

Steiner, Stuttgart 2002. 492 Seiten, 131 Abbildungen, 4 Tabellen, 1 Faltplan.

Der Band bietet die Akten zum bereits 7. Internationalen Kolloquium zur Historischen Geographie des Altertums, das unter Leitung von Eckart Olshausen und Holger Sonnabend vom 5.–9. Mai 1999 in Stuttgart unter großer Beteiligung stattfand. In ihrer Zielsetzung verfolgte die Tagungsreihe wie auch dieses jüngste Kolloquium den Zweck, den interdisziplinären Diskurs sowie die Zusammenarbeit aller an der Historischen Geographie der Antike interessierten Forscher zu ermöglichen und zu intensivieren, indem Vertreter verschiedenster Fachrichtungen (Geschichte, Archäologie, Geographie, Geologie, Philosophie, Verkehrswissenschaft) zur Beteiligung eingeladen waren. Daraus erklärt sich auch die von den Veranstaltern beabsichtigte thematische und methodische Breite der Beiträge, die sich auch im offen formulierten Titel der Tagung ›Zu Wasser und zu Land. Verkehrswege in der antiken Welt‹ widerspiegelt. Als behandelte Themenkomplexe heben die Herausgeber im Vorwort einige Bereiche (Verkehrswissenschaft im engeren Sinn, Topographie und Architektur, Wirtschaft und Handel, Reisen und Verkehr im privaten Alltag, Religion und Verkehr, Verkehr im militärischen Kontext, Verkehr in der antiken Literatur) hervor, welche jedoch nicht durch eine klare Strukturierung des Bandes reflektiert werden. So folgt die Anordnung der Beiträge dem Verlauf der Tagung, wodurch »die vordergründig unsystematische Reihung der Referate« dokumentiert werden soll. Dennoch hätte der inhaltlich wie methodisch reiche und interessante Band von einer Bündelung thematisch verwandter Beiträge unter diversen Aspekten bzw. einer sinnvoll gegliederten Anordnung profitiert, gerade wenn man die Fülle von insgesamt 34 Referaten und sich wiederholende Inhalte betrachtet. Unter diesen finden sich auch eine Reihe von Resümees bzw. Kurzfassungen von an anderen Orten publizierten ausführlicheren Studien (siehe Beiträge von Chaniotis, Freitag, Schmaltz, Rathmann, Wagner-Hasel). Erleichtert wird dem Benutzer der Zugang durch ein ausführliches Register am Ende des Bandes (S. 474 ff.: 1. Antike Personen – Götter und Heroen; 2. Moderne Personen; 3. Sachen; 4. Geographica). Bilder, Graphiken und vor allem Karten bereichern verschiedene Beiträge, leider aber nicht alle. Gerade bei den Routenbeschreibungen können textbegleitende Abbildungen die Lektüre erleichtern.

Die Aufsätze des Tagungsbandes bieten im Einzelnen die folgenden Ergebnisse:

Heinz E. Herzig, ›Die antiken Verkehrswege in der Schweiz. Neuere Forschungen zu den römischen Straßen‹ (S. 9–16). Hier werden die Arbeiten von zwei Forschungsprojekten zu antiken Verkehrswegen in der Schweiz vorgestellt, welche die folgenden Fragen untersuchen:

- a) Welche Wege sind antike Verkehrswege? Dies wird insbesondere am Beispiel der so genannten Geleisstraßen eruiert.

b) Wie entwickelten sich die antiken Wegesysteme? Dies stellt ein schwer nachvollziehbares Problem dar, da insbesondere die als Quellen wichtigen Itinerare nur ein statisches Bild einer späten Zeit (3./4. Jh.) bieten (Vgl. H. E. HERZIG, Untersuchungen zum römischen Straßennetz in der Schweiz. Der Versuch einer Mikrostraßengeschichte. Bonner Jahrb. 202/203, 2002–2003 [2005], 227–236).

Der Beitrag von Holger Sonnabend und Michael Häscher, ›Konkurrierende Verkehrssysteme in der Antike? Moderne Fragen zum antiken Verkehrswesen im Lagunengebiet zwischen Aquileia und Ravenna‹ (S. 17–28), zeigt, dass im genannten Gebiet in der Antike Straßen und Wasserwege nebeneinander bestanden und daher Möglichkeiten zur Konkurrenz gegeben waren, wobei sich jedoch die Nutzungsfrequenz sowie die ihr zugrunde liegenden Auswahlkriterien (z. B. Transportkosten) lediglich annäherungsweise bestimmen lassen.

Von Peter Kehne, ›Zur Logistik des Xerxes-Feldzuges 480 v. Chr.‹ (S. 29–47), werden die konkreten Umstände und Probleme des Perserfeldzugs thematisiert (Versorgungs- und Transportkapazitäten, Wege) und dadurch die These, dass die Niederlage der Perser bei Salamis durch mangelnde Logistik hervorgerufen wurde, widerlegt.

Michele R. Cataudella, ›Quante vie d'acqua fra il Mediterraneo e la Persia?‹ (S. 48–59), führt aus, dass zur Zeit des Darios I. als Wasserweg zwischen dem Mittelmeer und Persien neben dem antiken ›Suezkanal‹ und dem Roten Meer der Flussweg (über den Euphrat nach Babylon) als weitere Verbindung zu Wasser zwischen dem Mittelmeer und Persien genutzt wurde; wobei sich die koexistenten Wasserwege funktional ergänzten und damit verschiedenartigen Interessen dienen konnten.

Pedro Barceló, ›Unterwegs mit Hannibal. Von Neukarthago zu den Pyrenäen‹ (S. 60–67), beantwortet seine Frage, wie und auf welchen Wegen Hannibal den 2. Punischen Krieg eröffnete, indem er dessen Seereise nach Gadez (vom Winterlager in Cartagena) als erste Etappe der Reiseroute (des Heereszuges von Cartagena zu den Pyrenäen) definiert, durch welche eine ideologische Offensive inszeniert wurde.

Linda-Marie Günther, ›Reisewege in der spätantiken Hagiographie‹ (S. 68–76), zeigt, dass die spätantiken *vitae sanctorum* lediglich in Ausnahmefällen Informationen zu Reisen und Reisewegen bieten und daher äußerst beschränkt als Quellen zur Historischen Geographie dienen können.

Klaus Freitag, ›Die Fährverbindungen im Golf von Korinth‹ (S. 77–82), resümiert Ergebnisse seiner Dissertation (Der Golf von Korinth. Historisch-topographische Untersuchungen von der Archaik bis in das 1. Jh. v. Chr. [München 2000]), die den Golf von Korinth aufgrund der dort eruierten transmaritimen Infrastruktur als eine der wichtigsten Wasserstraßen des antiken Griechenlands zeigt.

Herbert Grassl, ›Irrwege – Orientierungsprobleme im antiken Raum‹ (S. 83–92), betont die Bedeutung von ortskundigen Führern in der antiken Welt, indem

er die Quellen nach Angaben zum Thema des sich auf einer Reise Verirrten durchforstet hat.

Heinz Warnecke, ›Zur Phänomenologie und zum Verlauf antiker Überseewege‹ (S. 93–104), korrigiert die wichtigsten modernen Fehlurteile über die antike Seeschiffahrt (wie z. B. die Fiktion des *mare clausum*).

Jochen Briegleb, ›Brücken im Straßenverkehr der antiken Welt‹ (S. 105–108) stellt die Bedeutung von Brücken als integrale Bestandteile antiker Straßen, die der Überwindung von Hindernissen dienten, heraus.

Hans Lohmann, ›Antike Straßen und Saumpfade in Attika und der Megaris‹ (S. 109–147), liefert einen Überblick über Bestand, Ausprägung und Entwicklung des Verkehrswegenetzes in Attika und der Megaris.

Giovanna Daverio Rocchi, ›Topografia dello spazio internazionale. La hierà hodós da Atene a Delfi‹ (S. 148–159), charakterisiert die heilige Straße von Athen nach Delphi, welche die Territorien mehrerer Poleis durchquert, als internationalen, inhomogenen (aufgrund der einzelnen autonomen Kulträume) Verbindungsweg, dessen Verlauf, Aufsicht und Benutzbarkeit anhand literarischer und epigraphischer Quellen in seiner historischen Entwicklung untersucht werden.

Beate Wagner-Hasel, ›Kommunikationswege und die Entstehung überregionaler Heiligtümer: Das Fallbeispiel Delphi‹ (S. 160–180), bietet hier eine Kurzfassung von an anderer Stelle (DIES., Der Stoff der Gaben [Frankfurt u. a. 2000] Kap. VI) präsentierten Überlegungen zur Verkehrslage Delphis (insbesondere die Bedeutung von Transhumanzwegen), die einen wesentlichen Faktor zur Entwicklung als Kultstätte von überregionaler Bedeutung darstellt.

Klaus Zimmermann, ›Verkehrsregelungen‹ in der Antike‹ (S. 181–201), führt vor Augen, dass aufgrund der Andersartigkeit des Verkehrs (zu Lande und zu Wasser) in der griechischen wie der römischen Welt (für Rom siehe jetzt auch W. Eck, Verkehr und ›Verkehrsregeln‹ in einer antiken Großstadt: Das Beispiel Rom. In: D. MERTENS [Hrsg.], Verkehr in antiken Städten. Kolloquium DAI Rom 2004 [im Druck]) sich das Eingreifen staatlicher Institutionen auf wenige Maßnahmen (wie Reduzierung von Verkehr, Gewährleistung von Passierbarkeit der Wege, Urbanistik, Stadtplanung) beschränken konnte, was die geringe Überlieferung zur Thematik reflektiert.

Fritz Gschnitzer, ›Straßen, Wege und Märsche in Xenophons Hellenika. Ein Beitrag zur Verkehrsgeographie Griechenlands in klassischer Zeit‹ (S. 202–208), bietet eine geographische Übersicht über die häufig frequentierten Routen auf dem griechischen Mutterland der Zeit von 411 bis 362 v. Chr.

John Bintlaff, ›Going to market in antiquity‹ (S. 209–250), untersucht Konzepte und Entwicklungen im Hinblick auf die Logistik lokaler und regionaler Märkte (in der griechisch-römischen Welt), die durch den in Ost und West der Mittelmeerwelt unterschiedlich ausgeprägten Prozess der urbanistischen Entwicklung (von der Zentrenbildung zur Entwicklung regionaler Zentralort-Hierarchien) determiniert werden.

Eckart Olshausen, ›Gute Reise! Mit Cicero unterwegs‹ (S. 251–262), liefert eine genaue Bestandsaufnahme der Reisetätigkeit Ciceros, durch die er als versierter Reisender mit persönlicher Kenntnis großer Teile des Römischen Reiches (vor allem im Osten) charakterisiert werden kann.

Claudia Bühring und Nadine Riedel, ›Eine überregionale Verkehrsverbindung in flavischer Zeit‹ (S. 263–271), beschreiben den Ausbau des Straßennetzes in der Region von Gadara östlich des Jordan.

Christian Hänger, ›Die amphibischen Operationen in Germanien unter Augustus und Tiberius. Zur Bedeutung des Meeres für die römische Strategie‹ (S. 273–279), zeigt das Scheitern des Germanicus, der beabsichtigte, die Nordsee für den Truppen- und Nachschubtransport im Rahmen seiner Feldzüge in Germanien zu nutzen (Vgl. jetzt allg. zu diesen Feldzügen C. HÄNGER, Die Welt im Kopf. Raumbilder und Strategie im Römischen Kaiserreich [Göttingen 2001] 209–225); dies hatte letztlich den Verzicht auf diese Eroberung zur Folge.

Serena Bianchetti, ›Die Seerouten nach Indien in hellenistischer und in römischer Zeit‹ (S. 280–292), stellt heraus, dass Plinius die Entwicklung der asiatischen Seeverbindung nach Indien beschreibt, die offenbar zu Ungunsten der afrikanischen an Bedeutung gewann, worauf auch der Periplus Maris Eurythraei hinweist.

Gerhard Heimerl, ›Die Zukunft des Verkehrs‹ (S. 293–300), skizziert Probleme und Zielsetzungen von modernem Verkehrswesen und Verkehrswissenschaft in Europa.

Armin Wolf, ›Homer und die Straße von Messina. Plankton, Skylla, Charybdis und die Reihenfolge der Verse der Odyssee 12,55–110‹ (S. 301–322), kommt aufgrund von Übereinstimmungen in Details zum Schluss, dass der homerischen Beschreibung des Weges durch die Meerenge von Messina tatsächliche Reiseerfahrungen zugrunde liegen.

Jost Knauss, ›Furt oder Brücke. Hydrotechnische Aspekte des mykenischen Straßenbaus in der Argolis‹ (S. 323–359), stellt anhand der Betrachtung des mykenisch-thyrinthischen Straßennetzes und seiner fünf erhaltenen Brücken heraus, dass die antiken Bauingenieure ihre Arbeiten auf die aus Naturbeobachtungen gewonnenen Erkenntnisse über den Zusammenhang von hydrologischen und topographischen Voraussetzungen sowie den erforderlichen Baumaßnahmen aufbauten.

Kai Ruffing, ›Wege in den Osten. Die Routen des römischen Süd- und Osthandels (1. bis 2. Jh. n. Chr.)‹ (S. 360–378), liefert einen Überblick über die genannten Routen, welche er in die Bereiche a) Wege über Palmyra und Petra, b) Routen über Ägypten und c) Vernetzungen zwischen den einzelnen Wegen gliedert. Dabei beobachtet er, dass der Seeweg trotz günstigerer Transportkosten den Landweg in seiner Bedeutung nicht überragte, da die Nutzung der verschiedenen Routen von den jeweiligen Trägern des Handels und nicht von einer Kosten-Nutzen-Analyse bestimmt wurde.

Ruth Stepper, ›Zwischen Idylle und Alptraum: Eine Reise durch das krisengeschüttelte Italien (Horaz, Satiren 1,5)‹ (S. 379–388), wirft erneut die Frage auf, warum Horaz in der Satire über das *Iter Brundisinum* die politische Motivation der Reise ausblendet; sie deutet den Text als bewussten Gegenentwurf des Dichters zur bedrohlich empfundenen Realität der Bürgerkriegszeit.

Gerhard Hebbeker, ›Meerfahrt mit Odysseus, Landritt mit Don Quijote. Weisen der Erfahrung von Welt und Ich‹ (S. 389–395), arbeitet Bezüge zwischen den genannten Reisebeschreibungen von Homer und Thomas Mann heraus.

Bernhard Schmaltz, ›Eine hellenistische Pflasterstraße‹ (Abstract, S. 396–398), liefert eine Kurzfassung seiner andernorts publizierten Forschungen (Arch. Anz. 2000/1, 17–55) zur so genannten Palästrastraße in Kynos, die eventuell als Prozessionsstraße zu interpretieren ist, falls die Felsnekropole den (bisher unbekannt) Zielort bildete.

Eckhard Wirbelauer, ›Landesgeschichte als Meeresgeschichte. Antike Seerouten und Seefahrten im Gebiet der mittleren Ionischen Inseln‹ (S. 399–406), untersucht, welche literarischen Quellen Informationen über Verkehrsverbindungen im genannten Gewässer liefern können.

Angelos Chaniotis, ›Letzte Reise‹ (Abstract, S. 407–409) fasst hier seine an anderer Stelle publizierte Studie ›Das Jenseits: Eine Gegenwelt?‹ (in: T. HÖLSCHER (Hrsg.), Gegenwelten zu den Kulturen der Griechen und Römer in der Antike [München/Leipzig 2000] 159–181) zusammen: Jenseitsvorstellungen der Griechen beruhten auf geographischen Grundlagen; im Verhältnis zum Diesseits wird das Jenseits als Gegenwelt konstruiert, die Gerechtigkeit verwirklichen soll.

Michael Rathmann, ›*Viae publicae* in den Provinzen des *Imperium Romanum*. Probleme einer rechtlichen Definition‹ (S. 410–418), resümiert ein Kapitel seiner Dissertation (Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des *Imperium Romanum*. Beih. Bonner Jahrb. 55 [Mainz 2003] 3 ff.). Darin zeigt er, dass in den *viae publicae* kein normierter Straßentypus zu sehen ist, sondern eine Gruppe von Verkehrsverbindungen unterschiedlicher Qualitätsstufen. Dies führt die höhere Bedeutung funktionaler Aspekte als juristischer für eine Beurteilung der Straßenqualität vor Augen.

Klaus Kulinat, ›Gute Reise! Reisemotive aus der Sicht der Anthropogeographie‹ (S. 419–428), fragt nach der Motivation antiker Reisender und fordert, die Reisemotiv-Theorien nicht als Tourismus-Theorien zu bezeichnen, da sie nicht die Komplexität des Tourismus reflektieren.

Gerhard Waldherr, ›Das System der *calica* (Herdenvanderweg) im römischen Italien. Entstehung und infrastrukturelle Bedeutung‹ (S. 429–444), stellt die Transhumanzwege Italiens als überregionales Verbindungsnetz vor, das seit dem 2. Jh. v. Chr. große Teile des Landes durchzog (bes. in Zentral- und Süditalien) und trotz Verkopplung mit dem übrigen Straßennetz auf-

grund der Anbindung weiterer Regionen eine eigenständige Ergänzung desselben bietet.

IRIS VON BREDOW, »Die Handelsverbindungen zwischen Pontos und Ägäis zur Zeit des Odrysenreiches« (S. 445–451), skizziert die Entwicklung und Bedeutung des Straßennetzes durch Thrakien von der nördlichen Ägäisküste zum westlichen Pontos seit dem Einsetzen schriftlicher Quellen (mit Herodot über den

Skythenzug des Perserkönigs Dareios I. 513 v. Chr.) bis ins 4. Jh. v. Chr.

Mustafa H. Sayar, »Antike Straßenverbindungen Kilikiens in der römischen Kaiserzeit« (S. 453–473), bewertet Ausbau, Nutzung und Bedeutung des Straßennetzes der römischen Provinz Kilikien.

Zürich

Anne Kolb