

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

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/SCHUIDEL 2009; SCHUIDEL 2009; BANG/BAYLY 2011; BANG/SCHUIDEL 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. Berührungs-, 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.

