

Pierre Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*. Publications du Centre Pierre Paris, Band 20, Paris 1990. 904 Seiten, 17 Zeichnungen, 12 Tafeln, 1 Karte in Rückentasche.

Ramon Corzo Sánchez und Margarita Toscano San Gil, *Las vías romanas de Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Ordenación del Territorio. Dirección General de Carreteras, Sevilla 1992. 240 Seiten, 103 Abbildungen.

Die großen Straßen, die das Römische Reich mit seinem Zentrum, der *urbs*, verbanden, begeisterten schon griechische Zeitgenossen (AEL. ARIST. *laud. Rom.* 101), und diese Begeisterung wurde in der Neuzeit nicht weniger. Die Via Appia konnte als ein Symbol des weltbeherrschenden Rom angesehen werden, die Publikation der Peutinger-tafel und des Itinerarium Antonini Anfang des 16. Jhs., ebenso wie die einer großen Zahl von Meilensteinen im Gruterschen Corpus machten die Gelehrten mit den antiken Quellen für das Studium der Straßen bekannt. Dennoch kann die Forschungslage auf diesem Gebiet nicht als gut bezeichnet werden. Epigraphische und literarische Quellen wurden häufig bearbeitet, wobei sich besonders eine Gruppe von Forschern um Gerold Walser mit der Neuaufnahme der Meilensteine für den neuen Band XVII des CIL beschäftigte. Für die Rekonstruktion der Straßen im Gelände stehen seit etwa einem halben Jahrhundert Luftbilder von immer besserer Qualität zur Verfügung. Trotzdem gibt es – neben einer riesigen Zahl von lokalen Detailstudien – nur wenige zusammenfassende Arbeiten über das römische Straßenwesen in bestimmten Regionen: Neben dem schon älteren (bei Sillières übersehenen) Buch J. HAGENS über die Römerstraßen im Rheinland² (1931) ist dies der Artikel "Viae publicae" RADKES in der RE, der die archäologischen und geographischen Befunde allerdings weitgehend ausklammert, sowie die aus den 50er Jahren stammenden Werke Salamas und Margarys über die römischen Straßen in Nordafrika bzw. Britannien.

Hier kann eine zusammenfassende Arbeit über die römischen Straßen in Südspanien nur willkommen sein, und dies um so mehr, wenn es sich um ein so vorzügliches Buch handelt, wie das hier anzuzeigende von Sillières (im folgenden S.). Die Institution der thèse d'état, häufig genug das Lebenswerk eines Gelehrten und fast immer von exorbitantem Umfang, ist zwar auch in Frankreich selbst in die Diskussion geraten, doch ist man geneigt, angesichts von Werken wie dem vorliegenden diese Über-Dissertation milder zu beurteilen: Die römischen Straßen der Baetica und des östlich anschließenden Teiles der Hispania Citerior (Konvent Carthago Nova) werden mit ihren Quellen, der Rekonstruktion auf der Karte, den Modalitäten und dem Zweck dieses Straßenbaus in der gebotenen Ausführlichkeit, aber ohne Weitschweifigkeit behandelt, und das braucht eben – selbst bei reichlich Petit-Druck – knapp über 900 Seiten.

Die Arbeit ist in drei große Teile gegliedert. Das 1. Buch, "Une documentation variée mais lacunaire" (S. 19–251), behandelt die Quellen; das 2. Buch, "Des itinéraires multiples et divers" (S. 255–523), versucht, den Verlauf der Straßen zu lokalisieren, und das 3. Buch, "De l'archéologie à l'histoire des voies de communication" (S. 527–821), geht auf die historischen, administrativen, wirtschaftlichen, usw. Probleme ein, die sich aus der Rekonstruktion des römischen Straßennetzes ergaben.

Zunächst die Quellen. Neben den schon erwähnten Itinerarien mit ihren Meilenangaben sind dies vor allem die Silberbecher von Vicarello, auf denen die Verbindung von Gades nach Rom in Form eines Meilensteines oder vielleicht eher eines *miliarium aureum* (?), so S. 36 f.) mit den dazwischenliegenden Stationen dargestellt ist. An richtigen Meilensteinen zählt der Katalog bei S. (S. 63–168) 105 (zuzüglich 6 weitere Straßenbauinschriften), wovon 63 schon im CIL II publiziert und 42 später veröffentlicht wurden. Sie werden mit genauer Beschreibung und Abzeichnung (nach dem Muster von CIL XVII) vorgestellt, vor allem natürlich so genau wie möglich lokalisiert; häufig ergeben sich jedoch auch verbesserte Lesungen gegenüber den früheren Editionen. Die höchst unregelmäßige Verteilung der Meilensteine wird in einem späteren Abschnitt nochmals behandelt.

Besonderes Interesse verdient das Kapitel über die sonst in diesem Zusammenhang wenig genutzten arabischen Quellen des Mittelalters, die ein Überleben des römischen Straßensystems etwa bis in das 10. Jh. anzeigen, nachdem schon vorher die Westgotenkönige sich in ihrer Gesetzgebung auch um das Straßenwesen gekümmert hatten (S. 192). Auch die bislang ebenfalls kaum herangezogene Ortsnamenforschung kann wichtige Aufschlüsse bieten, wenngleich in Südspanien die Mehrzahl der Ortsnamen erst in der Zeit nach der Reconquista entstand. Immerhin gibt es auch hier Namen wie Carreira Vella, Piedramillera und Terz, Cuarte, Sietumo (S. 216) oder Arrecife, die arabische Bezeichnung (al-rasif) für eine gepflasterte römische Straße (S. 217). Auch der häufig vorkommende Wegename *Via de la Plata* scheint auf ein arabisches Wort für 'gepflastert' zurückzugehen, hat also nichts mit Silber zu tun. Bleiben schließlich von den Quellen noch die archäologischen Reste, d. h. Brücken und erhaltene Straßenstücke, daneben die Anhaltspunkte, die sich aus der Betrachtung von Zehntausenden von stereoskopischen Lichtbildern ergaben.

Diese sich zwar ergänzende, aber dennoch lückenhafte Dokumentation wird im nächsten Buch dann für die Rekonstruktion der römischen Straßen in Südspanien verwendet, oder besser der Straßen, von denen S. meint, daß man sie mit einigem Recht als 'Reichsstraßen' bezeichnen kann (s. u.). Dies sind ganz wenige:

1. Die augusteische *Via Augusta* von Gades über Sevilla und Cordoba nach Castulo und von dort in zwei Zweigen nach Saetabis, einem nördlichen über Libisosa und einem südlichen über Acci und Carthago Nova. Diese Straße setzt sich über Tarraco und Barcelona in Richtung Rom fort.
2. Die etwas spätere Verbindung von Carthago Nova nach Complutum ins Landesinnere.
3. Die wohl ebenfalls erst in der Kaiserzeit entstandene Straße von Italica nach Emerita.
4. Schließlich ein kurzes Stück (von Astigi nach Ostippo) der vor allem in der Republik wichtigen Transversale Cordoba–Malaga.

Das Schema bei der Behandlung der Straßen bleibt mehr oder weniger gleich: Zunächst werden die Dokumente vorgestellt, d. h. die Abschnitte aus den Itinerarien, Meilensteine, Brücken und Straßenreste; dann folgt eine Beschreibung der Topographie, nach der sich die Straße richten mußte (Bergketten, Flußtäler) und schließlich wird ein Verlauf vorgeschlagen, der den erwähnten Vorgaben so gut wie möglich entspricht, vor allem bei schlecht dokumentierten Strecken aber notwendigerweise hypothetisch bleiben muß. So ist z. B. die nördliche Variante der *Via Augusta* über Libisosa an vielen Stellen auch heute noch im Gelände zu verfolgen und in ihrem Gesamtverlauf nahezu sicher; die südliche Variante hingegen über Acci nach Carthago Nova muß höchst unsicher bleiben, da alle Anhaltspunkte im Gelände und auch alle sonstigen Dokumente fehlen. Eine Alternative zu dieser Straße war möglicherweise schon in der Antike die Verbindung Cordoba–Obulco–Mentesa, die im Mittelalter die wichtigste Militärstraße des Kalifats von Cordoba war (S. 289 ff.). Als Hauptstraße wird man, nach dem Ausbaustand und den vielen Meilensteinen, zweifellos die Straße entlang dem Guadalquivir ansehen. Ganz anders westlich von Cordoba: dort führte die Hauptstraße ins Land, durch die *campiña* (wie heute noch die ihr folgende, aus dem 18. Jh. stammende Nacional IV), während die beiden Straßen nördlich und südlich des Flusses sichtlich Nebenstraßen waren. Warum die Römer die eine Route bevorzugten, die andere in bezug auf Ausbau deutlich hinten stellten, läßt sich heute kaum mehr feststellen, vor allem wenn objektive Kriterien (Natur des Geländes etc.) nicht unbedingt den Ausschlag gegeben haben können. Einfluß und Finanzkraft von am Weg gelegenen Städten bzw. einzelner Landbesitzer, deren Hoffnungen und Befürchtungen mögen hier eine Rolle gespielt haben, wie beim Eisenbahnbau des 19. und beim Autobahnbau des ausgehenden 20. Jhs. Erstaunlich ist, wie wenig die Abstufung der Straßen sich in den Itinerarien, vor allem dem Itinerarium Antonini widerspiegelt. So bringt dieses von der *Via Augusta* zwar den südlichen Zweig über Acci, der nördliche über Libisosa ist jedoch nur auf den Bechern von Vicarello vermerkt. Andererseits verzeichnen das antoninische Itinerar und der Anonymus Ravennas eine Küstenstraße zwischen Carthago Nova und Gades über Carteia und Malaca, die in bezug auf ihren Ausbau sicher nicht zu den erstklassigen gehörte. Das höchst schwierige Terrain hätte dort eine große Menge von Kunstbauten wie Brücken, Tunneln und Aufmauerungen erfordert, und dies hätte unzweifelhaft Spuren hinterlassen, wie in vergleichbaren Landschaften Liguriens oder Campaniens. Da von solchen Bauten, aber auch von Straßenresten und von Meilensteinen keine Spur zu finden ist, wird es sich hier wohl um einen höchstens gelegentlich gekiesten Sandweg gehandelt haben, der auf weite Strecken nur ein Saumpfad für Fußgänger, Reiter und Tragtiere gewesen sein dürfte, nicht das, was wir uns unter einer römischen Straße vorstellen (S. 338 ff.). Ähnliches dürfte für die ebenfalls im Itinerar verzeichnete Verbindung Emerita–Mariana gelten, die am Nordrand der Sierra Morena entlangführte und als Teil einer Landverbindung von Olisipo nach Tarraco nicht geringe Bedeutung gehabt haben sollte. Auch von ihr sind im Gelände keine Spuren mehr zu entdecken (S. 373 ff.).

Nach den Gründen und den Auswirkungen dieses so verschiedenen Ausbaus fragt S. im dritten Teil seiner Untersuchung. Als die Römer im Hannibalkrieg Südspanien eroberten, erbten sie ein schon Jahrtausende altes System von Verbindungen, das in der Zeit von Tartessos anscheinend auch gepflegt wurde (S. 534 ff., dort auch über die bei Avien beschriebenen Straßen von der Küste nach Tartessos). In der Republik war der Straßenbau gering, wenn es ihn überhaupt gab: jedenfalls sind bislang weder republikanische Meilensteine aufgetaucht noch unter irgendeiner Straße Straten der Zeit entdeckt worden. Erst unter Augustus setzt 8 bis 2 v. Chr. die Serie der Meilensteine in der Citerior, dann in der Baetica ein. Nach einer längeren Unterbrechung, die nicht unbedingt bedeuten muß, daß der Straßenbau fertiggestellt war (S. 586), traten dann Tiberius, Domitian, Trajan, Hadrian, dann, nach über einem halben Jahrhundert, Caracalla und Maximinus Thrax als Straßenbauer größeren Stils auf, wenn man diesen Schluß aus den auf ihren Namen lautenden Meilensteinen ziehen darf (vgl. Abb. 8). "Der Straßenbau der Kaiser in Südspanien war so auf der einen Seite von größter Bedeutung und andererseits von recht geringem Umfang, je nachdem wie man es betrachtet" (S. 598). Die Gesamtzahl der ausgebauten Straßen (mit hohem, festem Unterbau und einer Pflasterung, mit Brücken) war zwar sehr klein im Vergleich zu den hunderten von Pisten, die höchstens teilweise etwas geschottert waren und die die Flüsse meist in Furten überquerten, aber die technische Leistung war doch ganz erheblich.

Ihr gilt das nächste Kapitel (S. 610 ff.) über Anlage, Befestigung, Pflasterung usw. Der Aufbau der großen Straßen wird anschaulich an einigen Querschnitten illustriert, die bei modernen Bauarbeiten gemacht werden konnten (Abb. 10, 1–3). Deutlich ist der massive Unterbau aus großen Steinen, auf die eine oder mehrere Schichten kleinerer Steine und schließlich das eigentliche Pflaster folgten. Dieses bestand in Spanien so gut wie nie aus den großen Basaltplatten (*silice sternere*), wie wir das aus Italien gewohnt sind, sondern aus kleineren Steinen. Zu den Straßenbauten gehörten auch die Brücken, die Terrassierungen, die Befestigung von Furten, die eine Straße erst das ganze Jahr über mit Wagen befahrbar machten. Wenig bekannt, aber sicher auch reichlich vertreten, waren überall, wo es weder Brücken noch Furten gab, die Fähren (*traiectus*), wie wir sie ja auch aus Ostia kennen.

Interessant sind die Bemerkungen des Verf. zur Organisation des Straßenbaus, die anscheinend provinziell geregelt war. Hierfür könnte sprechen, daß die Straße Emerita–Italica auf lusitanischem Gebiet dank ihres vorzüglichen Ausbaus noch heute im Gelände leicht zu verfolgen ist, daß sie aber verschwindet, sobald sie (wie es scheint) den Boden der Baetica erreicht, obwohl sich an der Geländekonfiguration nichts geändert hat. Da dasselbe bei der nördlichen Fortsetzung der Straße in Richtung Asturica geschieht, sobald die Straße die Citerior erreicht, wird man hieraus auf verschiedene Bauvorschriften in den Büros der einzelnen Provinzen schließen (wie es solche Unterschiede offensichtlich ja auch bei der Publikation von Stadtgesetzen usw. gab; anders wäre nicht zu erklären, warum uns die Baetica in den letzten Jahren so viele Texte dieser Art lieferte). Da aber auch die Städte vielleicht beim Bau und sicher bei der Instandhaltung der Straßen eine wichtige Rolle spielten, muß man auch Unterschiede zwischen ihnen einkalkulieren. Sollte man die Tatsache, daß 85 % der Meilensteine im baetischen Teil der Via Augusta auf 8 % ihrer Länge, nämlich bei ihrem Verlauf durch das mutmaßliche Territorium von Cordoba, gefunden wurden, vielleicht so interpretieren, daß die Hauptstadt der Provinz einen Gutteil der Straßenbaumittel der Provinz abschöpfte und als Dank dafür die Meilensteine aufstellte (S. 700)? "Auf eine wunderschöne, gut mit Steinen gepflasterte Straße, wie z. B. die von Astigi nach Ostippo oder von Italica nach Lusitanien, die mit Marmor-Meilensteinen bestückt ist, kann an der nächsten Stadtgrenze ein miserabler Weg folgen, weil diese Stadt zu arm oder zu gleichgültig ist, sich um die Straße zu kümmern" (S. 701). Es ist sichtlich höchste Zeit, sich mit den verschiedenen Parts von Kaiser, Statthalter und Gemeinden (nicht zu vergessen die großen Landbesitzer) beim Straßenbau noch einmal allgemein zu beschäftigen.

In "Straßen und Wirtschaft" (S. 703 ff.) geht S. auf die Frage des ökonomischen Nutzens der wenigen von ihm konstatierten "Reichsstraßen" ein. Er stellt zu Recht fest, daß nur der Wagenverkehr auf solche Straßen angewiesen war, daß sich also angesichts des unbestrittenen Reichtums der Region und des starken Handels offensichtlich nur ein kleiner Teil des Verkehrs auf Straßen abspielte. Mindestens ebenso wichtig, wenn nicht wichtiger, waren – wie bis vor kurzem in vielen Mittelmeerländern – Tragtiere und – soweit irgend möglich – Transport zu Schiff. Letzterer war bei den meisten Flüssen nur mit flachen Barken und einige Monate im Jahr möglich, aber immerhin konnten Seeschiffe mit einer Ladung von 200–250 Tonnen den Guadalquivir bis Sevilla hinaufsegeln. Öl und Wein, der Reichtum der Baetica, wurden sicher überwiegend zu Schiff, durch die *scapharii* und *lintrarii*, nach Sevilla zum Export gebracht.

Das andere wichtige Transportmittel waren Tragtiere. Maultiere und Esel konnten $\frac{1}{4}$ bzw. $\frac{1}{5}$ einer Wagenlast tragen, taten dies das ganze Jahr über und waren nicht auf römische Straßen angewiesen, wie S. (S. 743) richtig bemerkt. Noch im 18. Jh. kamen in der Region auf 1238 Wagenführer 6628 Maultiertreiber! Selbst bei Massengütern wie Getreide und Wein war nach dem Höchstpreisdikt Diokletians Transport durch Tragtiere noch billiger als durch Wagen, wenngleich beide nicht mit den Schiffstransportpreisen konkurrieren konnten (S. 750).

Nach einigen Bemerkungen über die Auswirkung römischer Straßen auf die Romanisation in Südspanien folgt eine Zusammenfassung, in der noch einmal die relativ geringe Zahl der 'römisch' ausgebauten Straßen betont wird. Es schließen sich an eine Bibliographie, ausführliche Indices, einige Zeichnungen und Schwarz-Weiß-Fotos, die leider nicht alle sehr aussagekräftig sind. Separat ist dem Band eine Karte Südspaniens im Maßstab von annähernd 1:1.000.000 beigegeben, auf der das Geländeprofil, die Städte und die behandelten Straßen eingezeichnet sind. Es ist selbstverständlich, daß in einem Buch von über 900 Seiten Druckfehler stehenbleiben und daß der Leser Stellen findet, an denen er anderer Meinung ist als der Autor. Keiner der Fehler, die Rez. bemerkte, störte jedoch das Verständnis, und seine abweichende Meinung betraf nirgends die Hauptaussagen. Man kann dem Autor zu diesem nicht nur dicken, sondern auch guten Buch nur gratulieren und hoffen, daß bald ähnlich umfassende Arbeiten zu anderen Regionen des Reichs erscheinen.

Ganz anderen Typs ist das zweite der hier vorzustellenden Werke. Es entstand im Rahmen eines Forschungsprojektes am Centro de Estudios Territoriales y Urbanos beim Bau- und Verkehrsministerium der Region Andalusien. Ziel des Buches ist es, dem andalusischen Publikum in leichtfaßlicher Form ("divulgar para la sociedad andaluza") die sonst nur Spezialisten interessierende Geschichte des Straßenwesens in römischer Zeit nahezubringen. Der Text, ohne wissenschaftlichen Apparat, behandelt ohne großen Anspruch auf neue Erkenntnisse etwa dasselbe Gebiet, das Sillières auch behandelt hatte: beginnend mit der Frühgeschichte wird das Straßennetz der vorrömischen Zeit und der Republik geschildert, das System der Kaiserzeit, die Straßen Andalusiens im Itinerarium Antonini und bei dem Anonymus von Ravenna. Auf eine eingehende Schilderung des Straßenverlaufs der Via Augusta, der Küstenstraße usw. folgt eine Quellensammlung mit übersetzten literarischen Quellen, dem Text der Vicarello-Becher, Auszügen aus den Itinerarien, Meilensteinen und anderen Straßenbauinschriften sowie eine recht ausführliche Bibliographie. Was dem Band seinen eigenständigen Wert verleiht und ihn über das Niveau eines reinen Coffee-table-book heraushebt, sind seine meist sehr suggestiven Farbfotos (wenn auch die Wiedergabe der Farben manchmal nicht ganz geglückt scheint) und eine Reihe von Detailkarten im Maßstab 1:100.000 oder sogar 1:50.000, in die neben dem Verlauf der Straßen auch – soweit vorhanden – Zenturiationen eingetragen sind. Allzu häufig wird in Büchern über Straßen die genaue Beschreibung im Textteil konterkariert durch eine Karte in großem Maßstab, in die dann ein dicker Strich gezogen wird, der alle Details verdeckt. In dieser Beziehung können die Karten in diesem Werk als vorbildlich angesehen werden, man vgl. etwa die Abb. 73 auf S. 138 mit dem Trakt der Via Augusta an der Straßenstation *ad Morum* oder Abb. 91 auf S. 171 mit der Umgehung von Sevilla. Auf diese Weise ergänzen sich beide Bände recht gut.