

Anne Kolb (Hrsg.)

Infrastruktur und Herrschaftsorganisation im Imperium Romanum

Infrastruktur und Herrschaftsorganisation im Imperium Romanum



Herrschaftsstrukturen und Herrschaftspraxis III
Akten der Tagung in Zürich 19.–20. 10. 2012

Herausgegeben von
Anne Kolb

DE GRUYTER

ISBN 978-3-05-006031-6
eISBN 978-3-05-009469-4

Library of Congress Cataloging-in-Publication Data

A CIP catalog record for this book has been applied for at the Library of Congress.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2014 Akademie Verlag GmbH, Berlin
Ein Unternehmen von De Gruyter

Gesamtherstellung: Beltz Bad Langensalza GmbH, Bad Langensalza

♻ Gedruckt auf säurefreiem Papier
Printed in Germany

www.degruyter.com

Inhalt

Vorwort 7

Einführung

Anne Kolb Infrastruktur und Herrschaftsorganisation im Imperium Romanum 9

Administrative und wirtschaftliche Strukturen

Helmuth Schneider Infrastruktur und politische Legitimation im frühen Principat 21

Christopher P. Jones Earthquakes and Emperors 52

Isabella Tsigarida Nordatlantische Salzmarschen im Interesse römischer Politik 66

Michael A. Speidel Herrschaft durch Vorsorge und Beweglichkeit. Zu den
Infrastrukturanlagen des kaiserzeitlichen römischen Heeres im Reichsinneren 80

Systeme der Wasserdistribution

Christof Schuler Fernwasserleitungen und römische Administration im
griechischen Osten 103

Francisco Beltrán Lloris Irrigation Infrastructures in the Roman West:
Typology, Financing, Management 121

Anna Willi Land Division and Water Management in the West of the Roman Empire 137

Verkehrsinfrastruktur

Pascal Arnaud Maritime Infrastructure. Between Public and Private Initiative 161

Christina Kokkinia Rome, Ephesos, and the Ephesian Harbor: a Case Study in
Official Rhetoric 180

| | |
|---|---------|
| <i>Michael Rathmann</i> Der Princeps und die <i>viae publicae</i> in den Provinzen. Konstruktion und Fakten eines planmäßigen Infrastrukturausbaus durch die Reichszentrale | 197 |
| <i>Jens Bartels</i> Meilensteine und Barbaren. Die Straßenbaupolitik auf dem Balkan unter Maximinus Thrax und Gordian III. | 222 |
| <i>Stephen Mitchell</i> Horse-Breeding for the <i>Cursus Publicus</i> in the Later Roman Empire | 246 |
| Autoren der Beiträge | 262 |
| Index | |
| Personen, Sachen, Orte | 263 |
| Quellen | 273 |

Vorwort

In dem vorliegenden Band werden die Beiträge der internationalen Tagung vorgelegt, die vom 19.–20. Oktober 2012 am Historischen Seminar der Universität Zürich unter dem Titel „Infrastruktur als Herrschaftsorganisation? Interaktion von Staat und Gemeinden im Imperium Romanum“ stattgefunden hat. Im Anschluss an die Tagung konnten erfreulicherweise noch von zwei Teilnehmern Beiträge, die das Thema grundlegend thematisieren und ergänzen, in diesen Band aufgenommen werden.

Für die Finanzierung der Tagung und Drucklegung des Bandes habe ich die angenehme Pflicht einer Reihe von Sponsoren zu danken: dem Schweizerischen Nationalfonds, der Hochschulstiftung der Universität Zürich, dem Zürcher Universitätsverein, dem Historischen Seminar der Universität Zürich sowie der Georg Fischer AG (Schaffhausen).

Mein herzlicher Dank geht zunächst an meine Mitarbeiter und Kollegen in Zürich, Dr. Jens Bartels und Anna Willi lic. phil., die beide aktiv an der Redaktion der Beiträge für die Drucklegung mitgearbeitet und mich dabei hervorragend unterstützt haben; ebenso hat Monika Pfau mit ihrem engagierten und unermüdlichen Einsatz wesentlich zum Abschluss der Arbeiten beigetragen. Außerdem danke ich im Hinblick auf die Arbeiten am Tagungsband Dr. Joachim Fugmann (Konstanz) und Dr. Christina Kokkinia (Athen) sowie Benjamin Hartmann lic. phil. und Nikolas Hächler lic. phil., die auch zum Gelingen der Tagung beigetragen haben.

Schließlich gilt mein Dank auch Kerstin Protz und Dr. Mirko Vonderstein vom Verlag de Gruyter für die produktive Zusammenarbeit.

Zürich, September 2013

Anne Kolb

Einführung

Infrastruktur und Herrschaftsorganisation im Imperium Romanum

„In the History of Rome under the Caesars as in Rome of the Republic, the rhythm of development is slow and steady. It creates a kind of pattern that may tempt the unwary to discern design or policy when none is there. The change in the composition of the hierarchy over several centuries can be recovered in outline: and in outline it is harmonious and intelligible. About details, there is obscurity and debate.“¹

Mit diesen Worten legt Sir Ronald SYME die Erforschung der historischen Entwicklung des Imperium Romanum als eine Art Minenfeld offen. Dennoch bleibt es in der Geschichtswissenschaft unbestritten, dass dieses Reich unter den Staatswesen der antiken Welt das bedeutendste Beispiel eines *Imperium* bildet, ein Phänomen, dem die Forschung in den vergangenen Jahren verstärkt Aufmerksamkeit gewidmet hat.² Antike Historiographen wie Dionysios von Halikarnassos resümierten am Ende des ersten Jahrhunderts v. Chr. oder auch Appian im 2. Jahrhundert n. Chr., dass es bis in ihre Gegenwart noch kein Reich zu solcher Größe und Dauer gebracht habe.³ Tatsächlich hatte dieser ausgedehnte Territorialstaat mit ca. 50–80 Millionen Bewohnern auf einem Gebiet von rund 6 Millionen Quadratkilometern durch seine viele Jahrhunderte dauernde Geschichte eine bis dahin unbekannte Kontinuität und Stabilität erlangt, die angesichts der Größe des Reiches sowie der erheblichen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Heterogenität seiner Bewohner erstaunen muss.⁴

Aus der historischen Entwicklung lässt sich resümieren, dass die außergewöhnliche Stabilität des Imperium Romanum einerseits auf charakteristischen politischen, mili-

¹ SYME 1999, 6 (Zitat aus seinem Manuskript der Jahre 1934–36).

² Zur Diskussion von Imperien bzw. ihrem Konzept von der Antike bis zur Moderne DOYLE 1986; HARDT/NEGRI 2000; MÜNKLER 2005. Zum Forschungsstand von antiken Imperien und ihrer Ausprägung siehe jüngst HARRISON 2009; MORRIS/SCHIEDEL 2009; SCHIEDEL 2009; BANG/BAYLY 2011; BANG/SCHIEDEL 2013.

³ App. pr. 8 etc.; siehe ebenso Dion. Hal. ant. 1,2,1.

⁴ Die grundsätzliche Frage nach den Ursachen der „Größe Roms“ behandeln schon MONTESQUIEU 1734 und GIBBON 1781: „(...) [I]nstead of inquiring why the Roman empire was destroyed, we should rather be surprised that it had subsisted so long.“ (Zitat nach der Gibbon-Ausgabe Bd. 4, 1925⁶, 161).

tärischen und sozialen Strukturen, andererseits auf religiös und rechtlich fundierten Merkmalen beruhte, welche die enorme Integrationsfähigkeit der römischen Zivilisation ermöglichten. Nach der Eroberung und Befriedung des Herrschaftsraumes, in dem ein globales Netzwerk von Gemeinden als administrative Basis etabliert und juristische Diversitäten nach und nach beigelegt wurden, entstand ein einheitlicher Wirtschaftsraum mit einer Gesellschaftsordnung, die sich am römischen Modell orientierte. Dadurch war es möglich, die Führungsschichten zahlreicher Ethnien und Kulturen der unterschiedlichen geographischen und klimatischen Regionen an der Politik und Verwaltung des Reiches zu beteiligen. In der Administrationspraxis verhalfen sowohl pragmatische Ziele und Vorgehensweisen als auch spezifische Strukturen zu einem hohen Grad an Durchsetzung der römischen Politik.⁵ Diese Herrschaftspraxis erkannten antike Autoren als eine spezifische Eigenart der Römer – im Gegensatz zu anderen Reichen – und bezeichneten sie als „Kunst zu herrschen“⁶. Ihre Ausprägung und Funktionsweise findet seit einigen Jahren verstärkt neues Interesse in der althistorischen Forschung.⁷

Im Rahmen der Diskussion über die Organisation der römischen Herrschaft bildet die materielle Infrastruktur in den Provinzen des Reiches einen bisher wenig berücksichtigten Faktor. Zu verstehen sind unter „materieller Infrastruktur“ im antiken Kontext Bauten und Anlagen, die prinzipiell den Austauschprozessen der Gesellschaft, d. h. Produktion und Verteilung von Gütern sowie Kommunikation, aber auch der allgemeinen Verbesserung der Lebensumstände dienen.⁸ Dazu zählten in besonderem Maße Verkehrswege und zugehörige Einrichtungen (Brücken, Häfen etc.) sowie Bauten der Wasserversorgung, Entsorgung und Bewässerung. In augusteischer Zeit betrachtete der aus dem pontischen Amaseia stammende Strabon die Errichtung solcher Anlagen als Besonderheit, die die Römer von den Griechen unterschieden habe. So berichtet er über die Stadt Rom:⁹

„Diese Glücksgaben schenkt die Natur des Landes der Stadt. Ihnen haben die Römer noch die Gaben der Vorsorge hinzugefügt. Während nämlich den Griechen vor allem eine glückliche Hand bei ihren Gründungen nachgesagt wurde, weil sie ihr Augenmerk auf Schönheit, natürliche Befestigung, Häfen und wohlbeschaffenes Land richteten, waren sie vor allem bedacht auf die Dinge, um die jene sich wenig kümmerten: Anlage von gepflasterten Straßen, Herbeileitung von Wasser und unterirdische Gänge, die imstande waren

⁵ Für Bewertungen und Perspektiven der jüngeren Forschung siehe bes. ECK 1999; ANDO 2000; HÖLKEKAMP 2007.

⁶ Aristeid. 26,51. 58.

⁷ Nach den grundlegenden Arbeiten von MOMMSEN 1888 und HIRSCHFELD 1905 sind für die neuere Forschung im Hinblick auf Herrschaftspraxis und Strukturen die Studie von MILLAR 1992 und zahlreiche Beiträge von ECK von Relevanz, gesammelt in ECK 1995–1998; s. jüngst ECK 2010, zuletzt mit allgemeinerer Perspektive in Bezug auf Augustus ECK 2012. Weiterhin sind aus der Fülle der Forschung hier nur einige jüngere Sammelbände und wichtige Einzelstudien zu nennen wie EICH 2005; KOLB 2006; KOLB 2010; BARONI 2007; HAENSCH/HEINRICHS 2007; SCHMIDT-HOFNER 2011.

⁸ Zur Definition SCHNEIDER 1986, 44 Anm. 3; SCHNEIDER 1992, 171; WALTER 1998, 993–994; SCHNEIDER 2011, 60 und passim; ferner SCHNEIDER in diesem Band als erster Beitrag.

⁹ Strabo 5,3,8 in Übersetzung von RADT 2007. Vgl. dazu SCHNEIDER 2011, 61–62, ferner 63–65 zu den vermutlich in den unterschiedlichen naturräumlichen Gegebenheiten liegenden Gründen.

den Schmutz der Stadt in den Tiber zu spülen (sie haben auch die gepflasterten Straßen im Lande angelegt, wobei sie auch Hügel aushieben und Höhlungen zuschütteten, so dass die Lastwagen ganze Bootsladungen aufnehmen können). Die unterirdischen Gänge, die aus regelmäßigen Steinen herabgebogen sind, lassen manchmal Straßen übrig, die für Heuwagen befahrbar wären. Und das durch die Aquädukte hereingeleitete Wasser ist von einer solchen Menge, dass Flüsse durch die Stadt und die unterirdischen Gänge fließen und nahezu jedes Haus Wasserbehälter, Rohrleitungen und reichlich fließende Brunnen hat (...).“

Seine Formulierungen zeigen, dass Provinziale die Errichtung solcher Anlagen wegen ihrer technischen Leistung, aber vor allem wegen ihres Nutzens für die Allgemeinheit schätzten. Die Errichtung von Infrastruktur-Bauten genoss auch in Rom hohes gesellschaftliches Ansehen, wie der Nachruhm des Appius Claudius Caecus zeigt, der während seiner Zensur eine gepflasterte Straße in Auftrag gegeben und eine Wasserleitung in die Hauptstadt geführt hatte.¹⁰ Von Anlagen wie Häfen oder Wasserleitungen betonten Angehörige der römischen Elite die Zweckdienlichkeit für die Gemeinschaft.¹¹ Frontin grenzt letztere programmatisch von „nutzlosen“ Bauten wie den immerhin als ‚Weltwunder‘ geltenden Pyramiden ab, da diese keinen praktischen Nutzen gehabt hätten.¹² Die großartigen technischen Leistungen der Römer bzw. ihrer Kaiser besonders im Bereich von Verkehrsinfrastruktur und Wasserversorgung wurden bewundert¹³ und zu Symbolen für die Macht und Größe des Imperium stilisiert: *magnitudinis imperii Romani*.¹⁴ So kam der Errichtung und dem Unterhalt von Infrastruktur-Bauten eine hohe politische Bedeutung zu, da deren Planung, Bau und Instandhaltung zudem ein kostenintensives und hohe Kompetenz voraussetzendes Tätigkeitsspektrum erforderten.¹⁵ Daher wurden

¹⁰ Liv. 9,29,5–8; Frontin. aqu. 5; CIL XI 1827 (Arretium): *Appius Claudius / C(ai) f(ilius) Caecus / censor co(n)s(ul) bis dict(ator) interrex III / pr(aetor) II aed(ilis) cur(ulis) II q(uaestor) tr(ibunus) mil(itum) III com/plura oppida de Samnitibus cepit / Sabinorum et Tuscorum exerci/tum fudit pacem fieri cum [P]yrrho / rege prohibuit in censura viam / Appiam stravit et aquam in / urbem adduxit aedem Bello-nae fecit; CIL VI 40943 (Rom).*

¹¹ Cic. off. 2,60: *Atque etiam illae impensae meliores, muri, navalia, portus, aquarum ductus omniaque quae ad usum rei publicae pertinent (...);* Frontin. aqu. 1: *(...) aquarum iniunctum officium ad usum, tum ad salubritatem atque etiam securitatem urbis pertinens (...);* zum politischen Charakter der Schrift Frontins siehe PEACHIN 2004, vgl. aber die Kritik von BRUUN 2007.

¹² Frontin. aqu. 16: *Tot aquarum tam multis necessariis molibus pyramidas videlicet otiosas compares aut cetera inertia sed fama celebrata opera Graecorum.*

¹³ Plin. nat. 36,123–125.

¹⁴ Frontin. aqu. 119: *(...) ad tutelam ductuum sicut promiseram divertemus, rem enixiore cura dignam, cum magnitudinis Romani imperii vel praecipuum sit indicium; vgl. Plin. nat. 36,123: quod si quis diligentius aestumaverit abundantiam aquarum in publico, balineis, piscinis, euripis, domibus, hortis, suburbanis villis, spatia aquae venientis, exstructos arcus, montes perfossos, convalles aequatas, fatebitur nil magis mirandum fuisse in toto orbe terrarum.*

¹⁵ Dazu u. a. SCHNEIDER 2011, 65.



Abb. 1 Druckleitung von Aspendos (Türkei). Foto A. Kolb.

diese zumeist von Gemeinwesen, seit Augustus aber auch durch die Herrscher und ihren Stab initiiert und finanziert.¹⁶ (**Abb. 1**).

Besondere Relevanz besaß die Verkehrsinfrastruktur in einem zivilisatorisch wie technisch hoch entwickelten Staat wie dem Imperium Romanum, weil das Reich aufgrund seiner enormen territorialen Größe und der zentralen Herrschaftslenkung in besonderem Maße auf Kommunikation und Transport wie auf wirtschaftliche Leistungsfähigkeit angewiesen war. Berührung-, aber auch Konfliktpunkte zwischen lokalen, regionalen und imperialen Interessen zeigen sich gerade in Bezug auf diejenigen Infrastrukturanlagen, die nicht nur für eine Stadt, sondern für eine größere Region oder sogar das ganze Imperium eine wichtige Rolle einnahmen. Angesichts der großen Bedeutung, welche sowohl die kaiserliche Reichszentrale als auch Provinziale wie Strabon oder Dionysios von Halikarnassos der materiellen Infrastruktur beimaßen,¹⁷ erscheint es lohnend, diese in Hinblick auf die Praxis und die Wirksamkeit der staatlichen Strukturen zu betrachten, um das Ineinandergreifen imperialer und lokaler Herrschaftsorganisation und die Integrationsfähigkeit des Imperium Romanum zu analysieren.

¹⁶ Z. B. R. Gest. div. Aug. 20,2 und 20,5.

¹⁷ S. o. sowie Dion. Hal. ant. 3,67,5: „Nach meiner Meinung sind Aquädukte, gepflasterte Straßen und Kloaken die drei glanzvollsten Leistungen der Römer, in denen sich die Größe ihrer Herrschaft spiegelt.“

Mit dieser Zielsetzung wurde im Rahmen der Zürcher Tagung die Infrastruktur des Provinzialreiches erstmals fokussiert in den Blick genommen. Im Zentrum standen die jeweiligen Handlungsstrategien der verschiedenen Angehörigen der kaiserlichen Verwaltung sowie der lokalen Funktionsträger, um einerseits die organisatorischen Abläufe und Motive der Handelnden, andererseits die möglichen Konfliktpunkte zu eruieren. Welche Bedeutung die Infrastrukturanlagen für die politische, juristische und administrative Durchdringung des kaiserzeitlichen Provinzialreiches der Römer hatten und welche Mechanismen und Verwaltungsstrategien sich im Rahmen der Reichsorganisation erkennen lassen, zeigen die Beiträge der Tagung und leisten folglich einen wichtigen Beitrag zum Verständnis der inneren Funktionsstruktur des Reiches als solches: sowohl aus der Perspektive des Staates – durch Kaiser, Statthalter oder andere Beauftragte – als auch aus der Sicht der provinziellen Gemeinden.

Im ersten Teil des vorliegenden Bandes fokussieren vier Beiträge die prinzipiellen politischen, administrativen und wirtschaftliche Strukturen des Reiches: Den Ausgangspunkt für eine Beurteilung der Rolle der Infrastruktur im Rahmen der römischen Politik definierte *Helmuth Schneider* (S. 21–51) bereits im Jahr 1986, indem er die Infrastruktur als einen zentralen Faktor politischer Legitimation der römischen Kaiser erwies. Aufgrund ihrer forschungsgeschichtlichen Bedeutung wird die Studie in diesem Band in einer aktualisierten Form vorgelegt. *Christopher Jones* (S. 52–65) untersucht, wie die Kaiser im 1. Jh. n. Chr. von großen Naturkatastrophen wie Erdbeben Kenntnis nahmen und in welchen Fällen sie eine tatkräftige und oder finanzielle Unterstützung der betroffenen Gemeinden unternahmen. Deutlich wird das subjektive Vorgehen der Kaiser und die Bedeutung von Netzwerken für Kommunikation und Organisation der Hilfe.

Die Rolle der Salzgewinnung an der nordatlantischen Küste beleuchtet *Isabella Tsigarida* (S. 66–79), indem sie zeigt, wie diese durchgeführt wurde und welcher Bedarf an Salzprodukten nach der römischen Eroberung durch die in Germanien stationierten Soldaten entstanden war. Sie kann damit die gezielte Gestaltung des Naturraums dieser Salzmarschen und deren organisatorische Ausgestaltung belegen. *Michael Speidel* (S. 80–99) befasst sich mit der Infrastruktur des römischen Heeres, die sich im Reichsinneren aus den logistischen Bedürfnissen der durchziehenden und lagernden Soldaten entwickelte. Insbesondere weist er auf die zentrale Rolle der Sammellager im Osten und Westen des Reiches hin. Sie boten Unterkunft und Verpflegung für tausende von Soldaten, weshalb ihre Einrichtung auch Auswirkungen auf die urbane Entwicklung des Imperium Romanum hatte.

Der zweite Teil des Bandes behandelt Systeme der Wasserdistribution: Am Beispiel der überregional bedeutenden Fernwasserleitung von Patara in Lykien geht *Christoph Schuler* (S. 103–120) der Frage nach der Implementierung einer kaiserlichen Baupolitik nach. Im Ergebnis zeigt er, dass gerade im Hinblick auf solche Großprojekte in der Tat von einer Baupolitik der Kaiser gesprochen werden kann, da klare Ziele, die kontinuierlich und an diversen Orten verfolgt wurden, festzustellen sind. Zudem macht er deutlich, dass gezielte Investitionen in die Infrastruktur besonders nach der Einrichtung einer Provinz ein wichtiges Mittel politischer Strategie der römischen Kaiser waren.

Die Organisation der landwirtschaftlichen Bewässerung im Römischen Reich untersucht *Francisco Beltrán Lloris* (S. 121–136) und kann dabei zwischen rein privaten Strukturen der Bodeneigentümer, kollektiven Bewässerungssystemen auf städtischer Ebene sowie der häufigsten Form, den gemeinschaftlichen Systemen mehrerer Städte, die von „Bewässerungsgemeinschaften“ organisiert wurden, unterscheiden. Desgleichen verweist er auf disparat bezugte Arten des Bewässerungsmanagement wie im Falle von Oasen. Trotz der Autonomie der Bewässerungsgemeinschaften und der bedeutenden Rolle der Lokalverwaltung ist eine staatliche bzw. imperiale Intervention und Unterstützung vor allem in der Einrichtung grundlegender Strukturen wie Damm- und Kanalbauten, die später von den Bewässerungsgemeinschaften zu unterhalten waren, zu erkennen; Konflikte wurden auch durch Entscheidungen des Kaisers beigelegt.

Anhand des *Corpus Agrimensorum Romanorum* und archäologischer Befunde analysiert *Anna Willi* (S. 137–157), in welcher Weise der römische Staat im Rahmen der Landeinteilung von Siedlungsterritorien auf die Ausgestaltung und Nutzung des Stadtgebiets Einfluss nahm. Deutlich wird die gezielte Optimierung der Landnutzung. Die konkreten hydrologischen Bedingungen allerdings wurden jeweils im lokalen Kontext evaluiert und einbezogen.

Der dritte Teil des Bandes beleuchtet die Verkehrsinfrastruktur: Zunächst illustriert *Pascal Arnaud* (S. 161–179) in einem Überblick die bauliche Zusammensetzung römischer Hafenanlagen entlang der heutigen französischen Mittelmeerküste. Er verweist vor allem auf deren Kleinteiligkeit und prozessuale Entstehung (überwiegend durch Aktivitäten der Gemeinden oder des Kaisers) sowie ihren Nutzen für die Öffentlichkeit, der durch staatliche Regelungen aufrecht erhalten wurde. Derartige Vorschriften zur Nutzung eines Hafens führt *Christina Kokkinia* (S. 180–196) am Beispiel des überregional bedeutenden Hafens der Stadt Ephesos vor. Dessen Verlandung versuchten mehrere Statthalter durch Edikte zu verhindern. Die daraus resultierende administrative Kommunikation macht transparent, welche Ebenen der Verwaltungsträger an den Entscheidungen beteiligt waren und welche Motive zur öffentlichen Publikation führten. Nicht zuletzt zeigt sich darin das Begehren der Provinzialbevölkerung, ihrem Wunsch nach staatlicher Unterstützung von Bau und Instandhaltung der Infrastruktur Ausdruck zu verleihen.

Michael Rathmann (S. 197–221) formuliert deutliche Zweifel an der seit dem 17. Jh. in der Forschung häufig vertretenen These einer von den Kaisern gezielt verfolgten globalen Straßenbaupolitik, indem er zeigt, dass sich die Eingriffe der einzelnen Kaiser immer wieder auf Kriegszüge und Reisen, persönliche Kenntnisse und familiäre Beziehungen zurückführen lassen und großräumige Karten bei den politischen Entscheidungen keine Verwendung fanden. Ein Fallbeispiel zum Straßenbau präsentiert *Jens Bartels* (S. 222–245) für die Provinz *Moesia Inferior*, indem er zeigt, dass sich in der Dobrudscha in den 230er Jahren von der Reichszentrale initiierte Straßenbaumaßnahmen nachweisen lassen: Dort wurden Schäden, die durch die Invasionen entstanden waren, repariert und die Verbindungen, die für die Nachschublinien der Grenztruppen Relevanz hatten, instand gesetzt. *Stephen Mitchell* (S. 246–261) schließlich vertritt die These, dass sich kaiserliches Engagement für die Infrastruktur darin zeige, dass der römische Staat eigene Pferdezuch-

ten unterhielt, um den *cursus publicus* mit einer ausreichenden Anzahl an Transporttieren gleicher Qualität ausstatten zu können.

Aus diesen hier nur kurz umrissenen Perspektiven und Ergebnissen lassen sich in der Gesamtschau einige Erkenntnisse von allgemeiner Relevanz gewinnen. Gezeigt haben sich als zentrale Perspektiven einerseits „top down“ die Frage nach einer prinzipiellen Strategie oder Politik der Kaiser, andererseits „bottom up“ die lokalen Verhältnisse und Interessen. Die imperiale Politik ist dabei im Sinne einer systematischen Planung und Umsetzung von Zielen zu verstehen, die über eine kurzfristige situationsbedingte Reaktion auf besondere Ereignisse, Notstände oder Wünsche hinausgehen. Daher kann das von Fergus MILLAR für die römischen Kaiser entworfene grundsätzliche Herrschaftsmodell („petition and response“) durch solche politischen Strategien ergänzt werden.¹⁸ Insbesondere im Bereich der Infrastruktur lässt sich diese Vorgehensweise besonders gut erkennen, da die Errichtung von Straßen, Wasserleitungen oder Bewässerungsanlagen groß angelegte, zeitaufwändige sowie kosten- und organisationsintensive Vorhaben waren. Solche Projekte bedurften oft einer über lokale Zuständigkeiten hinausgehenden Initiative und Leitung durch Statthalter und Kaiser bzw. deren Stab und damit ein Zusammenwirken von Reichsverwaltung und lokaler Politik. Denn nach der Unterwerfung und Provinzialisierung einer Region waren die Herrscher besonders an deren Anschluss und Eingliederung in das Reichsgefüge, die Ausweitung des Städtewesens – als Selbstverwaltungseinheiten – und an deren Prosperität interessiert, wozu der Ausbau der Infrastruktur maßgeblich beitragen konnte.¹⁹

Eine finanzielle Unterstützung von dieser Seite konnte bei einzelnen großen Anlagen – wie der Wasserleitung von Patara, Damm- und Kanalbauten in Spanien oder Hafenanlagen – hinzukommen.²⁰ Das bevorzugte Interesse des Herrschers an der logistischen Infrastruktur des Heeres, den Straßen in Aufmarschgebieten, der politischen Legitimation sowie seiner Fürsorge für bestimmte, oft prominente Städte konnte ausschlaggebend für direkte Investitionen in die Infrastruktur bilden.²¹ Die genannten Motive waren aber weder eine zwingende Vorbedingung noch hatten sie in jedem Fall eine Förderung zur Folge. Die Herkunft und Allokation imperialer Mittel konnte außerdem unterschiedliche Formen annehmen.²²

Aus Sicht der Reichsbewohner stellten der Neubau sowie der Unterhalt der Infrastrukturbauten freilich eine starke finanzielle Belastung dar, da sie über Jahre hinweg eine

¹⁸ MILLAR 1992.

¹⁹ Vgl. zu diversen Motiven kaiserlicher Bautätigkeit HORSTER 2001, 222–247.

²⁰ Siehe bes. die Beiträge von C. Schuler, F. Beltrán Lloris und P. Arnaud.

²¹ Siehe bes. die Beiträge von M.A. Speidel und C.P. Jones.

²² Unter den diversen Möglichkeiten, die neben direkten Finanzmitteln auch im Einsatz von Arbeitskräften aus dem Heer, Kriegsgefangener oder Technikern sowie Materialien bestehen konnten (dazu z. B. KOLB 2000, 136–138; HORSTER 2001, 208–221; RATHMANN 2003, 136–142), bildet die lokale Re-Investition römischer Steuern eine selten explizit bezeugte Form der finanziellen Unterstützung wie sie aus Patara für die Wasserleitung und die Thermenanlage und aus Kadyanda ebenfalls für ein Bad bekannt ist; siehe unten im Beitrag von C. Schuler (auch mit weiterer Literatur).

zusätzliche Bürde zu den bereits zu leistenden Verpflichtungen für Reich und Gemeinde bildeten. Dennoch scheinen auch auf dieser Ebene die positiven Effekte für den Lebensalltag, den beispielsweise die Wasserversorgung verbesserte, sowie für die wirtschaftliche Produktions- und Handelstätigkeit, die durch die Existenz bzw. den guten Zustand von Bewässerungsanlagen, Straßen, Kanälen oder eines Hafenbeckens sichergestellt wurde, den Ausschlag dafür gegeben zu haben, solche Vorhaben zu unterstützen. Denn insbesondere Inschriften offenbarten die Dankbarkeit der Reichsbewohner oder dokumentieren den Wunsch nach staatlicher Unterstützung von Infrastruktur-Bauten in den Provinzen wie dies exemplarisch die Aufzeichnung der Amtsdokumente über den Hafen in Ephesos eröffnet.²³ Damit illustrieren unsere Quellen die Kommunikation und die Interaktion von Gemeinden und römischen Amtsträgern bzw. dem Kaiser in einem Bereich, der für beide Ebenen des Reichsgefüges von großer Bedeutung war. Bildete doch die Infrastruktur einen entscheidenden Schnittpunkt von imperialen und lokalen Interessen, die den Alltag im Imperium Romanum in maßgeblicher Weise bestimmten.²⁴

Bibliographie

- ANDO 2000 = C. ANDO, *Imperial Ideology and Provincial Loyalty in the Roman Empire*, Berkeley 2000.
- BANG/BAYLY 2011 = P. F. BANG/C.A. BAYLY (Hg.), *Tributary empires in global history*. Basingstoke 2011.
- BANG/SCHUIDEL 2013 = *The Oxford Handbook of the State in the Ancient Near East and Mediterranean*, Oxford 2013.
- BARONI 2007 = A. BARONI (Hg.), *Amministrare un impero. Roma e le sue province*, Trento 2007.
- BRUNN 2007 = C. BRUNN, *Why did Frontinus write De Aqueductu?*, *JRA* 20 2007, 460–466.
- DOYLE 1986 = M.W. DOYLE, *Empires*, Ithaca N.Y. 1986.
- ECK 1995–1998 = W. ECK, *Die Verwaltung des Römischen Reiches in der hohen Kaiserzeit I–II*, in: R. FREI-STOLBA/M.A. SPEIDEL (Hg.), *Arbeiten zur römischen Epigraphik und Altertumskunde* 1, Basel 1995–1998.
- ECK 1999 = W. ECK, *Zur Einleitung. Römische Provinzialadministration und die Erkenntnismöglichkeiten der epigraphischen Überlieferung*, in: W. ECK (Hg.), *Lokale Autonomie und römische Ordnungsmacht in den kaiserlichen Provinzen vom 1. Bis 3. Jahrhundert*, München 1999.
- ECK 2010 = W. ECK, *Ämter und Verwaltungsstrukturen in Selbstverwaltungseinheiten der frühen römischen Kaiserzeit*, in: TH. SCHMELLER/M. EBNER/R. HOPPE (Hg.), *Neutestamentliche Ämtermodelle im Kontext*, Freiburg 2010, 9–33.
- ECK 2012 = W. ECK, *Herrschaft durch Administration? Die Veränderung in der administrativen Organisation des imperium Romanum unter Augustus*, in: Y. RIVIÈRE (Hg.), *Des réformes augustéennes*, Rom 2012, 151–169.
- EICH 2005 = P. EICH, *Zur Metamorphose des politischen Systems in der römischen Kaiserzeit. Die Entstehung einer „personalen Bürokratie“ im langen dritten Jahrhundert*, Berlin 2005.

²³ Siehe Beitrag C. Kokkinia.

²⁴ Die Zitierweise der literarischen Quellen orientiert sich am Abkürzungsverzeichnis des DNP 13, 1999, XLIX–LVI, für die inschriftlichen, papyrologischen und numismatischen Quellen siehe DNP 13, 1999, XXIV–XLIX bzw. Clauss/Slaby im Internet <http://www.manfredclaus.de/abkuerz.html> sowie J.D. Sosin et al. (ed.), *Checklist of Greek, Latin, Demotic and Coptic Papyri, Ostraca and Tablets* unter <http://library.duke.edu/rubenstein/scriptorium/papyrus/texts/clist.html>.

- GIBBON 1781 = E. GIBBON, *The History of the Decline and the Fall of the Roman Empire*, London, 1. Bd. 1776, 2.–3. Bd. 1781, 4.–6. Bd. 1788. = E. GIBBON, *The history of the decline and fall of the Roman Empire*. Ed. in 7 vols with introduction, notes, appendices and index by J.B. Bury, London 1920–1925⁶.
- HAENSCH/HEINRICHS 2007 = R. HAENSCH/J. HEINRICHS (Hg.), *Herrschen und Verwalten. Der Alltag der römischen Administration in der Hohen Kaiserzeit*, Köln 2007.
- HARDT/NEGRI 2000 = M. HARDT/A. NEGRI, *Empire*, London 2000 HARRISON 2009 = T. HARRISON (Hg.), *Great Empires of the Ancient World*, London 2009; dt. Übersetzung Mainz 2010.
- HIRSCHFELD 1905 = O. HIRSCHFELD, *Die kaiserlichen Verwaltungsbeamten bis auf Diocletian*, Berlin 1905².
- HÖLKEKAMP 2007 = K.-J. HÖLKEKAMP, *Herrschaft, Verwaltung und Verwandtes. Prologomena zu Konzepten und Kategorien*, in: HAENSCH/HEINRICHS 2007, 1–18.
- HORSTER 2001 = M. HORSTER, *Bauinschriften römischer Kaiser. Untersuchungen zu Inschriftenpraxis und Bautätigkeit in Städten des westlichen Imperium Romanum in der Zeit des Prinzipats*, Stuttgart 2001.
- KOLB 2006 = A. KOLB (Hg.), *Herrschaftsstrukturen und Herrschaftspraxis. Konzepte, Prinzipien und Strategien der Administration im römischen Kaiserreich. Akten der Tagung an der Universität Zürich 18.–20. 10. 2004*, Berlin 2006.
- KOLB 2010 = A. KOLB (Hg.), *Augustae – Machtbewusste Frauen am römischen Kaiserhof? Herrschaftsstrukturen und Herrschaftspraxis II. Akten der Tagung in Zürich 18.–20. 9. 2008*, Berlin 2010.
- MILLAR 1992 = F. MILLAR, *The Emperor in the Roman World, 31 BC – AD 337*, London 1992².
- MOMMSEN 1888 = Th. MOMMSEN, *Das römische Staatsrecht I–III*, Leipzig 1887–1888³ (ND Darmstadt 1963).
- MONTESQUIEU 1734 = C.-L. MONTESQUIEU, *Considérations sur les causes de la grandeur des Romains et de leur décadence*, Amsterdam 1734.
- MORRIS/SCHUIDEL 2009 = I. MORRIS/W. SCHUIDEL (Hg.), *The Dynamics of Ancient Empires. State Power from Assyria to Byzantium*, Oxford 2009.
- MÜNKLER 2005 = H. MÜNKLER, *Imperium. Die Logik der Weltherrschaft – vom Alten Rom bis zu den Vereinigten Staaten*, Berlin 2005.
- PEACHIN 2004 = M. PEACHIN, *Frontinus and the curae of the curator aquarum*, Stuttgart 2004.
- RADT 2007 = S. RADT, *Strabons Geographika. Bd. 6: Buch V–VIII: Kommentar*, Göttingen 2007.
- SCHUIDEL 2009 = W. SCHUIDEL (Hg.), *Rome and China. Comparative Perspectives on Ancient World Empires. Oxford Studies in Early Empires*, Oxford/New York 2009.
- SCHMIDT-HOFNER 2011 = S. SCHMIDT-HOFNER, *Staatswerdung von unten. Justiznutzung und Strukturgenese im Gerichtswesen der römischen Kaiserzeit (1.–6. Jh. n. Chr.)*, in: P. EICH/S. SCHMIDT-HOFNER/C. WIELAND, *Der wiederkehrende Leviathan. Staatlichkeit und Staatswerdung in Spätantike und Früher Neuzeit*, Heidelberg 2011, 139–180.
- SCHNEIDER 1986 = H. SCHNEIDER, *Infrastruktur und politische Legitimation im Imperium Romanum, Opus 5*, 1986, 23–51.
- SCHNEIDER 1992 = H. SCHNEIDER, *Einführung in die antike Technikgeschichte*, Darmstadt 1992.
- SCHNEIDER 2011 = H. SCHNEIDER, *Infrastruktur und Naturraum im Imperium Romanum*, in: B. HERRMANN (Hg.), *Beiträge zum Göttinger Umwelthistorischen Kolloquium 2010–2011*, Göttingen 2011, 59–77.
- SYME 1999 = R. SYME, *The Provincial at Rome and Rome and the Balkans 80 BC – AD 14*. Edited by Anthony Birley, Exeter 1999.
- WALTER 1998 = U. WALTER, *Infrastruktur*, in: DNP 5, 1998, 993–998.

Administrative und wirtschaftliche Strukturen

Infrastruktur und politische Legitimation im frühen Principat¹

Helmuth Schneider

Abstract

- Bereits im Tatenbericht des Augustus wird durch den Verweis auf die Erneuerung von Wasserleitungen und Straßen ein enger Zusammenhang zwischen Infrastruktur und politischem System hergestellt. In der Zeit von Augustus bis Traianus wurde der Ausbau der Infrastruktur des Imperium Romanum entschieden vorangetrieben, wobei dem Straßenbau und der Wasserversorgung die größte Bedeutung zukam. Gleichzeitig entstand eine durch Gesetze und Edikte geregelte Verwaltung, die für die Aufsicht bestimmter Infrastrukturanlagen zuständig war. Neben der Beschreibung dieser Entwicklungen werden die mit der Planung von Infrastrukturanlagen verbundenen Motive und Vorstellungen der *principes* und der römischen Magistrate untersucht; ferner wird die Frage diskutiert, auf welche Weise die *principes* ihre Leistungen bei dem Ausbau der Infrastruktur darstellten. Sowohl römische als auch griechische Autoren haben den Ausbau der Infrastruktur positiv bewertet und dadurch zum Erfolg der Legitimationsstrategien der *principes* wesentlich beigetragen.
- When he mentions the renovation of aqueducts and roads in his *Res Gestae*, Augustus establishes a close connection between infrastructure and politics. Beginning with the reign of Augustus and up to Traianus the development of infrastructure throughout the empire was promoted decidedly, especially through the construction of roads and water supply systems. At the same time the administration of certain infrastructural facilities was regulated through laws and edicts. Apart from describing this development, the present article discusses the *principes'* and Roman magistrates' motivation and conceptions in the planning of infrastructure. It further analyzes the way in which the *principes* represented their infrastructural achievements. Roman as well as Greek authors praised these achievements and thereby substantially contributed to the success of the *principes'* legitimation strategies.

Augustus erwähnt in den *res gestae* unter seinen Baumaßnahmen auch die Erneuerung solcher Anlagen, die zur Infrastruktur Roms und Italiens gehörten: *Rivos aquarum compluribus locis vetustate labentes refeci, et aquam quae Marcia appellatur duplicavi fonte novo in rivum eius inmisso. (...) Consul septimum viam Flaminiam ab urbe Ariminum*

¹ Dieser Beitrag ist eine aktualisierte Version des Artikels „Infrastruktur und politische Legitimation im frühen Prinzipat“, *Opus* 5, 1986, 23–51, welcher wiederum auf der Überarbeitung eines am 9. 7. 1986 an der FU Berlin gehaltenen Vortrags beruht.

*refeci pontesque omnes praeter Mulvium et Minucium.*² Diese kurzen Sätze, deren Aussage zunächst wenig signifikant zu sein scheint, zeigen immerhin, dass die Ausbesserung von Wasserleitungen und Straßen vom Princeps selbst als wichtige Leistungen für den römischen Staat bewertet wurden, die es verdienten, in den Tatenbericht aufgenommen zu werden. Da die *res gestae* die Funktion besaßen, nicht allein die persönliche Stellung des Augustus, sondern überhaupt das politische System des Principats zu rechtfertigen,³ war auf diese Weise ein Zusammenhang zwischen der Schaffung und Instandhaltung von Infrastruktureinrichtungen einerseits und politischer Legitimation andererseits hergestellt.⁴

Das entscheidende Legitimationsproblem, mit dem Augustus konfrontiert war, bestand darin, dass die neue politische Ordnung aus den Bürgerkriegen zwischen 49 und 31 vor Chr. hervorgegangen war, wesentlich durch militärische Gewalt gesichert wurde und wegen der Ähnlichkeit mit monarchischen Regierungsformen auf die Ablehnung der traditionellen politischen Eliten Roms stieß. In dieser Situation gebrauchte Augustus verschiedene Strategien zur Legitimierung seiner Herrschaft; zuerst ist hier die nachdrückliche Legalisierung seiner Stellung im Jahre 27 v. Chr. zu nennen. Der Akt der Rückgabe

² R. Gest. div. Aug. 20. Zu den *res gestae* vgl. KIENAST 2009, 208–212; YAVETZ 1984; BRUNT/MOORE 1967. Zur Baupolitik des Augustus vgl. KIENAST 2009, 408–449.

³ Vgl. dazu KIENAST 2009, 211: Die *res gestae* „waren nicht ein etwas lang geratenes Elogium, sondern die Darstellung der neuen Monarchie in der Form eines Leistungsberichts“.

⁴ Als Infrastruktur werden in den Wirtschaftswissenschaften solche Einrichtungen bezeichnet, die eine wesentliche Voraussetzung für die Produktion und die Verteilung von Gütern darstellen und somit weitgehend das Entwicklungsniveau einer Volkswirtschaft bestimmen. Darüber hinaus besitzen Infrastruktureinrichtungen wie etwa Wasserleitungen auch direkte Wohlfahrtseffekte. Man spricht von einer materiellen Infrastruktur, die etwa Anlagen für den Verkehr oder für die Nutzung natürlicher Ressourcen umfasst, sowie von einer institutionellen und personellen Infrastruktur; vgl. hierzu FREY 1978, 200–215, bes. 202. Eine derart weit gefasste Definition des Begriffs Infrastruktur erweist sich für die Arbeit des Historikers als wenig zweckmäßig; in den folgenden Ausführungen werden daher exemplarisch solche Anlagen der materiellen Infrastruktur behandelt, die dem Verkehr oder der Wasserversorgung dienen. Der moderne Begriff Infrastruktur kann einer Untersuchung römischer Baumaßnahmen deswegen zugrunde gelegt werden, weil die mit diesem Begriff verbundenen Vorstellungen weitgehende Übereinstimmungen mit der Konzeption von Vitruvius aufweisen. In *de architectura* werden öffentlichen Bauten unterteilt in Verteidigungsanlagen, Tempel und Gebäude sowie Anlagen für den allgemeinen Nutzen, wozu Häfen, Marktplätze, Säulenhallen, Bäder und Theater gerechnet werden: Vitr. 1,3,1. Vgl. auch 5 praef. 5; 5,12,7. An diesen Stellen werden die öffentlichen Bauten von den Tempeln einerseits und den Privathäusern andererseits unterschieden. Zur Infrastruktur in vorindustriellen Gesellschaften vgl. auch SMITH 1976, 723ff. Mit dem Begriff Legitimation ist hier der Versuch gemeint, ein politisches System zu rechtfertigen, um ihm auf diese Weise eine weite Zustimmung innerhalb der relevanten sozialen Gruppen zu sichern; dabei ist zu beachten, dass verschiedene Typen politischer Herrschaft auch unterschiedliche Strategien der Legitimation oder der Bewältigung von Legitimitätskrisen verwenden. Vielen Systemen ist gemeinsam, dass sie nicht nur auf Tradition und Gesetzmäßigkeit bzw. Legalität verweisen, um sich als legitim zu qualifizieren, sondern auch auf die Leistungen der herrschenden Schicht oder Persönlichkeit. Vgl. WEBER 2002; HONDRICH 1973, 84ff. und ferner GEHRKE 1982, 249ff. mit weiteren Literaturhinweisen und wichtigen Überlegungen zur Anwendung des Begriffs Legitimität in der Alten Geschichte.

aller außerordentlichen Kompetenzen an den Senat und das Volk sollte als Wiederherstellung der *res publica* aufgefasst werden. Indem betont wurde, dass das neue System die staatsrechtlichen Traditionen der Republik fortsetzte, wurde der Kontinuitätsbruch in der Verfassungsentwicklung verhüllt.⁵ Die restaurative Tendenz der augusteischen Politik fand auch in anderen Bereichen ihren Ausdruck: So diente der Bau oder die Wiederherstellung zahlreicher Tempel der demonstrativen Wiederbelebung der tradierten römischen Kulte.⁶ Augustus hat in dem Tatenbericht den Versuch unternommen, der politischen Ordnung des Principats durch Hinweis auf die vom *princeps* für die römische Gesellschaft erbrachten Leistungen Zustimmung in Rom, in Italien und auch in den Provinzen zu verschaffen.⁷ Dementsprechend wurden die *res gestae* aus dem Zusammenhang mit der Grabanlage des Augustus gelöst und als Inschrift in den Provinzen aufgestellt.⁸ Angesichts der Tatsache, dass Augustus in einem zentralen Text über seine Regierung die Wasserversorgung und den Straßenbau hervorhebt, ist zu fragen, welche Bedeutung die Infrastruktur für die Legitimation des Principats besessen hat. Zur Klärung dieses Problems ist es zunächst notwendig, den Ausbau der römischen Infrastruktur in der Zeit von Augustus bis Traianus sowie die Entstehung einer geregelten Verwaltung, die für die Aufsicht bestimmter Infrastrukturanlagen zuständig war, umrisshaft darzustellen (I); die mit der Planung von Infrastrukturanlagen verbundenen Motive und Vorstellungen der *principes* und der römischen Magistrate werden im folgenden Abschnitt behandelt (II). Anschließend soll dann die Frage diskutiert werden, auf welche Weise die *principes* die Infrastruktur nutzten, um ihre Herrschaft zu legitimieren (III). Da der Erfolg politischer Rechtfertigungsstrategien wesentlich davon abhängt, inwieweit die von einem System und seinen Trägern erbrachten Leistungen von der Gesellschaft als solche anerkannt werden, wird im letzten Abschnitt (IV) untersucht, wie die Schaffung von Infrastrukturanlagen von den Zeitgenossen bewertet wurde.

I

Der forcierte Ausbau der Infrastruktur Roms, Italiens und der Provinzen unter Augustus muss vor dem Hintergrund der Situation in der späten Republik gesehen werden;⁹ die Jahrzehnte zwischen dem Italikerkrieg 90/89 und der Überschreitung des Rubicon durch Caesar im Jahre 49 waren von Bürgerkriegen, Proskriptionen, inneren Unruhen, Aufstandsbewegungen und einem tiefen Dissens innerhalb der Nobilität geprägt. Die durch ständige Kriegführung extrem belastete Republik verfügte in diesem Zeitraum nur über

⁵ Cass. Dio 53,17,1–3. Vgl. KIENAST 2009, 83ff.

⁶ KIENAST 2009, 221–227; OGILVIE 1969. Der Tempelbau im Tatenbericht des Augustus: R. Gest. div. Aug. 19–21.

⁷ KIENAST 2009, 210ff.; KLOFT 1970, 181.

⁸ KIENAST 2009, 212.

⁹ Vgl. KIENAST 2009, 408f. Vgl. außerdem STRONG 1968.

geringe finanzielle Spielräume und konnte daher neben dem Wiederaufbau des Kapitols und dem Bau des Tabulariums nur wenige größere Bauprojekte realisieren, zu denen etwa der im Jahre 62 errichtete *pons Fabricius* gehört.¹⁰ Die reichen Nobiles wiederum waren nicht bereit, Bauten zu finanzieren, die der Öffentlichkeit dienen sollten; sie verwendeten ihre Vermögen vielmehr dazu, immer größere und besser ausgestattete Privathäuser in Rom und Villen auf dem Lande zu bauen.¹¹ Die politisch motivierten Ausgaben der Senatoren – etwa für Spiele oder Wahlkämpfe – entsprachen weniger allgemeinen Nützlichkeitsabwägungen, sie dienten vielmehr dem Bestreben, ihre politische Machtposition zu verbessern. Erst in den Jahren nach Caesars Consulat 59 v. Chr. versuchten einzelne Politiker wie Pompeius, Caesar und L. Aemilius Paullus ihr Ansehen bei der stadtrömischen Bevölkerung durch finanzielle Aufwendungen für Großbauten zu stärken.¹² In Italien oder in den Provinzen gab es in der nachsullanischen Zeit fast keine römische Bautätigkeit, sieht man vom Straßenbau ab.¹³

Unter diesen Voraussetzungen müssen in Rom der späten Republik geradezu katastrophale Lebensbedingungen geherrscht haben.¹⁴ Obgleich die Bevölkerung der Stadt vor allem durch Zuwanderung weiter anwuchs,¹⁵ wurden die Anlagen zur Wasserversorgung nicht erweitert, wie dies zuletzt zwischen 144 und 125 v. Chr. (*aqua Marcia* und *aqua Tepula*) geschehen war;¹⁶ gleichzeitig unterblieben notwendige Arbeiten zur Instandhaltung der vorhandenen Wasserleitungen. Aus einer Bemerkung Ciceros geht hervor, dass auch der Zustand der Straßen in Rom als unbefriedigend empfunden wurde.¹⁷ Es gibt Anzeichen dafür, dass in den letzten Jahren der Republik das Interesse einzelner Senatoren an Problemen der Infrastruktur zunahm; so hielt M. Caelius Rufus als Aedil eine Rede über die Wasserleitungen, in der er kritisierte, dass Privatleute den Leitungen illegal erhebliche Wassermengen entnahmen, und C. Scribonius Curio brachte als Volkstribun im Jahre 50 eine *lex viaria* ein.¹⁸

Eine grundsätzlich positive Bewertung von Infrastrukturanlagen findet sich zuerst bei Cicero, der in *de officiis*, seiner letzten philosophischen Schrift, die Ausgaben römischer Senatoren für ihre politische Karriere diskutiert und dabei folgende Feststellung trifft: *Atque etiam illae impensae meliores, muri, navalia, portus, aquarum ductus omniaque, quae ad usum rei publicae pertinent, quamquam, quod praesens tamquam in manum datur,*

¹⁰ Cass. Dio 37,45,3; CIL I² 751 (ILS 5892; GORDON 1983, Nr. 18); STRONG 1968, 101.

¹¹ Plin. nat. 36,109ff.

¹² STRONG 1968, 101f. Theater des Pompeius: Cass. Dio 39,38. Caesarforum: Suet. Iul. 26; Cic. Att. 4,16,8. Basilica Aemilia: Cic. Att. 4,16,8; Plut. Caesar 29.

¹³ MACMULLEN 1959.

¹⁴ YAVETZ 1958; BRUNT 1966A.

¹⁵ Sall. Catil. 37,7. Vgl. BRUNT 1971, 383f.

¹⁶ Frontin. aqu. 7f.

¹⁷ Cic. leg. agr. 2,96.

¹⁸ Frontin. aqu. 76; Cic. fam. 8,6,4; *lex viaria* des Curio: Cic. fam. 8,6,5. Auf einem Denar des L. Marcius Philippus aus der Zeit um 58 v. Chr. ist die *aqua Marcia* abgebildet. Vgl. KENT/OVERBECK/STYLOW 1973, Nr. 69.

*iucundius est, tamen haec in posterum gratiora. Theatra, porticus, nova templa verecundius reprehendo propter Pompeium, sed doctissimi non probant.*¹⁹ Diese Äußerung ist deswegen bemerkenswert, weil Cicero hier nicht allgemein die Finanzierung von Bauten für die Öffentlichkeit, sondern von typischen städtischen Infrastrukturanlagen empfiehlt. Das entscheidende Merkmal dieser Bauten ist nach Cicero ihr langfristiger Nutzen für die *res publica*. Ähnliche Gedankengänge begegnen wenig später bei Vitruvius, der ebenfalls den Nutzen öffentlicher Bauwerke betont und prägnant von *necessaria ad utilitatem in civitatibus* spricht.²⁰

Unter den Politikern im Umkreis des Augustus besaß vor allem M. Agrippa ein besonderes Verständnis für Infrastrukturprobleme; fast alle wichtigen Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur gehen während der augusteischen Zeit auf diesen *eques* aus Dalmatien zurück, der als Anhänger des jungen Caesar Octavianus rasch Karriere machte und bereits im Jahre 37, nicht einmal dreißig Jahre alt, Consul wurde.²¹ Vier Jahre später, 33 v. Chr., übernahm er entgegen den Regeln der Ämterlaufbahn das Amt eines *aedilis*, um ein großangelegtes Programm der Sanierung der stadtrömischen Infrastruktur durchführen zu können. Dazu gehörte die Reinigung der Abwasserkanäle, die Reparatur von Straßen und öffentlichen Gebäuden und vor allem die Verbesserung der Wasserversorgung. Der Historiker Cassius Dio, der die Amtsführung Agrippas eingehend behandelt, hebt hervor, dass dieser alle seine Maßnahmen aus eigenen Mitteln finanzierte.²² Durch Frontinus sind wir relativ gut über Agrippas Tätigkeit auf dem Gebiet der Wasserversorgung informiert; zunächst erwähnt Frontinus den Bau einer neuen Wasserleitung, für die Agrippa auf einer längeren Strecke vor Rom die bereits vorhandene Bogenkonstruktion der *Tepula* und *Marcia* nutzte.²³ Drei Leitungen, die *Appia*, der *Anio Vetus* und die *Marcia*, die nach Frontinus fast völlig verfallen waren, wurden wieder instandgesetzt;²⁴ außerdem ließ Agrippa im Stadtgebiet eine große Anzahl von Laufbrunnen installieren.²⁵ Seine Fürsorge für die Wasserversorgung Roms blieb nicht auf sein Amtsjahr als Aedil beschränkt: im Jahre 19 v. Chr. ließ er durch den Bau einer weiteren Leitung, der *aqua Virgo*, neu entdeckte Wasservorräte im Osten von Rom erschließen.²⁶ In Übereinstimmung mit den *res gestae* berichtet Frontinus ferner, dass Augustus über einen unterirdischen Kanal zusätz-

¹⁹ Cic. off. 2,60.

²⁰ Vitruv. 5,12,7. Vgl. auch 5,11,4.

²¹ Zu Agrippa vgl. REINHOLD 1933; STRONG 1968, 103; RODDAZ 1984. Zum ersten Consulat vgl. Cass. Dio 48,49,2ff. und REINHOLD 1933, 28ff.

²² Cass. Dio 49,42,2–43,5. Zur Bautätigkeit des Agrippa vgl. REINHOLD 1933, 48ff.; SYME 1960, 241f.; MILLAR 1977, 192; KIENAST 2009, 411ff.; RODDAZ 1984, 145ff.

²³ Frontin. aqu. 9. Vgl. auch 19; Cass. Dio 48,32,3. Vgl. allgemein zur römischen Wasserversorgung ASHBY 1935 und PISANI/LIBERATI 1986, 62–79.

²⁴ Frontin. aqu. 9. Vgl. Cass. Dio 49,42,2.

²⁵ Frontin. aqu. 9. Vgl. Strab. 5,3,8; Plin. nat. 36,121. Das Urteil des Augustus über Agrippas Maßnahmen: Suet. Aug. 42,1.

²⁶ Frontin. aqu. 10. Vgl. Cass. Dio 54,11,7.

lich Wasser in die *aqua Marcia* einleiten ließ.²⁷ Nach modernen Berechnungen wurde das Wasserdargebot in Rom durch diese Maßnahmen um ca. 75 % erhöht.²⁸

Die Bautätigkeit des Augustus erstreckte sich über Rom hinaus auch auf das Imperium Romanum,²⁹ da eine Vielzahl von römischen Baukomplexen der Kaiserzeit bislang nicht überzeugend datiert werden konnte,³⁰ herrscht in diesem Bereich einige Unsicherheit, aber allein die gesicherten Fakten machen deutlich, dass in verschiedenen Regionen Italiens und der Provinzen der Ausbau der Infrastruktur bewusst vorangetrieben wurde.

Als Beispiel hierfür kann Campania gelten, das in der augusteischen Zeit eine Vielzahl neuer Infrastrukturanlagen erhielt, wodurch die Landschaft zum Teil in gravierender Weise umgestaltet wurde.³¹ Einige Maßnahmen, die Agrippa in dieser Region durchführen ließ, dienten zunächst den Vorbereitungen für den Krieg gegen Sextus Pompeius. Die Wälder um den Lacus Avernus wurden abgeholzt, um Schiffbauholz zu gewinnen, der See selbst wurde durch einen Kanal mit dem Meer verbunden und so zur Basis der Kriegsflotte gemacht. Gleichzeitig ließ Agrippa die Landzunge, die den Lacus Lucrinus vom Meer trennte, weiter aufschütten, um sie sicher passierbar zu machen.³² Nicht mehr allein mit militärischen Notwendigkeiten ist die Anlage mehrerer Straßentunnel in diesem Gebiet zu erklären, von denen die zwischen Cumae und dem Lacus Avernus sowie zwischen Puteoli und Neapolis besonders erwähnenswert sind. Die Bauarbeiten wurden von dem Freigelassenen L. Cocceius geleitet, der auf einer Inschrift aus Puteoli als *architectus* bezeichnet wird.³³ Durch diese Tunnelbauten sind die Verkehrsverbindungen von Puteoli, das als Hafenstadt im frühen Principat eine eminente wirtschaftliche Bedeutung für Mittelitalien besaß, entscheidend verbessert worden. Außerdem erhielt Puteoli in dieser Zeit eine monumentale Hafenanlage, durch die die Position der Stadt im Überseehandel weiter gefestigt wurde.³⁴ Der Bau solcher Hafenanlagen war, wie Strabon betont, erst durch die Verwendung eines neuen Baustoffs, des Gussmörtels, möglich geworden.³⁵

Da die größeren Städte in Campania ebenso wenig wie Rom ihren Wasserbedarf allein mit Hilfe von Brunnen oder Zisternen zu decken vermochten, ließ Augustus in dieser Region mehrere Wasserleitungen anlegen. Die Serino-Leitung, deren Anfänge wahrscheinlich in die Zeit vor Actium zurückreichen, versorgte in der Mitte des 1. Jh. n. Chr.

²⁷ Frontin. aqu. 12. Zur *aqua Alsietina* vgl. Frontin. aqu. 11.

²⁸ BRUNT/MOORE 1967, 61.

²⁹ Vgl. den Überblick bei KIENAST 2009, 417ff.

³⁰ So ist etwa unklar, wann die Wasserleitung, die Nemausus (Nîmes) versorgte, und der Pont du Gard gebaut wurden. Dasselbe gilt für die Aquädukte von Lyon.

³¹ D'ARMS 1970, 73–84; FREDERIKSEN 1984, 333f.; RODDAZ 1984, 95ff.

³² Strab. 5,4,5f.; Cass. Dio 48,50; Suet. Aug. 16. Vgl. auch REINHOLD 1933, 30ff. und KIENAST 2009, 422 Anm. 148.

³³ Strab. 5,4,5; 5,4,7; CIL X 1614 (ILS 7731a). Vgl. auch Sen. epist. 57,1f. FREDERIKSEN 1984, 334; RODDAZ 1984, 110ff.

³⁴ Strab. 5,4,6. Vgl. auch Anth. Gr. 7,379; 9,708. D'ARMS 1970, 81f.; FREDERIKSEN 1984, 334, 347 A. 156. Zur Bedeutung des Hafens von Puteoli vgl. FREDERIKSEN 1984, 324ff.

³⁵ Strab. 5,4,6. Vgl. Vitruv. 2,6,1; 2,6,6. Zum Hafenanbau vgl. 5,12. Vgl. ferner Cass. Dio 48,51,4; WARD-PERKINS 1975, 97ff.

die am Golf von Neapel gelegenen Städte Puteoli, Neapolis, Pompeii, Nola, Cumae, Baiae und Misenum mit Wasser; ihre Länge von mehr als 96 km übertraf die der stadtrömischen *aquae*.³⁶ Augustus veranlasste ferner den Bau einer Wasserleitung nach Capua, nachdem er Veteranen seiner Legionen in dieser Stadt angesiedelt hatte,³⁷ eine weitere Leitung ist durch das inschriftlich erhaltene Edikt des Augustus für das nördlich von Capua in Samnium gelegene Venafrum bezeugt.³⁸

Besondere Aufmerksamkeit widmete Augustus auch der Wiederherstellung des italienischen Straßennetzes; im Zuge der Vorbereitungen für die Feldzüge gegen die Alpenvölker wurde die *via Flaminia* zwischen Rom und Ariminum repariert.³⁹ Mit der Instandsetzung anderer Straßen in Italien wurden die Senatoren beauftragt, die einen Triumph gefeiert hatten und somit über große Beutegelder verfügten. Nach Dio waren diese Magistrate aber nicht bereit, den Straßenbau aus diesen Mitteln zu finanzieren, so dass Augustus später diese Aufgabe selbst übernahm.⁴⁰ Wie planmäßig das Straßennetz in den Provinzen erweitert wurde, zeigt besonders die Erschließung Galliens. Nach Strabon machte Agrippa Lugdunum zum Zentrum des gallischen Verkehrssystems; von dieser Stadt ausgehend wurden drei Straßen angelegt, die nach Westen in das Gebiet der Santoni sowie nach Norden zum Kanal und zum Rhein führten; eine vierte Straße verband Lugdunum mit Massilia und der Provinz Narbonensis.⁴¹ Ohne Zweifel hatte die Erweiterung des Straßennetzes in den Provinzen zunächst primär die Funktion, die militärische und politische Durchdringung großer Räume zu ermöglichen; es darf dabei aber nicht übersehen werden, dass gerade in den westlichen Provinzen mit den neuen Verkehrswegen eine wesentliche Voraussetzung für Urbanisation und Romanisation geschaffen wurde. Aus diesem Grund wurde auch in der Zeit nach Augustus bei der Einrichtung einer neuen Provinz der Straßenbau forciert. Ein Beispiel hierfür bietet die Provinz Dalmatia, in der unter Tiberius Straßen über lange Strecken gepflastert und so die Verkehrsverbindungen erheblich verbessert wurden.⁴²

³⁶ D'ARMS 1970, 79f.; FREDERIKSEN 1984, 43, 52 A. 74, 331; ESCHEBACH 1983, bes. 85f.

³⁷ Cass. Dio 49,14,5; Vell. 2,81,2.

³⁸ *Edictum Augusti de aquaeductu Venafrano*: CIL X 4842 (ILS 5743; dt. Übersetzung bei FREIS 1984, Nr. 27). Andere Regionen Italiens: CIL IX 4209 (ILS 163; Amiternum); XI 3594 (Caere). Vgl. LIEBENAM 1900, 158 A1; KIENAST 2009, 421. Zu den Maßnahmen municipaler Magistrate im Bereich der Wasserversorgung vgl. die glänzende Studie von CORBIER 1984.

³⁹ Zum Straßenbau allgemein vgl. CHEVALLIER 1976, bes. 131ff.; PEKÁRY 1968, 71ff.; HERZIG 1974, bes. 626ff.; ECK 1979, 27ff.; KIENAST 2009, 504ff.; LAURENCE 1999; RATHMANN 2003. Die *via Flaminia*: Suet. Aug. 30; Cass. Dio 53,22,1f. In Rom wurde nach 12. v. Chr. der *pons Aemilius* (ponte rotto) durch Augustus wiederhergestellt: CIL VI 878.

⁴⁰ Suet. Aug. 30. Vgl. auch Cass. Dio 53,22,2 und 54,8,4.

⁴¹ Strab. 4,6,11. Vgl. RATHMANN 2003, 20ff. Einen Überblick über den Straßenbau in den Provinzen bietet KIENAST 2009, 506ff. Zu Gallien vgl. CHEVALLIER 1976, 160ff.; DRINKWATER 1983, 93, 126, 238; KÖNIG 1970, 50f., 110f. Spanien: CHEVALLIER 1976, 156f.; NÜNNERICH-ASMUS 1993.

⁴² So auch KIENAST 2009, 508. Dalmatia: CIL III 3198. 3201 (ILS 5829. 5829a); CIL XVII 4/2 p. 130-133; KOLB 2007, 178.

Der Ausbau der Infrastruktur in den Provinzen blieb keineswegs auf die Erweiterung des Verkehrssystems beschränkt; eine Reihe von Städten außerhalb Italiens erhielt unter Augustus oder seinen Nachfolgern Wasserleitungen, wobei die Initiative allerdings nicht immer vom Princeps ausgegangen zu sein scheint.⁴³ Die Wasserleitung, die Straße und der Hafen sind drei deutlich erkennbare Schwerpunkte des augusteischen Bauprogramms;⁴⁴ die *principes* bis Traianus sind dem Vorbild des Augustus weitgehend gefolgt: Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur zielten vor allem auf die Verbesserung der Verkehrswege und der Wasserversorgung ab. Obgleich Rom und Italien auch weiterhin im Zentrum der kaiserlichen Fürsorge standen, bemühte sich die römische Verwaltung stets auch um eine Erweiterung der Infrastruktur in den Provinzen.

Nach dem Tod Agrippas im Jahre 12 v. Chr. wurden in Italien zunächst keine größeren Bauvorhaben im Infrastrukturbereich mehr begonnen,⁴⁵ lediglich die Instandsetzungsarbeiten an den städtischen Wasserleitungen wurden fortgeführt.⁴⁶ Unter Tiberius kam die öffentliche Bautätigkeit – abgesehen vom Straßenbau in den Provinzen – dann fast vollständig zum Erliegen, dieser Princeps war mehr an der Konsolidierung der Staatsfinanzen als an Neubauten interessiert.⁴⁷ Erst unter Claudius konnten wieder mehrere aufwendige Projekte vollendet werden;⁴⁸ so wurden zwei neue Wasserleitungen, deren Bau noch von Gaius begonnen worden war, während der Regierungszeit des Claudius vollendet und in Betrieb genommen; außerdem wurden die Bögen der *aqua Virgo* wieder hergestellt.⁴⁹ Beeindruckende Aktivitäten entfaltete Claudius gerade auch im Straßenbau; besonders zu erwähnen ist der Bau der *via Claudia Nova*, durch die eine Straßenverbindung über die Alpen zwischen Oberitalien und der Provinz Raetia geschaffen wurde.⁵⁰

⁴³ Ephesos: CIL III 7117 (ILS 111). Vgl. KIENAST 2009, 442; ELLIGER 1985, 66f. Nikopolis: CIL III 6703 (Tiberius). Sardes: CIL III 409 (Claudius). Jerusalem: Ios. bell. Iud. 2,175f.; Ios. ant. Iud. 18,60. Vgl. dazu jetzt ECK 2008.

⁴⁴ Vgl. auch die erhellenden Bemerkungen von WARD-PERKINS 1975, 264ff.

⁴⁵ THORNTON 1986, bes. 36.

⁴⁶ CIL VI 1244 (ILS 98; GORDON 1983, Nr. 29; *porta Tiburtina*). Die Inschrift ist durch die Erwähnung der trib. pot. XIX des Augustus auf das Jahr 5/4 v. Chr. zu datieren.

⁴⁷ Tiberius hinterließ 2,7 Milliarden HS (Suet. Cal. 37,3), während sich die Finanzreserven bei seinem Regierungsantritt auf nur 100 Mio. HS beliefen (Suet. Aug. 101,2). Vgl. FRANK 1940, 36ff.; THORNTON 1986, 36f. Zur Bautätigkeit des Tiberius vgl. Suet. Tib. 47,1 und dagegen Vell. 2,130,1. Zu diesem Widerspruch vgl. KLOFT 1970, 115, 157. Zum Straßenbau in den Provinzen vgl. RATHMANN 2003, 215ff.

⁴⁸ Eine Übersicht über die wichtigsten Bauten findet sich bei Suet. Claud. 20. Vgl. GARZETTI 1974, 128, 138f.; THORNTON 1986, 37f. Vgl. außerdem WALSER 1980.

⁴⁹ Frontin. aqu. 13ff.; Suet. Cal. 21; Suet. Claud. 20; CIL VI 1256 (ILS 218; GORDON 1983, Nr. 44). PISANI/LIBERATI 1986, 79ff.; LEVICK 1990, 111. *Aqua Virgo*: CIL VI 1252 (ILS 205).

⁵⁰ CIL V 8002. 8003 (ILS 208); IX 5959 (ILS 209); XVII 4/1, 1–30. Vgl. WALSER 1980, 451–454. Eine Übersicht über die Meilensteine des Claudius bietet RATHMANN 2003, 218f.