup>817</sup>. Hier konnten bei besonders kostenintensiven Viadukten auch entfernter liegende Städte und Gemeinden herangezogen werden. Eine finanzielle Beteiligung von Großgrundbesitzern ist jedoch nur in einem Fall nachweisbar.

812 Vgl. Hispania Antiqua (Anm. 800) 364f. u. Tafel 150a; A. NÜNNERICH-ASMUS, Straßen und Brücken als Zeichen römischen Herrschaftsanspruchs. In: Hispania Antiqua (Anm. 800) 139. Die lichte Weite des Bogens von Cabanes beträgt 4,02 m und liegt somit nur minimal unter der Spannweite des Bogens von Barà, der 4,8 m aufweist.

813 Jüngst wurde in der *L'année épigraphique* (1995, 1468a) ein Meilenstein des Domitians aus der Provinz Asia publiziert, der folgenden Text bietet: [Imp(erator) Caes(ar) d[ivi Vespasiani f(ilius)] / [[Domitianus]] Aug[ustus] / po[nti]fex maxim[us] tr[ibun]icia p[ro]t[est]ate XI / imp(erator) XXI co(n)s(ul) XVI cen[sor] perp(etuus) /<sup>5</sup> p(ecunia) p(ublica) vias restituit / [m(ilia) p(assuum)?] / | vac | [Aὐτοκράτωρ Καῖσαρ θε[οῦ Οὐ]ρανοῦ υἱὸς Σεβαστοῦ | [[Δομιτιανὸς]] ἀρχιερεὺς μέγ[ιστος] δημ[αρχικῆς] ἐξουσίας [τὸ α'] | [αὐτοκράτωρ τὸ κα' ἕπατος [τὸ ιζ'] | τιμ<ητ>ῆς διηνεκῆς πατήρ πατρίδος τὰς ὁδοὺς ἀποκατέστησεν [---] | ἐργασασμένων Κολοφωνίων. Die *Année Épigr.* verweist dabei auf FRENCH (Anm 41) 97. Sowohl bei French als auch im griechischen Textabschnitt kann man nachlesen, dass es nicht p(ecunia) p(ublica), sondern schlicht p(ater) p(atriciae) heißen muss. Interessant ist der Stein, wie French bereits zutreffend bemerkte, in einer anderen Hinsicht; FRENCH, ebd., 98: „Much the most interesting information, however, is to be found in the final lines of the Greek version of the text: that in the road-repairs made by Domitian the work was carried out by Colophonians, a statement not given in the Latin version. The road-repairs seem to have been general: not a single road (*viam*) but more than one (*vias*).“

814 MOMMSEN, Staatsrecht III 1, 225 Anm. 2: „Beispielsweise ist die Leitung eines Wegebaus (*cura viae publicae munitio*): Hermogenianus Dig. 50,4,1,2) ein *munus personale*, der Wegebau selbst ein *munus patrimonii*.“ Vgl. hierzu ergänzend Dig. 50,4,6,5. Ohne weitere Diskussion bemerkt HIRSCHFELD, Meilensteine 716f.: „Die Kosten für die Erbauung und Erhaltung der Straßen haben ohne Zweifel in den Provinzen, wie bereits in alter Zeit in Italien, größtenteils die angrenzenden Besitzer und die Gemeinden getragen.“ Auch PEKÁRY, Untersuchungen 126f. sieht in den *possessores* die Kostenträger des Straßenbaus. Vgl. ferner ebd. 114f.

815 Hinsichtlich des Verteilungsschlüssels der anfallenden Kosten für die einzelnen Straßenanlieger kann in Analogie zum Stadtgesetz von Heraclea (CIL I<sup>2</sup> 593 = ILS 6085 = FIRA I<sup>2</sup>, 13 = 24, Zeile 38f.) folgendes Modell angeboten werden: Jeder Anrainer zahlte für den Straßenabschnitt, der an das eigene Grundstück angrenzte, unabhängig von der jeweiligen Grundstücksgröße.

816 Dig. 49,18,4: *Viae sternendae immunitatem veteranos non habere Iulio Sossiano veterano rescriptum est. Nam nec ab intributionibus, quae possessionibus fiunt, veteranos esse excusatos palam est.* Da in der Kaiserzeit Veteranen primär in den Provinzen anzutreffen waren, ist diese Passage hier von Bedeutung. Zur Befreiung von *munera publica* siehe auch Dig. 50,4,12. Wenig deutlich sind die Ausführungen von Ulpian in Dig. 43,8,2,22. Dieser insgesamt etwas verworrene Satz wollte lediglich zum Ausdruck bringen, dass Straßenbau und -unterhalt primär eine öffentliche Angelegenheit waren. Vom 15. Februar 423 liegt aus dem Codex Iustinianus (1,2,7) noch eine Verfügung der Honorius u. Theodosius II. vor, wonach auch Kirchen nicht von ihrer Verpflichtung zum Brücken- und Straßenbau ausgenommen waren. Der hadrianische Meilenstein *Année Épigr.* 1902, 180 (... [pe]cun[i]a sacra deae / Dictun[ae] fieri iussit ...) von der Insel Kreta belegt, dass der Codex Iustinianus in diesem Punkte allem Anschein nach an eine alte Tradition anknüpfte.

817 Die Besonderheit der Brückenfinanzierung klingt auch im Tatenbericht des Augustus an. Dort (R. Gest. div. Aug. 20) bemerkt der Princeps ausdrücklich, dass er nicht nur die Via Flaminia von Rom bis Ariminum, sondern sämtliche Brücken mit Ausnahme der Mulvischen und der Minucischen erneuert habe.