

Mit wohl allgemeiner Zustimmung wird die Feststellung des OTA aufgenommen werden: „die Chronologie der mittleren (d. h. mitteleuropäischen) und östlichen Keltenprägung rutscht nach allen Indizien, die sich jüngst anboten, zumindest in großen Teilen, nicht unerheblich herauf und wird jünger“ (S. 26). Dies stimmt durchaus mit meinen Vorstellungen überein; ich postulierte bereits vor mehr als einem Jahrzehnt eine Verschiebung der Prägezeit der „vindelizischen“ Regenbogenschüsseln (die Pink um die Kimbernzüge ansetzte) erst nach der Wende des 2. zum 1. Jahrhunderts, setzte analog die Vergrabungszeit der goldenen Keltenmünzen in Oberitalien ins 1. Jahrhundert v. Chr. und stellte im Jahr 1971 die Prägezeit der bekannten Kleinsilbermünzen vom Magdalensberger Typ (mit dem Kreuz) und Karlsteiner Typ (mit dem Kugelpferdchen) in die zweite Hälfte (das letzte Drittel) des 1. Jahrhunderts v. Chr. richtig. Auch im ostkeltischen Bereich wird es also zu ähnlichen Änderungen kommen, wozu der OTA mit seinen ausgebauten Serien beitragen wird.

Die Abbildungen auf den Tafeln stammen zum Teil von Photographien, zum Teil aus Katalogen, worauf die unterschiedliche Beleuchtung zurückzuführen ist. Trotzdem sind die Abbildungen – von wenigen etwas dunkel geratenen abgesehen – überraschend gut gelungen und machen der Auswahl des Autors alle Ehre. Auch die Bildanordnung auf den Tafeln zur Erzielung besserer Übersicht und leichterer Stempelvergleichung ist äußerst zweckmäßig. Dadurch sowie durch die Übernahme von Pinks grundlegender Gruppierung und Numerierung aus dem Jahre 1939 wird die Benützung des OTA sehr erleichtert und seine Einführung in die tägliche Praxis der Forscher, Sammler und des Handels beträchtlich gefördert. Der Wunsch des Autors, daß der OTA Anregung zur weiteren Beschäftigung mit den ostkeltischen Serien und zur Verfolgung der Stempelentwicklung bei diesen Münzen geben soll, wird sicherlich in Erfüllung gehen, und das schon deshalb, weil sich zahlreiche Bearbeiter in der Slowakei (E. Kolníková), in Ungarn (K. Bíró, A. Kerényi), Jugoslawien (z. B. V. Liščić), Rumänien (E. Chirilă, O. Iliescu, B. Mitrea, C. Preda, I. Winkler), Bulgarien (T. Gerasimov, J. Jurukova, G. Kacarova) und anderswo mit diesem Material bereits befaßten. Da sie teilweise zu anderen Ergebnissen gelangten, teilweise auch über weiteres, sehr reiches Material verfügen, das im OTA nicht berücksichtigt erscheint, läßt sich so manche neue, ergebnisreiche Diskussion voraussehen. Auch von diesem Gesichtspunkt aus ist das Erscheinen des OTA zu begrüßen.

Praha.

Karel Castelin.

Raymond Chevallier, Les voies romaines. Collection U, série «Histoire ancienne» dirigée par Pierre Lévêque. Librairie Armand Colin, Paris 1972. 314 Seiten und 40 Abbildungen.

Wenn das recht umfangreiche Buch dem Andenken A. Greniers gewidmet ist und zugleich in einer Lehrbuchreihe erscheint, so neigt der Leser unwillkürlich dazu, es mit dem glänzenden und mittlerweile klassisch gewordenen zweiten Band des „Manuel d'archéologie gallo-romaine“¹ zu vergleichen. Ein solcher Vergleich ist aber weder gerecht noch nützlich, nicht nur weil seit Grenier die Forschung weitergegangen, vielmehr noch weil die Konzeption der Werke verschieden ist. Wenn der Altmeister der gallo-römischen Forschung zwar die römischen Straßen grundsätzlich und allgemein

¹ A. Grenier, Manuel d'archéologie gallo-romaine 2. L'archéologie du sol. Les routes (1934).

abhandelte, dabei aber immer die gallischen Besonderheiten in Rechnung stellte, so beschäftigt sich Verf. mit den Straßen des römischen Reiches überhaupt und will dem Studenten eine Einführung in das römische Straßenwesen vermitteln. Er steckt daher den Rahmen sehr weit und behandelt in fünf Abschnitten die Quellen (I. Sources écrites et épigraphiques; S. 7 ff.), die technischen Probleme des Straßenbaues von der Vermessung bis zu den Kunstbauten (II. L'Archéologie des voies romaines; S. 68 ff.), die Straßen Italiens und der Provinzen (III. Études monographiques. Tableau des voies romaines de l'Empire; S. 148 ff.) sowie den sich auf den Römerstraßen abspielenden Verkehr (IV. La vie de la route; S. 203 ff.) und die Funktion der Straße (V. La fonction des voies; S. 233 ff.). Eine recht ansehnliche, leider aber weder systematisch noch allzu sorgfältig gesammelte Bibliographie (siehe unten) und zwei Indices beschließen das Buch. Daß der Leser eine Fülle von Informationen in relativer Mühelosigkeit gewinnen kann, sei unbestritten; daß aber gerade diese Reichhaltigkeit die wissenschaftliche Qualität der einzelnen Aussagen beeinträchtigt, muß schon bedenklicher stimmen und gibt Anlaß zu der Frage, wieweit denn ein Lehrbuch, das zugleich den Charakter eines Handbuches trägt, der wissenschaftlichen Diskussion überhaupt entraten darf. Der Verzicht auf die Darstellung strittiger Fragen hat dann gravierende Folgen, wenn dem Leser eine Aussage als gültig präsentiert wird, obwohl sie umstritten ist; die allzu starke Gewichtung einer Lehrmeinung kann mitunter sogar zu Fehlinformationen führen. Hinzu tritt ein didaktisches Problem: Nicht nur erhält der Leser ein falsches Bild des Forschungsstandes, er wird auch nicht dazu angeregt, sich eine eigene Meinung zu bilden und die Standpunkte kritisch abzuwägen. Daß hier einer der wesentlichen Mängel des Buches liegt, kann am Beispiel der italischen Straßen leicht gezeigt werden. Verf. stellt als Leitsatz seiner chronologischen Übersicht über den römischen Straßenbau in Italien die These auf: „La construction des voies, en rapport avec l'établissement de colonies, a valeur stratégique“ (S. 154). Schon vorher (S. 152) zitiert er jedoch zur Anlage der via Flaminia die Meinung P. Fraccaros von der „strada della conquista della plebe rurale“, womit wohl kaum an die militärische Eroberung gedacht wird². Eine genauere Prüfung der Gründe, welche die Römer zum Straßenbau veranlaßten, erhellt denn auch, daß weder einseitig militärische noch einseitig wirtschaftliche Motive den Ausschlag gaben, was in der Forschung entsprechend diskutiert wird³, bei Verf. leider aber nicht zum Ausdruck kommt. Daß etwa Livius der via Aemilia spezifisch militärische Bedeutung zuschreibt (S. 154: „dont Tite-Live souligne la valeur militaire“), läßt sich dem Text keineswegs entnehmen⁴, daß die Anlage der Straße im Gegenteil auch agrarsoziale Hintergründe haben kann, ergibt eine sorgfältige Prüfung der kolonisations-tätigkeit des Aemilius Lepidus⁵.

² P. Fraccaro in: Atti Congr. internaz. dir. rom. 1 (1934) 203.

³ Zur Frage der Motivation des Straßenbaues vgl. H. U. Instinsky in: Das neue Bild der Antike 2 (1942) 347; M. P. Charlesworth, Les routes et le trafic commercial dans l'Empire Romain (aus dem Engl. übertragen von G. Blumberg und P. Grimal) (1938) 19; G. Corradi, Le strade romane dell'Italia occidentale (1939) 52 f.; R. J. Forbes, Notes on the history of ancient roads and their construction (Nachdr. 1964) 122; G. Radke in: RE Suppl. XIII 5 s. v. Viae publicae Romanae; außerdem eingehend H. E. Herzig, Zum römischen Straßenwesen. Untersuchungen zu Geschichte und Recht. In: Aufstieg und Niedergang der römischen Welt 2, 1 (im Druck).

⁴ Livius 39, 2: *pacatis Liguribus exercitum in agrum Gallicum duxit, viamque a Placentia, ut Flaminiam committeret, Ariminum perduxit.*

⁵ Vgl. etwa G. Tibiletti, Athenaeum N.S. 28, 1951, 200 f.; J. M. C. Toynbee, Hannibal's Legacy 2 (1965) 179–199 mit weiterer Literatur; H. E. Herzig, Le réseau routier des régions VI et VIII d'Italie (1970) 21.

Wie undifferenzierte Thesen dem Leser mitunter falsche und ungenügende Informationen vermitteln, zeigt das Beispiel der südlichen „via Popillia“, zu der Verf. (S. 152) schreibt: „De Capoue se détachait la via Popillia en direction de la Lucanie et du Bruttium (. . .). Une inscription célèbre de Polla indique que le constructeur (le consul Popilius?) a construit sur tout le parcours, 320 milles, les ponts, les milliaires, les stations et a, du même coup, fait reculer les pasteurs devant les laboureurs.“ Was entnimmt der Leser – mit dem Problem nur wenig oder gar nicht vertraut – dieser Darstellung? Doch wohl, daß von Capua eine „via Popillia“ nach Süden führt, deren wahrscheinlicher Erbauer⁶ Popilius auf der ganzen Strecke Brücken, Meilensteine, „Stationen“⁷ errichtet und die Hirten zugunsten der Bauern vertrieben hat. Daß diese ältere Forschungsmeinung in neuerer Zeit bestritten wurde, hatte zwar Verf. schon S. 41 kurz erwähnt (wer erinnert sich aber S. 152 noch daran?), ohne aber mehr als die Arbeit V. Braccos zu nennen⁸, dessen These neuestens auch in Frage gestellt worden ist. Hatte nämlich Bracco die Anlage der „via Popillia“ dem Consul des Jahres 153, T. Annius Luscus, zugeschrieben, so kann der Erbauer nach T. P. Wiseman aus einleuchtenden Gründen nur der Praetor des Jahres 131, T. Annius Luscus, gewesen sein⁹. Ein derart umwälzendes Ergebnis hätte in einem Lehrbuch nicht einfach übergangen werden dürfen, wenn der Student richtig informiert werden soll.

Vor ähnlichen Fragen stehen wir bei der Bibliographie (S. 243–283). Es ist kaum anzunehmen (und wäre vermessen, es zu fordern), daß Verf. hier auch nur annähernde Vollständigkeit erstrebte. Um so mehr interessiert das Problem der Auswahlkriterien, die bei einem Lehr- und Handbuch begleitend sein sollten. Sicher wird sich ein Autor nach den von ihm behandelten Themen richten¹⁰, wobei er je nach Gewicht, das er einem Thema beimißt, aber auch nach der Gründlichkeit und Tiefe, mit der er ein Problem abgehandelt hat, die Literatur ausdehnen oder beschränken wird. Der bibliographische Teil des vorliegenden Buches läßt jedoch kein Auswahlprinzip erkennen, er zeichnet sich im Gegenteil durch eine eigentümliche Unausgewogenheit aus: So erscheint etwa unter der Rubrik „Généralités“ eine Arbeit über den Straßenbau eines einzigen Kaisers¹¹, während ein ähnlicher Aufsatz dann bei den Meilenstein-Abhandlungen eingereiht ist¹². Andererseits finden wir in der Literatur zu den Meilensteinen (S. 245f.) nur kurze Fundnotizen¹³, es fehlen aber grundlegende Aufsätze, die – um nur ein Beispiel zu nennen – etwa den Dedikationscharakter der Meilensteine

⁶ Da die Straße via Popillia genannt wird, dürfte das Fragezeichen des Verf. beim Namen des Straßenbauers kaum verständlich sein!

⁷ Daß *tabellarii* anders zu übersetzen wäre, wird vom Verf. nicht berücksichtigt; vgl. aber A. Degrassi, *Inscriptiones Latinae liberae publicae* 1² (1965) 454 Anm. 3 (mit Literatur): *Tabellarii fuisse videntur minores lapides formas tabellarum imitantes inter miliarios positi*.

⁸ V. Bracco, *L'Elogium di Polla*. *Rendiconti dell'Acad. di Arch., Lettere e Belle Arti di Napoli* 29, 1954, 5–37; ders., *Ancora sull'Elogium di Polla*. *Ebd.* 35, 1960, 149.

⁹ T. P. Wiseman, *Papers Brit. School at Rome* 32, 1964, 21–37; 37, 1969, 82–91; 38, 1970, 128f.

¹⁰ Vgl. S. 243: „La bibliographie est regroupée par thèmes dont l'ordre de présentation reprend celui de l'ouvrage.“

¹¹ G. M. Bersanetti, *Massimino e la rete stradale dell'impero*. In: *Atti III Congr. di Studi Romani* (1934) 590ff. Anzumerken wäre noch, daß diese Studie mittlerweile Eingang fand in: Bersanetti, *Studi sull'imperatore Massimino il Trace*. *Studia Historica* 12 (1940).

¹² G. Sotgiu, *Studi sull'epigrafia di Aureliano* (1961).

¹³ Vgl. etwa S. 256 die Titel: A. Caretta, *Epigraphica* 11, 1949, 44 oder B. Sciarra *ebd.* 32, 1970, 162.

untersuchen¹⁴. Th. Pekárys „Untersuchungen zu den römischen Reichsstraßen“¹⁵ werden eigenartigerweise allein im Abschnitt „Le «cursus publicus». La Poste“ genannt (S. 277), obwohl doch der Hauptteil der Arbeit fiskalischen und juristischen Problemen gewidmet ist, der „cursus publicus“ aber nur in einem Anhang besprochen wird. Wenn Verf. zudem unter dem Titel „Les grandes voies romaines d'Italie“ (S. 150) schreibt: „Le développement du réseau routier suit la conquête et le processus d'unification politique et de mise en valeur économique de la péninsule“, so vermißt man in der Literaturliste zwei wichtige Aufsätze, welche gerade dieses Problem sorgfältig besprechen¹⁶. Abschließend mag die Literatur zu Griechenland und dem Balkan (S. 272) aufzeigen, wie wenig systematisch und ausgewogen die Liste zusammengestellt wurde: der Verf. zitiert etwa den ziemlich mittelmäßigen Artikel V. Vladimirovs¹⁷, in seiner Liste fehlen jedoch die grundlegenden, allerdings teilweise über das Straßenwesen hinausgehenden Arbeiten E. Grens, P. Collarts, V. Beševlievs, R. Vulpes sowie die bereits klassische Studie C. J. Jirečeks, an denen sich der interessierte Leser wesentlich besser orientieren könnte als an den anderen, vom Verf. zitierten Studien¹⁸.

Neben diesen m. E. grundsätzlichen und nicht unbedenklichen Mängeln weist aber das Buch auch sehr erhellende Abschnitte auf, die besonders dort instruktiv werden, wo die eigentliche Domäne des Verf. liegt, beim Einsatz des Luftbildes für die Archäologie¹⁹. Hier wird der Leser sowohl mit gutem Bildmaterial als auch mit einem instruktiven Text in eine Forschungsmethode eingeführt, die nicht nur für das Straßenwesen, sondern auch für die Erforschung der Siedlungen von Bedeutung ist (S. 122–143). So enthält das Buch sicher viele Anregungen und praktische Hinweise, die jedoch die Bedenken grundsätzlicher Art nicht aufzuwiegen vermögen.

Bern.

Heinz E. Herzig.

¹⁴ So etwa H. Nesselhauf, Ein Leugenstein des Kaisers Victorinus. *Bad. Fundber.* 22, 1962, 82. Bedenklich auch, daß der Verf. die folgenden wichtigen Arbeiten nicht zu kennen scheint: Instinsky, Inschriften an römischen Straßen. In: *Das neue Bild der Antike* 2 (1942) 342–355 und K. Schneider in: *RE Suppl.* VI 395ff. s. v. miliarium.

¹⁵ *Antiquitas* I 17 (1968).

¹⁶ J. Vogt, Raumauffassung und Raumordnung in der römischen Politik. In: *Das neue Bild der Antike* 2 (1942) 100–132; E. Kirsten, Römische Raumordnung in der Geschichte Italiens. In: *Historische Raumforschung* 2 (1958) 47–71.

¹⁷ *Archeologija* Sofia 5,1, 1963, 33f.

¹⁸ E. Gren, Kleinasien und der Ostbalkan in der wirtschaftlichen Entwicklung der römischen Kaiserzeit (1941); P. Collart, Une réfection de la via Egnatia sous Trajan. *Bull. Corresp. Hellénique* 59, 1935, 394ff.; V. Beševliev, Bemerkungen über die antiken Heerstraßen im Ostteil der Balkanhalbinsel. *Klio* 51, 1969, 483ff.; R. Vulpe, *Histoire ancienne de la Dobroudja* (1938); C. J. Jireček, Die Heerstraße von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe. Eine historisch-geographische Studie (1877; Neudr. 1967); außerdem die Nachträge in: *Arch.-Epigr. Mitt.* 10, 1886, 85–104, 205–208.

¹⁹ Vgl. etwa dessen Arbeiten: *L'avion à la découverte du passé* (1964) und *La photographie aérienne*. *Coll. U* 2 (1971).