

# TRANSPORTE IN STAATLICHEM AUFTRAG IN DER FRÜHEN UND MITTLEREN KAISERZEIT

## PRIVILEGIEN FÜR *NAVICULARII*: MASSNAHMEN ZUR STÄRKUNG DER *ANNO*

Zur Sicherstellung der Getreideversorgung Roms war von Augustus nach einer Hungerkrise in den Jahren 6-7 n. Chr. die *praefectura annonae* mit einem ritterlichen Beamten an der Spitze und einem Stab von subalternen Mitarbeitern eingerichtet worden. Eindeutige Indizien für eine Zusammenarbeit dieser Behörde mit den *navicularii* aus Arles besitzen wir mit dem oben (s. S. 62 f.) ausführlich diskutierten Dokument aus Beirut<sup>632</sup>, das eine Übernahme von Transporten im Rahmen der *annona* für das frühe 3. Jahrhundert belegt. In dieselbe Richtung weist auch die ebenfalls besprochene Ehreninschrift der *navicularii marini Arelatenses corpora quinque* für einen *procurator Augustorum ad annonam Narbonensis et Liguriaie*, der in den 160er bzw. 170er Jahren als deren Patron fungierte<sup>633</sup>. Beide Dokumente belegen die Verbindungen der gallischen *navicularii* zur *praefectura annonae*, wenn auch die Bestimmung des Transportzieles aufgrund des Fundortes der Beiruter Inschrift Schwierigkeiten bereitet.

Zum besseren Verständnis dieser Zeugnisse lassen sich weitere, nicht spezifisch auf das Arbeitsgebiet ausgerichtete Quellen heranziehen, die die Pflichten und Privilegien der im Dienste staatlicher Stellen tätigen *navicularii* dokumentieren. In erster Linie handelt es sich hierbei um Gesetzestexte. Diese wurden bereits mehrfach ausführlich behandelt<sup>634</sup>, sodass man sich im Folgenden mit einem Überblick begnügen kann. Am Anfang stehen die bei Sueton und Gaius überlieferten, von Kaiser Claudius verfügten Privilegien für *navicularii*<sup>635</sup>, die Handelsschiffe mit einer Kapazität von mindestens 10 000 Modii bauen lassen und sie für sechs Jahre in den Dienst der Getreideversorgung der Stadt Rom stellten. Zu den Vorrechten gehört die für Vollbürger relevante Befreiung von der *lex Papia Poppaea* (Heirats- und Erbbeschränkungen). Freigelassene *Latini (lunarii)* konnten das volle Bürgerrecht erhalten, freigelassene Frauen vom *III liberorum* befreit werden. Wie Sueton betont, galten die Regelungen noch zum Zeitpunkt seines Wirkens (*constituta hodieque servantur*), also dem frühen 2. Jahrhundert. Das Vertragsverhältnis zwischen dem Staat und den *navicularii* bestand auf der Basis von *locatio-conductio*, wobei der *navicularius* als *conductor* sein Schiff zur Verfügung stellte<sup>636</sup>.

Im 2. Jahrhundert wurden die Privilegien für die *navicularii* ausgeweitet. Allgemein gelten sie als Bestandteil der traianischen Gesetzgebung zur Verbesserung der stadtrömischen Getreideversorgung, allerdings bieten die für die *navicularii* relevanten, im 50. Buch der *Digesten* zusammengefassten Gesetzestexte keinen sicheren Datierungsanhalt vor Hadrian<sup>637</sup>. Einen indirekten Hinweis gibt jedoch die Befreiung von der *tutela* (Vormundschaft) für die *domini navium* unter Traian<sup>638</sup>. Die Relevanz dieses Textes hängt davon ab, ob man

<sup>632</sup> CIL III 14165,8 = Kat.-Nr. 70.

<sup>633</sup> CIL XII 672 = Kat.-Nr. 36.

<sup>634</sup> In jüngerer Zeit u. a. Ausbüttel 1982, 102-105; Herz 1988; Sirks 1991; De Salvo 1992; Höbenreich 1997 jeweils unter ausführlicher Erörterung der älteren Lit., die hier in der Regel nicht zitiert wird. Verwiesen sei aber auf Rougé 1966; Pavis d'Escurac 1976.

<sup>635</sup> Gai. inst. 1,32c; Suet. Cl. 18,2-19. – Ausführlich dazu mit weiterer Lit: Herz 1988, 90-92.

<sup>636</sup> Ausführlich Herz 1988, 95-99; Sirks 1991, 63f.; De Salvo 1992, 34f. 382 f.; Höbenreich 1997, 77-80. – Rougé 1966, 67 mit Überlegungen zur Schiffsgröße. Zu den geschätzten Kosten von 100 000 Sesterzen Sirks 1991, 64 mit Verweis auf einen niedrigeren Ansatz von Herz.

<sup>637</sup> In den auf Callistrat zurückgehende Abschnitt Dig. 50,6 werden nur teilweise die Herrscher genannt, die die Verordnungen erlassen haben. Vgl. Herz 1988, 113 f.

<sup>638</sup> Dig. 27,1,17,6.

den Begriff *dominus navis* als Synonym für *navicularius* auffassen kann, wofür sich Argumente in der inschriftlichen Überlieferung finden lassen<sup>639</sup>.

In hadrianischer Zeit kann die Befreiung von den *munera publica* sicher nachgewiesen werden<sup>640</sup>. Die Verordnungen definieren den Personenkreis, damit sich nicht Unberechtigte den *munera publica* entzogen. Um ihren Status zu behalten, mussten die *navicularii* einen großen Teil ihrer Gewinne weiter investieren<sup>641</sup>. Da es hier offensichtlich zu Missbräuchen kam, wurden die Voraussetzungen für die Vergabe von Privilegien definiert: So mussten seegehende Schiffe (*naves maritimae*) bereitgestellt werden, die für die Getreideversorgung Roms (*annona urbis*) eingesetzt werden<sup>642</sup>.

Um eine vorgeschobene Tätigkeit als *navicularius* zur Umgehung der *munera publica* zu bemerken, sollte laut einer Anordnung aus der Zeit des Antoninus Pius bei jeder Gerichtsverhandlung festgestellt werden, ob die betreffenden *navicularii* ihre Privilegien zu Recht beanspruchten<sup>643</sup>. Aus der Formulierung *aliquo naviculario* war geschlossen worden, dass dies auf Individuen zielte und nicht auf einen Verein<sup>644</sup>.

Einen Hinweis zur Rolle der Korporationen erhalten wir durch einen Kommentar Callistrats zu einem griechischen Reskript aus der Samtherrschaft Marc Aurels und Lucius Verus<sup>645</sup>. Darin wird festgelegt, dass diejenigen, die weder die Tätigkeit ausüben, also Transporte durchführen, noch mit einem Großteil ihres Vermögens engagiert sind, keine *immunitas* genießen sollen. Wie Callistrat im Zusammenhang mit dem zitierten Reskript darlegt, genügte die bloße Zugehörigkeit zu einem *collegium* ohne Erbringung der geforderten Leistung nicht zur Erlangung der Privilegien. Daraus lässt sich nun schließen, dass spätestens während des Wirkens Callistrats in severischer Zeit Personen aufgrund ihrer Mitgliedschaft in einem geeigneten Kollegium den Anspruch auf Vorrechte erhoben. Aufgrund dieses Gesetzestextes hatte J. Rougé auf eine Verpflichtung der *navicularii* zur aktiven Ausübung des Gewerbes geschlossen und eine Investition allein als nicht hinreichend angesehen<sup>646</sup>. Dem ist zu Recht widersprochen worden<sup>647</sup>.

Die Existenz von Kollegien, zu denen auch die *navicularii* gehören, und die restriktive Bewilligungspraxis durch einen Senatsbeschluss bzw. einen kaiserlichen Erlass sind im 2. Jahrhundert durch Gaius bezeugt. Dabei wird explizit auf die Relevanz der Regelungen auch für *corpora* in den Provinzen hingewiesen<sup>648</sup>.

In die Regierungszeit Marc Aurels lässt sich aufgrund der Autorenschaft Scaevolae ein Fragment datieren, das *navicularii* und *mercatores olearii*, die einen Großteil ihres Vermögens in ihr Gewerbe investiert haben, eine Befreiung von der *munera publica* für fünf Jahre gewährt<sup>649</sup>. Die Erwähnung dieses Zeitraums spricht gegen eine generelle Vergabe der Privilegien an diese Berufsgruppen und für Vertragsverhältnisse mit dem *fiscus*<sup>650</sup>.

Auch unter Pertinax wird weiterhin versucht, aus dem Kreis der privilegierten *navicularii* unberechtigte Personen auszuschließen. So sollten denjenigen keine *immunitas* gewährt werden, die bereits dem Dekurionenstand angehören und nachträglich einem *corpus* der *navicularii* beitreten, was eine Befreiung ermög-

<sup>639</sup> Rougé 1966, 258-261 ausführlich zum *dominus navis*. Er verstand ebenda 259 das angeführte Gesetz als ältesten Beleg für die Unterscheidung dieser beiden Berufsbezeichnungen. Dagegen Herz 1988, 115 für eine Gleichsetzung zu dieser Zeit mit Verweis auf eine Inschrift aus Ostia (CIL XIV 4142); so auch De Salvo 1992, 233. – Nach Sirks 1991, 66 wurde der Begriff hier angewandt, um tatsächlich auch den Besitzer des Schiffes zu bezeichnen und nicht nur den Erbauer. Ebenda 219 für eine Gleichsetzung der Bezeichnungen.

<sup>640</sup> Herz 1988, 120 f.

<sup>641</sup> Dig. 50,6,6,8.

<sup>642</sup> Dig. 50,6,6,5. – Ausführlich dazu Sirks 1991, 49 f., der diese Regelung als Ausweitung der *vocatio muneris publici* durch Hadrian deutete.

<sup>643</sup> Dig. 50,6,6,9. – Dazu Herz 1988, 121; De Salvo 1992, 385. 498. – Sirks 1991, 58 f.; ebenda mit Diskussion der Frage, ob die Gewährung der Immunität an einen Bürgerrechtsstatus des Betroffenen gekoppelt sei, was verneint wird.

<sup>644</sup> Pavis d'Escurac 1976, 221.

<sup>645</sup> Dig. 50,6,6,6. – Dazu ausführlich Herz 1988, 122-126 im Kontext anderer Verordnungen. – Sirks 1991, 51 f. (zum Reskript). 89-92.

<sup>646</sup> Rougé 1966, 245.

<sup>647</sup> Sirks 1991, 53.

<sup>648</sup> Dig. 50,3,4,1 pr. – Dazu Herz 1988, 144; De Salvo 1992, 384; Sirks 1991, 83-89.

<sup>649</sup> Dig. 50,4,5. – Dazu Sirks 1991, 52 f.

<sup>650</sup> Nach Sirks 1991, 52 f.

lichen würde<sup>651</sup>. In diesem Zusammenhang ist ein weiterer Erlass aus der Regierungszeit des Septimius Severus interessant, der eine Wahl von *navicularii* zu Dekurionen untersagt<sup>652</sup>. Während die erstgenannte Verordnung gegen Personen gerichtet ist, die versuchen, sich den Verpflichtungen des Dekurionenstandes zu entziehen, kehrt die andere dies um, denn jetzt sollen offensichtlich die *navicularii* von den mit dem Dekurionenamt verbundenen Leistungen verschont bleiben.

Die besprochenen Erlasse gewährten also denjenigen *navicularii* Privilegien, die zur Versorgung Roms, und zwar vorrangig mit Getreide, beitrugen. Daneben wurde auch der Bau von großen Schiffen, die anschließend im Dienst der *annona* standen, gefördert<sup>653</sup>. Spätestens seit Marc Aurel kam Olivenöl hinzu, wie die Regelungen für die *mercatores olearii* zeigen. Dabei wird Traian, trotz fehlender sicherer Nachweise, eine herausgehobene Rolle zugeschrieben. In seiner Regierungszeit sollen nach Sirks die Korporationen der *navicularii* eingerichtet und mit der *vacatio muneris publici* als wichtigstem Privileg ausgestattet worden sein<sup>654</sup>. Weitere Maßnahmen Traians im Kontext der *annona* stellen die Schaffung einer Vereinigung der *pistores* sowie der Ausbau des für die Versorgung Roms so wichtigen Seehafens Portus und dessen Anbindung an den Tiber als direkten Wasserweg in die Hauptstadt dar<sup>655</sup>. Unter seiner Herrschaft kam es auch insgesamt zu einer Straffung des Vereinswesens, was, wie man auch den Briefen Plinius' entnehmen kann, mit einer relativ rigiden Praxis bei der Bewilligung von Vereinsgründungen einherging<sup>656</sup>. Die Einrichtung der in die Lebensmittelversorgung Roms eingebundenen Korporationen unter Traian erscheint durchaus folgerichtig, belegt ist sie allerdings erst später<sup>657</sup>. Die gesamte Periode von Hadrian bis zu Pertinax ist, wie geschildert, gekennzeichnet durch die Vergabe von Privilegien und die Bemühungen, diese auf einen berechtigten Personenkreis zu beschränken. Als Voraussetzung gilt entweder ein finanzielles Engagement oder auch die aktive Teilnahme an den Versorgungsfahrten nach Rom<sup>658</sup>. Zum Kreis derjenigen, die sich die Privilegien durch Beitritt in eine Korporation der *navicularii* erschleichen wollten, gehörten offenbar vermögende Personen, vorzugsweise aus dem Dekurionenstand, die sich so ihren Verpflichtungen zu entziehen versuchten<sup>659</sup>.

Für die severische Zeit lässt sich eine Ausweitung der Privilegien auch auf weitere Gruppen nachweisen, die mit der Versorgung Roms betraut waren<sup>660</sup>. Wenn die Verleihung einer *maxima immunitas* für die *negotiatores* durch Severus Alexander in der *Historia Augusta* vermeldet wird<sup>661</sup>, so ist der Superlativ sicherlich irreführend, aber die hier wiedergegebene Tendenz dürfte in die richtige Richtung weisen. Nach B. Sirks sollen die Korporationen bereits während der Regierungszeit des Septimius Severus eine wesentliche Änderung ihres Status erfahren haben, der den Wandel von der freiwilligen Mitgliedschaft hin zum *munus* der Zwangskorporation beinhaltet, wie wir ihn aus der Spätantike kennen<sup>662</sup>. Abgesehen vom Fehlen eindeutiger Zeugnisse spricht die Inschrift aus Beirut gegen eine solche Einschätzung (s. S. 62 f.)<sup>663</sup>.

<sup>651</sup> Dig. 50,6,6,13. – Dazu Herz 1988, 146 f.; Sirks 1991, 95.

<sup>652</sup> Dig. 50,2,9,1. – Dazu Sirks 1991, 95 f.

<sup>653</sup> Dig. 50,5,3. Vgl. dazu Höbenreich 1997, 81.

<sup>654</sup> So Sirks 1991, 88. 106. – Vorsichtiger aufgrund der Quellenlage die Einschätzung bei Herz 1988, 110. 113-115.

<sup>655</sup> Zusammenfassend mit weiterer Lit. Herz 1988, 110-120. – Der Zusammenhang von Gründung des Kollegiums der *pistores* und Verbesserung der Getreideversorgung ist bei Aur. Vict. de Caes 13,5 beschrieben. – Zu Portus zusammenfassend zuletzt: S. Keay / M. Millett, Portus in context. In: S. Keay / M. Millett / L. Paroli / K. Strutt (Hrsg.), Portus. An Archaeological Survey of the Port of Imperial Rome (London 2005) 296-314 bes. 305-314 (zum traianischen Ausbau).

<sup>656</sup> Dazu im Kontext Ausbüttel 1982, 72. 102 f. – Kneiβl 1998, 434 f. zum vermehrten Nachweis der Vereine in Gallien ab dem 2. Jh.

<sup>657</sup> Das oben behandelte Reskript aus der Samtherrschaft Marc Aurels und Lucius Verus' (Dig. 50,6,6,6) bildet einen *terminus ante quem*.

<sup>658</sup> Herz 1988, 120-150 umfassend zur Versorgung Roms in diesem Zeitraum.

<sup>659</sup> Ausbüttel 1982, 104 mit weiteren Beispielen.

<sup>660</sup> Herz 1988, 151-184 bes. 162-169. 172.

<sup>661</sup> SHA Sev. Alex. 22,1. – Nach Herz 1988, 172 ist hier nicht die Befreiung von Steuern, sondern von *munera* gemeint.

<sup>662</sup> Sirks 1991, bes. 130-139. 281 f.

<sup>663</sup> So auch Herz 1988, 161. 172 mit Verweisen auf vergleichbare Thesen in der älteren Lit. – Ausbüttel 1982, 105 allg. gegen die Einführung von Zwangsvereinen unter Severus Alexander.

Bezogen auf das Untersuchungsgebiet bleibt festzuhalten, dass wir ab dem 2. Jahrhundert mit den fünf Korporationen der *navicularii* aus Arles eine der Gruppen fassen können, die aufgrund ihres Engagements als Adressat der Gesetzestexte anzusehen ist und deren Mitglieder privilegiert waren, sofern sie die geschilderten Anforderungen erfüllten. Als eine Aufgabe der Korporation wäre das Führen von Mitgliederlisten denkbar, die wiederum als Beleg für die Befreiung hätten dienen können. Die Stellung der Korporationen gegenüber dem Staat war dabei noch nicht so ausschließlich und bindend determiniert wie in der Spätantike. Unklar ist, ob auch die *navicularii* aus Narbonne, für die ein solcher Zusammenschluss nicht nachweisbar ist, zu den privilegierten Personen zu zählen sind. Ihre Präsenz in Ostia und ihre aus Pinselaufschriften auf Amphoren zu erschließende Beteiligung am Transport baetischen Olivenöls nach Rom (s. S. 54-56) lassen dies zumindest möglich erscheinen.

## BINNENSCHIFFER UND STAATLICHE TRANSPORTLEISTUNGEN

Aufgrund einer Inschrift aus Lyon kann, wie oben (S. 42) dargelegt, auf eine Befreiung der Mitglieder des *corpus nautarum Araricorum* bzw. *Rhodanicorum et Araricorum* von den *munera publica* wohl im 2. Jahrhundert geschlossen werden<sup>664</sup>. Es stellt sich nun die Frage, welche Gegenleistungen dafür zu erbringen waren. Man wird an eine Bereitstellung von Transportkapazitäten für staatliche Stellen denken dürfen<sup>665</sup>, wobei Zielrichtung und Warenarten im folgenden Abschnitt untersucht werden sollen. Bei den Gesetzestexten, die *navicularii* nennen (s. o.), wird durchweg die Hochseeschifffahrt thematisiert, was an einer Stelle durch Nennung von seetüchtigen Fahrzeugen (*naves maritimi*) auch deutlich zum Ausdruck kommt<sup>666</sup>. Der Begriff *nauta* tritt dort nur als Bezeichnung für den Seemann als Besatzungsmitglied eines Schiffes auf<sup>667</sup>, ist also in unserem Zusammenhang irrelevant.

Zum besseren Verständnis werden an dieser Stelle andere Gruppen von Binnenschiffern herangezogen, für die eine vergleichbare Rechtsstellung bzw. Transportleistungen für staatliche Stellen belegt sind. Die Beförderung der Güter vom Seehafen Portus nach Rom, beginnend mit dem Leichtern der Hochseeschiffe, wurde von Binnenschiffern durchgeführt, die unter den Bezeichnungen *caudicarii*, *lenuncularii* und *sca-pharii* überliefert sind<sup>668</sup>. Inschriften des 2.-3. Jahrhunderts belegen die Organisation als *corporata* für die beiden letztgenannten, wobei die *lenuncularii* in mehreren Vereinen organisiert waren<sup>669</sup>. Sie lassen sich an der Wende vom 1. zum 2. Jahrhundert erstmals nachweisen. B. Sirks deutete ihre Gründung zusammen mit den oben genannten *corporata* der *navicularii* im Kontext der Schaffung eines Netzwerkes für den Transport von Fiskalgut<sup>670</sup>. Im Arbeitsgebiet liegt ein Nachweis für einen *caudicarius* vor<sup>671</sup>, der aber keine Rückschlüsse auf eine Zusammenarbeit mit staatlichen Stellen zulässt (s. S. 11).

Die papyrologische Überlieferung aus Ägypten bietet einen für das Römische Reich einmaligen Quellenbestand für Schiffstransporte<sup>672</sup>. Eine Besonderheit besteht in der bereits seit ptolemäischer Zeit nachweisbaren staatlichen Inanspruchnahme von Transportkapazitäten. Da der Begriff *naukleros* (ναύκληρος) so-

<sup>664</sup> CIL XIII 2041 = Kat.-Nr. 27.

<sup>665</sup> Drinkwater 1978, 844 schlug vor »that the *nautae Rodanici, Ararici* etc. were responsible not to the *curiales* of Lyon, but directly to the emperor«.

<sup>666</sup> Dig. 50,6,6,5.

<sup>667</sup> Dig. 4,9,1,2.

<sup>668</sup> Rougé 1963, 192-200; De Salvo 1992, 147-182 zur Funktion mit Quellenbelegen.

<sup>669</sup> Ausführlich Sirks 1991, 268-288. Ein *corpus caudiciorum* ist erst in der Spätantike nachweisbar. – Ebenda 282. 289 für eine Gleichsetzung mit den in den Dig. 50,3,4,1pr genannten *cor-*

*pora* der *navicularii* in Rom, die zusammen mit denjenigen der *pistores* und *navicularii* aus den Provinzen (s. o.) als Beispiele staatlich genehmigter Vereinigungen angeführt werden.

<sup>670</sup> Ebenda 281: »a secure framework for the transportation of *onus fiscale*«. – Die älteste fest datierte Inschrift CIL XIV 5320 stammt aus den Jahren 101/105, geringfügig älter könnte noch CIL XIV 14409 sein. Vgl. Sirks 1991, 269f.

<sup>671</sup> CIL XIII 6250 = Kat.-Nr. 68.

<sup>672</sup> z.B. Börner 1939, 22-45; Drecoll 1997; De Salvo 1992, 465-482 bes. 179-186. 251-255.

wohl für Eigner von Fluss- als auch von Hochseeschiffen verwendet wurde, fällt eine Trennung der relevanten Quellen in Einzelfällen schwer<sup>673</sup>. Allerdings liegen genügend eindeutige Belege für die Binnenschifffahrt vor, die gegenüber denjenigen für den Seetransport überwiegen. Dabei wurde Fiskalgut, insbesondere Getreide, von den Anbaugebieten im Binnenland nach Alexandria bzw. in die *horrea* des Stadtteils Neapolis befördert. Die *naukleroi* (ναυκλήροι) bzw. *kybernetai* (κυβερνήται), wenn es sich nicht um die Schiffs-eigner selbst handelte<sup>674</sup>, erhielten Quittungen bei Abgabe des Transportgutes. Die Verwaltung der Getreidespeicher von Neapolis unterstand einem *procurator*. Spätestens ab der Mitte des 3. Jahrhunderts sind die Transportleistungen im Rahmen von Liturgien (*munera*) durchgeführt wurden<sup>675</sup>. Dies schließt allerdings eine frühere Einführung der Liturgie, möglicherweise bereits im Laufe des 2. Jahrhunderts, nicht aus<sup>676</sup>. Es bestand folglich eine Verpflichtung zur Durchführung von Transporten, von der der betroffene *naukleros* nur durch bestimmte Umstände (z. B. Alter, Mehrfachverpflichtung) befreit werden konnte. Die Erfüllung der Aufgabe wurde durch die Stellung von mehreren Bürgen gewährleistet. Diese hafteten, etwa im Falle des Verlustes der Ladung<sup>677</sup>. Es ist unklar, ob die Nilschiffer über Korporationen verfügten. Überliefert sind die *naukleroi* des *cheirismos* von Neapolis (ναύκληροι τοῦ χειρισμοῦ Νέας πόλεως)<sup>678</sup>. Da schon der Gebrauch des Begriffes *cheirismos* keinen eindeutigen Bezug zu einer Korporation bietet, stellt dies keinen Beleg für eine solche Vereinigung dar<sup>679</sup>.

Die *Historia Augusta* überliefert einen wohl fiktiven Brief Kaiser Aurelians an den ansonsten unbekanntem Annonapräfekten Arabinus, in dem der Kaiser im Kontext der Versorgung Roms berichtet, er habe neue *navicularii Niliaci* in Ägypten und *navicularii amnici* in Rom eingeführt<sup>680</sup>. Diese Stelle ist nicht einfach zu deuten, insbesondere im Hinblick auf die *navicularii amnici*<sup>681</sup>. Während wir für Rom, wie beschrieben, Organisationen der Binnenschiffer bereits früher kennen, bleibt dies für die Binnenschiffer der Provinz Aegyptus vage bzw. ist sogar eher unwahrscheinlich, wenn man spätere Belege einbezieht<sup>682</sup>.

Die beiden besprochenen Wasserwege besitzen eine enge Verbindung mit der Getreideversorgung der Stadt Rom. Anders ist eine weitere Inschrift aus der Colonia Iulia Romula Hispalis/Sevilla in der Provinz Baetica zu bewerten, die ebenfalls auf die Verflechtungen von staatlichen Stellen mit Binnenschiffern hinweist. Es handelt sich dabei um die Ehreninschrift, die die *scapharii Hispalenses* für Sextus Iulius Possessor in den 60er Jahren des 2. Jahrhunderts setzten<sup>683</sup>. Die *scapharii* wird man als Besitzer von Kleinfahrzeugen,

<sup>673</sup> Drecoll 1997, 179 mit Angaben zu Ladekapazitäten.

<sup>674</sup> Der wörtlich als Steuermann zu übersetzende *kybernetes* (κυβερνήτης) entspricht im Sprachgebrauch der ägyptischen Papyri eher einem *magister navis* als einem *gubernator*. Vgl. Drecoll 1997, 276. Allerdings erfolgte nach ebenda 281 die Differenzierung zwischen *naukleros* und *kybernetes* in den Quellen nicht konsequent.

<sup>675</sup> P. Oxy. XII 1418 (247 n. Chr.) stellt den ältesten fest datierten Beleg dar.

<sup>676</sup> Bereits für das 2. Jh. Drecoll 1997, 285. – Börner 1939, 44 hielt den Anfang des 3. Jhs. für möglich. – Nach Neesen 1981, 227 nahmen die Liturgien seit dem Ende des 1. Jhs. zu. Dies ist allerdings noch nicht auf den Flusstransport zu übertragen; vgl. P. Giss. 11 aus dem Jahr 118 mit dem Kommentar Mitteis/Wilcken 1912b, 522f., der zeigt, dass der Korntransport in dieser Zeit an freie Unternehmer ausgeschrieben wurde.

<sup>677</sup> Mitteis/Wilcken 1912b, 510-512 Nr. 434 (Jahr 390) überliefern für einen *kybernetes* als Bürgen vier *nauklerokybernetai* und einen *kybernetes*.

<sup>678</sup> P. Oxy. X, 1259; P. Oxy. XVII, 2125 (jeweils mit *naukleros* im Singular); Stud. Pal. XX, 32. – P. Giss. 11 = Mitteis/Wilcken 1912a, 523f. Nr. 444 überliefern einen *cheirismos* der *kybernetai* im Jahre 118.

<sup>679</sup> Im Sinne eines Vereines etwa von Börner 1939, 44 gedeutet; ebenso De Salvo 1992, 470-474. – Dagegen Drecoll 1997, 184-186, der den Begriff *cheirismos* im Sinne von »Handhabung« übersetzte und den Bezug zur Verwaltung von Neapolis herstellte.

<sup>680</sup> SHA Aurel. 47,3.

<sup>681</sup> Rougé 1966, 95. 479 als Flussschiffer; ähnlich auch De Salvo 1992, 178 mit Anm. 573. – Herz 1988, 265 der dies als »organisatorische Neugliederung« interpretierte; dagegen ebenda 202f. aufgrund einer koptischen Quelle zur möglichen Interpretation als »*navicularii* mit seegehenden Schiffen«. – Sirks 1991, 139-141. 289f. gegen eine Gleichsetzung der *navicularii amnici* mit dem *corpus lenunculariorum*, da dies schon früher bestanden habe. – Den Bezug zum Binnenrevier legen auch die in der Not. Dig. or. 39,35 überlieferten *naves amnicæ* nahe. Vgl. dazu Reddé 1986, 127.

<sup>682</sup> Drecoll 1997, 184 verweist zu Recht auf das Verschwinden des Begriffes *cheirismos* im 4. Jh.

<sup>683</sup> CIL II 1180. – Pflaum 1960, 504-507 Nr. 185 ausführlich zur Karriere. – Pavis d'Escurac 1976, 127f. 190f.; Herz 1988, 137-139; De Salvo 1992, 116f. 122-126; Sirks 1991, 30f.; Höbenreich 1997, 86f. – Remesal Rodríguez 1997, 74f. im Kontext der *annona* mit z. T. abweichenden Deutungen.



abgeleitet von *scapha* (Kahn), interpretieren dürfen. J. Rougé deutete die Fahrzeuge als Schlepper, die in größeren Häfen benutzt wurden<sup>684</sup>, aber auch ein größerer Wirkungsbereich innerhalb der Binnengewässer ist denkbar<sup>685</sup>. Ihre Zuweisung zum Binnenmilieu steht außer Frage. In drei weiteren Ehreninschriften, davon zwei für die Kaiser Hadrian und Lucius Verus, lassen sich *scapharii qui Romulae negotiantur*<sup>686</sup> bzw. *scapharii Romulae consistentes*<sup>687</sup> dokumentieren. Es dürfte sich hier bei allen Inschriften ungeachtet der Art der Ortnamensnennung um eine Vereinigung der Binnenschiffer aus Sevilla handeln, wobei kein Hinweis auf einen Status als Korporation vorliegt. Weitere Belege für *scapharii* kennen wir noch aus Ostia, wo sie ein *corpus* bildeten<sup>688</sup>. Der von den *scapharii* in Sevilla wegen seiner Rechtschaffenheit und Gerechtigkeit (*ob innocentiam iustitiamque eius*) geehrte Sextus Iulius Possessor war als Ritter im Reichsdienst tätig. Auf die im ersten Teil der Inschrift genannten militärischen Posten folgen die Ämter in der Zivilverwaltung (Z. 8-14): ... *adiutori Ulpri Saturnini praef. annon. / ad oleum Afrum et Hispanum recensendum item solamina transferenda item vecturas navicularii exsolvendae proc. Augg. ad / ripam Baetis* ... Die Beziehung des Sextus Iulius Possessor zu den *scapharii* ergab sich aus der Aufgabe als *procurator Augustorum ad ripam Baetis*, was die Koordination des Transportes von Fiskalgut auf dem Guadalquivir, in diesem Fall sicherlich baetisches Olivenöl, beinhaltete. So lässt sich auch ein Zusammenhang mit der Lage bekannter Amphorentöpfereien herstellen, die sämtlich stromaufwärts bzw. an seinem Nebenfluss Genil liegen. Neben dem Wasserbedarf für die Amphorenproduktion wird die Ufernähe mit den guten Möglichkeiten zum Abtransport über den Strom begründet<sup>689</sup>. Im Sonderamt eines *adiutor* des Annonapräfekten war er bereits für die Kontrolle des nach Rom gelieferten Olivenöls aus Afrika und Hispanien zuständig sowie für die Beförderung bestimmter Güter, wobei sich der Begriff *solamina*<sup>690</sup> nicht sicher deuten lässt. Ebenso gehörte bezeichnenderweise die Bezahlung der *navicularii* zu seinen Aufgaben<sup>691</sup>. Er war somit mit dem Transportgewerbe bestens vertraut, um auch die Beförderung bzw. die Verladung von Öl auf dem Guadalquivir zu überwachen bzw. neu zu ordnen<sup>692</sup>. Die Inschrift belegt die Bemühungen der *annona* um die Organisation der Frachtschiffahrt auch im Binnenmilieu in einer Region, die nicht zu den großen Getreidelieferanten wie die Provinzen Aegyptus und Africa proconsularis mit Rom als Zielpunkt gehörte. Es stellt sich nun die Frage, ob die privilegierten *nautae* im Arbeitsgebiet ebenfalls im Kontext der Lebensmittelversorgung Roms oder eher der Heeresversorgung zu deuten sind.

## HAUPTSTADT- KONTRA HEERESVERSORGUNG

### Vorbemerkung

Zum Verständnis der Rolle des Staates bei der Nutzung von Transportkapazitäten im Arbeitsgebiet gilt es, aufgrund des Fehlens eindeutiger Schriftquellen, wirtschaftliche Ressourcen und staatliche Interessen zu

<sup>684</sup> Rougé 1966, 48f. – Dig. 14,2,4 geben einen Hinweis auf die Funktion als Leichter.

<sup>685</sup> De Salvo 1992, 168-170 aufgrund von CIL XIV 1872.

<sup>686</sup> CIL II 1168f.

<sup>687</sup> CIL II 1183. – AE 1987, 98 mit einer unsicheren Ergänzung.

<sup>688</sup> CIL XIV 409; 5327f.

<sup>689</sup> z. B. Remesal Rodríguez 1998, 188.

<sup>690</sup> Nach Pavis d'Escurac 1976, 258 handelt es sich um Getreide; dagegen Herz 1988, 138 mit Anm. 154a für eine »rhetorische Ausgestaltung« mit dem Vorschlag, dass *solamina transferenda* den Flusstransport zwischen Ostia und Rom beinhaltet.

<sup>691</sup> Herz 1988, 138f. – Die Inschrift aus Mactar (s. o.) bezeichnet das Amt kürzer als *adiutor praefecti annonae ad horrea Ostensia et Portuensia*.

<sup>692</sup> Remesal Rodríguez 1997, 75 deutete die Tätigkeit in Hispanien im Rahmen einer Abordnung während seiner Amtszeit als *adiutor*, »um dort den Export der baetischen Produkte zu beschleunigen und einige verwaltungstechnische Probleme zu lösen«. Im Sinne einer »Beförderung« wird das Amt hingegen von Herz 1988, 138 bewertet. – Die von Pavis d'Escurac 1976, 191 dieser Inschrift aufgrund der Einmaligkeit unterstellte geringe Relevanz ist nicht gerechtfertigt und im Kontext ihrer einseitigen Fixierung auf den Zusammenhang von *annona* und Getreideversorgung erklärbar. Dagegen z. B. De Salvo 1992, 126.

bewerten. Des Weiteren ist zu fragen, ob die *corpora* der *nautae* und *navicularii*, für die eine Verleihung des Vereinsstatus und der damit verbundenen Privilegien nachgewiesen ist, ein Netzwerk für den Warentransport bildeten und wo dessen Zielrichtung lag. Sollte es primär auf die Versorgung der Truppen an den Grenzen Germaniens und Britanniens ausgerichtet sein, oder ist eher der umgekehrte Fall, also eine Verbindung mit der *annona* zur Versorgung Roms, anzunehmen?

Bislang stellt ein Wirtschaftsmodell, das Ressourcen und Handelswege für die nordwestlichen Provinzen vor dem Hintergrund der besonderen Anforderungen durch die Truppenstationierungen zusammenfasste, ein Desiderat dar<sup>693</sup>. Lediglich für einen wichtigen Teilaspekt, die Versorgung mit Olivenöl, wurde, ausgehend vom massenhaften Vorkommen baetischer Ölamphoren vom Typ Dressel 20 in den Militärlagern der germanischen Provinzen, von J. Remesal Rodríguez das Modell einer staatlicherseits durchgeführten Versorgung der Grenztruppen entwickelt<sup>694</sup>. Dabei wären Transport und Verrechnung des als Fiskalgut eingestuften Öls in der Verantwortlichkeit des Annonapräfekten durchgeführt worden. Gleiches wurde von Schülern Remesals für Britannien aufgrund des Studiums der dortigen Amphorenverbreitung gefolgert<sup>695</sup>. Dieses Modell rief starke Kritik hervor, insbesondere bei Teilen der deutschsprachigen Forschung<sup>696</sup>. Für unsere Fragestellungen ist von primärem Interesse, ob das epigraphische Material Hinweise auf eine Beteiligung der gallischen Schiffer an der Hauptstadt- oder der Heeresversorgung liefern kann.

### Beziehungen zur *annona urbis*

Für das *corpus* der *navicularii* aus Arles lassen sich Verbindungen zur *annona urbis* nachweisen. Dieser Behörde, die die Versorgung der Stadt Rom mit Lebensmitteln organisierte, stand mit dem *praefectus annonae* ein Beamter aus dem Ritterstand vor<sup>697</sup>.

Auf die beiden relevanten Inschriften, die subalterne Mitarbeiter des *praefectus annonae* nennen, sei hier kurz noch einmal verwiesen. So ist die Tätigkeit des *procurator Augustorum ad annonam Narbonensis et Liguriaie* Cominius Bonus Agricola Aper zu hinterfragen, der frühestens in den 160er Jahren als Patron der in fünf *corpora* organisierten *navicularii* aus Arles fungierte (s. S. 61 f.)<sup>698</sup>. Remesal Rodríguez deutete die Prokuratur als Sonderposten zur Zeit der Markomannenkriege im Rahmen der – nach seiner Einschätzung – von der *annona* in Rom koordinierten Heeresversorgung. Demnach wären die *navicularii* für den Seetransport bis Arles zuständig gewesen, dem ein weiterer Transport über die Rhône bis in die germanischen Grenzprovinzen und nach Raetien gefolgt wäre. Dazu soll der Prokurator auch für die Beförderung von Gütern aus der Gallia Narbonensis und Ligurien an die Front verantwortlich gewesen sein<sup>699</sup>. Ebenfalls im Dienste der *annona*, allerdings im Kontext der stadtrömischen Getreideversorgung, hatte H. Pavis d'Escurac seine Funktion und somit auch die Richtung der Transportleistung interpretiert<sup>700</sup>. Für ein grundsätzlich anderes

<sup>693</sup> So forderte Eck 2006, 56 f.: »Zukünftige Aufgabe der Forschung muss es deshalb sein, ein Modell oder auch mehrere zu entwickeln, in die die wenigen einschlägigen Hinweise auf der staatlich administrativen Ebene, aber auch Strukturen der privaten Wirtschaft, vor allem der Organisation des unternehmerischen Fernhandels, einbezogen werden.«

<sup>694</sup> z. B. Remesal Rodríguez 1997, bes. 62-83; 2002b. Die in einer Vielzahl von Publikationen vertretenen Thesen wurden aufgrund der Kritik von Wierschowski 2001b nochmals durch Remesal Rodríguez 2002a aufgegriffen und zusammenfassend dargestellt.

<sup>695</sup> Carreras Monfort 1998; 1999; 2000; 2002; Carreras Monfort / Funari 1998; Funari 2002.

<sup>696</sup> Ausführlich Wierschowski 2001b. – Eck 2006; Eich 2006 im Hinblick auf administrative Zuständigkeiten. – Tchernia 2002 im Hinblick auf die Verbreitung auch anderer Amphoren und die Rolle des Handels. – Ehmig 2003, 104-110 vor allem aufgrund neuer Stempelfunde gegen das von Remesal Rodríguez favorisierte Belieferungsmodell für die germanische Grenze.

<sup>697</sup> Höbenreich 1997, 5-68 ausführlich zum Amt des *praefectus annonae* und seinen Kompetenzen.

<sup>698</sup> CIL XII 672 = Kat.-Nr. 36.

<sup>699</sup> Remesal Rodríguez 1997, 75 f.

<sup>700</sup> Pavis d'Escurac 1976, 129-133.

Verständnis der Aufgaben des Prokurators sprach sich H.-G. Pflaum aus, der auf eine Lieferung von Lebensmitteln in die genannten Regionen schloss<sup>701</sup>. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf C. Attius Alcius Felicianus, einen weiteren *procurator annonae provinciae Narbonensis* in spätereiverischer Zeit<sup>702</sup>, sowie auf den in der Beiruter Inschrift nicht näher spezifizierten Prokurator, dessen Arbeitsgebiet ebenfalls die Narbonensis gewesen sein könnte (s. u.). Dies könnte auf eine häufigere bzw. auch ab einem nicht bestimmbareren Zeitpunkt regelmäßige Besetzung hindeuten. Erinnert sei an den im vorangegangenen Abschnitt erwähnten S. Iulius Possessor, dessen Amtstitel als *procurator Augustorum ad ripam Baetis* auf seine Rolle bei der Organisation des Transportwesens anspielte. In diesem Sinne ließe sich auch die von Pflaum zu Recht geäußerte Skepsis<sup>703</sup> bezüglich der Nennung Liguriens in der eingangs genannten Inschrift als Lieferant von Getreide relativieren<sup>704</sup>, da die geographische Bezeichnung nicht das Herkunftsgebiet der zu liefernden Waren, sondern das Areal benennt, in dem die Organisation der Transporte koordiniert wird. Insgesamt stellt die Verbindung mit der stadtrömischen *annona* die sinnvollste Erklärung dar, wobei der jeweilige Prokurator insbesondere die Bereitstellung der Transportkapazitäten überwacht haben dürfte.

Wie bereits oben geschildert, waren im 2. Jahrhundert *navicularii* aus Narbonne wahrscheinlich in den Transport von baetischem Olivenöl nach Rom involviert, wobei sie auch im Rahmen der *annona urbis* eingebunden gewesen sein könnten<sup>705</sup>.

Es kann zwar kein Zweifel bestehen, dass der Begriff *annona* in den für unseren Kontext wichtigen Zeugnissen im Sinne von *annona urbis*, also für die Versorgung der Stadt Rom, gebraucht wird<sup>706</sup>. Die Versorgung der Truppen wurde üblicherweise als *copiae* bezeichnet<sup>707</sup>. Ab dem späten 2. Jahrhundert erscheint der Begriff *annona* mehrmals im Zusammenhang mit Sonderposten zur Nahrungsmittelversorgung bei Feldzügen<sup>708</sup>. Bezeichnenderweise führt kein Inhaber dieses Sonderamtes den in den oben angeführten Beispielen nachgewiesenen Titel *procurator*.

Schwieriger gestaltet sich die Deutung der oben ausführlich diskutierten Inschrift (s. o. S. 62 f.) aus Beirut<sup>709</sup>. Nimmt man deren Fundort als Ausgangs- bzw. Endpunkt der genannten Transportleistungen, so müsste man entweder eine Beförderung von Getreide bzw. anderem Fiskalgut von der Levante nach Rom vermuten oder eine Lieferung in diesen Raum, die dann wohl das Heer im Zuge des Partherfeldzuges als Adressat hätte<sup>710</sup>. Im letztgenannten Fall wäre zu fragen, warum Beirut als Zielhafen anstelle des bereits früher in der Militärlogistik erprobten und günstiger gelegenen Seleucia Pieria<sup>711</sup> gewählt wurde und warum man sich nicht der Provinz Aegyptus als der wichtigsten und zudem geographisch näher gelegenen Kornkammer bedient hätte. Ein von gallischen *navicularii* durchgeführter Getreidetransport von der Levante nach Italien mag ebenfalls nicht überzeugen. Auch eingedenk der Umarbeitung des Inschriftenträgers besitzt der Fundort m. E. eine untergeordnete Bedeutung, sodass das Schreiben auf Transportleistungen Bezug nimmt, die sich zwischen der Narbonensis und Portus/Rom abgespielt haben dürften.

<sup>701</sup> Pflaum 1960, 508 f.

<sup>702</sup> Ebenda 843-849 Nr. 327 zu Inschriften und Karriere.

<sup>703</sup> Ebenda 508.

<sup>704</sup> So etwa Corbier 2006, 238 f. – De Salvo 1992, 404 f. Anm. 95 für die unwahrscheinliche Gleichsetzung mit Cominus Bonus. – Eich 2005, 206 f. kritisch zur Identifikation des Postens und mit der Möglichkeit, dass es sich um einen »Provinzprocurator der Narbonensis (oder auch einer anderen Provinz)« handelt.

<sup>705</sup> Die durch den Monte Testaccio eindrucksvoll erhaltenen Mengen an relevanten Amphorenmaterial, die im Verbund mit den *tituli picti* einen von staatlichen Stellen initiierten bzw. geförderten Warentransfer schon zu einem Zeitpunkt wahrscheinlich machen, zu dem Öl noch nicht als Teil der *annona* in der schriftlichen Überlieferung aufscheint. Vgl. zusammenfassend zu den Funden vom Monte Testaccio Remesal Rodríguez 1998,

193 f. – Wieschowski 2001a, 47-54 gegen die Lieferung von Olivenöl im Rahmen der *annona*. Dazu Remesal Rodríguez 2002a, 72 f.

<sup>706</sup> Höbenreich 1997, 24-32 ausführlich zu Begriff und Bedeutung.

<sup>707</sup> Eich 2006, 63 f. mit Einschränkung auf das 1.-2. Jh.

<sup>708</sup> Vgl. die Zusammenstellung bei Pflaum 1978, 142 f. Nr. 9. 12. 14. Er sieht ebenda den Begriff *annona* als Synonym für Getreideversorgung an.

<sup>709</sup> CIL III 14165,8 = Kat.-Nr. 71.

<sup>710</sup> Die entsprechenden Nachweise s. o. Anm. 400. – D. van Berchem, Le port de Séleucie de Piérie et l'infrastructure logistique des guerres parthiques. Bonner Jahrb. 185, 1985, 47-87.

<sup>711</sup> CIG 3497 = IGR IV 1213; vgl. Pflaum 1978, 143 Nr. 6; 144 f., der eine Beteiligung der Flotte voraussetzt.



Betrachtet man die Verteilung der sicher nachweisbaren *corpora* der *nautae* in Gallien (s. **Tab. 3; Abb. 20**), so befinden sich diese, wie oben dargelegt (s. S. 27 f.), an Rhône und Saône sowie an deren Nebenflüssen. Für Loire, Mosel und Aare sowie den Genfer See lassen sich Zusammenschlüsse mit Gewässernamen ohne die Vereinsbezeichnung *corpus* bzw. *collegium* dokumentieren. Die Befreiung der Schiffer auf Rhône und Saône von den *munera publica* setzte wohl eine für staatliche Stellen zu erbringende Transportleistung voraus, wie dies auch für die *navicularii* nachgewiesen ist (s. o.). Somit zeichnet sich eine Förderung dieser für den Nordwesten des Imperiums bedeutenden Verkehrsachse ab. Mit Arles als Endpunkt und den dort nachgewiesenen *corpora*, die in Kontakt mit der *annona* in Rom standen, ergibt sich m. E. eine naheliegende Erklärung: Dieses Netzwerk zielte in erster Linie auf den Transport von Lebensmitteln aus dem gallischen Binnenland an die Mittelmeerküste und weiter nach Rom<sup>712</sup>. Die Datierung der relevanten Zeugnisse ab dem 2. Jahrhundert ließe eine Einrichtung der *corpora* in traianischer oder hadrianischer Zeit denkbar erscheinen, in der sich ein Bündel von Maßnahmen zur Stärkung der *annona* in Rom nachweisen lässt<sup>713</sup>. Dies kann durch die oben behandelten Privilegien (s. S. 107-110) für die *navicularii* belegt werden. Eine Unterstützung der *annona* im größeren Maßstab konnte nur erfolgen, wenn die gallische Landwirtschaft neben der Versorgung der eigenen Bevölkerung und der Grenztruppen noch genügend Überschüsse für Lieferungen nach Rom produzierte<sup>714</sup>. Letztlich lässt sich dies nicht mittels dokumentarischer oder archäologischer Quellen sicher entscheiden, da weder die relevante Anbaufläche noch der Ertrag mit ausreichender Genauigkeit berechnet werden kann. Allgemein werden bislang als Fernhandelsprodukte gallischer Provenienz insbesondere Wein, Terra Sigillata und Textilien angesehen<sup>715</sup>. Jedoch sprechen einige Zeugnisse für größere Erträge in der Landwirtschaft, die auch für die *annona* zur Verfügung gestanden haben könnten. So führt Plinius d. Ä. gallischen Weizen unter den nach Rom eingeführten (*quae Romam invehuntur*) Getreidearten auf<sup>716</sup>. Er wird dabei zusammen mit dem Weizen von der Chersonesos als leichteste Sorte mit maximal 20 Pfund je Modius eingestuft. Ein Schlaglicht auf den reichen Ertrag wirft auch ein fragmentierter Papyrus aus Ägypten, der wohl ein *pridianum* der Cohors I Hispanorum Veterana aus der Zeit um 100 darstellt, als die Truppe noch in Moesien an der unteren Donau stationiert war<sup>717</sup>. In der dort überlieferten Liste werden Soldaten aufgeführt, die zur Beschaffung von Kleidung und Getreide nach Gallien geschickt worden waren<sup>718</sup>. Der Begriff ist zwar verschrieben, seine Interpretation jedoch allgemein anerkannt. Das Dokument stellt ein Paradebeispiel für die Eigenversorgung der Truppen auch in entfernten Regionen dar<sup>719</sup>. Dass man hierfür auf Getreide aus Gallien zurückgriff, ist nur vor dem Hintergrund verfügbarer Überschüsse verständlich. Eine umfängliche landwirtschaftliche Produktion in Gallien hatte bereits Strabo für die frühe Kaiserzeit bezeugt: »... viel Weizen, Hirse, Eicheln und jede Art von Vieh ...«<sup>720</sup> Für den Stamm der Belger vermerkt er neben zahlreichen Viehherden auch Lieferungen von Pökelfleisch nach Italien<sup>721</sup>, was einen frühen Beleg für den Export gallischer Lebensmittel darstellt.

<sup>712</sup> Diskussionswürdig sind Status und Aufgaben der Korporationen, die sich auf die Nebenflüsse der Rhône beziehen. Sowohl für die *nautae Druentici* als auch für die *nautae Atricae et Ovidis* ist der Status als *corpus* lediglich über indirekte Formulierungen erschlossen: *curator eiusdem corporis* (CIL XII 4107 = Kat.-Nr. 52) bzw. *corporatus* bei einem Mitglied des Vereins (CIL XII 731 = Kat.-Nr. 34). Wenn man ihnen aufgrund der Bezeichnung als *corpus* auch Privilegien und dafür zu erbringende Leistungen zugestehen möchte, wäre zu überlegen, ob sie nicht temporär auch für Fahrten auf der Rhône zur Verfügung standen.

<sup>713</sup> Die entsprechenden Nachweise s. o. Anm. 634-640.

<sup>714</sup> Dies wurde von Pavis d'Escurac 1976, 130 mit Anm. 270 befüwortet. Dagegen hielt Herz 1988, 86 mit Anm. 158 nur eine Belieferung der Truppen für möglich.

<sup>715</sup> z. B. Frézouls 1990; Kneißl 1988.

<sup>716</sup> Plin. nat. 18, 66. – Vgl. dazu Pavis d'Escurac 1976, 130 Anm. 270 mit weiteren Hinweisen auf den Export aus der Narbonensis.

<sup>717</sup> P. Lond. 2851; Fink 1971, 217-227 Nr. 63 mit Übersetzung und Kommentar.

<sup>718</sup> Col. ii Z. 18 f. in *Gallia vestitum [...] / item fumintat[u]m [...]*. Lesung nach Fink. Der entscheidende Begriff, sicher eine Verschreibung für *frumentatum*. Vgl. den Kommentar ebenda 225.

<sup>719</sup> Vgl. z. B. Remesal Rodríguez 1997, 68f.; Eck 2006, 53.

<sup>720</sup> Strab. 4,1,2.

<sup>721</sup> Strab. 4,4,3.

Ob neben Getreide auch andere gallische Güter im Rahmen der *annona* nach Rom gebracht worden sein könnten, ist unklar<sup>722</sup>. Olivenöl aus der Narbonensis spielte eingedenk der Vormachtstellung baetischen Öls sicher keine Rolle. Erst für Kaiser Aurelian ist die Verteilung von Schweinefleisch, Wein und Salz in Rom überliefert<sup>723</sup>. Der Transport von Wein im Rahmen der *annona* vor Aurelian wurde vereinzelt als möglich angesehen<sup>724</sup>; aufgrund der Quellenlage bleibt dies jedoch unsicher. Die Ausbreitung des Weinanbaus in der Narbonensis lässt sich durch eine Vielzahl von Amphorentöpfereien nachweisen<sup>725</sup>. Ab der Mitte des 1. Jahrhunderts wird man aufgrund von Funden aus Ostia mit einer umfangreichen Einfuhr narbonensischen Weins rechnen müssen<sup>726</sup>.

## Heeresversorgung

Für die Bewertung des Anteils der Heeresversorgung und deren Rolle bei der Organisation der Schifffahrt in den nördlichen Provinzen erscheint es notwendig, den Untersuchungsraum in zwei Teilabschnitten zu betrachten: das Festland mit der Truppenkonzentration in den germanischen Provinzen sowie Britannien. Daneben wäre auch eine zeitliche Differenzierung wichtig, die aber aufgrund der Quellenlage mit einem Schwerpunkt der Zeugnisse im 2. und 3. Jahrhundert nicht zu leisten ist. Die Organisation der Heeresversorgung ist daher für das 1. Jahrhundert schwieriger nachzuvollziehen als für die mittlere Kaiserzeit. Die größere Truppenpräsenz im Arbeitsgebiet und die in der Frühzeit der jeweiligen Okkupation noch nicht ausgebildeten, zivilen Strukturen sind zu berücksichtigen.

Wie schon eingangs geschildert, entfachten die Thesen von J. Remesal Rodríguez bezüglich der Versorgung der Truppen in den germanischen Provinzen mit Olivenöl eine kontroverse Diskussion. Um die dafür notwendigen Transportleistungen einschätzen zu können, sollten die regionale Wirtschaftskraft und die Verwaltungsstruktur mit einbezogen werden. Das wichtigste und im Bezug auf Lieferkapazitäten bedeutendste Grundnahrungsmittel stellt das Getreide dar<sup>727</sup>. Hier wird man an eine Versorgung aus den Provinzen selbst denken dürfen mit möglichen Ergänzungen durch Getreide aus der Provinz Gallia Belgica<sup>728</sup>. Auch die gemeinsame Finanzprokurator für diese drei Provinzen könnte im Kontext der Versorgung gesehen werden<sup>729</sup>, wenn man sie nicht als bloße organisatorische Hinterlassenschaft vordomitianischer Zeit ansieht, als die germanischen Heeresbezirke noch nicht als eigenständige Provinzen existierten. Dass eine Verteilung des Getreides umfänglicher Transporte bedufte, ist unbestritten. Notwendig waren sie etwa für die Stand-

722 Höbenreich 1997, 104 Anm. 210 auch für *garum*, Olivenöl und Wein.

723 SHA Aurel. 35,2; 48, 3-4; Chron. min. I 148 (ed. Mommsen). – Ausführlich dazu Herz 1988, 191-201.

724 z. B. Sirks 1991, 60.

725 J.-P. Brun, *Archéologie du vin et de l'huile en Gaule romaine* (Paris 2005) 7-102; Botermann 2002, 284-287.

726 Höbenreich 1997, 50 mit Anm. 122 für eine massenhafte Einfuhr im 2. Jh. – A. Martin, Imports at Ostia in the imperial period and late antiquity: The amphora evidence from the DAIAAR excavations. In: *The maritime world of ancient Rome. Proceedings of »The maritime world of ancient Rome«. Conference held at the American Academy in Rome, 27-29 March 2003* (Ann Arbor 2008) 105-118 mit statistischer Auswertung der von ihm bearbeiteten Komplexe aus Ostia. Danach haben Weinamphoren aus Südgallien in seinen Phasen 1 (50-100) und 2 (100-150) einen Anteil bei den Weinamphoren von 28% bzw. 21% und stellen die zweithäufigste Gruppe nach den italischen Amphoren. Erst ab dem späten 3. Jh. (in

Phase 3, 280-350: 14%; Phase 4, 350-475: 0%) nimmt ihre Bedeutung ab. – Dagegen sah Kneißl 1988, 242 den gallischen Weinhandel vor allem auf den Norden und die Grenzregionen ausgerichtet.

727 Zusammenfassend dazu Erdkamp 2002b.

728 Wierschowski 1984, 168-172; ders. 2002, 280 zu einer nicht ausreichenden Getreideproduktion in den germanischen Provinzen. Wierschowski hatte 1984 eine Modellrechnung für die Provinz Niedergermanien aufgestellt. Zur Versorgungssituation dort auch Eck 2006, 52f. mit Verweis auf den anzunehmenden Überschuss im Territorium der Provinzhauptstadt Köln und der Notwendigkeit, diese Überschüsse in das nördliche Provinzgebiet zu transportieren. – Wierschowski 2002, 286f. zu der an die germanischen Provinzen angrenzenden gallischen *civitates*. – Erdkamp 2002b, 56f. zur Rolle der *negotiatores* und des freien Marktes, deren Umfang er als beschränkt ansieht.

729 Eck 2006, 53 zur möglichen Rolle des Prokurators bei der Verrechnung von zentral beschafften Versorgungsgütern.

orte im nördlichen Niedergermanien, wo eher Viehzucht als Getreideanbau betrieben wurde. Es lassen sich zwar Indizien für eine Verpflichtung der Gemeinden zur Beförderung von Naturalabgaben in der frühen Kaiserzeit finden, ansonsten könnten aber die Transporte von militärischen bzw. staatlichen Stellen organisiert und auch bezahlt worden sein<sup>730</sup>. Die im Rhein bzw. in seinen verlandeten Altarmen bei Militärlagern entdeckten Prahme stellen ein Zeugnis für den Gütertransport dar<sup>731</sup>, wobei die Frage der militärischen/ staatlichen oder zivilen Nutzung nicht sicher beantwortet werden kann. Die Anbindung an Binnengewässer ist für die Legionslager in den nordwestlichen Provinzen ein wichtiger Standortfaktor und fast durchgängig nachweisbar<sup>732</sup>. Vor dem Hintergrund des anzunehmenden Transportumfanges erscheint das Verbreitungsbild der Inschriften von Binnenschiffern, die am Rhein und an seinen Nebenflüssen tätig waren, auffällig: Sie kommen nur spärlich vor und liefern auch keine Hinweise auf *corpora*, wie sie im Süden des Arbeitsgebietes dokumentiert sind. Das war bereits früher bemerkt worden und entweder mit der Übernahme der Transporte durch die *negotiatores*<sup>733</sup> oder auch durch das Militär bzw. speziell die Flotte erklärt worden<sup>734</sup>. Während sich der größere Anteil der *negotiatores* an der Abwicklung der Transporte ferner mit der Verbreitung der relevanten Zeugnisse begründen lässt (s. S. 97-100)<sup>735</sup>, gestaltet sich der Nachweis der direkten Beteiligung des Militärs als schwierig. Grundsätzlich musste neben der Beschaffung von Getreide auch die Versorgung der Truppen mit anderen Gütern wie Olivenöl, Wein und Salz sichergestellt werden. Abrechnungen, die den Einbehalt eines Teils des Soldes für Lebensmittel belegen<sup>736</sup>, deuten auf Beschaffungsmaßnahmen hin, die mindestens auf der Ebene der Einheiten oder von übergeordneten Stellen durchgeführt wurden<sup>737</sup>. *Tituli picti* auf spanischen Fischsoßenamphoren aus den Donauprovinzen nennen einzelne Truppeneinheiten und, soweit erhalten, auch Zenturionen, was einen klaren Hinweis auf eine Beschaffung durch die Truppen selbst gibt<sup>738</sup>. Dies gilt ebenso für den oben genannten Papyrus, der das mit der Strecke von Gallien nach Moesien auch für weitere Distanzen belegt. Allerdings ist die Beschaffung durch die genannten militärischen Stellen nicht zwangsläufig auch mit einer von der Truppe selbst bzw. anderen Einheiten zu erbringenden Transportleistung gleichzusetzen.

Ein weiteres, hinsichtlich der anzunehmenden Transportvolumina bedeutendes Lebensmittel stellt das nahezu ausschließlich aus der Provinz Baetica stammende Olivenöl dar. Nach den Thesen von J. Remesal Rodríguez soll dessen Beförderung vom *praefectus annonae* in Rom zentral organisiert und unter Nutzung von zivilen, mit Privilegien ausgestatteten *navicularii* durchgeführt worden sein. Dies stieß, wie oben gesagt, auf Kritik, die sich insbesondere auf Probleme bei der administrativen Zuständigkeit gründete. Die Diskussion soll an dieser Stelle nicht vertieft werden und kann auch nicht um weitere Argumente ergänzt werden. Es ist jedoch vor dem Hintergrund der hier behandelten epigraphischen Zeugnisse zu fragen, ob sich Hinweise auf die Organisation des Transports finden lassen. Das von Remesal Rodríguez entwickelte Modell bietet die Möglichkeit, die beachtlichen Fundmengen von Amphoren vom Typ Dressel 20 in den Grenzprovinzen zu erklären. Er hatte sich aufgrund der seiner Meinung nach einfacheren und kosten-

<sup>730</sup> Als Beleg für die von der Bevölkerung zu erbringenden Transportdienste lässt sich Tac. Agr. 19,5 anführen. Vgl. dazu etwa Davies 2002, 178. – Wierschowski 2002, 274 mit Anm. 27 sieht die Verantwortlichkeit für die Transporte bei staatlichen Stellen.

<sup>731</sup> Ausführlich zu Prahmen R. Bockius, Antike Prahme. Jahrb. RGZM 47, 2000, 439-494. Ebenda 482-485 zur möglichen militärischen Nutzung. Zuletzt Bockius 2007a, 82 mit der Kartierung ebenda 67 Karte 6.

<sup>732</sup> Hierauf verweist zu Recht Carreras Monfort 2002, 76.

<sup>733</sup> Schlippschuh 1974, 93. Auch Eck 2006, 55 vermutete einen großen Anteil der *negotiatores* an der Heeresversorgung.

<sup>734</sup> Middleton 1979, 84 f.

<sup>735</sup> Wierschowski 2002, 277 f. befürwortete für das Limesgebiet langfristige Lieferverträge, die mit *negotiatores* geschlossen wurden.

<sup>736</sup> Ostraka aus Pelcis/Dakkeh, die neben Getreide auch Wein, Essig und Salz nennen: Fink 1971, 243-249 Nr. 64. – Bei anderen, von Fink berücksichtigten Abrechnungen werden lediglich die Lebensmittel (*victum*) als Kostenpunkt ohne weitere Differenzierung aufgeführt.

<sup>737</sup> Zu denken wäre hier etwa an die Statthalter der Provinzen mit Legionsbesatzung, denen letztlich die Hauptverantwortung für die Versorgung aller Truppen in ihrer Provinz zukam.

<sup>738</sup> T. Bezeczky, Amphora inscriptions – Legionary supply? Britannia 27, 1996, 329-336.

günstigeren Durchführbarkeit für die Atlantikroute als wichtigsten Schifffahrtsweg entschieden<sup>739</sup>, was allerdings nicht unbestritten blieb<sup>740</sup>. Seiner Ansicht nach hätten die Schiffe weiter rheinaufwärts zu den Militärstandorten fahren können<sup>741</sup>. Grundsätzlich ist von einer Nutzung der Atlantikroute in der römischen Kaiserzeit auszugehen<sup>742</sup>, allerdings erscheint die Annahme eines Transportes der baetischen Ölamphoren auf diesem Weg bis in die germanischen Provinzen in zweifacher Hinsicht problematisch. So beschränken sich die Zeugnisse von *navicularii* auf das südliche Gallien und wir finden im Norden lediglich die einheimischen *moritices*, die für einen Transport auf hoher See infrage kommen (s. o. S. 11-13). Deren Revier lag in den Gewässern zwischen Niedergermanien, Nordgallien und Britannien. Auch ein Befahren des Rheins durch größere seegängige Transportschiffe erscheint vor dem Hintergrund der bekannten Wracks, der ikonographischen Überlieferung sowie der zwangsläufigen Probleme beim Tiefgang, zu denen eine Nutzung solcher Fahrzeuge im Binnenrevier geführt hätte, unrealistisch<sup>743</sup>. Aus der Perspektive der Inschriften sowohl bezüglich des Ölhandels als auch der Schiffer lassen sich keine Argumente für einen Transport zur Versorgung der germanischen Provinzen über die Atlantikroute erbringen; vielmehr legen sie eher einen Transportweg über Rhône und Saône nahe. Allerdings ist die Vergabe von Privilegien an die *nautae*, wie oben dargelegt, m. E. nicht im Zusammenhang mit der Heeresversorgung zu interpretieren. Wäre dies der Fall, wären die *corpora* auch in der Rheinzone zu erwarten gewesen. Dem steht aber nicht entgegen, dass man sich der *corpora* bediente, um etwa das Olivenöl und auch weitere Waren zumindest bis zum Oberlauf der Saône zu transportieren.

Überraschenderweise fehlen Inschriften von Ölhändlern in den Grenzprovinzen. Sie wären aufgrund des Volumens des Ölhandels zu erwarten gewesen, wenn man die zahlreichen spezialisierten *negotiatores* in den germanischen Provinzen einbezieht. Auch aus den gallischen Provinzen kennen wir insgesamt nur wenige Belege<sup>744</sup>. Aufgrund dreier erhaltener *tituli picti*, für deren Formulare Parallelen aus Rom bekannt sind, hatte Remesal Rodríguez auf denselben, für den Transport verantwortlichen Personenkreis geschlossen<sup>745</sup>. In einigen Inschriften der *nautae* finden sich Hinweise auf eine Beteiligung am Handel mit Olivenöl (s. auch S. 18). So war der *nauta Rhodanicus* Lucius Hilarianus Cinnamus auch als *negotiator olearius*<sup>746</sup> aktiv. Für den in Rom verstorbenen Ritter und *nauta Araricus* C. Sentius Regulianus wird auch die Tätigkeit als *diffusor olearius ex Baetica* sowie als Weinhändler in Lyon angegeben<sup>747</sup>. Sein Hauptaugenmerk als *diffusor olearius* galt dabei aber der Versorgung der Hauptstadt.

Einen Hinweis auf den Transport von Gütern zur Heeresversorgung über Rhône und Saône geben einige der bei Lyon in der Saône gefundenen Bleiplomben<sup>748</sup>. Dort lassen sich die 14., 20., 22. und 30. Legion

<sup>739</sup> z. B. Remesal Rodríguez 1997, 50f.; 2002a, 77; 2002b, 301.

<sup>740</sup> Martin-Kilcher 1994, 546-548.

<sup>741</sup> Remesal Rodríguez 1997, 50: »Die Überfahrt über das Meer bot dagegen einem in Hispalis beladenen Schiff die Möglichkeit, ohne größere Schwierigkeiten direkt Mogontiacum (Mainz) oder Argentorate (Straßburg), die beiden Legionsstandorte in Germania superior, anzulaufen.«

<sup>742</sup> M. Reddé, La navigation au large de côtes Atlantiques de la Gaule à l'époque romaine. Mélanges. École Française Rome 91, 1979, 481-489.

<sup>743</sup> Vgl. Pferdehirt 2005, 35f. zum Binger Loch, einem quer zum Ufer verlaufenden Riff, das für Schiffe bis zu den Sprengungen in der frühen Neuzeit nahezu unpassierbar war.

<sup>744</sup> Zusammenfassend mit weiteren Belegen Schlippschuh 1974, 17-19; Jacobsen 1995, 30-32. – Ein Inschriftenfragment aus dem Amphitheater von Arles könnte auf einen Verein der *diffusores olearii* hinweisen (CIL XII 714a = Kat.-Nr. 81\*), der mit dem Vertrieb narbonensischen Öls in Verbindung gebracht wurde. Vgl. Schlippschuh 1974, 19 mit Verweis auf Dig.

14,3,13, wo allerdings lediglich ein Hinweis auf den Standort des Ölhandels geliefert wird.

<sup>745</sup> Remesal Rodríguez 2002a, 303f. – U. Ehmig, Tituli picti auf Amphoren in Köln. Kölner Jahrb. 40, 2007, 215-322 zu einem in jüngster Zeit geborgenen, umfänglichen Ensemble von Amphoren mit Pinselaufschriften aus dem Arbeitsgebiet.

<sup>746</sup> CIL XIII 1996 = Kat.-Nr. 11.

<sup>747</sup> CIL VI 29722 = Kat.-Nr. 69. – Zur Tätigkeit der *diffusores olearii* vgl. Anm. 95.

<sup>748</sup> Eine Zusammenstellung unter Berücksichtigung weiterer Fundorte in den *tres Galliae* und germanischen Provinzen im CIL XIII/4 S. 720-733. Vgl. auch Turcan 1987, wo allerdings nur ein Teil des ursprünglichen Bestandes verzeichnet ist. Aus Trier als dem zweiten herausragenden Fundort für Bleiplomben in den nordwestlichen Provinzen fehlen vergleichbare Aufschriften. Vgl. H.-J. Leukel, Römische Bleiplomben aus Trierer Funden. Wiss. R. Trierer Münzfreunde e.V. 3 (Trier 1995); K.-J. Gilles in: Aufgetaucht, abgetaucht. Schriftenr. Rheinisches Landesmus. Trier 21 (Trier 2001) 87-89.

nachweisen<sup>749</sup>. Bis auf die erstgenannte Legion waren Detachements ab severischer Zeit in der Stadt selbst stationiert, sodass auch Lugdunum als Ziel des Transportes möglich wäre. Andererseits belegt die Bleiplombe der 14. Legion Transportgüter für die am Rhein stationierten Truppen, ebenso wie eine weitere aus Benfeld im Elsass, die die Aufschrift der in der Nähe stationierten 8. Legion trägt<sup>750</sup>. Lieferungen für Feldzüge deutete wohl die Aufschrift *exp(editio) an*<sup>751</sup>. In den Kontext der Heeresversorgung der germanischen Truppen hatte Rostovtzeff das mehrmals vorkommende *anabolics* gestellt, indem er das *anabolicum* als für die Truppen bestimmte Naturalabgabe deutete<sup>752</sup>. Daneben wurde auch auf dessen Verwendung für die *annona* hingewiesen<sup>753</sup>. Neben der Nennung des Adressaten dürften die Plomben zudem für die Zollbehörden (*vicesima Galliarum*) von Bedeutung gewesen sein, die im Falle staatlicher bzw. militärischer Güter auf die Erhebung der Abgaben verzichteten<sup>754</sup>. Die einzelnen Kennzeichnungen verweisen auf gemischte Schiffsladungen, die an dem oder an den Zielorten getrennt werden mussten.

Für die Versorgung des in Britannien stationierten Heeresverbandes gelten andere Voraussetzungen. Hier spielte die Binnenschifffahrt, im Gegensatz zur Küstenschifffahrt, nur eine untergeordnete Rolle. Wegen der allgemeinen Seltenheit von Inschriften mit Berufsbezeichnungen in Britannien lässt sich kaum eine Aussage zu den Trägern der die dortigen Provinzen versorgenden Schifffahrt und zu möglichen Organisationen treffen. Lediglich der in keltischer Tradition stehende Terminus *moritex* ist nachweisbar (s. o. S. 11-13); daneben dürften auch die insbesondere in Niedergermanien bezeugten *negotiatores Britannici* in den Warentransport involviert gewesen sein (s. o. S. 101-103).

Der bezüglich der Heeresversorgung anzunehmende Transportaufwand lässt sich qualitativ einigermaßen erschließen. Nichts spricht dagegen, eine ausreichende Versorgung mit Getreide und Fleisch aus einheimischen Quellen anzunehmen<sup>755</sup>, wobei allerdings unklar ist, auf welchem Wege Getreide aus dem Süden der Insel in die nördliche Limeszone gelangte. Auch hier sollte der Einsatz von Schiffen nicht ausgeschlossen werden. Neben Olivenöl musste – im Gegensatz zu den gallischen und germanischen Provinzen – ebenso der Wein über die Nordsee transportiert werden. Aufgrund ihrer Beschäftigung mit britannischen Amphoren haben sich C. Carreras Monfort und P. P. A. Funari im Anschluss an die Thesen von J. Remesal Rodríguez für ein staatliches Transportsystem ausgesprochen, das Britannien mit Olivenöl aus der Baetica versorgte<sup>756</sup>. Dabei stützten sie sich vor allem auf die Auswertungen von Stempeln auf Amphoren vom Typ Dressel 20, die im Bereich der Militärzonen gehäuft vorkommen. Aus einer computergestützten Simulation der Transportkosten für verschiedene Ausgangsräume schlossen sie, dass diese gerade für die Militärzonen in Germanien und Britannien als besonders hoch einzustufen seien<sup>757</sup>. Das Kostenmodell beruht auf den Preisrelationen, wie sie im Diokletianischen Preisedikt für Weizen angegeben sind. Man muss sich allerdings fragen, ob nicht gerade der massenhafte Transport von Ölamphoren auch zu einer Senkung der Beförderungskosten beigetragen haben könnte.

<sup>749</sup> CIL XIII 10029,47-51. Die als Hilfstruppenbezeichnungen aufgelösten Legenden ebenda 53-55 sind m. E. in ihrer Deutung unsicher. – Turcan 1987, 24f. Nr. 18f. mit Marsdarstellung wird ebenfalls in militärischen Kontext gestellt.

<sup>750</sup> CIL XIII 10029,46. Der ebenda genannte Fundort »prope Benfelden« dürfte sich auf den *vicus* Benfeld-Ehl beziehen.

<sup>751</sup> CIL XIII 10029,56; Turcan 1987, 24 Nr. 16.

<sup>752</sup> CIL XIII 10029,43 mit Darstellung von Septimius Severus und/oder Caracalla; Rostovtzeff 1929/1, 310; 1929/2, 141. 351.

<sup>753</sup> Herz 1988, 196-201. – Turcan 1987, 21-23 verweist auf weitere Funde aus dem Tiber und deutet das *anabolicum* als jährliche Steuer, die nicht dem Militär, sondern der zivilen Admi-

nistration zugutekam. Die Lyoner Stücke mit Porträts stellte er in den Kontext der Durchreise von Septimius Severus und Caracalla nach Britannien im Jahr 208.

<sup>754</sup> Dig. 39,4,9,7-8; vgl. dazu Herz 1988, 199 mit Anm. 93; Onken 2001, 134.

<sup>755</sup> J. L. Davies, *Soldiers, peasants, industry and towns. The Roman army in Britain: a Welsh perspective*. In: Erdkamp 2002a, 169-203 bes. 171 f.

<sup>756</sup> Carreras Monfort 1998; 1999; 2000; 2002; Carreras Monfort/Funari 1998; Funari 2002.

<sup>757</sup> Carreras Monfort 1998; 1999, bes. 97.



Die aufgrund der Amphorenverteilung für ein staatlich gelenktes Umverteilungssystem für Olivenöl vorgebrachten Argumente erscheinen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zwingend<sup>758</sup>. Dies gilt ebenso für die Verbreitung der Weinamphoren vom Typ Gauloise 4, für die ebenfalls eine dezentral organisierte Belieferung der britannischen Truppen für möglich erachtet wurde<sup>759</sup>. Abweichungen der Stempelspektren in Britannien und den germanischen Gebieten sollen eine Nutzung der Atlantikroute belegen<sup>760</sup>, was allerdings so aufgrund der Daten nicht als gesichert gelten kann<sup>761</sup>. Diese Frachtroute erscheint aber aus praktischen Erwägungen, anders als für die germanischen Provinzen, durchaus sinnvoll. Allerdings liegen bislang m.W. noch keine Wrackfunde nördlich von Spanien vor, die dies belegen könnten<sup>762</sup>. Letztlich ist nicht auszuschließen, dass auch die Versorgung Britanniens mit Gütern aus Hispanien und anderen mediterranen Gebieten in nicht bestimmbar Umfang über Rhône und Saône und weiter über die Loire bzw. Mosel und Rhein an die Atlantik- und Nordseeküste lief. Dies würde zumindest zur epigraphischen Überlieferung passen.

Die Beurteilung des staatlichen Engagements hängt von der Einschätzung der Leistungsfähigkeit und der Rentabilität der zivilen Lastschifffahrt ab, die sich nicht beziffern lässt. Alternativ zu einem staatlichen Umverteilungssystem ließe sich auch die Existenz von langfristigen Lieferverträgen zwischen den baetischen Produzenten und der Militäradministration in Britannien in Betracht ziehen. Dies würde m.E. zudem den Einbruch der Belieferung in severischer Zeit besser erklärbar machen. Aufgrund der durch Konfiskationen geänderten Eigentumsverhältnisse bedurften sicherlich auch die geschäftlichen Vereinbarungen einer Neuregelung<sup>763</sup>. Davon unberührt bleibt die Frage, ob es sich, wie von Remesal vorgeschlagen, bei dem Öl um Naturalabgaben handelte, dessen Wert zwischen den Provinzkassen verrechnet worden sein könnte<sup>764</sup>.

Ein eindrucksvolles Zeugnis der römischen Lastschifffahrt stellen die Amphoren mediterranen Ursprungs aus der nordbritannischen Militärzone in jedem Fall dar. Allerdings ist zu fragen, ob die in Relation zur Heeresstärke zu erwartende jährliche Liefermenge überhaupt staatliche Eingriffe brauchte. Im Vergleich mit dem Bedarf zur Versorgung der Stadt Rom, für die ein Mehrfaches an Liefermengen und Transportkapazitäten zu erwarten ist, könnten beim Olivenöl die anzunehmenden jährlichen Verbrauchsmengen in den einzelnen Provinzen einen relativ überschaubaren Umfang erreicht haben<sup>765</sup>. Der für die Versorgung der Soldaten

<sup>758</sup> Onken 2001, 136 f. mit kritischer Würdigung des Fundspektrums gegen ein staatliches Verteilungssystem. Ansonsten gelten die bereits oben angeführten Argumente gegen ein solches System aufgrund der administrativen Voraussetzungen. – Auch die Versorgung mit hispanischen Fischsoßenamphoren, deren Verbreitung derjenigen der Öl-amphoren vom Typ Dressel 20 ähnelt, scheint für eine umfängliche Belieferung mit hispanischen Produkten zu sprechen. Dieser Umstand war von Carreras Monfort 1999, 99 als »parasitic exchange« bezeichnet worden, ohne dies näher zu definieren. Wenn aufgrund der anzusetzenden Transportkosten der Ölhandel nur mit einem staatlich organisierten System durchführbar gewesen sein soll, stellt sich die Frage, ob die Fischsoßenamphoren für den Transporteur als lohnende Beifracht anzusehen sind.

<sup>759</sup> Carreras Monfort 2000, 130 f.

<sup>760</sup> Carreras Monfort 1998, 163.

<sup>761</sup> Zweifel an der Relevanz der Daten bei Onken 2001, 136, der nachweisen kann, dass die Angaben in den als Beleg benutzten Tabellen zumindest in einem Fall von den Katalogen abweichen.

<sup>762</sup> Unter den bei A. J. Parker, *Ancient shipwrecks of the Mediterranean and the Roman provinces*. BAR Internat. Ser. 580 (Oxford 1992) aufgelisteten Schiffsladungen werden zwar Amphoren angeführt, allerdings fehlen solche vom Typ Dressel 20.

<sup>763</sup> Dagegen z. B. Carreras Monfort 2002a, 87 für severische Reformen, die zu einer stärkeren Versorgung aus der Provinz geführt hätten.

<sup>764</sup> Remesal Rodríguez 1997, 66 f.

<sup>765</sup> Remesal Rodríguez 1998, 197 errechnete aufgrund der Funde vom Monte Testaccio eine jährliche Liefermenge von 7 000 000 kg Olivenöl; Höbenreich 1997, 49 mit einem aufgrund der Amphorenfunde errechneten Pro-Kopf-Verbrauch von 22,48 kg (= 24,6 l). – Onken 2001, 137 f. verwies in diesem Zusammenhang auf die Tatsache, dass selbst in einer Militärprovinz wie Britannien die anzunehmende Truppenstärke unter 50 000 Soldaten lag. Nimmt man einen für heutige mediterrane Verhältnisse hohen Verbrauch von 20 l pro Kopf bei 50 000 Konsumenten an, so ergäben sich 1 000 000 l pro Jahr. Dies ergibt bei einem Volumen von 70 l für eine Amphore vom Typ Dressel 20 einen theoretischen Wert von 14 286 Amphoren (bzw. 17 857 bei 25 l Verbrauch, wenn man den oben angeführten, von Höbenreich verwendeten Wert berücksichtigt). Bedenkt man die Transportkapazitäten bekannter mediterraner Handelsschiffe von mehr als 1000 Amphoren (vgl. die Liste bei Étienne/Mayet 2004, 213-226), so relativiert dies schon den Umfang der zu beanspruchenden Transportkapazitäten. Verwiesen sei auch auf die große Anzahl italienischer Weinamphoren (s. o. S. 89), die bereits im 1. Jh. v. Chr. zum Abnehmer gelangten. – Angaben zum Volumen der Dressel 20 bei Remesal Rodríguez 1997, 27 (70 l); Ehmig 2003, 50 aufgrund eines *titulus* mit 65 kg, was 71 l entspräche. – Vgl. zu den modernen Verbrauchswerten R. Beyse, *Ein Wunderbaum. Der Öl- oder Olivenbaum. Wald und Holz* 6, 2005, 57-59 mit der Angabe von 20 l für Griechenland, das innerhalb der EU den Spitzenplatz einnimmt.

in die Grenzregionen beförderte Wein überstieg die Menge des Olivenöls wohl erheblich<sup>766</sup>. Dass er dagegen in den Amphorenspektren unterrepräsentiert ist, liegt sicherlich an der häufigen Benutzung von Holzfässern<sup>767</sup>.

Transporte im staatlichen Auftrag sind auch von Britannien zum Festland anzunehmen. Wie Stempel auf Bleibarren belegen, gehörten die Blei- und Silberminen zum kaiserlichen Besitz<sup>768</sup>. Zumindest für das Silber wird man auch an eine Belieferung der Münzstätte in Rom denken dürfen; darüber hinaus wäre zudem eine Versorgung zumindest des germanischen Heeres mit Metallen aus Britannien denkbar<sup>769</sup>.

Die Versorgung der Truppen im Norden des Arbeitsgebietes führte, wie dargelegt, nicht zu einer Gründung von *corpora*, wie dies bei den *nautae* im Bereich von Rhône und Saône bzw. bei den *navicularii* im Mittelmeer geschah. Eine Beteiligung der britannischen und germanischen Flotte an den Transporten zur regulären Versorgung der Grenztruppen scheint nahezuliegen, ist aber bislang nicht eindeutig zu belegen<sup>770</sup>. Solche Einsätze mit der dazugehörigen Mobilität der Flottensoldaten hätten m. E. zu einer größeren Streuung von Inschriften führen müssen, die Angehörige dieser Einheiten nennen. Eventuell bedurfte es solcher Hilfen normalerweise nicht, wenn wir vorrangig die Belieferung mit Getreide als wichtigstem Lebensmittel mit dem größten Transportvolumen betrachten. Es ließ sich über relativ kurze Distanzen bis an die Grenzen bringen, was bei einem funktionierenden Transportgewerbe unter maßgeblicher Beteiligung der *negotiatores* ohne größere Schwierigkeiten zu bewerkstelligen gewesen sein dürfte. Hiervon auszunehmen sind Sonderfälle, die etwa bei Missernten oder kriegerischen Ereignissen eintraten.

## ZUSAMMENFASSUNG

Aufgrund der Bewertung der relevanten Inschriften lässt sich ein Bild von der Organisation der Lastschiffahrt gewinnen, das den gängigen Deutungsschemata widerspricht. Dies stützt sich auf folgende Befunde:

- die Beziehungen der *navicularii* zur stadtrömischen *annona*;
- die nunmehr nachweisbare Privilegierung der *nautae*;
- die Beschränkung des Vorkommens der *corpora* auf die *nautae* von Rhône, Saône und deren Nebenflüssen sowie auf die *navicularii* aus Arles.

Im Verbund mit den römischen Gesetzestexten, die Privilegien für *navicularii* nur vorsehen, wenn sie der Hauptstadtversorgung (*annona urbis*) dienen, lässt sich als naheliegende Deutung ein Netzwerk erschließen, das auf den Transport von Gütern von Gallien nach Rom ausgerichtet war. Die Datierung der Zeugnisse

<sup>766</sup> Höbenreich 1997, 49 bezifferte für Rom den täglichen Weinverbrauch eines männlichen Erwachsenen mit 0,8-1,0 l.

<sup>767</sup> Botermann 2005, 287 etwa für ein Abfüllen allobrogischen Weins in Fässern aufgrund des Fehlens von Amphorenfunden in der Region um Vienne. – Der Transport von Fässern sowohl beim Fluss- wie auch beim Landtransport ist häufig auf Reliefs dargestellt. Vgl. Abb. 19.

<sup>768</sup> RIB II 2404.1-24; 28-37; 39-41; AE 1996, 939-941 mit Stempel, die Kaisernamen (Claudius, Vespasian, Domitian, Hadrian, Antoninus Pius) nennen. Der teilweise vorhandene Zusatz *arg(entariis)* belegt die Herkunft aus den Silberminen. Die bekannten Silberbarren besitzen keine vergleichbaren Angaben, sondern geben die Namen von *officinatores* wieder. – Ein Eisenstempel aus London mit dem Kürzel *MPBR* lässt sich als *m(etalla) p(rovinciae) B(ritanniae)* auflösen und dürfte auch als Kennzeichen von Metallbarren gedient haben. Vgl. G. de la

Bédoyère, *The finds of Roman Britain* (London 1989) 69f. – Zusammenfassend zur Gewinnung von Bodenschätzen in Britannien z. B. S. S. Frere, *Britannia. A history of Roman Britain* (London 1987) 126ff.; Birley 1990, 537-555 bes. 550.

<sup>769</sup> Koenen 2002, 324 hielt die Versorgung des niedergermanischen Heeres mit Eisen durch die *classis Britannica* für möglich.

<sup>770</sup> Dagegen Koenen 2000, 83-93. 384-389; ders. 2002 ausführlich zur möglichen Durchführung von Versorgungstransporten durch die Flotte. Allerdings kann dies – im Gegensatz zu temporären Einsätzen bei Feldzügen – nicht mit dokumentarischen Belegen begründet werden. Auch die Evidenz des Neumagener Weinschiffs ist m. E. kritisch zu hinterfragen und bedürfte einer Neubewertung. Dagegen waren die Flotten sicher in die Beschaffung und den Transport von Baumaterial involviert.

ab dem 2. Jahrhundert eröffnet die Möglichkeit, diese Maßnahmen in den Kontext der Stärkung der *annona* in traianischer bzw. hadrianischer Zeit zu stellen. Aufgrund des wohl bereits in der frühen Kaiserzeit anzunehmenden hohen Ertrags der gallischen Landwirtschaft ist ein Export von Getreide nach Italien durchaus denkbar. Ob etwa der Truppenabzug von vier Legionen aus den germanischen Provinzen im späten 1. bis frühen 2. Jahrhundert zur Freisetzung von Kapazitäten geführt haben könnte, oder eher wirtschafts-politische Überlegungen zu einer Einbeziehung gallischen Getreides in die Hauptstadtversorgung beigetragen haben könnten, muss offenbleiben.

Dagegen lassen sich die Inschriften weniger gut mit der Heeresversorgung in Beziehung setzen. Die relativ wenigen Inschriften von Schiffern in der germanischen Militärzone und das Fehlen von *corpora* in diesem Bereich lassen nur schwer ein Gesamtkonzept erkennen, das von Südgallien bis an den Rhein reichen würde. Bei der Durchführung des sicherlich beachtlichen Transportvolumens zur Versorgung des Heeres könnten die *negotiatores* bzw. auch – m. E. weniger wahrscheinlich – die Flotten involviert gewesen sein. Das von der spanischen Amphorenforschung vorgeschlagene, von der *annona* in Rom organisierte Verteilungsnetz zur Heeresversorgung schlägt sich bei den Inschriften des Arbeitsgebietes nicht nieder. Dies betrifft ebenso die postulierte intensive Nutzung der Atlantikroute, die zumindest für die germanischen Grenzprovinzen wohl keine Rolle spielte. Als wichtigste westeuropäische Verkehrsachse wurden Rhône und Saône für den Transport von Waren aus dem Mittelmeerraum und Südgallien an die Grenze genutzt, auch wenn die Privilegien für die dort tätigen Akteure primär eine andere Intention verfolgten.

Das vorgetragene Interpretationsmodell fußt mehrheitlich auf Zeugnissen des 2.-3. Jahrhunderts. Ob es auch auf Verhältnisse im 1. Jahrhundert übertragbar ist, lässt sich nicht entscheiden. Zu bedenken ist dabei ebenso die größere Truppenkonzentration in den germanischen Provinzen im 1. Jahrhundert. Wie etwa die bereits in den augusteischen Lagern nachweisbare Versorgung auch mit mediterranen Produkten organisiert war, lässt sich bislang nicht nachvollziehen.