

Gerald P. Verbrugge, *Sicilia. Itinera Romana*, Beiträge zur Straßengeschichte des Römischen Reiches, hrsg. v. G. Walser, Bd. 2. Kümmerly + Frey, Geographischer Verlag, Bern 1976. 102 Seiten, 1 Karte.

Ein interessantes Buch über die itinera Romana in einer Provinz zu schreiben, in der sich nur spärliche Anzeichen eines Engagements des römischen Staates in bezug auf Anlage, Ausbau oder Ausbesserung der Verkehrswege feststellen lassen, ist keine leichte Aufgabe. Dennoch ist dies – das sei vorweggenommen – dem Verf. mit seiner Studie über die Straßen der römischen Provinz Sizilien gelungen. Daß ausgerechnet in dieser Provinz, wo man aufgrund ihrer langen Zugehörigkeit zum römischen Reich eine intensive römische Durchdringung erwarten würde, bisher mit einer einzigen, allerdings bemerkenswerten, Ausnahme kein Meilenstein gefunden wurde, mag auf den ersten Blick ebenso überraschen wie der Umstand, daß auch andere epigraphische Zeugnisse und Hinweise Mangelware und die archäologischen Spuren, verglichen mit anderen Gebieten des Imperium Romanum, kümmerlich sind. Es fehlen also weitgehend die soliden Fixpunkte, die andernorts bequem zur Hand sind und die Rekonstruktion des Straßennetzes eines Gebietes wesentlich erleichtern. Immerhin kennen wir fünf Itinerarien von allerdings unterschiedlicher Qualität und Aussagefähigkeit, welche sich mit den antiken Verkehrswegen in Sizilien befassen: das Itinerarium Antonini (3. Jahrh. n. Chr.), die Tabula Peutingeriana (4. Jahrh. n. Chr.), der Anonymus von Ravenna (wohl 7. Jahrh. n. Chr.), Guido (wohl 13. Jahrh. n. Chr.) und ein unbekannter Mönch des Klosters Montecassino (Anonymus Montis Cassini), welche vom Verf. mit herangezogen und ausgewertet werden (bes. S. 58 ff.). Hinweise bei Cicero, Diodor, Strabo und anderen antiken Autoren liefern einige zusätzliche Aufschlüsse. Der Mangel an einschlägigen Zeugnissen und zugleich der Zwang zur Einbeziehung aller verfügbaren Informationen in die Interpretation haben aber offensichtlich zu einem geschärften Problembewußtsein des Verf. geführt, aufgrund dessen die Rekonstruktion der Verkehrswege im antiken Sizilien weitgehend aus der politischen, militärischen und wirtschaftlichen Geschichte der Insel abgeleitet wird. In dieser engen Verknüpfung der speziellen Fragestellung mit der allgemeinen Geschichte der Insel liegt die besondere Bedeutung des vorliegenden Buches.

Die Erörterung der itinera Romana Siziliens erfolgt also notwendigerweise auf z. T. unkonventionelle Weise, indem nicht etwa Anlage und Ausbau von Straßenzügen den Ausgangspunkt für allgemeine historische Erörterungen bilden, sondern umgekehrt aus der Geschichte Siziliens die verkehrsmäßige Erschließung der Insel abgeleitet wird. Folglich begnügt sich Verf. zu Recht auch nicht damit, die Zustände in römischer Zeit zu untersuchen, sondern ein wesentlicher Bestandteil des Buches befaßt sich mit der Blütezeit des griechischen und karthagischen Siziliens, da er erkannt hat, daß die Römer bei wenigen Ausnahmen die vorhandenen älteren Straßenverbindungen zwischen den bedeutenden Städten benutzten und nur wenige Züge selber neu angelegt bzw. ausgebaut haben. Die Itinerarien des 3. und 4. Jahrh. n. Chr. belegen zwar das Interesse der kaiserlichen Verwaltung in Sizilien an einem funktionierenden Straßensystem, die Routen der cursus publici entsprechen aber nach wie vor durchweg den vorrömischen Straßenverläufen, ohne daß jedoch alle älteren Straßen weiterhin benutzt wurden. Im Vorhandensein alter Straßenverbindungen und im mangelnden Interesse bzw. in fehlender, besonders militärischer, Notwendigkeit nach der endgültigen Besitznahme und Befriedung der Provinz im Verlauf des 2. Punischen Krieges sieht Verf. den Hauptgrund für das eingangs angesprochene Fehlen epigraphischer oder archäologischer Zeugnisse, wobei allerdings die Argumentation e silentio einen nicht unbeträchtlichen Unsicherheitsfaktor aufweist.

Im einzelnen zerfällt das Buch in drei Hauptteile, über deren Ergebnisse den Benutzer die Zusammenfassungen am Ende der jeweiligen Teile (27 f.; 34 f.; 45 f.; 56 f.; 87 f.) sowie das Kapitel 4: 'Conclusions' (89 ff.) bequem orientieren. Angefügt sind zwei nützliche Appendices, eine erfreulich knappe Bibliographie, die aber doch alles Wesentliche enthält, und Indices. Appendix I informiert über die in Ciceros Verriren bzw. in der Naturalis Historia des älteren Plinius genannten Städte; außerdem werden die Punkte, die allein beim Anonymus Ravennas oder bei Guido erwähnt sind, aufgeführt (S. 92 ff.). In Appendix II werden in Anschluß an N. Marinone, *Quaestiones Verrinae* (1950), die Stationen Ciceros auf seiner Reise nach Sizilien in Zusammenhang mit dem anstehenden Verresprozeß festgehalten sowie die Orte der Route jener Theoroi, die als Gesandte der pythischen Spiele nach einer im 3. oder frühen 2. Jahrh. v. Chr. errichteten Inschrift aus Delphi eine Reise in den Westen unternahmen, um zur Teilnahme an diesen Spielen einzuladen, im Anschluß an G. Manganaro, *Historia* 13 (sic!), 1964, 414 ff., wiedergegeben (S. 95 f.). Beigegeben ist noch eine moderne Karte, in welche die antiken Straßenzüge (griechisch und/ oder römisch) eingetragen sind. Wer mit der Topographie Siziliens nicht so vertraut ist, wird allerdings einige Mühe haben, klei-

nerer Orte zu identifizieren. Ein Folienblatt mit den antiken Orten und Stationen wäre sicherlich von Vorteil gewesen.

Die beiden ersten Teile sind nach geographischen Gesichtspunkten gegliedert. Teil 1 (S. 11–28) erfaßt das westliche, ursprünglich im wesentlichen von Karthagern in weitgehendem Einvernehmen mit den einheimischen Stammesgruppen des Inneren beherrschte Sizilien bis zu einer Nord-Süd-Linie, die etwa von Soloeis (Solunto) östlich von Palermo bis zu dem am Capo Bianco an der südlichen Küste zwischen Sciacca und Agrigento gelegenen Herakleia Minoa reicht. Teil 2 (29–57) beschäftigt sich mit dem östlichen, 'griechischen' Teil von Sizilien, wobei in beiden Teilen der Untersuchung zunächst das vorrömische Verkehrssystem erörtert wird und dann auf die Verhältnisse im Zusammenhang mit der römischen Okkupation und Herrschaftssicherung eingegangen wird. Daß durch die Küstenschiffahrt in Sizilien angesichts der Inselgröße zu allen Zeiten und an allen Orten ein bedeutender Teil des Verkehrs abgewickelt wurde, sollte jedoch nie vergessen werden.

In Teil 1 kommt Verf. zu dem überzeugenden Ergebnis, daß die wichtigsten Straßenverbindungen zwischen den Städten Soloeis (Solunto), Panhormos (Palermo), Segesta (b. Calatafimi), Eryx (Erice), Motya (Mozia) bzw. Lilybaion (Marsala), Selinous (Selinunte) und Herakleia Minoa (Capo Bianco) bereits bestanden, als Rom im Verlauf des ersten Punischen Krieges sich in diesem Teil der Insel engagierte; und diese Straßen wurden nach Ausweis der kaiserzeitlichen Itinerarien weiterbenutzt. Eine bemerkenswerte Ausnahme macht die durch den einzigen Meilenstein, der in Sizilien gefunden wurde, belegte Via Aurelia. Der 1954 in situ gefundene, wohl älteste erhaltene römische Meilenstein überhaupt (am bequemsten jetzt AE 1957, 172) bezeugt den Bau einer römischen Nord-Südverbindung zwischen Panormos und Akragas (Agrigento) kurz vor 250 v. Chr. durch den Konsul C. Aurelius L. f. Cotta. Es waren strategische Erfordernisse im Zuge der militärischen Operationen auf der Insel, welche die Anlage dieser Route bedingten, eine Route, die nach Abschluß des 1. Punischen Krieges, der bekanntlich die Kontrolle des westlichen Teiles der Insel zur Folge hatte, rasch an Bedeutung verlor und offensichtlich später nicht mehr zu den *cursus publici* zählte.

Die Voraussetzungen im östlichen Teil Siziliens (Teil 2) am Vorabend der endgültigen Besitzergreifung durch Rom im Verlauf des 2. Punischen Krieges unterschieden sich von denen des Westens insofern, als die kolonialisatorische Tätigkeit der Griechen, gefördert insbesondere durch die Tyrannen, nicht an den Küsten haltmachte, sondern auch auf Durchdringung des Hinterlandes ausging. Ein Blick auf die Karte bei Verf. veranschaulicht sehr gut diese von Rom vorgefundene Situation. Das vorhandene Straßennetz genügte vollauf für die militärischen und später auch zivilen (wirtschaftlichen) Belange in römischer Zeit. Lediglich entlang der Nordküste fehlte eine zureichende Verbindung zwischen Himera (Imera) und Messina (Messina), eine Lücke, welche durch den vom Konsul Valerius Laevinus veranlaßten Bau einer entsprechenden Straße geschlossen wurde. Quelle für die Anlage dieser Via Valeria ist allein Strabo (6, 2, 1), Cicero (2 Verr. 5, 169) nennt die auch später wichtige Route Via Pompeia, was man daraus erklärt, daß er während seines Prokonsulates von Sizilien und Afrika (82–80 v. Chr.) Reparaturen vorgenommen hat, so daß vor allem bei den Siziliern vorübergehend dieser Name verwendet wurde, der dann wieder außer Gebrauch kam. Wenn Verf. allerdings aus dem Fehlen von Meilensteinen und der Nichterwähnung einer entsprechenden Tätigkeit des Laevinus bei Livius schließt, der Bau dieser Straße sei nie als eine öffentliche Aufgabe angesehen und vom Staat finanziert worden – er spricht von der 'so-called via Valeria' –, so kann diese Argumentation angesichts der dürftigen Quellenlage nicht völlig überzeugen. Ob die Auffassung: 'There never were any' (sc. milestones) für diese Route bzw. für den gesamten Osten haltbar ist, wird die Zukunft zeigen. Auf die Tatsache, daß später nicht alle vorhandenen Routen als *cursus publici* übernommen wurden, wurde bereits hingewiesen. In diesem Zusammenhang sei auch auf wichtige, wenn auch knappe Beobachtungen des Verf. zur Geschichte der Insel seit der späten Republik und in der Kaiserzeit hingewiesen (bes. S. 52 ff.).

Im dritten Teil (S. 58–88) werden die Routen der römischen Zeit verfolgt und die einzelnen Straßenstationen zu lokalisieren versucht. Dieser durchweg sorgfältig gearbeitete Teil ist in erster Linie für die an der lokalen oder regionalen Geschichte interessierte Forschung relevant.

Insgesamt hat G. P. Verbrugge ein informatives Buch vorgelegt, dessen Vorzug in der gelungenen Verbindung von übergreifender Geschichte und konkretem Fragegegenstand liegt, welche beispielhaft auch für andere Bände dieser Reihe sein könnte.