

Thomas Pekáry, Untersuchungen zu den römischen Reichsstraßen. Antiquitas Reihe 1, Abhandlungen zur Alten Geschichte, unter Mitwirkung von Viktor Burr und Johannes Straub herausgegeben von Andreas Alföldi, Band 17. Rudolf Habelt Verlag GmbH, Bonn 1968. XII + 195 Seiten.

Verf. hat Recht, daß beim heutigen Stand der Forschung nur ein größeres Arbeitskollektiv in der Lage wäre, eine Zusammenfassung der gesamten Problematik römischen Straßenwesens zu geben, und daß ein derartiges Unternehmen überhaupt erst nach dem Erscheinen des seit langem erwarteten Corpus der Meilensteine (CIL XVII) möglich wäre. Insbesondere die topographischen Fragen sind es, die heute ein einziger Forscher allein nicht mehr bewältigen könnte; schon K. Müller ist das vor einem halben Jahrhundert nicht voll gelungen (Itineraria Romana [Stuttgart 1916]). Im vorliegenden Buch geht es gar nicht um den Verlauf einzelner Straßen in Italien oder in den Provinzen, sondern um die wichtigsten Probleme des römischen Straßenwesens allgemeiner Natur. Eine weitere Begrenzung des Themas ergab sich für den Verf. dadurch, daß er sich konsequent auf die Darstellung seiner neuen Forschungsergebnisse beschränkte und bekannte Tatsachen nicht wiederholte. Seine Arbeit, die 1966 an der Universität Kiel als Habilitationsschrift

angenommen wurde, gliedert sich in drei Teile: 'Zur Bestimmung der *via publica*' (S. 1–36), 'Die Bauherren der öffentlichen Straßen' (S. 37–89) und 'Die Finanzierung der Reichsstraßen' (S. 91–171). Das Buch ist somit eine Sammlung von Einzeluntersuchungen und keine erschöpfende Darstellung des römischen Straßenwesens. Dieses durchaus berechnete Verfahren in der Auswahl des Gegenstandes führt selbstverständlich zu einigen Schwierigkeiten, deren sich Verf. bewußt ist: 'Die Zerstreuung und Vielfältigkeit des Materials und die oft unscheinbaren und zunächst unwichtig erscheinenden Einzelheiten . . . haben den Gedankengang der . . . Untersuchungen öfters unterbrochen' (S. 167). In der Tat sind manchmal die Ausführungen des Verf. schwer zu verfolgen, da lange Exkurse die Aufmerksamkeit des Lesers von den zentralen Gedankengängen stark ablenken. Das Kapitel über den Dedikationscharakter der Meilensteile z. B. (S. 16–22) hat mit der Definition der *via publica* nur wenig zu tun und hätte vielmehr, zusammen mit einigen weiteren Abschnitten, am Ende des Buches in einem Anhang stehen können. Die Zusammenfassungen zu den einzelnen Teilen der Arbeit erleichtern zwar die Aufgabe des Lesers erheblich. Dennoch wäre ein strengeres Aufbauprinzip des Buches auch insofern zweckmäßig gewesen, als so nicht wenige Wiederholungen hätten vermieden werden können, die durchaus nicht nur in den Zusammenfassungen vorkommen.

Dieser Mangel ist aber zugleich der einzige nennenswerte Mangel der Arbeit: sowohl die vom Verf. angewandte Methode als auch seine zahlreichen Resultate sind als eine nicht alltägliche Leistung zu begrüßen. Verf. beherrscht literarische und juristische, inschriftliche, papyrologische, numismatische und archäologische Quellen souverän und verbindet sie miteinander mit großem Erfolg: seine meisten Ergebnisse sind der musterhaften Kombination all dieser Quellengattungen der Alten Geschichte zu verdanken (man merkt, daß Verf., wenn auch nur indirekt, aus der Schule des Herausgebers der Schriftenreihe kommt, in der seine Arbeit erschien). Breite des historischen Rahmens (Hellenismus, römische Republik und Kaiserzeit), imponierende Kenntnis der modernen Fachliteratur zu verschiedensten Fragen und nicht zuletzt beachtenswerter Gedankenreichtum vervollständigen die günstigen Voraussetzungen für die neuen Resultate. Auch in den Fällen, wenn diese nur Hypothesen bleiben, geben sie den Ausgangspunkt für weitere Forschungen auf dem behandelten Gebiet (z. B. S. 148–155 über die Regelung von *angareia*-Pflichten der Gemeinden).

Für die Definition der *via publica* geht Verf. von Texten Ulpian's und des Grammatikers Siculus Flaccus aus; er zeigt überzeugend, daß die dort gegebenen Definitionen mangelhaft sind. Als wichtigste Merkmale hebt er hervor, 'daß die *via publica* öffentlicher Grund und Boden ist, von einem höheren Staatsbeamten für den Verkehr bestimmt und vom übrigen Boden abgegrenzt, und daß sie außerhalb der städtischen Siedlungen liegt' (S. 36). Wichtige neue Resultate in diesem ersten Teil seiner Arbeit konnte Verf. hauptsächlich bei der Behandlung mehrerer bisher umstrittener Fragen erzielen, die die Frage der Definition der 'öffentlichen Straße' nur am Rande streifen. Er weist gegen Mommsen sehr überzeugend nach, daß *curatores viarum* nur für die Verwaltung italischer Straßen eingesetzt wurden: ein *curator viae Traianae Pataesinae* (ILS 6523) verwaltete keine dazische Straße, sondern eine jener italischen Straßen, die später als *viae tres Traianae* zusammen mit den *viae Annia*, *Clodia*, *Cassia* und *Ciminia* verwaltet wurden. Er zeigt, daß der 'Dedikationscharakter' der Meilensteine (die übrigens nur entlang der *viae publicae* aufgestellt werden konnten) selbst in der späteren Kaiserzeit nur eine sekundäre Erscheinung blieb, zumal es nach ihm keine Meilensteinschrift gibt, die zweifellos einem *divus imperator* gewidmet wurde. Wichtig ist auch die Feststellung, daß die normale Breite der *via publica* 40 Fuß betrug; auf beiden Seiten der Fahrbahn gab es immer einen 2 bis 3 m breiten Streifen, der noch zum *solum publicum* der Straße gehörte – als Grenzsteine dieses *solum publicum* dienten die Meilensteine.

Der zweite Teil der Arbeit enthält wichtige neue Ergebnisse. Verf. weist nach, daß während der Republik zuerst manchmal die *aediles* die Bauherren von *viae publicae* waren, dann normalerweise die *consules* (hauptsächlich in Italien) und die *praetores* (in den Provinzen). Dagegen läßt sich in keinem einzigen Fall nachweisen, daß ein *censor* für den Ausbau öffentlicher Straßen Sorge trug. Die antike Tradition, die den Ausbau der ersten öffentlichen Straße, der *via Appia*, auf den *censor Appius Claudius Caecus* zurückführte, entpuppt sich als spätere Erfindung: zumindest von einer durchgehenden Pflasterung dieser Straße im J. 312 v. Chr. kann keine Rede sein. Verf. sieht im Nachkommen des *censor*, P. Claudius, den Bauherren dieser Straße, der 189 v. Chr. *aedilis* gewesen sein dürfte, und bezieht auf ihn den frühesten römischen Meilenstein mit Erwähnung eines *P. Claudio(s) A[p. f.] aedilis* (ILS 5801), den man bisher in das Jahr 253 v. Chr. datieren wollte. Überhaupt begann nach ihm der systematische Ausbau von *viae publicae* erst seit dem Beginn des 2. Jahrh. v. Chr. und nicht früher. Hellenistische Vorbilder und Einflüsse, die in der bisherigen Forschung kaum beachtet wurden, werden deutlich herausgestellt. Verf. zeigt dann überzeugend, daß Augustus die Verwaltung der Straßen nicht auf einen Schlag übernahm, sondern erst allmählich die senatorischen Positionen abbaute. Sehr wichtig ist die Darlegung, daß in der Kaiserzeit die auf Meilensteinen erwähnten Bauherren von öffentlichen Straßen durchaus nicht unbedingt Statthalter waren – auch Prokuratoren oder Sonderbeamte konnten vom Kaiser einen Auftrag für den Ausbau von Straßen erhalten. Allerdings kann m. E. bei den Bauherren spanischer Straßen im Jahre 80 und 238 nicht im geringsten bezweifelt werden, daß es sich dort um Statthalter der *Hispania citerior* handelt (S. 86).

Der umfangreichste und zugleich bedeutendste Teil der Arbeit behandelt die Finanzierung der Reichsstraßen. Die Ausführungen über Baukosten und Staatshaushalt (S. 93–97) sind von großer Wichtigkeit. Die Ansicht, daß das Straßenwesen horrible Summen kostete, ist sicher richtig; Verf. nimmt unter Vorbehalt (aber mit guter Begründung) an, 'daß eine Meile der *via publica* im Neubau durchschnittlich eine halbe Million Sesterzen gekostet hat' (S. 96). Im Gegensatz zu den meisten bisherigen Forschern konnte Verf. deutlich zeigen, daß der Kaiser und das *aerarium* nur in vereinzelt Fällen die Bau- und Renovierungskosten deckten. Vollkommen überzeugend ist die Beweisführung, daß den größten Teil all dieser Kosten die anliegenden Gemeinden, also die Bevölkerung des Reiches, aufbringen mußten (wobei Verf. nachweist, daß es keine Bevölkerungsschicht namens '*viasii vicanii*' gab, welcher der Unterhalt von Straßen zur besonderen Aufgabe gemacht wurde). Daß bei der Verteilung von Lasten und Kosten Territorialgrenzen keine Rolle spielten, wird gut herausgestellt; in einem seiner Exkurse rechnet Verf. völlig richtig mit der immer wieder spukenden Ansicht ab, daß die Meilenzählung von einer Stadt oder von einem kleineren Ort von den Territorialgrenzen abhängig war (S. 138–148). Nach welchen Prinzipien die Lasten und Kosten verteilt wurden, bleibt im großen und ganzen etwas unklar; Verf. stellt die Hypothese auf, daß dabei die Höhe der Steuer die entscheidende Rolle spielte, zu der die betreffende Gemeinde im allgemeinen verpflichtet war.

Die Fülle neuer Ansichten und Hypothesen wird die zukünftige Forschung gewiss zu zahlreichen Diskussionen und Widersprüchen anregen; hier nur einige kurze Bemerkungen. Daß in den Provinzen der ganze Boden römisches (bzw. kaiserliches) Eigentum war (S. 14) – was die Enteignung des *solum publicum* für *viae publicae* erleichtert haben dürfte – ist unzutreffend: gab es doch auch in den Provinzen zahlreiche Gemeinden mit dem *ius Italicum*. Man wird dem Verf. schwerlich glauben können, daß Statthalter, die den Text für Meilensteine entwerfen ließen, diesen normalerweise dem Kaiser vorlegen mußten (S. 19 ff.). Dieses Texte enthielten ja im Normalfall nur den Namen des Herrschers mit voller Titulatur, die aber jedem Statthalter bekannt sein mußte (durch Ernennungsurkunde, Korrespondenz mit der Regierung, durch Münzpropaganda usw.), außerdem die Entfernungsangaben, die den Kaiser schwerlich interessierten. Den Begriff der 'anliegenden Gemeinden', die die Straßenbaukosten decken mußten, wird man in einem etwas breiteren Sinne auffassen müssen. Die auch vom Verf. behandelte Brückenbauinschrift aus Tilurium in Dalmatien z. B. (ILS 393) erwähnt, daß für die Kosten und für die Arbeit selbst die Einwohner von *Novae*, *Delminium* und *Rider* aufkommen mußten (S. 125 f.). Die beiden am nächsten liegenden Städte waren jedoch *Aequum* und *Salona* – zwei Kolonien mit hauptsächlich fremder Bevölkerung, während die drei anderen Städte einheimische Munizipien waren. Hier scheint zumindest für die betreffende Zeit (184 n. Chr.) auch eine Trennung von Bevölkerungsschichten in bezug auf Lasten und Privilegien vorzuliegen. Unbewiesen und zumindest für die spätere Kaiserzeit nicht gerade wahrscheinlich ist die Behauptung, daß die Straßenbauarbeiten hauptsächlich Sklaven ausführen mußten (S. 119 f. 152. 157. 169). In den oben erwähnten drei kleinen dalmatinischen Munizipien z. B. dürfte es kaum Sklaven gegeben haben, während gerade *Salona* und *Aequum* viele Sklaven als Arbeitskräfte hätten anbieten können (vgl. Rez., *Acta Ant. Hung.* 9, 1961, 121 ff.). Wahrscheinlich haben wir es im allgemeinen mit einem *munus* zu tun, zu dem niedere Bevölkerungsschichten unabhängig von ihrer Herkunft verpflichtet waren. Verf. ist heute einer der besten Kenner des römischen Straßenwesens. Es ist zu hoffen, daß das zu erwartende Erscheinen des Meilensteincorpus (an dessen Vorbereitung er sich stark beteiligte) ihn zu weiteren Forschungen auf diesem Gebiet anregen wird.