

ANNE KOLB, **Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich**. Klio. Beiträge zur Alten Geschichte, Beihefte N.F. 2. Akademie Verlag, Berlin 2000. 380 Seiten, 17 Tabellen.

Diese im Wintersemester 1999/2000 als Habilitationsschrift an der Universität Zürich eingereichte und noch im Jahre 2000 (so im Impressum) erschienene Arbeit ist eine bemerkenswerte Leistung. Auf fast 330 Textseiten mit zahlreichen, teilweise ausführlichen, pro Druckseite gezählten Anmerkungen, mit dem Literatur- und Abkürzungsverzeichnis (S. 340–360 entsprechen 20 Seiten mit wirklich beachteter und reflektierter Sekundärliteratur) und dem Register (S. 361–380 = Quellen; Register = literarische Quellen, Inschriften, Papyri, Ostraka, Münzen etc.; ein allgemeines Register nach Sachbegriffen) wird ein reiches Panorama von Forschungsarbeit ausgebreitet. Das Buch ist klar in fünf Hauptkapitel, zu denen sich zahlreiche Untertitel gesellen, gegliedert.

In der Einleitung (S. 8–14) wird der Forschungsansatz umrissen und die Vorgehensweise erläutert; dann folgen die Abschnitte »I. Frühformen« (S. 15–48), »II. Der *cursus publicus*« (S. 49–226, also das umfangreichste), »III. Transporte außerhalb des *cursus publicus*« (S. 227–263), »IV. Nachrichtentransfer des Staates« (S. 264–307), »V. Geschwindigkeiten« (S. 308–332) und schließlich »VI. Schluss« (S. 333–339). Durch

diese klare Gliederung, das Quellenverzeichnis und das allgemeine Register kann man unschwer die Behandlung interessierender Spezialprobleme auffinden, ohne den ganzen Text durchzuackern. Das ist sehr hilfreich. Wer – z. B. wie ich – sich über den archäologischen Befund oder, wie die Autorin auf S. 14 Anm. 2 es ausdrückt, »die Identifizierung von Baustrukturen als Einrichtungen des *cursus publicus*« informieren will, kann das unschwer erreichen. Die Bilanz zu diesem Problem ist im angesprochenen Fall ernüchternd, jedenfalls aus der Sicht der Autorin. Das sollte allerdings ein Ansporn sein, nachdem das Quellenmaterial so hervorragend aufgearbeitet vorliegt, alle relevanten Befunde, zu denen nach dem Erscheinen meiner Arbeiten (H. BENDER, Archäologische Untersuchungen zur Ausgrabung Augst-Kurzenbettli. Ein Beitrag zur Erforschung der römischen Rasthäuser. *Antiqua* 4 [Frauenfeld 1975]; DERS., Verkehrs- und Transportwesen in der römischen Kaiserzeit. In: H. JANKUHN/W. KIMMIG/E. EBEL [Hrsg.], Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa 5. Der Verkehr, Verkehrswege, Verkehrsmittel und Organisation. Abh. Akad. Wiss. Göttingen. Phil.-Hist. Kl. 3. Folge Nr. 180 [Göttingen 1989] 108 ff.) viele neue Befunde gekommen sind, nochmals neu in Angriff zu nehmen.

Es scheint, dass beim Druck mehrfach Buchstaben beschädigt waren (öfters d, e, i, m, n, r, t), oder lag es am Papier? Wenige Schreibfehler sind zu konstatieren, amüsiert haben mich die »Pompeianischen Wachtafeln« (S. 345), S. 347 heißt bei D. F. GRAF, *Camels, roads and wheels in Late Antiquity ...*, die polnische Stadt, in der die von E. Drabowa herausgegebene Festschrift erschien, »Krakw«, richtig: Kraków; oder gleich darüber »Graf, D. F., The Persian Roayl (richtig: Royal) Road System« ...

Es ist ferner sehr hilfreich, besonders für die Archäologen, wenn die wichtigsten Inschriften und Edikte im Originaltext und in der Übersetzung nebeneinander erscheinen. Wie angenehm das sein kann, zeigt sich z. B. in der ausführlichen Behandlung einer bilinguen »Schlüsselinschrift« in griechischer bzw. lateinischer Sprache, nämlich dem mit Recht berühmten Text von Burdur (SEG XXVI 1392), hier S. 55 ff. in der lateinischen Fassung. Die Inschrift wird jeweils dort herangezogen, wo es für den Argumentationsgang notwendig ist. Die Kernthese des Kapitels II »Der *cursus publicus*« lautet (z. B. S. 67), »dass [während der Kaiserzeit] der *cursus publicus* allein eine Infrastruktur bildete, die den staatlichen Funktionsträgern zu einer möglichst effizienten Fortbewegung über große Distanzen diente«, oder S. 337 »der *cursus publicus* bildete ... folglich keinen Kurier- und Transportdienst, sondern lediglich eine Infrastruktur«. Es erscheint der Autorin daher am besten, den *cursus publicus* als »Beförderungswesen oder Transportsystem [zu] beschreiben« (S. 67).

Eine andere, in der Forschung scheinbar fest etablierte Ansicht (etwa H.-G. PFLAUM, *Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire romain*. *Mém. Prés. Di-*

vers Savants Acad. Inscript. 14, 1940, 280–282; A. H. M. JONES, *The Later Roman Empire 284–602. A social, economic and administrative survey I–II* [Oxford 1964] 831; vgl. S. 229 Anm. 1–4) wird ebenfalls nach einer erneuten Durchsicht der relevanten Quellen kritisch überprüft und zurückgewiesen, nämlich, dass der *cursus publicus* in das Annonasystem einbezogen worden sei und somit für den Transport der Naturalgüter gesorgt habe, speziell in Hinsicht auf den Zweck des *cursus clavularis*. Rein faktisch könne das von der Menge der zu transportierenden Güter niemals der Fall gewesen sein; damit wäre nämlich das System praktisch lahm gelegt gewesen und die zum *munus* verpflichteten Anwohner bzw. Gemeinden an den Straßen hätten niemals diese Dauerbelastung schultern können. Wie das funktioniert haben dürfte, wird auf S. 235 ff. aufgezeigt. Unter archäologischem Gesichtspunkt kann man das nur unterstreichen, denn während der Spätantike erscheinen in vielen Kastellen bzw. Siedlungen überdimensionierte *horrea*, wohin nach Kolb als »ein Teiltransport zu den Sammelstellen« (S. 238) die Naturalien zu bringen waren. »Die Lieferpflicht zu einem festgelegten Ort betraf nicht allein diejenigen Grundbesitzer, die Getreide als Abgabe zu erbringen hatten, sondern offenbar auch die Lieferanten aller anderen Naturalsteuerarten« (ebd.). In meiner Arbeit über die spätrömische Siedlung von Weßling (H. BENDER, *Die römische Siedlung von Weßling-Frauenwiese. Untersuchungen zum ländlichen Siedlungswesen während der Spätantike in Rätien*. Passauer Universitätsschr. Arch. 7 [Rahden 2002] 224 f.) hatte ich im Hinblick auf die Fleischproduktion, und weniger die Getreideproduktion, in diese Richtung argumentiert und die Aufseher über solche Siedlungen als diejenigen bezeichnet, die als Zeichen ihrer zivilen Macht Zwiebelknopffibeln trugen.

So zeigt sich, dass dieser anregenden Arbeit, die weniger die schwierig zu deutenden baulichen Strukturen berücksichtigen konnte, auch eine Menge neuer Anregungen zur Deutung archäologischer Befunde entnommen werden können.

Zwei Literaturhinweise seien angefügt: mit den »*caudicarii* am Rhein« beschäftigte sich W. BOPPERT, *Arch. Korbl.* 24, 1994, 407 ff., und zu einem *frumentarius* der in Vindobona stationierten X. Legion, der eventuell zur Wasserpolizei auf der Donau gehört haben könnte, vgl. den Stein mit Schiffsdarstellung aus Carnuntum (W. JOBST, *Provinzhauptstadt Carnuntum* [Wien 1983] 84 mit Abb. 126 = ILS 9093).

Im Kapitel V »Geschwindigkeiten« werden in 17 Tabellen entsprechende Angaben zu 1. Reisen und Transporte (S. 310–320) und 2. Nachrichtentransfer (S. 321–332) vorgelegt und mit der nötigen Kritik der Quellen ausgewertet. Auch diese Übersichten sind wichtig, finden solche Zahlen doch eher Eingang in populäre Darstellungen; besonders in unserer schnelllebigen Zeit sind eben »Spitzengeschwindigkeiten« wichtig (darin auch enthalten See- und Flussfahrten). Wie bekannt, hält Tiberius mit seiner Reise (zunächst mit häufigem Wagenwechsel, dann vom Rhein weg mittels mehrerer

Beipferde) zu seinem an der Elbe verunglückten Bruder Drusus einsam die Spitze: pro Tag 294 km (hierzu S. 316).

Passau

Helmut Bender