

DIE KELTISCHE FRACHTSCHIFFFAHRT UND IHRE KONTINUITÄT

SCHIFFFAHRT IM 1. JAHRHUNDERT V. CHR. IN GALLIEN

Während Südgallien als Provinz Gallia Transalpina (später Narbonensis) bereits seit 121 v. Chr. zum römischen Herrschaftsbereich gehörte, blieben die weiter nördlich siedelnden Stämme bis zur Eroberung durch Caesar (58-51 v. Chr.) unabhängig. Doch stand mit der Einrichtung der Provinz Transalpina der Zugang zum Mittelmeer bereits unter römischer Kontrolle, was die archäologisch nachweisbaren Warenströme in die übrigen gallischen Gebiete beeinflusste⁵³⁷. Aus dem 1. Jahrhundert v. Chr. liegen schriftliche Zeugnisse vor, die einen beachtlichen Anteil der Gallier an der Beförderung von Waren auf Wasserwegen bzw. auch die Existenz von größeren Kontingenten von Wasserfahrzeugen bei einigen Stämmen belegen.

In die 50er Jahre des 1. Jahrhunderts v. Chr. datieren die Berichte in Caesars *commentarii de bello Gallico*. Sie liefern eine Vielzahl von wertvollen Hinweisen zur einheimischen Lebenswelt. Die relevanten Belege lassen sich in direkte und indirekte Zeugnisse unterteilen. Direkte Zeugnisse für die Lastschifffahrt stellen zwei Erwähnungen von Getreidetransporten im Gebiet der Häduer dar. Diese brachten Getreide aus Noviodunum/Nervers auf Schiffe, um es über die Loire Caesars Zugriff zu entziehen⁵³⁸. Im zweiten Fall sollte zur Versorgung Caesars Getreide über die Saône mit Schiffen ins Land der Häduer geschickt werden. Hier bleibt allerdings unklar, wer den Transport durchführte⁵³⁹. Auf Fahrten nach Britannien hatten sich die in der westlichen Bretagne siedelnden Veneter spezialisiert, die eine größere Flotte und eigene Häfen unterhielten⁵⁴⁰. Sie benutzten für ihre Überfahrten Schiffe mit hochgezogenem Bug und Heck, die durch Ruder bzw. Segel aus Leder angetrieben werden konnten⁵⁴¹. Diese waren an die im Atlantik herrschenden Bedingungen besser angepasst als die Kriegsschiffe der Römer⁵⁴². Aufgrund einer Erwähnung im Zuge der zweiten Britannienexpedition dürften Schiffe aus Gallien vorrangig in Kent angelandet sein⁵⁴³.

Indirekte Belege für einheimische Frachtschifffahrt finden sich bei Auflistungen von größeren Kontingenten einheimischer Schiffe. Bei den an der Seine in Metlosedum (Metiosedum)/Melun siedelnden Bellovakern beschlagnahmte Labienus 50 Schiffe⁵⁴⁴. Mit diesen bewerkstelligte er das Übersetzen von drei Legionen über den Fluss innerhalb weniger Stunden⁵⁴⁵. Dies zeigt, dass es sich hier nicht nur um Kleinstfahrzeuge gehandelt haben kann. Auch die im Bereich der Rheinmündung siedelnden Menapien müssen über eine größere Anzahl von Schiffen verfügt haben. So konnten die Ubier erst den Rhein überqueren, als sie sich dieser durch eine List bemächtigt hatten⁵⁴⁶. Die Ubier wiederum versprachen den Römern, eine große Zahl (*magna copia*) Schiffe für den Rheinübergang Caesars zur Verfügung zu stellen⁵⁴⁷. Daneben finden wir

⁵³⁷ Freyberger 1999, 188-190.

⁵³⁸ Caes. Gall. 7,55,8.

⁵³⁹ Caes. Gall. 16,2. Aus dem Kontext geht hervor, dass die Häduer zur Bereitstellung von Getreide vertraglich verpflichtet waren, was sie aber hintertrieben. Dies dürfte auch den Transport umfasst haben, was allerdings nicht explizit erwähnt wird. So kann auch dessen wenig wahrscheinliche Übernahme durch andere Stämme bzw. durch das Militär nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

⁵⁴⁰ Caes. Gall. 3,8,1.

⁵⁴¹ Caes. Gall. 3,13,1-6.

⁵⁴² Caes. Gall. 3,13,7.

⁵⁴³ Caes. Gall. 5,13,1.

⁵⁴⁴ Caes. Gall. 7,58,4.

⁵⁴⁵ Caes. Gall. 7,61,2-3; 62,1.

⁵⁴⁶ Caes. Gall. 4,4,7.

⁵⁴⁷ Caes. Gall. 4,16,7.

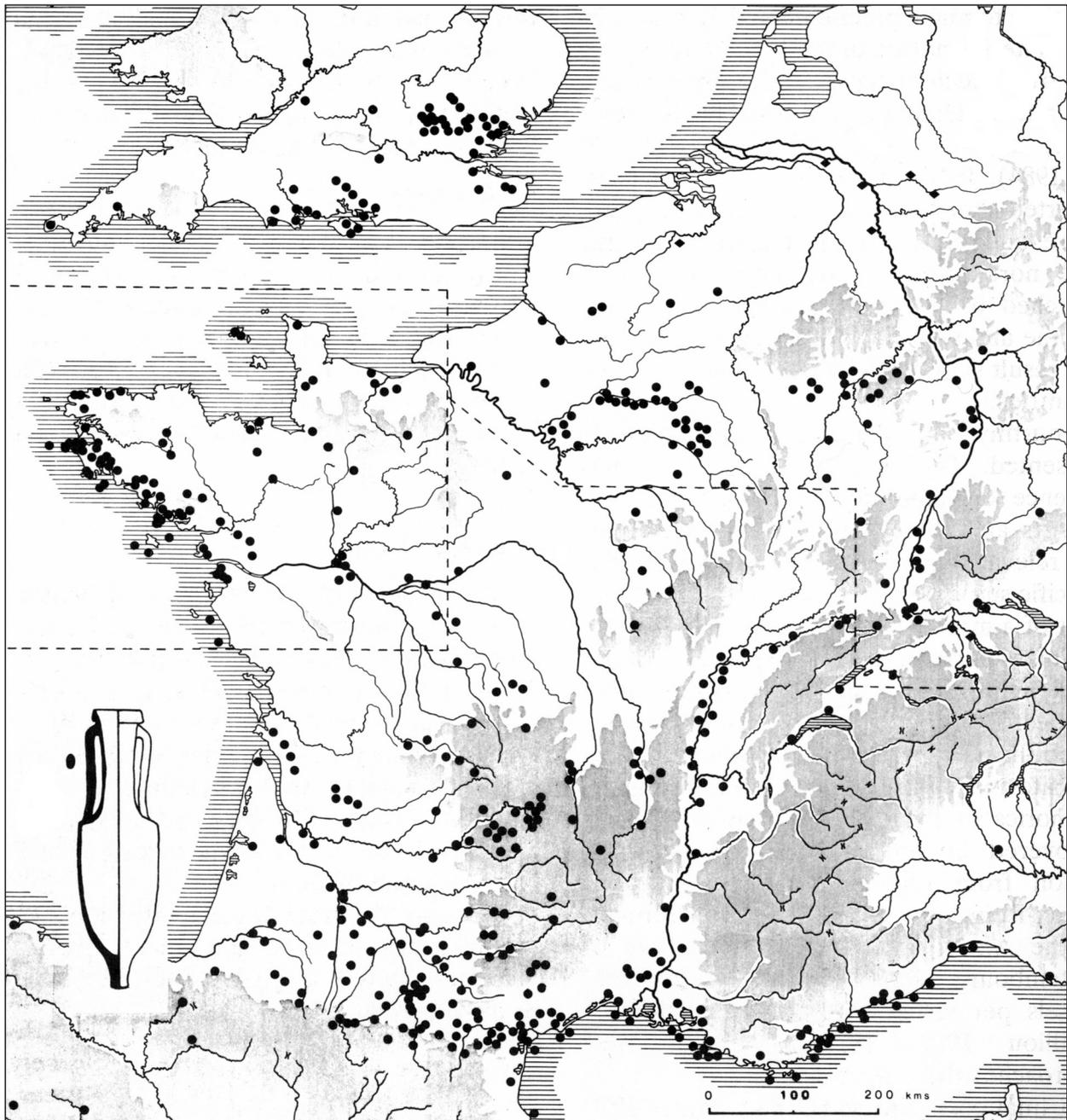


Abb. 43 Verbreitung republikanischer Weinamphoren (Typ: graeco-italisch und Typ Dressel 1) in Westeuropa. – (Nach Fitzpatrick 1985, 310 Abb. 3).

auch Boote oder Flöße bei der Überquerung von Strömen durch große Stammeskontingente der Helvetier⁵⁴⁸ und der germanischen Sugambren⁵⁴⁹.

Die Leistungsfähigkeit einheimischer Transportschiffe muss für die Römer beeindruckend gewesen sein, da sie, wie oben für die Veneter festgehalten, gut für die Verhältnisse in Nordwesteuropa geeignet waren. Auf einen gallischen Schiffstyp (*genus navium Gallicarum*) nimmt Caesar noch einmal in seinen *commentarii belli civilis* Bezug, die die Ereignisse der auf die Gallischen Kriege folgenden Bürgerkriege (49-45 v. Chr.)

⁵⁴⁸ Caes. Gall. 1,8,4; 1,12,1.

⁵⁴⁹ Caes. Gall. 6,35,6.

beschreiben. Die als *pontones* bezeichneten, seetüchtigen Fahrzeuge gehörten zur Flotte des Antonius bei Operationen im östlichen Adriaum⁵⁵⁰.

Dagegen vermitteln Passagen zum Transport des in Britannien gewonnenen Zinns in der zwischen ca. 60 und 30 v. Chr. verfassten Universalgeschichte Diodors ein anderes Bild. Dieses soll von Britanniern auf die zwischen Britannien und Gallien gelegene Insel Ictis verbracht und dort von Händlern übernommen worden sein, die es nach Gallien transportierten. In Gallien wäre es dann, Diodor folgend, auf Pferderücken bis zur Rhönemündung befördert worden⁵⁵¹. Allerdings ist unklar, ob der Autor die zeitgenössischen Verhältnisse beschreibt, oder hier auf ältere Verkehrsgegebenheiten Bezug nimmt⁵⁵². An anderer Stelle erwähnt er dann die Schiffbarkeit der meisten gallischen Flüsse⁵⁵³.

Der Umfang des Handels ab dem späten 2. Jahrhundert v. Chr. lässt sich am besten anhand der Verteilung italischer Weinamphoren nachvollziehen. Dabei erlauben insbesondere die Amphoren vom Typ Dressel 1A und 1B eine zeitliche Differenzierung, wobei letztgenannte typisch für die zweite Hälfte des 1. Jahrhunderts v. Chr. sind und noch sporadisch in frühaugusteischen Kontexten zu finden sind⁵⁵⁴.

Betrachtet man das von A. Fitzpatrick kartierte Gesamtvorkommen italischer Weinamphoren in Nordwesteuropa (**Abb. 43**), so ist eine Konzentration der Fundstellen, und somit auch der Siedlungen, an bedeutenden Strömen und ihren Nebenarmen erkennbar. Eine Reihe von Fundorten liegt an Aude und Garonne, Rhône und Saône, Loire, Seine, dem südlichen Oberrhein sowie der Mosel. Daneben kommen sie auch häufig an der Küste der südlichen Bretagne, im südlichen und südöstlichen England vor. Eine auffällige Fundarmut herrscht hingegen im Nordosten des Arbeitsgebietes ab dem nördlichen Oberrhein⁵⁵⁵. Ohne sich mit den mit einer solchen Kartierung einhergehenden Probleme, wie etwa ein regional unterschiedlicher Forschungsstand, an dieser Stelle näher befassen zu können⁵⁵⁶, lässt sich festhalten, dass eine solche flächige Verteilung von Fernhandelsgütern nicht ohne eine funktionierende Transportorganisation denkbar ist. Aufgrund der auffälligen Gewässernähe der meisten Fundstellen wird man auf eine Beförderung mit Lastschiffen im Binnenmilieu sowie über den Atlantik und Ärmelkanal schließen dürfen. In der zweiten Hälfte des 1. Jahrhunderts v. Chr. kam es in dem nun römisch besetzten Gallien zu Veränderungen beim Weinhandel. So sind die jüngeren Amphoren Dressel 1B seltener und mit abweichenden Schwerpunkten als die älteren Formen anzutreffen⁵⁵⁷. Den großen Umfang des Weinhandels belegen Fundplätze mit mehreren Tausend Amphoren wie Bibracte oder Chalon-sur-Saône. Bei einem geschätzten Volumen von 50 000-100 000 hl pro Jahr würde sich ein theoretischer Maximalwert von 40 000 000 Amphoren für das 1. Jahrhundert v. Chr. ergeben⁵⁵⁸.

Die an dieser Stelle nur schlaglichtartig beleuchtete Amphorenverbreitung in Gallien und Britannien, deren differenzierte Auswertung noch weitere Informationen über Wasserstraßen als Transportwege liefern könnte⁵⁵⁹, belegt hinlänglich die Existenz von Schiffstransporten im Arbeitsgebiet. Dass im Gegensatz zur römi-

⁵⁵⁰ Caes. civ. 3,29. – Ein als *ponto* bezeichnetes Schiff mit Besegelung ist auch auf dem Mosaik von Althiburus abgebildet. Allerdings ist dies kaum mit dem bei Caesar genannten Fahrzeugtyp identisch. Vgl. de Izarra 1993, 115 f. – Bockius 2007a, 95 brachte die in spätrömischen Quellen als *ponto* bzw. *pontonium* bezeichneten Fahrzeuge mit aus den Nordwestprovinzen bekannten Prahen in Verbindung. – Auch lederbespannte Fahrzeuge, wie Caesar sie in Britannien kennengelernt hatte, wurden in Spanien für das Übersetzen von Truppen über einen Fluss verwendet. Vgl. Caes. civ. 1,54,2.

⁵⁵¹ Diod. 5,22,4.

⁵⁵² Vgl. B. Kremer, Das Bild der Kelten bis in die Augusteische Zeit (Stuttgart 1994) 266-278 zu den von Diodor verwendeten Quellen, insbes. Poseidonios.

⁵⁵³ Diod. 5,25,5.

⁵⁵⁴ Fitzpatrick 1985, 305-308; Martin-Kilcher 1994, 332.

⁵⁵⁵ Fitzpatrick 1985, 308-319 mit Abb. 2-4.

⁵⁵⁶ Vgl. ebenda 309-310.

⁵⁵⁷ Auffällig sind die Konzentration von Amphoren Dressel 1B in Südostengland und ihre relativ geringe Präsenz im westlichen Gallien verglichen mit der Form 1A. Dazu differenziert Fitzpatrick 1985, 313-319.

⁵⁵⁸ A. Tchernia, Italian wine in Gaul. In: P. Garnsey / K. Hopkins / C. R. Whittaker (Hrsg.), Trade in the ancient economy (London 1983) 87-104 bes. 88. 90. 92.

⁵⁵⁹ Vgl. etwa Cunliffe 1988, 83-86 mit Abb. 35 f. zur Bedeutung der Achse Aude-Garonne und der Einteilung von wichtigen Siedlungen in die Kategorien »major market« bzw. »transshipment center«.

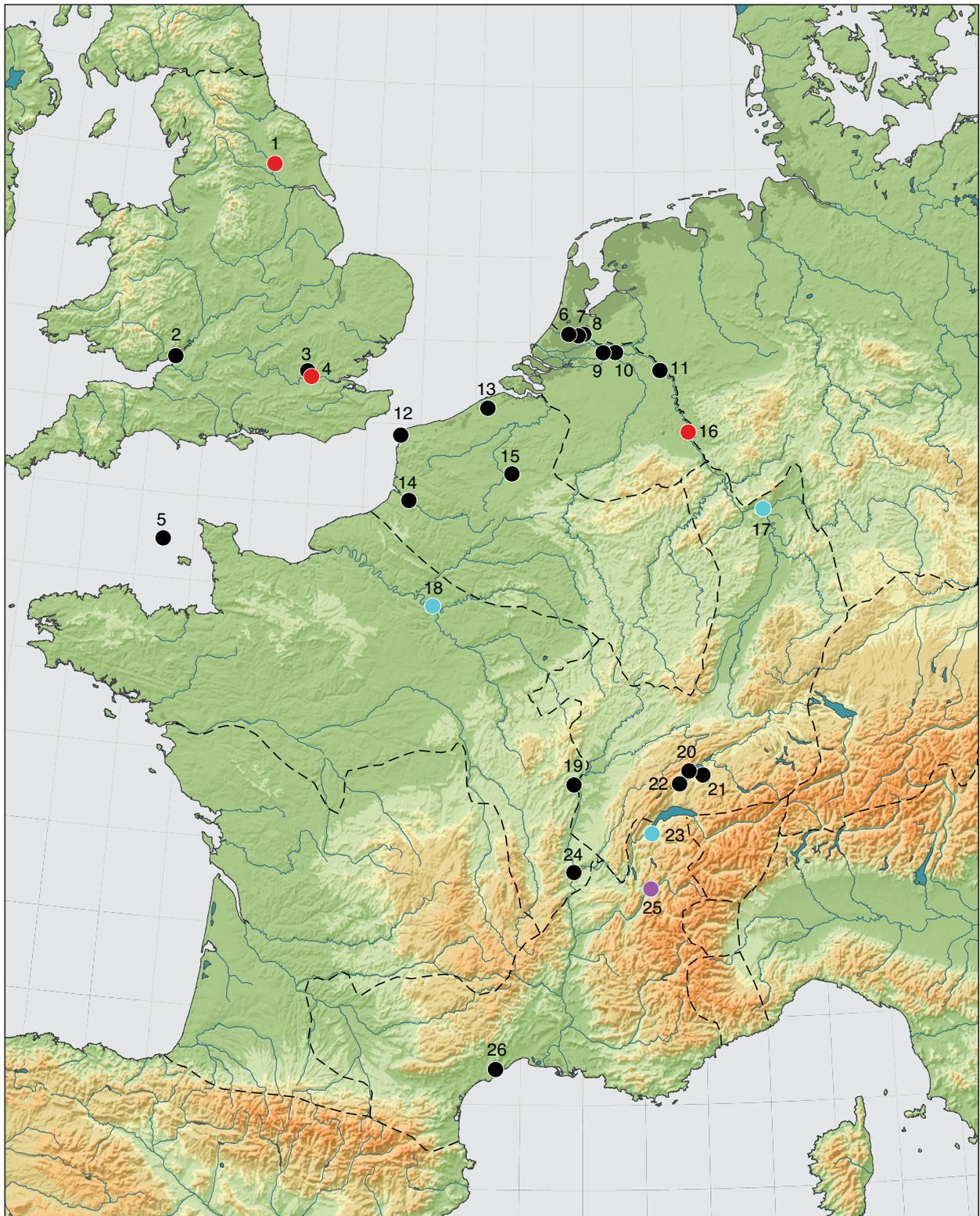


Abb. 44 Zeugnisse einheimischer Traditionen in der Schifffahrt in den gallischen und germanischen Provinzen sowie in Britannien. ● = Schiffe romano-keltischer Bauart (nur sichere Zeugnisse; nach Bockius 2007a mit Ergänzungen lt. frdl. Hinweis R. Bockius); ● = Inschriften der *moritices*; ● = Inschriften der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts von *nautae*; ● = Inschrift der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts von *ratiarii*. – 1 York. – 2 Barland's Farm. – 3 London. – 4 London-Southwark. – 5 Saint Peter Port. – 6 Zwammerdam. – 7 Woerden. – 8 Vleuten-De Meern. – 9 Kapel-Avezaath. – 10 Druten. – 11 Xanten. – 12 Tardinghen. – 13 Brugge. – 14 Abbeville. – 15 Pommereuel. – 16 Köln. – 17 Mainz. – 18 Paris. – 19 Chalon-sur-Saône. – 20 Bevaix. – 21 Avenches. – 22 Yverdon-les-Bains. – 23 Genf. – 24 Lyon. – 25 Saint-Jean-de-la-Porte. – 26 Conque de Salins.



Abb. 45 Modell des in London-Blackfriars gefundenen Frachtschiffes im Museum für Antike Schifffahrt. – (Foto V. Iserhardt, RGZM).

schen Kaiserzeit keine Zeugnisse von dafür infrage kommenden, größeren Fahrzeugen bekannt sind, dürfte dem Überlieferungszufall geschuldet sein⁵⁶⁰. Die Hinweise bei Caesar (s. o.) sprechen für einheimische Schiffer als Transporteure. Der Handel selbst lag allerdings nach den literarischen Zeugnissen der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts v. Chr. in den Händen von römischen Händlern (*mercatores, negotiatores*), die sowohl in der Transalpina als auch in den keltischen Territorien präsent waren⁵⁶¹. Ihr Engagement fiel allerdings nach Aussage Caesars unterschiedlich aus⁵⁶².

Zu verweisen ist in diesem Zusammenhang auch auf Schiffsdarstellungen auf keltischen Münzen. Die von P. M. Duval so gedeuteten Münzbilder, die den Menapiern bzw. einem nicht bestimmbar Stamm zugeordnet wurden⁵⁶³, sind wohl falsch interpretiert⁵⁶⁴. Neben der Darstellung von Votivschiffen, die in unserem Zusammenhang nicht relevant sind⁵⁶⁵, lässt sich zumindest auf eine Prägung der *Parisii* verweisen, die ein Schiff mit entenförmiger Bugzier zeigt⁵⁶⁶. Hier liegt ein möglicher Bezug zur Nutzung der Seine als Binnengewässer vor, der sich auch durch die Angaben bei Caesar (s. o.) bestätigen lässt.

⁵⁶⁰ Bockius 2007b, 266, der auf ein unsicheres Beispiel verweist.

⁵⁶¹ Schlippschuh 1974, 181 f.; Cunliffe 1988, 81-87; Freyberger 1999, 189-190. – Für die 70er Jahre des 1. Jahrhunderts v. Chr. legt Cic. Font. 11 ein Zeugnis für die massenhafte Präsenz römischer Händler in Gallien ab.

⁵⁶² Nach Caes. Gall. 1,1,3 kamen nur selten Händler zu den Belgiern und nach ebenda 2,15,4 hatten die Nervier den Händlern den Zutritt zu ihren Gebieten verboten.

⁵⁶³ P. M. Duval, *Monnaies au navire de l'Europe occidentale*. In: *Hommages à J. Bidez et à F. Cumont*. Coll. Latomus II (Wetteren 1949) 91-96; de Izarra 1993, 119, die neben Menapiern noch Namneten nennt.

⁵⁶⁴ Ellmers 1969, 97 f. zusammenfassend zu Schiffsdarstellungen auf keltischen Münzen. Zur Fehlinterpretation ebenda Anm. 43.

⁵⁶⁵ Ebenda mit Abb. 12.

⁵⁶⁶ de Izarra 1993, 120 mit Abb.

RELEVANTE KAISERZEITLICHE ZEUGNISSE

Ein direktes Zeugnis des keltischen Einflusses in der römischen Kaiserzeit stellt die Berufsbezeichnung *mori-tex* dar. Ihre Träger waren in der Frachtschiffahrt zwischen Gallien und Britannien tätig (s. o. S. 11-13). Daneben handelt es sich bei den zahlreich nachgewiesenen *nautae* aufgrund von Herkunftsangaben bzw. Namen um Einheimische, zumeist Gallier. Nichts lässt dabei auf einen beachtenswerten Anteil von Personen aus Rom bzw. Italien oder auch aus anderen Regionen des Imperiums schließen. Dies stellt eine gute Ausgangsbasis für eine Kontinuität keltischer Traditionen dar.

Dabei fällt den ältesten Zeugnissen im Arbeitsgebiet größere Bedeutung zu, da sich anhand dieser eher Traditionsstränge fassen lassen müssten als bei jüngeren Belegen. Wie bereits oben (S. 5-7) vermerkt, stammt die Masse der Inschriften aus dem 2.-3. Jahrhundert. Dagegen können vier Inschriften aus dem Binnenmilieu in die erste Hälfte des 1. Jahrhunderts datiert werden:

- der Nautenpfeiler aus Paris mit Ehreninschrift der *nautae Parisiaci* für Kaiser Tiberius⁵⁶⁷;
- die Ehreninschrift der *nautae lacus Lemanni* (vor 40 n. Chr.)⁵⁶⁸;
- der Grabstein des *nauta* Blussus aus Mainz (tiberisch-claudisch)⁵⁶⁹;
- die Ehreninschrift der *ratarii Voludnienses* für Kaiser Caligula⁵⁷⁰.

Drei der vier aufgelisteten Inschriften verteilen sich auf die Gebiete nördlich von Lyon (**Abb. 44**). Dies ist angesichts der Verbreitung der nautischen Berufsbezeichnungen (s. **Abb. 2**) bemerkenswert, da die Anzahl der relevanten Zeugnisse nach Norden abnimmt. Zusätzlich ist zu beachten, dass die Inschriften in drei Fällen Vereinigungen nennen und zwei Ehreninschriften für römische Herrscher vorliegen. Wenn man darüber hinaus noch die Seltenheit von Inschriften mit Berufsbezeichnungen aus der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts insgesamt in Betracht zieht, so streicht dies die Bedeutung der genannten *nautae* und *ratarii* weiter hervor. P. Kneiβ listet für das 1. Jahrhundert in Gallien nur noch vier weitere inschriftliche Belege für Berufsvereine auf, die nicht mit Schifffahrt oder Flößerei in Zusammenhang stehen⁵⁷¹. Bei all diesen Vereinen fehlt ebenfalls die Bezeichnung *corpus* oder *collegium*, die sie eindeutig als Zusammenschluss nach römischem Recht kennzeichnen würde. Ein einleuchtendes Argument für deren Deutung als fortbestehende einheimische Organisationen hat Kneiβ geliefert: So sei eine Existenz von offiziellen *collegia* oder *corpora* im nördlichen Gallien verwunderlich, wenn diese gleichzeitig im stärker romanisierten Südgallien fehlten⁵⁷². Auch die im Falle der *nautae Parisiaci* verwendete Vereinsbezeichnung mit Nennung des Stammes bzw. der *civitas* könnte ein Argument für die einheimische Tradition darstellen⁵⁷³. In diesem Zusammenhang sei auf die Terra Sigillata-Herstellung in Südgallien verwiesen. Für sie wurde eine genossenschaftlich organisierte Produktionsweise, die auf keltischen Wurzeln beruhen soll, vorgeschlagen⁵⁷⁴. Als problematisch erweist sich dabei allerdings die aufgrund der Quellenlage mangelhafte Kenntnis der latènezeitlichen Produktionsverhältnisse⁵⁷⁵.

⁵⁶⁷ CIL XIII 3026 = Kat.-Nr. 30.

⁵⁶⁸ ILGN 361 = Kat.-Nr. 38.

⁵⁶⁹ CIL XIII 7067 = Kat.-Nr. 66.

⁵⁷⁰ CIL XII 2331 = Kat.-Nr. 53.

⁵⁷¹ Kneiβ 1998, 432 f.

⁵⁷² Ebenda 433 f. – Zu Berufsvereinen in keltischer Tradition z. B. auch J.-J. Hatt, *Historie de la Gaule romaine (120 avant J.-C.-451 après J.-C.)*. Colonisation ou colonialisme? (Paris 1959) 93; von Petrikovits 1981, 81 f.

⁵⁷³ Kneiβ 1998, 434 mit Anm. 11 in Berufung auf vergleichbare Bezeichnungen bei den *salinatores*.

⁵⁷⁴ von Petrikovits 1981, 81 f. – Dagegen K. Strobel, *Einige Bemerkungen zu den historisch-archäologischen Grundlagen einer Neuformulierung der Sigillatenchronologie für Germanien und Rätien und zu wirtschaftsgeschichtlichen Aspekten der römi-*

schen Keramikindustrie. Münster. Beitr. Ant. Handelsgesch. 6/2, 1987, 75-115 mit Ablehnung einer genossenschaftlichen Produktionsweise. – Mees 2002, 70 f. 304 stellte eine von den italischen Werkstätten abweichende Produktionsstruktur in La Graufesenque fest, ohne dies weiter bezüglich älterer Traditionen zu interpretieren.

⁵⁷⁵ Es sollte nicht ausgeschlossen werden, dass sich Zusammenschlüsse einheimischer Gewerbetreibender erst nach den Gallischen Kriegen und den damit verbundenen Veränderungen bildeten. Als Beispiel für eine autochthone Entwicklung ohne direktes Vorbild aus der Latènezeit lässt sich z. B. auf die gallo-römischen Umgangstempel verweisen. Vgl. M. Altjohann, *Bemerkungen zum Ursprung des gallo-römischen Umgangstempels*. In: *Provinzialrömische Forschungen [Festschr. G. Ulbert]* (Espelkamp 1995) 169-203.

Einheimische Traditionen sind auch anhand des Boots- und Schiffbaus auszumachen. Bei Wracks aus dem Arbeitsgebiet können Konstruktionselemente festgestellt werden, die dem zeitgleichen mediterranen Schiffbau fremd sind. So verwendete man im gallo-römischen Schiffbau etwa massive, mit dicken Eisennägeln fixierte Planken aus Eiche sowie Mastspanten⁵⁷⁶. Dies gilt sowohl für die bekannten flachbodigen Binnenfahrzeuge als auch für seetüchtige Frachtsegler, wie z.B. das Fahrzeug aus London-Blackfriars (**Abb. 45**), die in den nördlichen Meeren unterwegs waren.

Betrachten wir die hier zusammengestellten kaiserzeitlichen Zeugnisse, so ergibt sich ein klares Bild. Die frühesten Inschriften aus dem Binnenmilieu, die auf eine keltische Bezeichnung zurückgehenden *moritices* und die Mehrzahl der Nachweise des romano-keltischen Schiffbaus erstrecken sich – mit Ausnahme einer Inschrift der *ratarii* – auf den gallisch-germanischen Raum nördlich von Lyon sowie das südliche Britannien (**Abb. 44**). Es sind auch die Regionen, die wir in der Überlieferung bei Caesar mit Beispielen für die einheimische Frachtschiffahrt fassen können (s. o.).

⁵⁷⁶ Zu den keltischen Elementen im Schiffbau Ellmers 1969; U. Teigelake, Untersuchungen zum keltischen Schiffbau. Kritische Betrachtung der Definition einer Schiffbautradition. *Skyllis* 1/2, 1998, 6-19; Bockius 2007a, 82. 94-96. – Zu den

ebenfalls nachweisbaren mediterranen Einflüssen bereits beim vorgeschichtlichen Schiffbau in Nordwesteuropa vgl. Bockius 2007b.