

April 2004. Palilia, Band 18. Verlag Dr. Ludwig Reichert, Wiesbaden 2008. 244 Seiten mit 175 schwarzweißen Abbildungen.

Der Herausgeber und ehemalige erste Direktor des Deutschen Archäologischen Instituts in Rom, Dieter Mertens, charakterisiert in den ersten Zeilen seines Vorworts das Thema des Tagungsbandes als etwas ›nüchtern‹. Aus der Sicht jener Archäologen, die ihren Blick im Sinne einer Kunstgeschichte des Altertums ausschließlich auf die Filetstücke der griechisch-römischen Antike lenken, mag diese Einschätzung wohl auch zutreffen. Wer jedoch in den Kategorien der klassischen Altertumswissenschaften denkt, wird im Laufe der Lektüre durchaus eines Besseren belehrt. Das Thema Stadtverkehr ist keineswegs nüchtern. Zur inhaltlichen Breite bemerkt Mertens einleitend: »Auch wenn die archäologischen Befunde im Vordergrund standen, blieben die historischen Fragen stets präsent.« Ergänzend wäre hinzuzufügen, dass die innerstädtische Verkehrsinfrastruktur mehr ist als bloßes Straßenpflaster. Denn es geht hierbei stets um die räumlichen Strukturen in einer Stadt, betrifft also neben trivialen Alltäglichkeiten auch religiöse, wirtschaftliche und soziologische Aspekte. Insofern hat dieser schöne Sammelband sowohl für Archäologen als auch für Althistoriker einiges zu bieten.

Die meisten Autoren sind thematisch bereits durch einschlägige Publikationen hervorgetreten. Dies hebt einerseits die Qualität der Beiträge, bedeutet aber andererseits, dass manches bereits an anderer Stelle so oder so ähnlich zu lesen ist. Am Beispiel des Beitrags von Arnold Esch ist jedoch zu erkennen, dass man auch in der Synthese und Zuspitzung bereits vorgelegter Arbeiten zu neuen Einsichten gelangen kann. Zudem liefert gerade die Gruppe der thematisch erfahrenen Autoren manche hilfreiche Erkenntnis (Esch, S. 236): »Und so geht das in der Straßenforschung oft: daß sie sich für Dinge interessiert, die eigentlich keine Quelle mitteilen will, und die man nur durch methodische Überlegungen aus dem herausholen kann, was damals als überlieferungswürdig galt. So bescheiden ist Straßenforschung, und so einfallreich muß sie sein. Und das umso mehr, als Straßenforschung sich nicht in der Frage nach der Pflasterung erschöpft, sondern den Historiker zur Begegnung mit den Menschen führt, die auf diesem Pflaster gingen«.

Wie dünn jedenfalls unsere Materialbasis an literarischen und epigraphischen Zeugnissen ist, macht Thomas Schattner an einem passenden Beispiel deutlich (S. 165): »Vitruv schildert zwar detailliert die Bedingungen für die Anlage einer Stadt und widmet der Ausrichtung der Straßenzüge im Hinblick auf die Windrichtung ein eigenes Kapitel, verliert jedoch kein Wort über den Verkehr.« Und die sich daraus ergebenden Probleme kommen auch im vorliegenden Kolloquiumsband zum Vorschein. Die Interpretation eines archäologischen Befundes wird schnell problematisch, wenn flankierende literarische Zeugnisse fehlen. Widersprüchliche Deutungen ähnlicher Sachverhalte bleiben nicht aus. So konstatiert

Dieter Mertens (Herausgeber), **Stadtverkehr in der antiken Welt**. Internationales Kolloquium zur 175-Jahrfeier des Deutschen Archäologischen Instituts Rom, 21. bis 23.

beispielsweise Mertens (S. 33): »Die Hauptstraßen waren nicht alleine Verkehrsachsen, sondern die bevorzugten Räume für den Handel und damit den bewegten Aufenthalt vieler Menschen«. Abweichend urteilt Adolf Hoffmann (S. 55): »Auch wenn der Personenverkehr in der Stadt einen entscheidenden Faktor darstellt, steht die Beförderung von Waren in aller Regel sicher im Vordergrund; sie sucht nach dem bequemsten Weg!« Genau an dieser Stelle (was ist eigentlich eine ›Hauptstraße‹, was der ›bequemste Weg‹?) offenbart der Tagungsband, der archäologische und althistorische Forschung zusammenführen will, eine offene Flanke. Die naheliegenden Fragen, ab welcher Qualitätsstufe eine Straße für den ›rollenden Verkehr‹ prädestiniert war oder doch eher als ›Einkaufsstraße‹ fungierte, beziehungsweise was wir generell über die Hierarchien beziehungsweise Systematik von innerstädtischen Straßen und Wegen sagen können, kommen im Band leider zu kurz. Auch wenn der Rezensent der oben zitierten Feststellung von Esch zustimmt, wonach sich Straßenforschung nicht auf die Betrachtung der Straßenpflasterung beschränken darf, so sollte man normative Faktoren auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur nicht zu sehr aus dem Blick verlieren. Folglich vermisst man gerade administrativ-juristische Überlegungen, vor allem zu den griechischen Städten. Denn der lesenswerte Beitrag von Werner Eck führt zwar den Titel ›Verkehr in einer antiken Großstadt‹, schränkt den Untersuchungsgegenstand aber leider schon im Untertitel auf Rom ein. Dabei hat bereits Klaus Zimmermann unter dem Etikett ›Verkehrsregeln in der Antike‹ (in: E. Olshausen / H. Sonnabend [Hrsg.], *Zu Wasser und zu Land. Verkehrswege in der antiken Welt* [Stuttgart 2002] 181–201) vieles von dem verstreuten und heterogenen Material zusammengetragen und in einen Kontext zu stellen versucht.

Auch Fragen nach der Typisierung der diversen Straßen (und Plätze?) in einer Stadt hätte die Tagung oder zumindest der Herausgeber des Sammelbandes in seiner Einleitung kurz anschnitten sollen. Entsprechende Angaben über die Breite oder die Beschaffenheit von Fahrbahnen beziehungsweise Grabungsschnitte, die Auskunft über die Hierarchie der Straßen und Wege hätten geben können, findet man jedenfalls überraschend selten im Band. Mit einer derartigen übergeordneten Fragestellung im Gepäck hatten die einzelnen Autoren dem von Henner von Hesberg (S. 71) beklagten Problem, wonach das ›Leben (auf den Straßen) kaum Spuren hinterläßt und deshalb nur indirekt erschlossen werden kann‹ vielleicht doch etwas offensiver begegnen können (vgl. auch Hesberg S. 86). Ray Laurence jedenfalls hat diese Problematik im Blick, und seine vergleichende Untersuchung zur Verkehrsinfrastruktur in Rom und Pompeji gehört sicherlich zu den stärksten Beiträgen im Band (zum Beispiel S. 93: »A key factor for all urban analysis of traffic and the shape of the urban form has been the relationship with population density.«). Ein Großteil der Abhandlungen geht dem Aspekt von Bedeutungshierarchie und Funktion der einzelnen Fahrwege auf eher indirekte Weise nach, indem sie den Fokus beispielsweise

auf die historische Entwicklung des Verkehrsnetzes, die Nutzung von Straßen im zeremoniellen Alltag oder deren Bedeutung im wirtschaftlichen Kontext richten.

Auch wenn eine individuelle Würdigung aller Beiträge hier nicht geleistet werden kann, so sei grundsätzlich festgestellt, dass der Tagungsband inhaltlich breit aufgestellt ist (vgl. die Inhaltsangabe unten). In der Summe bekommt man anschaulich vor Augen geführt, mit wie viel Spitzfindigkeit die Autoren eben jenem von Schattnner und Hesberg beklagten Mangel an einschlägigen und aussagekräftigen Quellen durch ganz unterschiedliche Ansätze in der Vorgehensweise begegnen. Den zahlreichen Facetten des Themas versucht der Sammelband durch chronologische wie geographische Spannweite der Beiträge nachzukommen. So erfassen die Untersuchungen den Zeitraum von der ausgehenden Republik bis in die frühmittelalterlich-byzantinische Periode und das Gebiet von Iberien bis an die östlichen Grenzen des Imperium Romanum. Zahlreiche Pläne und Abbildungen bereichern den Band. Bedauerlich ist das Fehlen einer kurzen Zusammenfassung zu jedem Beitrag. Vor allem aber vermisst man ein Register, das dem Sammelband rein formal eine weitere ›Klammer‹ beschert hätte.

Zum Inhalt: Emanuele Greco, *Traffico urbano e percorsi cerimoniali nella città a forma di ruota* (S. 3–12); Dieter Mertens, *Verkehr in der griechischen Planstadt* (S. 13–33); Adolf Hoffmann, *Wege der Kommunikation in kleinasiatischen Städten. Vom Wandel der Auffassungen in hellenistischer und römischer Zeit* (S. 35–57); Werner Eck, *Verkehr und Verkehrsregeln in der antiken Großstadt. Das Beispiel Rom* (S. 59–69); Henner von Hesberg, *Die Hierarchie der Räume. Straßen und Plätze in Städten und Militärlagern zur Zeit der römischen Republik* (S. 71–86); Ray Laurence, *City Traffic and the Archaeology of Roman Streets from Pompeii to Rome* (S. 87–106); Stefano de Caro und Daniela Giampaola, *La circolazione stradale a Neapolis e nel suo territorio* (S. 107–124); Ricardo Mar, *Il traffico viario a Ostia. Spazio pubblico e progetto urbano* (S. 125–144); Pierre Gros, *Entrer dans la ville ou la contourner? Remarques sur les problèmes posés par les tronçons urbains des voies de communication sous le Haut-Empire* (S. 145–163); Thomas G. Schattnner, *Verkehrsfragen in hispanischen und römischen Städten* (S. 165–180); Marianne Tabaczek, *Verkehrswege in vorderorientalischen Städten an den Beispielen von Gerasa und Palmyra* (S. 181–192); Franz Alto Bauer, *Stadtverkehr in Konstantinopel. Die Zeremonialisierung des Alltags* (S. 193–211); Arnold Esch, *Straßenzustand und Verkehr in Stadtgebiet und Umgebung Roms im Übergang von der Spätantike zum Frühmittelalter (5.–8. Jh.)* (S. 213–237).

Berlin

Michael Rathmann