

»Dieses ganze Land ist nun von Flüssen durchströmt ...,
von denen einige in den Ozean, andere in unser Meer münden.
Die Flussbetten aber verhalten sich so bequem zueinander,
dass die Waren [leicht] aus einem Meere
in das andere hinübergeschafft werden können ...«

Strab. 4,1,2 bei der Beschreibung Galliens
(Übersetzung A. Forbiger 1856)

EINLEITUNG

Zeugnisse zur Handelsschifffahrt liegen für die einzelnen Regionen des Römischen Reiches in sehr unterschiedlicher Dichte vor. In der antiken Literatur finden sich vornehmlich Hinweise auf Schiffe, Häfen, Routen und Handelswaren. Lediglich in den römischen Gesetzestexten werden Rechte und Pflichten der Schiffs-eigner und Schiffsführer geregelt. So sind es insbesondere die Inschriften, die uns Informationen zu den dahinter stehenden Personen geben. Wir finden sie gehäuft in Italien, Gallien und Kleinasien. Daneben besitzen die Papyri aus Ägypten aufgrund ihrer Informationsfülle eine herausgehobene Bedeutung.

Der Organisation der Schifffahrt wurden in den vergangenen Jahrzehnten bereits größere Studien gewidmet, wobei hier insbesondere die Arbeiten von J. Rougé und L. De Salvo zu nennen sind¹. Diese gelangten durch eine Analyse der schriftlichen Überlieferung und der Inschriften zu vielfältigen Erkenntnissen hinsichtlich der Tätigkeit und Stellung der betreffenden Personen sowie ihrer Berufsvereine. Besonderes Gewicht fällt in der Diskussion auch der Auseinandersetzung mit denjenigen Gesetzestexten zu, die die Beziehungen der *navicularii* zum Staat und ihre Rolle bei der Getreideversorgung von Rom definieren. Somit nimmt die Handelsschifffahrt zwangsläufig eine herausgehobene Rolle in Arbeiten ein, die sich speziell mit Fragen der Versorgung Roms und später auch Konstantinopels auseinandersetzen². Wenn wir uns hier einer ausgewählten Region innerhalb des Römischen Reiches zuwenden, so steht dabei die Absicht im Vordergrund, die vorhandene inschriftliche Überlieferung vor dem Hintergrund der spezifischen historischen, wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung zu interpretieren.

Das Arbeitsgebiet umfasst die gallischen und germanischen Provinzen sowie Britannien (**Abb. 1**). Es setzt sich aus zwei abgeschlossenen Räumen zusammen. Zunächst einmal die gallischen und germanischen Provinzen, die von ihren Nachbarprovinzen durch die offene See, Gebirge und Wasserscheiden getrennt sind, sowie Britannien, das als Insel nur per Schiff zu erreichen war. Kennzeichen der gallisch-germanischen Provinzen ist das dichte Netz von schiffbaren Wasserstraßen, die über kurze Landstrecken miteinander verbunden waren (s. Zitat oben)³. Eine besondere Rolle spielen Rhône und Saône. Vom Rhônedelta aus, das mit Arles einen der bedeutendsten gallischen Häfen besaß, konnten Schiffe bis nach Zentralgallien gelangen bzw. in umgekehrter Richtung aus dem Binnenland zum Mittelmeer. Von der Saône bestanden kurze

¹ Rougé 1966; De Salvo 1992.

² Bes. Herz 1988; Sirks 1991.

³ Dies wurde bereits von Strab. 4,1,2 erkannt. – Ausführlich zu den schiffbaren Flussläufen in Gallien Bonnard 1913, 26-29. 47-121; de Izarra 1993, 19-39 mit 222 (Liste mit lateinischen Flussnamen). 223 (Karte); zusammenfassend Frézouls 1990, 464 f.



Abb. 1 Die Provinzen des Arbeitsgebietes.

Landwege zu den Unterläufen von Loire und Seine, die die Verbindung zum Atlantik bildeten. So war von der Saône aus auch die in den Rhein entwässernde Mosel erreichbar. Als längstem Strom des Arbeitsgebietes mit zahlreichen Nebenflüssen kam dem Rhein eine große Bedeutung als Verkehrsachse zu. Die kürzeste Verbindung vom Mittelmeer zum Atlantik ließ sich von Narbonne aus über die Aude und die Garonne mit Bordeaux als zentralem Hafen im Mündungsdelta herstellen. Den hohen Stellenwert, den die Wasserstraßen für die römische Administration besaßen, zeigt sich auch beim Bau von Kanälen. So wurde bereits im Jahr 104 v. Chr. von Marius im unteren Rhônedelta ein künstlicher Wasserweg angelegt, da der Strom selbst in seinem natürlichen Lauf nur schwer schiffbar war. Geplant, aber nicht realisiert, wurde im Jahr 55 n. Chr. ein Kanal zwischen Saône und Mosel, der die Anbindung der germanischen Provinzen an das Mittelmeer hätte verbessern sollen⁴.

Im Gegensatz zu den gallisch-germanischen Provinzen spielte die Binnenschifffahrt in Britannien – abgesehen von der Themse – eine untergeordnete Rolle. Wichtiger hingegen waren für die über Atlantik, Ärmelkanal und Nordsee erreichbare Insel die Seehäfen.

Betrachtet man die ökonomischen Rahmenbedingungen für das Arbeitsgebiet, so bildeten die gallischen Provinzen mit ihren urbanen Zentren und einer leistungsfähigen Landwirtschaft das wirtschaftliche Rückgrat der nördlichen Provinzen. Dagegen waren die germanischen Provinzen und Britannien durch die starken Truppenkonzentrationen an den Grenzen geprägt. Dies verlieh ihnen einen besonderen Charakter, da einerseits die Armee mit Grundnahrungsmitteln versorgt werden musste und andererseits sich dort durch die Soldzahlungen eine kaufkräftige Klientel bildete. Deren Versorgung mit hochwertigen Importgütern stellte einen lukrativen Markt dar, was sich auch in den Fundspektren der Stationierungsorte niederschlägt⁵.

Die Inschriften aus Gallien und Germanien überliefern vor allem die im Binnenmilieu ansässigen *nautae* sowie die *navicularii*, die von Südgallien aus im Mittelmeer tätig waren. Erstgenannte stellen eine der am häufigsten nachweisbaren Berufsgruppen im Arbeitsgebiet, was ihre Bedeutung schon unterstreicht. Andere Bezeichnungen kommen vergleichsweise selten vor. Mit den *ratarii* ist zudem eine Gruppe überliefert, die wahrscheinlich der Flößerei zuzuweisen ist. Als nachteilig erweist sich der Mangel an Informationen zum tatsächlichen Berufsbild, das sich hinter den lateinischen Bezeichnungen verbirgt. Besonders zeigt sich dies bei den *utricularii*, deren mögliche Beteiligung an der Schifffahrt seit Langem diskutiert wird.

Eine zusammenfassende Bearbeitung der relevanten, seinerzeit bekannten Inschriften wurde von L. Bonnard vor fast 100 Jahren verfasst; in der jüngeren Literatur wurden sie zumeist summarisch behandelt⁶. Hinzu treten auch Abhandlungen über einzelne Berufsgruppen⁷. Ziel einer neuerlichen Beschäftigung mit den Inschriften ist die Bewertung der sozialen, gesellschaftlichen und rechtlichen Stellung der Schiffer und der Rolle ihrer Vereinigungen im Kontext der staatlichen Anforderungen. Dabei gilt es auch, die früher vermutete Relevanz der *nautae* und *navicularii* bei der Heeresversorgung kritisch zu beleuchten. Eine Besonderheit des Arbeitsgebietes stellt die technikgeschichtlich in der Schifffahrt nachweisbaren keltischen Traditionen dar. So soll ebenfalls überprüft werden, inwieweit sich diese auch in der Organisation der Schifffahrt dokumentieren lassen.

⁴ Rhônekanal (*fossae Marianae*): Strab. 4,1,8; Mela 2,5; Plin. nat. 3,5,4. – Saône-Mosel-Kanal: Tac. ann. 13, 53. – Grenier 1934, 577-584; de Izarra 1993, 51-54 zu den römischen Kanälen in den gallischen und germanischen Provinzen.

⁵ Eine Wirtschaftsgeschichte der nordwestlichen Provinzen stellt ein Desiderat dar. Zusammenfassend zu den gallischen und germanischen Provinzen z. B. König 1989; Kneißl 1998; Frézouls 1990; zu Britannien z. B. Birley 1990; Fulford 2007.

⁶ Bonnard 1913, bes. 164-211. – Neben den in Anm. 1 zitierten Werken lässt sich für die ältere Literatur auf Grenier 1934, 530-558 sowie für die jüngere Literatur auf de Izarra 1993, 173-190; Martin-Kilcher 1994, 526-537; Jacobsen 1995, 48-56 verweisen.

⁷ Nachweise jeweils in den folgenden Kapiteln.

Neben dem durch eine Berufsbezeichnung eindeutig zu definierenden Personenkreis erweist es sich als notwendig, die Rolle der Fernhändler beim Warentransport zu untersuchen. Eine terminologisch klare Trennung zwischen Händler und Transporteur ist in der Antike nicht vorauszusetzen⁸; zudem lassen sich mehrere Personen epigraphisch nachweisen, die in beiden Erwerbszweigen tätig waren. Archäologische Befunde und Funde zu Schifffahrt und Fernhandelsgütern werden in Einzelfällen zur Deutung der Zusammenhänge zurate gezogen; ihre ausführliche Behandlung wurde nicht angestrebt. Die Datierung der Inschriften vom 1. Jahrhundert bis etwa Mitte des 3. Jahrhunderts gibt einen engeren zeitlichen Rahmen vor. Zur Klärung der Kontinuität seit keltischer Zeit bzw. in der Spätantike werden noch aussagekräftige Quellen des 1. Jahrhunderts v. Chr. sowie des 4.-5. Jahrhunderts n. Chr. berücksichtigt.

⁸ Dies lässt sich auch für den östlichen Mittelmeerraum mit den oft synonym benutzten Bezeichnungen ναύκληρος und ἔμπορος, die etwa den lateinischen Begriffen *navicularius* und *nego-*

tiator entsprechen, belegen. Vgl. De Salvo 1992, 225 f.; C. M. Reed, *Maritime traders in the ancient Greek world* (Cambridge 2003) 6-13.