Lukas Lemcke, *Imperial Transportation and Communication from the Third to the Late Fourth Century. The Golden Age of the *cursus publicus**, Bruxelles (Éditions Latomus) 2016 (Collection Latomus 353), 161 S., 2 Abb., ISBN 978-90-429-3356-9 (brosch.), € 30,–

Besprochen von **Nikolas Hächler**, E-Mail: Nikolas.Haechler@uzh.ch

<https://doi.org/10.1515/klio-2019-0034>

Die in englischer Sprache abgefasste Studie von Lukas L(emcke) stellt eine überarbeitete und aktualisierte Fassung seiner unter Anleitung von Altay Coşkun entstandenen und im Jahr 2013 an der Universität Waterloo angenommenen Masterarbeit dar. Der Autor setzt sich zum Ziel, die Transformation des kaiserzeitlichen *vehiculatio*-Systems hin zum spätrömischen *cursus publicus* im Laufe des 3. und 4. Jh.s zu untersuchen (12). Begründet wird die Notwendigkeit einer derartigen Analyse mit der Beobachtung, dass der genannte Zeitraum in bisher veröffentlichten Standardwerken – erinnert sei etwa an die Arbeiten von P. Stoffel, *Über die Staatspost, die Ochsenespanne und die requirierten Ochsenespanne*. Eine Darstellung des römischen Postwesens auf Grund der Gesetze des *Codex Theodosianus* und des *Codex Iustinianus*, Bern u. a. 1994; L. Di Paola, *Viaggi, trasporti e istituzioni*. Studi sul *cursus publicus*, Messina 1999; und A. Kolb, *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich*, Berlin 2000 – noch nicht in vertiefter Weise betrachtet worden sei (14–16). Außerdem erlauben es aktuelle Forschungsergebnisse zum Zeitalter der Soldatenkaiser, Neuinterpretationen bereits bekannter Zeugnisse vorzunehmen. Im Besonderen stützt sich der Autor dazu auf die Resultate von T. Honoré, *Emperors and Lawyers*, Oxford 1994; M. Peachin, *Iudex vice Caesaris. Deputy Emperors and the Administration of Justice during the Principate*, Stuttgart 1996; P. Eich, *Zur Metamorphose des politischen Systems in der römischen Kaiserzeit*. Die Entstehung einer ‚personalen Bürokratie‘ im langen dritten Jahrhundert, Berlin 2005 und K.-P. Johne (Hg.), *Die Zeit der Soldatenkaiser. Krise und Transformation des Römischen Reiches im 3. Jahrhundert n. Chr. (235–284)*, Berlin 2008. Als Quellengrundlage fungieren vor allem Ausschnitte aus dem *Codex Theodosianus* und dem *Codex Iustinianus* zusammen mit ausgewählten epigraphischen Dokumenten sowie einzelnen archäologischen Befunden.

Die einleitenden Abschnitte (11–21) bieten einen konzisen Überblick über die Forschungslage sowie die in der Arbeit verwendeten Begrifflichkeiten. In Kapitel 2 (23–44) fokussiert L. auf die im 3. Jh. greifbaren Veränderungen innerhalb des *vehiculatio*-Systems. Inschriftlichen Zeugnissen aus dem 1. Drittel des 3. Jh.s (SEG XVI 754; SEG XXXVII 1186) entnimmt er, dass Teile des Nachrichten- und Transportwesens vermehrt zur Beförderung umfangreicher Warenvolumen

mittels Ochsen gespannen genutzt wurden. Da sich in den erhaltenen Quellen keine konkreten Hinweise zu allfälligen Ursachen für diese Entwicklungen finden lassen, konzentriert sich der Autor zu deren Erklärung in der Folge darauf, gut begründete Hypothesen vorzulegen. Grundlage seiner Überlegungen stellt die Beobachtung dar, dass sowohl die Administration wie auch die Jurisdiktion im *Imperium Romanum* während des 3. sowie 4. Jh.s stetig ausgebaut und gleichzeitig stärker auf die Kaiser mitsamt deren Hofstaat ausgerichtet wurden. So habe gerade der Umfang des Schriftverkehrs im Bereich der Rechtsprechung stark zugenommen, was auf Anpassungen im Petitions- und Reskriptionswesen als Folge der *constitutio Antoniniana* zurückzuführen sei (27–31). Da sich die Herrscher in der 2. Hälfte des 3. Jh.s häufig fernab der Hauptstadt an den Reichsgrenzen aufhielten, sei es von zentraler Bedeutung gewesen, den Transport von Staatsdokumenten jederzeit und in alle Gebiete des Reiches zu gewährleisten. Um darüber hinaus die Versorgung der Grenztruppen zu sichern, mussten materielle Ressourcen sowie Soldgelder rasch und effizient verschoben werden können, was nach Ansicht des Autors ebenfalls zu einer generell intensiveren Nutzung des Straßensystems führte (31–34).

Die vorgebrachten Hypothesen muten insgesamt überzeugend an. Allerdings ist hinter den in den Quellen vereinzelt greifbaren Neuerungen wohl kein staatlich gelenktes Programm zur planmäßigen Umstrukturierung des *vehiculatio*-Systems zu vermuten. Es erscheint plausibler, derartige Veränderungen als Resultate von ad-hoc-Entscheidungen einzelner Regenten zu begreifen, die dabei allenfalls durch Maßnahmen ihrer Vorgänger geprägt waren. In diesem Zusammenhang sind sinnvollerweise die Forschungsergebnisse von G. Kreucher, *Der Kaiser Marcus Aurelius Probus und seine Zeit*, Stuttgart 2003; M. Geiger, *Gallienus*, Frankfurt a.M. 2012; T. Glas, *Valerian. Kaisertum und Reformansätze in der Krisenphase des Römischen Reiches*, Paderborn 2014 und K. Altmayer, *Die Herrschaft des Carus, Carinus und Numerianus als Vorläufer der Tetrarchie*, Stuttgart 2014 zur Herrschaft einzelner Kaiser in der 2. Hälfte des 3. Jh.s zusätzlich zu berücksichtigen.

Erst Diokletian richtete im Rahmen umfassender Reformprogramme das *vehiculatio*-System in gezielter Weise auf die neuen Bedürfnisse der Reichsadministration aus, was mit einem Ausbau der dafür notwendigen Infrastruktur einherging (35–39). Konstantin nahm schließlich eine weitere Unterteilung des *cursus publicus* vor, indem er einerseits den *cursus velox* für eine rasche Kommunikation innerhalb des Reiches mittels staatlicher Kuriere einrichtete und andererseits den *cursus clavularius* zum effizienten Transport staatlicher Güter sowie für Reisen von öffentlichen Würdenträgern vorsah (39–44).

Kapitel 3 (45–116) bietet einen quellengestützten Überblick über die Situation des *cursus publicus* im 4. Jh., der allerdings nicht wesentlich über bereits bekannte

Ergebnisse der Forschung hinausführt. Der Autor gibt zu bedenken, dass das staatliche Nachrichten- und Transportwesen nach Konstantin primär durch einen systematischen Ausbau und eine Rationalisierung der zur Verfügung stehenden Ressourcen geprägt war. Da die erhaltenen Zeugnisse in diesem Zusammenhang keine abschließende Rekonstruktion des römischen Wegnetzes, sondern lediglich Einblicke in dessen infrastrukturelle Grundlagen erlauben, beschränkt sich L. sinnvollerweise darauf, ausgewählte *mutationes* und *mansiones* sowie exemplarische Wegstrecken und Reisewege zu dokumentieren (46–53). Verdienstvoll erscheint sodann die Zusammenstellung der in den Quellen bezeugten Fahrzeuge und Nutztiere, die für den *cursus publicus* zugelassen waren (54–60). Einen weiteren Schwerpunkt seiner Untersuchung legt L. auf die Administration des Transport- und Nachrichtenwesens, welche in erster Linie den Provinzgouverneuren unter Aufsicht der Prätorianerpräfekten zukam; die Verantwortung für die konkrete Einrichtung und Verwaltung von Raststätten oblag in der Regel allerdings Angehörigen der städtischen Oberschicht, welche dieser offenbar als lästig empfundenen Liturgie häufig zu entfliehen suchten. Denn mit Ausnahme von Futter für die Reit- und Lasttiere sowie Verpflegung für Reisende war die durchaus kostspielige Finanzierung der Raststätten primär Aufgabe städtischer Gemeinden (61–74).

Im Hinblick auf die Nutzung des *cursus publicus* stellt L. fest, dass man im Laufe des 4. Jh.s dazu überging, die Rechte dazu immer größeren Personenkreisen zuzugestehen. Dazu passt es nach Ansicht des Verfassers, dass nebst den Kaisern, den Prätorianerpräfekten sowie den Provinzstatthaltern und Stadtpräfekten neu auch die *magistri officiorum* und *vicarii* Berechtigungen zur Benutzung des *cursus publicus* ausstellten. Gleichzeitig wurden die Richtlinien zur Art und Anzahl transportierbarer Güter immer detaillierter festgehalten, um das Straßensystem nicht zu überlasten (76–84). Durch neue Gesetzesvorstöße und Kontrollinstanzen wurde außerdem darauf geachtet, die Anzahl möglicher Rechtsvergehen zu minimieren, wenngleich uns der Erfolg dieser Bemühungen nicht einsichtig ist (108–116).

Die vorliegende Studie bietet unter Berücksichtigung der erhaltenen Quellen insgesamt einen griffigen Einstieg in die Forschung zum *cursus publicus*. Insbesondere mit seinen Überlegungen zur Entwicklung des römischen Strassenwesens im Laufe des 3. Jh.s legt L. plausible Erklärungen für strukturelle Veränderungen in einer schwer zu fassenden Epoche der römischen Geschichte vor. Es ist zu hoffen, dass zukünftige Quellenfunde die Diskussionen der hier vorgebrachten Hypothesen weiter befördern werden. Ein Ausblick auf die Situation des *cursus publicus* im 5. und 6. Jh., ein Quellen- sowie ein kombiniertes Namens-, Orts- und Sachregister schließen diese verdienstvolle Untersuchung ab.