H-Net Reviews
in the Humanities & Social Sciences

Susan E. Alcock, John Bodel, Richard J.A. Talbert. *Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World.* Chichester: Wiley-Blackwell, 2012. XX, 289 S. ISBN 978-0-470-67425-3.

Reviewed by Christian Heitz
Published on H-Soz-u-Kult (July, 2013)

S. E. Alcock u.a. (Hrsg.): Highways, Byways, and Road Systems

Die Entstehung des vorliegenden Bandes reicht bis in das Jahr 2006 zurück, in dem erstmals ein Workshop zu geographischen Vorstellungen in vormodernen Gesellschaften an der Brown University in Providence abgehalten wurde Publiziert als K.A. Raaflaub/R.J.A. Talbert (Hrsg.) Geography and Ethnography: Perceptions of the World in Pre-Modern Societies, Malden 2013, ebenfalls als Band der Reihe "The Ancient World: Comparative Histories". und die Idee entstand, Straßensysteme in ähnlicher Weise vergleichend zu untersuchen. Der komparative Ansatz und sehr weite Fokus der Arbeit schlägt sich auch in der Breite der versammelten Beiträge nieder: Die insgesamt 14 enthaltenen Aufsätze beschäftigen sich aus unterschiedlichsten Blickwinkeln und in teils sehr weitem Sinne mit der Analyse von Verbindungswegen in Asien, Nord-, Mittel und Südamerika, Nordafrika und Europa. Die chronologische Spanne reicht dabei vom Alten Reich Ägyptens bis ins Japan des 19. Jahrhunderts, also insgesamt über etwa 4.000 Jahre.

Die einzelnen Studien befassen sich mit sehr unterschiedlichen Bereichen - das Auswahlkriterium, warum genau diese Beispiele in den Band aufgenommen wurden, ist nicht klar erschließbar und wirkt willkürlich bzw. dem Spezialgebiet der jeweiligen Beiträger geschuldet. Dementsprechend erschloss sich dem Rezensenten auch kein "roter Faden", der die Beiträge verbinden würde. Der Fokus der einzelnen Untersuchungen ist ganz unterschiedlich.

In einigen Untersuchungen geht es konkret um Bau, Instandhaltung und Verlauf von Straßen sowie um ihre politische Funktion und die Kontrolle über den Verkehr. Zu diesen Beiträgen gehört der von Michael Nylan (S. 33-65), der sich mit dem Straßensystem des klassischen China (4. Jh. v.Chr. - 4. Jh. n.Chr.) befasst. Er spricht alle Aspekte der chinesischen Straßen an, von ihrer Konstruktion über den Verlauf bis hin zu ihren ideellen Assoziationen. Wie auch in anderen zentralistischen Reichen wurde das Straßennetzwerk durch die Kaiser mit großem Arbeitsaufwand (zehntausende Arbeiter und reguläre Wartungsarbeiten durch arbeitsverpflichtete Bauern) nach festen Standards planvoll ausgearbeitet, um die administrativen mit den wirtschaftlichen Zentren zu verbinden. Der Verkehr unterlag staatlicher Kontrolle und spiegelte die Gesellschaftsordnung. Sehr ähnliche Zustände kann Constantine Vaporis (S. 90-105) für das das sehr gut ausgebaute Fernstraßensystem (*Gokaidô*) Japans in der Tokugawa-Zeit aufzeigen. Auch hier dienten die Straßen als Kontrollmittel des Verkehrs von Waren und Personen. Darüber hinaus wurden sie aktiv zur Unterdrückung der lokalen Fürsten genutzt, indem deren Bewegungen deutlichen Einschränkungen und Auflagen unterlagen. Aber auch die Reisen einfacher Leute, etwa als Pilger, waren stark reglementiert. Diese Kontrolle des auf Edo zentralisierten, gut ausgebauten Straßensystems spiegelt sich auch in der Erstellung detaillierter Straßenatlanten, die nur der kaiserlichen Administration zur Verfügung standen. Pierre Briant (S. 185-201) konstatiert auf der Grundlage von literarischen Quellen die Existenz eines ausgedehnten Straßennetzes im Perserreich, das ebenfalls zum Zwecke der Administration von der zentralen herrscherlichen Autorität errichtet worden war. Dass solche Gesetzmäßigkeiten auch in der Neuen Welt zutrafen, zeigt der Beitrag von Catherine Julien (S. 147-167). Sie diskutiert die Gliederung des Inka-Reiches durch Straßensysteme, die durch die Herrscher für militärische Zwecke und zur Provinzverwaltung sowie zur Erschließung neuen Ackerlandes konstruiert wurden. Auch das von Justine Shaw (S. 128-146) untersuchte sog. *sacbeob*-System von Maya-Straßen in Mexiko setzte wahrscheinlich staatliche Organisation für Bau und Kontrolle voraus. Es besteht aus massiven linearen, fast mauerähnlichen Baukörpern, die sowohl als Straßen als auch als Kanäle benutzt wurden, deren Primärfunktion aber auch religiöser Art gewesen sein könnte. Straßenbau als privates Unternehmen diskutiert der Beitrag von Nanny Kim (S. 66-89): Im

spätkaiserzeitlichen China wurden Ausbau und die Erhaltung des Straßennetzwerks immer stärker zur Arena des privaten Euergetismus von lokalen Wohlhabenden und wurde staatlich belohnt.

Weitere Beiträge des Bandes beschäftigen sich über den wirtschaftlichen Aspekt hinaus mit dem ideellen Wert von Straßen. Wie nachhaltig sich der Bau von Straßen auf die Landschaft auswirkt, zeigt der Beitrag von Jennifer Gates-Foster (S. 202-221), die in diachroner Weise das Wegenetz in Ägypten von pharaonischer Zeit bis in die griechisch-römische Epoche erörtert. Sie kann zeigen, dass der Verlauf von Straßen nicht allein durch staatliche Autorität und topographische Gegebenheiten bestimmt wurde, sondern Wege auch Orte kultisch-religiöser Handlungen waren oder wurden. In ähnlicher Weise diskutiert James Snead (S. 106-127) den Unterschied zwischen gebauten Straßen und quasi natürlich entstandenen Pfaden und den Wert solcher Konstruktionen nicht als reine Verbindungen zwischen Orten, sondern als Stätten mit assoziierten Bedeutungen selbst. Als Beispiel dienen Straßenverbindungen aus unterschiedlichen Kulturen des 2. Jt. n.Chr. im heutigen New Mexico. Er postuliert, dass Straßenbau als bewusstes Zeichen der Legitimation und Symbol der Allianz mit anderen Stätten diente.

Das einzige geographisch und chronologisch zusammenhängende, in mehreren Studien behandelte Straßennetzwerk ist das römische. Bruce Hitchner (S. 222-234) zeigt in seinem Beitrag, wie die Erschließung von abgelegenen Reichsgebieten durch römische Straßen zu deren kultureller und wirtschaftlicher Blüte führte und sie aus ihrer lokalen Isolation löste. Richard Talbert (S. 235-254) diskutiert den Platz, den römische Straßen im ideellen Gefüge römischen Denkens hatten: Obwohl von griechischen Autoren bewundert, sind sie selten Teil kaiserlicher Propaganda Allerdings unterschlägt Talbert in seinen Ausführungen den Trajansbogen von Benevent, der auf sehr prominente Weise die Vollendung der Via Traiana feiert. und scheinen in ihrem Wert für das Reich kaum gewürdigt worden zu sein, zumal Nutzungsbeschränkungen wie in anderen Großreichen und Fernstraßensystemen fehlten. Talbert sieht erst in der Peutinger-Karte ein kartographisches Propagandawerk, das das Straßensystem und Rom als dessen Mittelpunkt würdigt. Michael Maas und Derek Ruths (S. 255-264) versuchen zu ergründen, inwieweit die spätantike Verwaltungsreform der Diözesenunterteilung des Reiches mit den im *Itinerarium Antonini* aufgeführten Straßenverbindungen zusammenhängen könnte. Die Annahme ist, dass die neue Einteilung dem bestehenden Straßennetzwerk angepasst wurde. Allerdings scheint sich diese Hypothese nach Ansicht des Rezensenten nicht ganz zu bestätigen, auch wenn die Autoren dies anders sehen - vielleicht wäre eine kleinere räumliche Clusterung der Straßenverbindungspunkte (also mehr Untersuchungseinheiten als Diözesen) hilfreicher gewesen, denn die Straßenverbindungen sind deutlich älter als die diokletianische Verwaltungsreform. Die von den Autoren konstatierte Übereinstimmung der von ihnen ermittelten Cluster mit mittelalterlichen Arealen politischer und kultureller Identität (S. 261) könnte dagegen möglicherweise tatsächlich Resultat der durch römische Straßen geschaffenen Konnektivität sein, was jedoch genauerer Überprüfung bedarf.

Drei weitere Beiträge des Bandes sagen nur sehr wenig bis gar nichts über Straßen aus, sondern beschäftigen sich eher mit wirtschaftlichen, sozialen und religiösen Netzwerken. So diskutiert Pekka Masonen (S. 168-184) Routen durch die Sahara, kann dabei aber weniger über Karawanenstraßen, die oft nur von Steinen befreite Geländestreifen waren, als über Handel und Pilgerreisen in diesem Gebiet sprechen. Jason Neelis (S. 12-32) zeichnet die Verbreitung des Buddhismus anhand von Graffiti, Petroglyphen und Schreinen entlang von kleinen Routen am oberen Indus und von Langstreckenrouten ("Seidenstraße") von Indien nach China nach, während Adam Silversteins Untersuchung (S. 265-275) sich gar nicht mit Straßen beschäftigt, sondern mit privat-religiösen Netzwerken des Austausches zwischen den jüdischen Gemeinden in Orient und Mittelmeerraum.

Die Beiträge sind in der Regel mit guten Karten ausgestattet, während die Qualität der Fotoabbildungen, wohl auch der generellen s/w-Bebilderung geschuldet, nicht optimal, aber ausreichend ist. Insgesamt führt der schön gestaltete, wenn auch sehr teure Band jedoch eine Problematik vor Augen, die leider häufig bei komparativen Untersuchungen bzw. Aufsatzsammlungen - und das auch bei geographisch und chronologisch deutlich kohärenteren Themen - zu beobachten ist: Zwar bekommt der Leser einen durchaus informativen und interessanten Überblick über unterschiedlichste Straßen- und Wegesysteme, deren Genese und Nutzung in konkreter wie auch ideeller Weise. Aber eine das gesamte Untersuchungsgebiet umfassende Synthese fehlt und wäre bei dem weitgefassten Thema wohl auch unmöglich. Es bleibt aber die von den Herausgebern am Ende der Einleitung (S. 10) geäußerte Hoffnung, dass der Band als Inspiration und Ausgangspunkt für weitere Studien dienen kann.

If there is additional discussion of this review, you may access it through the list discussion logs at:
http://h-net.msu.edu/cgi-bin/logbrowse.pl.

Citation: Christian Heitz. Review of Alcock, Susan E.; Bodel, John; Talbert, Richard J.A., *Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World.* H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. July, 2013.
URL: http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=39725

Copyright © 2013 by H-Net, Clio-online, and the author, all rights reserved. This work may be copied and redistributed for non-commercial, educational purposes, if permission is granted by the author and usage right holders. For permission please contact H-SOZ-U-KULT@H-NET.MSU.EDU.