

LORENZO QUILICI und STEFANIA QUILICI GIGLI (Hrsg.), *Strade romane. Percorsi e infrastrutture. Atlante tematico di topografia antica*, Band 2. L'Erma di Bretschneider, Roma 1994, 249 Seiten.

Beim „Atlante tematico di topografia antica“ (ATTA) handelt es sich um eine Publikationsreihe, welche das Archäologische Institut der Universität Bologna herausgibt. Als Verantwortlicher zeichnet L. Quilici, Professor für Topographie des antiken Italien. Dem Vorwort des ersten Bandes, der 1992 unter dem Titel „Tecnica stradale romana“ erschien und 19 Aufsätze versammelte, ist zu entnehmen, daß diese Publikationsreihe vertieften topographischen Studien dienen soll. Im Vordergrund stehen dabei die Römerstraßen und zwar deren technische Aspekte wie Linienführung, Bauformen und Kunstbauten. Im gleichen Sinne versteht sich wohl der zweite Band, dem ein Vorwort fehlt, dessen Beiträge aber ähnlich wie die des ersten Trassenführungen, Brücken und andere Kunstbauten beschreiben. Neu hinzu treten Fragen des Flußtransportes. Etwas mehr als die Hälfte der Autorinnen und Autoren stammt aus dem Archäologischen Institut, andere gehören wissenschaftlichen Einrichtungen oder verschiedenen „Soprintendenze“ an. Mit diesem Hinweis sei festgestellt, daß der „Atlante tematico di topografia antica“ zwar offensichtliche Rechenschaft über die Forschungsarbeiten des Archäologischen Instituts gibt, daß sich der Mitarbeiterkreis aber nicht nur auf das Institut beschränkt. Eine solche Zusammenarbeit, vor allem zwischen der Universität und Praktikern der Bodendenkmalpflege, darf füglich als beispielhaft hervorgehoben werden, zumal sie in anderen Ländern noch verbesserungswürdig wäre!

Die einzelnen Beiträge sind freilich von unterschiedlichem Gewicht, was allerdings weniger die Forschung als vielmehr deren Gegenstand betrifft. Eher kurz und wenig problematisierend fallen jene zu den Brücken und weiteren Infrastrukturen aus. Sie beschreiben vor allem den aktuellen Zustand und vermitteln gelegentlich interessante Beobachtungen zur Landschaft, wie sie sich wohl in römischer Zeit darstellte. Darin liegt natürlich ihr Wert, noch mehr aber in der Tatsache, daß sie Überreste dokumentieren, deren Schutz und Konservierung nicht gewährleistet ist, wie L. QUILICI (S. 85) eigens betont. Insofern gewinnen Beiträge in Inventarform dann doch eine gesteigerte Bedeutung, da sie wenigstens festhalten, was heute noch zu sehen ist (M. VALENTI, *Esempi di infrastrutture stradali nel Cassinate*, S. 35–44; I. GAROFANO, *I ponti Centesimo e Marmoreo sulla via Flaminia*, S. 173–178; A. BRIGHI, *I ponti romani di Reggio Emilia*, S. 203–207; M. CATARSI DALL'AGLIO / P. L. DALL'AGLIO, *I ponti romani dell'Emilia occidentale*, S. 209–221; M. CALZOLARI, *Ponti di legno e ponti di barche nell'Italia settentrionale in età romana*, S. 132–136). Daß auch Flußwege einbezogen werden, entspricht durchaus dem heutigen Verständnis von ‚Verkehrswegen‘ (vergleiche etwa: Verkehr und Transport in römischer Zeit, Vorträge im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft „Römische Archäologie“ bei der Tagung des West- und Süddeutschen Verbandes für Altertumsforschung 1994. Sonderdruck aus: Arch. Korrb. 25, 1995), doch zeigen gerade die Aufsätze dieses Bandes, daß sich Aussagen zur Römerzeit oft nur über Analogieschlüsse zum Mittelalter und zur Neuzeit, zu Epochen also, in welchen die Quellen reichlicher ‚sprudeln‘, gewinnen lassen (N. VULLO, *Il Canale Pallotta nel territorio dell'antico delta padano*, S. 223–230; C. BASSI, *I trasporti fluviali in Trentino-Alto Adige durante l'età romana*, S. 237–248). Dem Anliegen des Lehrstuhls für antike Topographie entspricht es, daß einige Studien regionale Verkehrsnetze untersuchen (G. CIAMPOLTRINI / A. ANDREOTTI, *Vie rurali d'età romana nell'ager Lucensis: contributi dall'alveo del Bientina*, S. 183–192; G. L. GRASSIGLI, *Alcune considerazioni sulla viabilità d'età romana nella pianura a nord di Bologna*, S. 193–201), und dem durch L. Quilici definierten Zweck der Reihe folgt auch ein Kurzbeitrag zur Trasse der *Via Aurelia* (G. CIAMPOLTRINI, S. 179–182). Den Hauptteil des Bandes bestreiten jedoch die Studien zu den Römerstraßen. A. TALIANO-GRASSO (S. 19–34) versucht, auf Grund eines archäologischen Inventars sowie von Prospektionen im Gelände die Küstenstraße im Gebiet der Bruttier zu rekonstruieren (*Itinerarium Anton.* 114), J. MERTENS unternimmt dasselbe für die Ebene von Foggia (S. 7–

18). S. QUILICI GIGLI befaßt sich mit der *Via Nomentana* zwischen Rom und *Eretum* (S. 45–83), und L. QUILICI beschreibt die „tecnica struttiva“ der *Via Salaria* von Rom ins „alto Velino“ (S. 85–154). Diese Studien erreichen alle einen hohen Dokumentationsgrad, aber nur S. Quilici Gigli und L. Quilici fügen den Beschreibungen eine historische Interpretation bei, weshalb die beiden Beiträge hier eingehender gewürdigt werden sollen.

S. Quilici Gigli datiert die Anlage der *Via Nomentana* sicher richtig in die Frühzeit Roms; sie diskutiert dabei die Mitteilung des LIVIUS (3,52,3), daß diese Straße zur Zeit der zweiten *secessio in montem sacrum via Ficulensis* genannt worden sei (S. 80), benützt also Livius als historische Quelle. G. RADKE (RE Suppl. 17 [1971] 62 ff. s. v. *Viae publicae romanae*) hat schon dargelegt, wie in der Frühzeit zahlreiche Wege Rom verließen, in vielen Fällen einander ablösen und auch nicht selten die Namen wechselten, so daß ihre Identifizierung auf Grund der Quellen außerordentlich schwierig ist. Hinzu kommt, daß der Bericht des Livius kaum mehr als den Reflex einer annalistischen Konstruktion darstellt: Lokal gesehen mußten die Sezessionisten entweder die *Via Ficulensis* oder die *Via Nomentana* benützen; historisch gesehen, stellt die Sezession eine Geschichte dar, welche die Annalistik geschaffen hat, so daß bei Livius kaum mehr zu finden ist als die Reminiszenz zweier alter Straßennamen, von denen sich dann derjenige der *Via Nomentana* in besser belegten Zeugnissen durchsetzte (zur *secessio* vgl. die Darstellung bei D. GUTBERLET, *Die erste Dekade des Livius als Quelle zur gracchischen und sullanischen Zeit* [1985] 87 ff.; zu den späteren Zeugnissen für die *Via Nomentana* z. B. W. ECK, *Die staatliche Organisation Italiens in der hohen Kaiserzeit* [1979] 54 und 86 und DERS., *Die Verwaltung des Römischen Reiches in der hohen Kaiserzeit. Ausgewählte und erweiterte Beiträge 1* [1995] 300). Es ist daher kaum möglich, den Verlauf beider Straßen chronologisch auseinanderzuhalten, viel eindrücklicher bleibt jedoch die Tatsache, daß von Rom nicht nur die Hauptachsen ausgingen, sondern daß ein reiches lokales und regionales Wegnetz die Umgebung erschloß und bis in die Kaiserzeit die Versorgung Roms ebenso sicherstellte wie die Kommunikation in einem dicht besiedelten Gebiet. L. QUILICI faßt seinen Rückblick in fünf Punkten zusammen (S. 144–154). Als erstes stellt er das Bemühen fest, die Trasse möglichst kurz und direkt zu führen. ‚Umwege‘ dienen allein der Bequemlichkeit und seien die Ausnahme. Daraus ergibt sich die Beobachtung, daß die Strecke möglichst geradlinig und nie in Serpentinaen angelegt ist. Diese für die *Via Salaria* zutreffende Feststellung trifft sich mit einer unlängst geäußerten Hypothese, daß die Römer ihre Trassen stark segmentierten, um Kurven vermeiden und geradlinig bauen zu können, was allerdings in der so verallgemeinernd postulierten Form einer weiteren Überprüfung bedarf (C. P. EHRENSPERGER, *Römische Straßen. Charakterisierung anhand der Linienführung*, *Helvetica Arch.* 20, 1989, 42 ff.; dazu die kritische Bemerkung des REZ. in: *Bulletin Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)* 90/2, 11).

Die *Via Salaria* war zuletzt offenbar gepflastert, geschotterte Reste weist der Verf. früheren Epochen zu (S. 147); er trifft damit einen Entscheid, der gründlich diskutiert werden sollte: Wenn wir beispielsweise in der Schweiz noch immer als Transitrouten geltende Straßen als geschotterte *Viae publicae* finden, die sich auch in die Kaiserzeit datieren lassen, wenn wir zudem gepflasterte ‚Römerstraßen‘ als solche jüngerer Epochen nachweisen können, ergibt sich doch eine ganze Anzahl von Problemen: etwa die grundsätzliche Frage, ob zwischen Italien und der Provinz Unterschiede der Bautechnik zu registrieren sind oder ob die italienischen Straßenforscher nicht auch einen Blick in die jüngere Geschichte werfen müßten. Wieweit etwa war die römische *Via Salaria* auch später ein noch benützter Verkehrsweg? Ohne hier auf Einzelheiten eingehen zu wollen, zeigen doch diese Fragen, wie wichtig gründliche topographische Studien sind, die zunächst die Trassen genau dokumentieren und damit der Diskussion neue Perspektiven öffnen. Hingewiesen sei auf einige Ungenauigkeiten bei Quilici, der z. B. S. 93–94 Angela Donatis Inventar der Meilensteine nicht zitiert (A. DONATI, *I milliari delle regioni IV e V dell'Italia*. *Epigraphica* 36, 1974, 155 ff. Es handelt sich um die Nr. 1 = Meilenstein Nr. XVIII) und S. 119–120 richtig vom Meilenstein Nr. XXXII spricht, im Kommentar zu Fig. 56 aber die Nr. XXXII erwähnt. Unklar ist auch S. 110 der Verweis auf den Meilenstein Nr. XXXIII und die Station *Vicus Novus*, vor allem mit dem Zitat Radkes, der vom 35. Meilenstein spricht.

Wie einleitend erwähnt, sind solche Dokumentationen das Ziel des Atlante tematico, der daher dem interessierten Forscher eine Fülle von Material bietet, das nicht nur für Italien, sondern auch für die Arbeit in den Provinzen anregend und weiterführend sein kann.