

AUSBLICK IN DIE SPÄTANTIKE

Die Organisation der Handelsschifffahrt im 4. und 5. Jahrhundert lässt sich nur schwer nachvollziehen, da im Laufe des 3. Jahrhunderts die epigraphische Überlieferung abbricht. Dennoch können anhand ausgewählter Schriftquellen sowie archäologischer Funde Tendenzen zur Kontinuität bzw. auch zu Störungen im Ferntransport aufgezeigt werden. Die Krise des 3. Jahrhunderts mit den bis nach Zentralgallien reichenden germanischen Einfällen hinterließ nicht nur in der Wirtschaftsstruktur der Grenzprovinzen ihre Spuren. Inwieweit sich diese konkret auf die Frachtschifffahrt auswirkten, ist nicht überliefert. Hingegen bieten Zeugnisse des 4. Jahrhunderts einige Anhaltspunkte.

Die Anbindung ans Mittelmeer über die Häfen Südgalliens war weiterhin gewährleistet. Trotz der fortschreitenden Versandung seiner Häfen spielte Narbonne noch im späten 4. bzw. frühen 5. Jahrhundert eine bedeutende Rolle. So bezeugt Ausonius Händler aus dem Osten und aus Spanien sowie Schiffe aus Libyen und Sizilien⁷⁷¹. Die daraus zu erschließende Anwesenheit auswärtiger *navicularii* ist bemerkenswert, da die ältere epigraphische Überlieferung keine entsprechenden Belege liefern konnte. Außerdem erwähnt Ausonius explizit einen Weitertransport von Waren auch über die Flüsse. Weitreichende Verbindungen von bzw. nach Gallien bezeugt Sulpicius Severus. Er erwähnt eine Schiffspassage von Narbonne nach Karthago⁷⁷² sowie eine Verbindung von Alexandria nach Gallien, wobei der Reisende auf einem Handelsschiff nach 13 Tagen Marseille erreichte⁷⁷³.

Für Arles fehlt bei Ausonius ein expliziter Hinweis auf den Schiffsverkehr; er lässt aber an der Bedeutung der Stadt für den gallischen Handel keinen Zweifel⁷⁷⁴. Konkreter beschreibt eine Passage der von einem anonymen Autor um 360 verfassten *expositio totius mundi et gentium* die Bedeutung Arles'⁷⁷⁵. Diese unter wirtschaftsgeographischen Gesichtspunkten nach Regionen unterteilte Schrift stellt eine der wichtigsten Quellen für die spätantike Wirtschaft mit einem hohen Grad an Glaubwürdigkeit dar. Der folgende Auszug in Übersetzung stammt aus dem Gallien gewidmeten Kapitel⁷⁷⁶:

»Aber wegen der Anwesenheit des Herrschers hat sie alles in großem Überfluß, allerdings zu sehr hohen Preisen. Man sagt, sie habe auch eine sehr große Stadt namens Treveris, wo auch der Herrscher residieren soll. Sie liegt mitten im Land. Ebenso hat Gallien auch eine andere Stadt, die Treveris in allen Dingen hilft; sie liegt am Meer und heißt Arelatum; sie erhält aus der ganzen Welt Handelswaren und schickt sie an die obengenannte Stadt.«

Abgesehen davon, dass der Autor Arles fälschlicherweise ans Meer verlegt, wird hier die Bedeutung der Stadt für den Fernhandel zu Recht herausgestellt. Dies lässt sich auch in einem 418 verfassten Schreiben des Kaisers Honorius belegen, welches für Arles Waren aus den östlichen Provinzen, Afrika und Hispanien nennt⁷⁷⁷. Diese Angaben finden eine Bestätigung in der spätantiken Fundkeramik des südlichen Galliens, wo Amphoren aus Afrika und den orientalischen Provinzen häufig vertreten sind⁷⁷⁸.

⁷⁷¹ Aus. ordo urb. nob. 19,18-21: ... *te maris Eoi merces Hiberica ditant / aequora, te classes Libyci Siculique profundi, / et quidquid vario per flumina, per freta cursu / advehitur: toto tibi navigat orbe cataplus.* – Vgl. Gayraud 1981, 538f. zu den Zeugnissen zu Narbonne.

⁷⁷² Sulp. Sev. dial. 1,1,3; vgl. Rougé 1966, 96f.

⁷⁷³ Sulp. Sev. dial. 1,1,3; vgl. Rougé 1966, 96f.

⁷⁷⁴ Aus. ordo urb. nob. 10,6-8: ... *per quem Romani commercia suscipis orbis nec cohibes, populosque alios et moenia ditas, Gallia quis fruitur gremioque Aquitania lato.*

⁷⁷⁵ Zu der Schrift grundlegend J. Rougé, *Expositio totius mundi et gentium* (Édition, traduction, commentaire) (Paris 1966); Drex-

hage 1983; K. Ruffing, Ökonomie als Kategorie in der antiken deskriptiven Geographie. Berichtsweise und Eigenart der *expositio totius mundi et gentium*. Münster. Beitr. Ant. Handelsgesch. 23/1, 2004, 88-130.

⁷⁷⁶ *Expos. tot. mundi* 58; Übersetzung nach Drexhage 1983.

⁷⁷⁷ MGH Epist. 3,1,8. Dazu Pieri 2005, 150 mit Übersetzung.

⁷⁷⁸ Zusammenfassend zuletzt M. Bonifay / C. Raynaud, *Échanges et consommation*. In: *Antiquité tardive, haut Moyen Age et premiers temps chrétiens en Gaule méridionale. 2e partie: monde rural, échanges et consommation*. Gallia 64, 2007, 93-161; Pieri 2005, bes. 173f. mit Abb. 108 zur Verbreitung der Weinamphoren.

Offensichtlich besaß nach dem Zeugnis der *expositio totius mundi et gentium* der Bedarf des Trierer Kaiserhofes eine herausragende Bedeutung für die Wirtschaft Galliens in der Spätantike. Da Arelate explizit im Zusammenhang mit seiner Versorgung genannt wird, lässt dies auf einen Warentransport schließen, der weiterhin über die Flüsse Rhône-Saône-Mosel als bedeutende Verkehrsachse abgewickelt worden sein dürfte. Allerdings fallen zwei sich wohl gegenseitig beeinflussende Faktoren auf: die explizite Nennung hoher Preise und das Fehlen jeglicher Hinweise auf gallische Exportgüter. So werden weder die bereits in der frühen Kaiserzeit bezeugten Überschüsse der gallischen Landwirtschaft (s. S. 115) genannt, noch die bedeutende Textilindustrie⁷⁷⁹. Dies fällt umso mehr auf, als in der *expositio totius mundi et gentium* für andere Provinzen des Römischen Reiches jeweils eine Auflistung von ausgeführten Gütern anzutreffen ist. So werden etwa für die im Text folgenden spanischen Provinzen Öl, Fischsoße, Kleidung, Pökelfleisch, Pferde und Pfriemgras erwähnt⁷⁸⁰. Auch die in der *expositio totius mundi et gentium* angeführten hohen Preise könnten mit einer starken Abhängigkeit von einzuführenden Gütern erklärt werden. Allerdings handelt es sich hier lediglich um eine Interpretation aufgrund der raren Schriftquellen, die einer eingehenden und differenzierten Evaluierung der Wirtschaftskraft des spätrömischen Galliens bedürften. So sollte nicht übersehen werden, dass etwa im südlichen Gallien prosperierende Regionen existierten⁷⁸¹.

Ein geringerer landwirtschaftlicher Ertrag der gallischen Provinzen verbunden mit den neuen Anforderungen durch die Anwesenheit des Kaiserhofes in Trier dürfte auch zu Änderungen beim Warentransfer geführt haben. Eine Belieferung der stadtrömischen *annona* mit gallischem Getreide, wie sie oben aufgrund der Beziehungen der *navicularii* aus Arles zur *annona* und aufgrund der Verteilung der *corpora* der Binnenschiffer erschlossen worden war, ist für die Spätantike unwahrscheinlich. Auch eine vermutete Beteiligung an der Ölversorgung der Hauptstadt ist nicht belegbar⁷⁸².

Einen weiteren Hinweis auf eine Änderung der Transportverhältnisse könnte die fehlende Erwähnung gallischer *navicularii* in den spätantiken Gesetzestexten darstellen. Obwohl die *corpora* der *navicularii Arletenses* und auch die *navicularii* aus Narbonne in der mittleren Kaiserzeit gut belegt sind, verliert sich ihre Spur ab dem 3. Jahrhundert. Dagegen lassen sich in den einschlägigen Gesetzestexten Vereinigungen der hispanischen und afrikanischen *navicularii* und die für die Getreideversorgung Konstantinopels zuständigen »Flotten« (*classes*) Alexandriens und der Insel Karpathos nachweisen⁷⁸³. Die zusammengestellten Argumente bilden, eingedenk der Schwierigkeiten einer Beweisführung *e silentio*, keinen sicheren Beleg für einen Bedeutungsverlust der gallischen *navicularii* ab dem 4. Jahrhundert. Allerdings würde sich dies m. E. gut in die bekannten Quellen einfügen. Nach Lage der Dinge dürften im westlichen Mittelmeer eher die hispanischen und afrikanischen *navicularii* diejenigen Gruppen gewesen sein, die nun in die Versorgung Roms involviert waren.

Die germanischen Einfälle in den 350er Jahren hatten im Norden des Arbeitsgebietes zu einem Zusammenbruch des Handelsschiffsverkehrs auf dem Rhein geführt. Dies bezeugt Libanius, der die Situation vor den 358 von Julian als Caesar in Gallien vorgenommenen Verbesserungen beschreibt. Auf dem Rhein waren nur noch wenige Schiffe unterwegs, viele verrotteten an Land und ein Großteil des Warentransportes erfolgte

⁷⁷⁹ Strab. 4,1,2; 4,4,3; Plin. nat. 18, 66 zu landwirtschaftlichen Produkten. – Frézouls 1990; Kneißl 1988 mit Überblicken über die gallische Wirtschaft.

⁷⁸⁰ Expos. tot. mundi 59.

⁷⁸¹ König 1989, 70-81 bes. 80f. unterschied vier Regionen: Südgallien mit »hohem Wohlstand«; Mittellgallien mit einer beibehaltenen Agrarstruktur und einem Verlust an überregionaler Bedeutung; Nordostgallien mit einer »Art Industrialisierungsphase« bei Förderung des Getreide- und Weinanbaus; die Bretagne mit einem Verlust der überregionalen Bedeutung. – Die

Einschätzung für Nordostgallien ist m. E. zu relativieren. Lediglich im Umfeld der Kaiserresidenz Trier lässt sich eine wirtschaftlich prosperierende Region nachweisen.

⁷⁸² Schlippschuh 1974, 19 aufgrund von Dig. 14,3,13. Aus dem Text lässt sich dies m. E. aber nicht erschließen.

⁷⁸³ z. B. CTh. 13,5,8 (*navicularios Hispaniarum*); 13,5,10 (*naviculario africano*); 13,5,14pr (*intra orientales provincias naviculariorum corpus*); 13,5,32 (*Alexandrinae et Carpathiae classis*); 13,5,37 (*naviculariis per Africam*). – Ausführlich dazu Herz 1988, 234-262; Sirks 1991, 146-239.

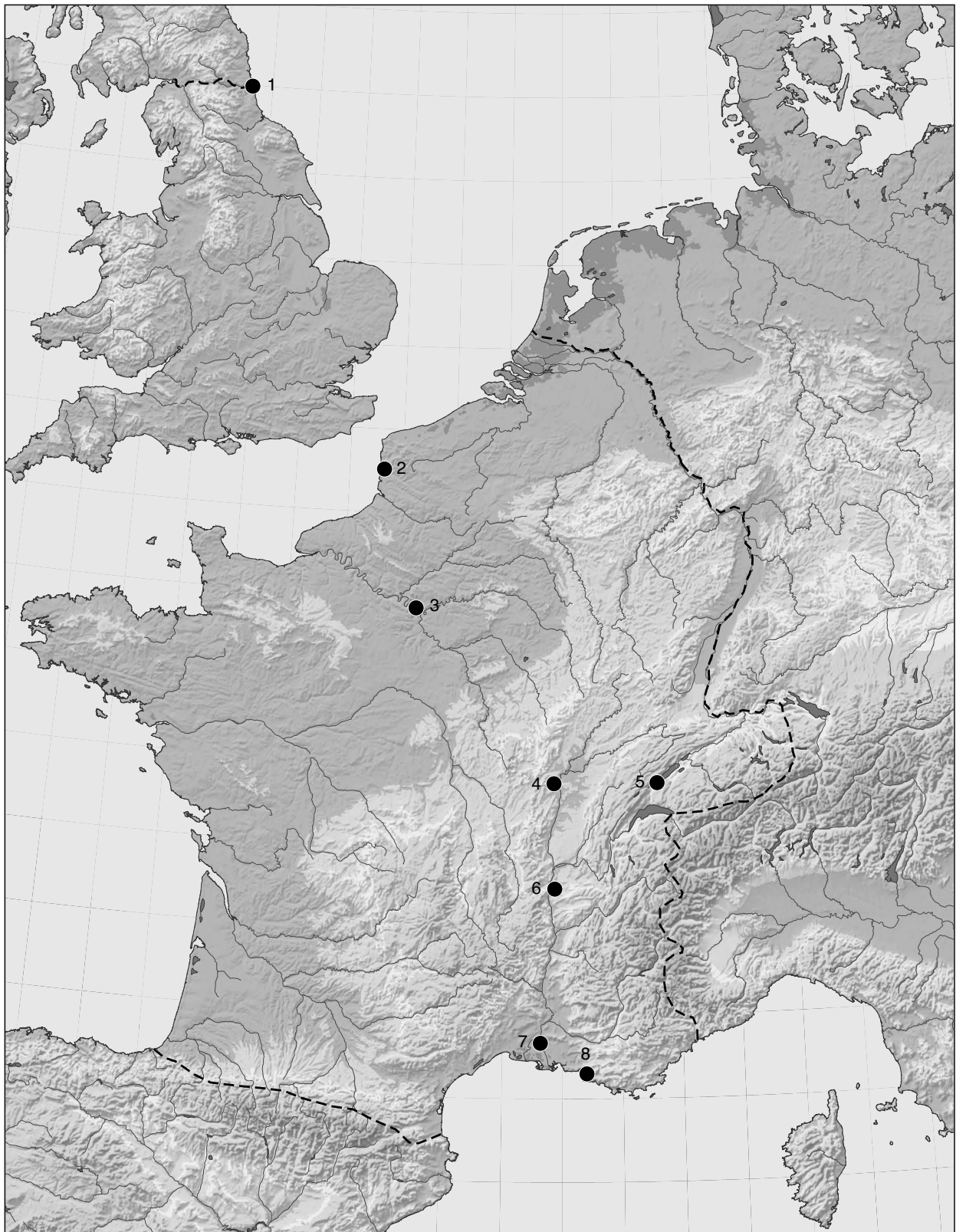


Abb. 52 Spätantike Flotteneinheiten in den gallischen und germanischen Provinzen sowie in Britannien nach der Notitia Dignitatum: 1 South Shields. – 2 Étaples (Zuweisung unsicher). – 3 Paris. – 4 Chalon-sur-Saône. – 5 Yverdon-les-Bains. – 6 Vienne. – 7 Arles. – 8 Marseille.

über den kostspieligen Landweg⁷⁸⁴. Es folgte eine Versorgungskrise, zu deren Bewältigung Getreide aus Britannien angeliefert wurde. Für dessen Transport ließ Julian in Britannien 400 neue Schiffe bauen, die die 200 Fahrzeuge der bereits vorhandenen Getreideflotte ergänzten. Das Ausmaß der herrschenden Unsicherheit lässt sich auch an der Bereitschaft des gallischen Prätorianerpräfekten Florentius erkennen, 2000 Pfund Silber – gegen den Willen Julians – an die Barbaren als Gegenleistung für eine ungehinderte Durchfahrt zu zahlen⁷⁸⁵.

Diese geschilderten Ereignisse zeigen eine Änderung der Verhältnisse im Nordteil des Arbeitsgebietes. Ab der Mitte des 4. Jahrhunderts existierte, zumindest in den Grenzgebieten, kein Transportsystem mehr, das ohne staatliche Initiative auskam. Dazu kamen gravierende wirtschaftliche Veränderungen, wenn man die Notwendigkeit der Getreideversorgung der Grenzprovinzen von Britannien aus, statt aus den Erträgen der Provinzen selbst und Nordgalliens, einbezieht. Dies bedingte wiederum einen gesteigerten Bedarf an Handelsfahrten zwischen Britannien und dem Kontinent, dem nur durch staatliche Maßnahmen Rechnung getragen werden konnte.

Es stellt sich nun die Frage, inwieweit über die im Zusammenhang mit Julians Regentschaft in Gallien überlieferten Aktionen hinaus militärische oder staatliche Stellen in die Organisation der Handelsschifffahrt eingegriffen haben könnten. Einen möglichen Hinweis liefern die Angaben der *Notitia Dignitatum* aus dem frühen 5. Jahrhundert (**Abb. 52**). Diverse Flotteneinheiten befanden sich an Gewässern im Hinterland, während sie für den Rhein als Grenzfluss nicht überliefert sind. In vergleichbarem Umfang lässt sich dies in anderen Regionen des Römischen Reiches nicht nachweisen. Man wird ihnen deshalb nicht nur Aufgaben im Rahmen der militärischen Sicherung zugestehen⁷⁸⁶. Die Bezeichnung als *barcarii* bei zwei Einheiten im Arbeitsgebiet könnte bereits auf Transportaufgaben hinweisen⁷⁸⁷.

Ein noch grundsätzlich vom Mittelmeer bis in die Grenzgebiete und nach Britannien funktionierender Warentransfer spiegelt sich insbesondere in den spätantiken Amphorenfunden wider. Allerdings geschah dies nur noch in wesentlich geringerem Umfang als in den Jahrhunderten zuvor⁷⁸⁸. Eine Ausnahmestellung dürfte dabei die bereits genannte Versorgung des Kaiserhofes in Trier einnehmen, die sicherlich über die Flusstrecken erfolgte.

⁷⁸⁴ Lib. or. 18,83.

⁷⁸⁵ Jul. epist. ad Ath. p. 36. – Dagegen berichtet Zos. 5,2 von 800 Schiffen, die von Julian in Germanien gebaut worden sein sollen. – Kienast 1966, 149f. mit Anm. 72 zu den Maßnahmen Julians. – Fulford 2007, 324 zur Rolle Britanniens als Getreidelieferant.

⁷⁸⁶ Reddé 1986, 629 zur möglichen Gründung im späten 3. Jh. zur Bekämpfung der Bagaudenaufstände und für spätere Aufgaben mit der Sicherung von Kommunikationslinien zwischen dem Mittelmeer und der Rheingrenze sowie zur Durchführung von Truppentransporten.

⁷⁸⁷ Not. Dig. occ. 40,22 (*praefectus numeri barcariorum Tigrisensium, Arbeia*); occ. 42,21 (*praefectus classis barcariorum, Ebruduni Sapaudiae*). – Middleton 1979, 82 für eine Übernahme von Transportaufgaben durch die *barcarii* mit Verweis auf Not. Dig. occ. 35,32 mit einer Verschreibung (*praefectus numeri barbariciorum, Confluentibus siue Brecantia*). – RE 3,1 (1897) 6 s.v. *barcarii* (G. Wissowa) ohne nähere Funktionsbestimmung.

⁷⁸⁸ Nach Ehmig 2003, 41 sind jeweils lediglich 2% der Amphoren von Mainz bzw. Augst/Kaiseraugst ab dem ausgehenden 3. Jh. datiert. – J. Baudoux, Le commerce des amphores dans le Nord-Est de la Gaule. Premier bilan. *Ktema* 13, 1988, 95-107 bes. 101 f. zu den wenigen späten Ölamphoren aus Hispanien und den Importen des 4. und 5. Jhs. aus den östlichen Provinzen und Nordafrika in Ostfrankreich. Die vereinzelt Belege für Weinamphoren des 5.-8. Jhs. im gallischen Binnenland befinden sich überwiegend an den Flusstrecken; vgl. Pieri 2005, bes. 174 Abb. 108. – Carreras Monfort 2000, 137 mit Abb. 56; 148f. mit Abb. 59; 186-188 zu den spätantiken Amphorenfunden aus Britannien. – Der Handelsverkehr zwischen Britannien und dem europäischen Festland lässt sich zudem anhand von Feinkeramikgruppen belegen. Vgl. M. Fulford, The interpretation of Britain's late Roman trade: the scope of medieval historical and archaeological analogy. In: du Plat Taylor/Cleere 1978, 59-69 bes. 60f. mit Verbreitungskarten.