

## RESÜMEE

Die vorliegende Studie setzt sich mit Inschriften zur zivilen Schifffahrt aus den Nordwestprovinzen des Römischen Reiches auseinander. Das Arbeitsgebiet besteht dabei aus den gallischen und germanischen Provinzen, die an Mittelmeer, Atlantik und Nordsee grenzen und von einem dichten Netz von Binnengewässern durchzogen werden, sowie aus Britannien, das als Insel nur auf dem Seeweg über den Atlantik oder die Nordsee zu erreichen war.

Mit der Errichtung der Provinz Gallia Transalpina (später Narbonensis) im Jahr 121 v. Chr. hatte sich Rom des gallischen Anteils der Mittelmeerküste bemächtigt und konnte damit die Warenströme nach Norden kontrollieren. Bereits vor der Eroberung des bis dato noch freien Teils Galliens durch Caesar in der Mitte des 1. Jahrhunderts v. Chr. existierte ein Warenverkehr, der maßgeblich über Gewässer abgewickelt wurde. Nach den relevanten Schriftquellen verfügten mehrere gallische Stämme über ein beachtliches Kontingent an Schiffen, die sowohl auf den Binnengewässern als auch für die Verbindung nach Britannien eingesetzt wurden. Einen Hinweis auf die Leistungsfähigkeit des Transportsystems gibt die Verbreitung der in großer Zahl gefundenen italischen Weinamphoren.

Die sich auf das 1.-3. Jahrhundert beschränkende inschriftliche Überlieferung erweist sich mit acht unterschiedlichen Berufsbezeichnungen als überaus variantenreich. Ein vergleichbarer Bestand an Inschriften zur zivilen Schifffahrt lässt sich ansonsten nur in Italien aufgrund der besonderen Bedürfnisse der Versorgung Roms finden. Als schwierig erweist sich mitunter, die Berufsbilder der Individuen – Schiffseigner und/oder Schiffsführer – näher zu bestimmen, die uns in den Inschriften begegnen. Klar getrennt finden sich die Bereiche See- und Binnenschifffahrt. Das Mittelmeer mit seinen Häfen in Südgallien bildete das Revier der *navicularii* mit Zentren in Narbonne und Arles. In den nördlichen Gewässern finden wir dagegen die keltische Bezeichnung *moritex* für Schiffseigner oder -führer, deren Revier zwischen der Nordküste Galliens/Germaniens und den Gestaden Britanniens lag. Im gallischen Binnenrevier sind es die *nautae*, die auch die am häufigsten belegte Berufsgruppe bilden. Vereinzelt bleiben dagegen für die Flüsse die Zeugnisse eines *caudicarius* und der *proretae*. Während *caudicarii* als Schiffer auf dem Tiber bekannt sind, kennen wir *proretae* ansonsten nur bei den Flotten. Letztgenannte stellen auch den einzigen sicheren Nachweis von subalternem Schiffspersonal im Arbeitsgebiet dar. Bei den *ratarii* handelt es sich vermutlich um Flößer, aber auch Kleinfahrzeuge könnten von ihnen benutzt worden sein. Die Verwaltung von Fahrzeugen und ihren Ladungen gehörte wohl zu den Aufgaben des *actor navis* bzw. *vilicus navis*, wobei die Bezeichnungen singular in der römischen Welt sind. Für die in Südgallien häufig nachgewiesenen *utriclarii*, für die auch eine Tätigkeit im Bereich der Binnengewässer vermutet worden war, lässt sich dies durch eine kritische Prüfung der Quellen nicht bestätigen. Vielmehr dürften sie, die nur im Kontext mit einer Vereinszugehörigkeit überliefert sind, lokale Aufgaben, etwa im Bereich der Brandbekämpfung, erfüllt haben.

Soweit die Inschriften Aussagen zu Prosperität und Status der einzelnen Schiffer zulassen, rekrutierten sich insbesondere die *nautae* aus einer gesellschaftlich gehobenen Schicht. Wir finden unter den gallischen *nautae* eine Reihe von *seviri Augustales* in Lyon oder anderen Gemeinwesen in Südgallien sowie Patrone und Beamte in Berufsvereinen. Eine Ausnahme stellt der einzige Ritter dar, der sich überdies in Rom angesiedelt hat. Es handelt sich bei den *nautae* fast ausschließlich um Einheimische aus den gallischen Provinzen; Personen aus den germanischen Provinzen und Freigelassene sind dagegen selten anzutreffen. Ein Teil der *nautae* war darüber hinaus als Fernhändler (*negotiatores*) tätig, die überwiegend auf Lebensmittel spezialisiert waren. Auch im Norden des Arbeitsgebietes kommen vereinzelt wohlhabende *nautae* einheimischer Herkunft vor, wie der Grabstein des Blussus aus Mainz zeigt. Hingegen lassen die Zeugnisse der *navicularii* aus dem 1. Jahrhundert keine Rückschlüsse auf eine nennenswerte wirtschaftliche oder gesellschaftliche

Stellung zu. Erst ab dem 2. Jahrhundert finden wir unter ihnen zumeist Freigelassene reicher Familien aus der Provinz Narbonensis, die auch als *seviri Augustales* und Funktionäre in Vereinen tätig waren. Italiker lassen sich unter den gallischen Schiffern und Reedern nicht eindeutig nachweisen.

Die Mehrzahl der Inschriften stammt aus der Südhälfte Galliens, mit einem Schwerpunkt innerhalb des Gewässernetzes von Rhône und Saône. Eine Ausnahmestellung nimmt dabei Lyon als Drehscheibe des gallischen Handels mit einer Anhäufung von Inschriften der *nautae* ein. Daneben treten Narbonne und Arles als Zentren der *navicularii* in Erscheinung. In der nördlichen Hälfte des Arbeitsgebietes nimmt die Anzahl der Inschriften deutlich ab, wobei sich die Anbindung der germanischen Grenzprovinzen durch die Zeugnisse von Mosel und Rhein noch einigermaßen abzeichnet. Hingegen finden sich an Loire und Seine lediglich vereinzelte Inschriften. Auch aus Britannien kennen wir nur wenige Belege. Durch einen Vergleich mit der Gesamtverbreitung der Berufsbezeichnungen im Arbeitsgebiet lässt sich nachweisen, dass sich die Verteilung der mit der Schifffahrt in Zusammenhang stehenden Berufe nicht nur durch epigraphische Gewohnheiten erklären lässt. Dies gilt insbesondere für das Fehlen von Inschriften im westlichen Gallien.

Weitere Unterschiede innerhalb des Arbeitsgebietes zeigen sich bei den Berufsvereinen. Belege für ein *corpus* finden sich in großer Zahl für die Schiffer auf Rhône und Saône. Auch auf kleineren Nebenflüssen der Rhône könnten die *nautae* vergleichbar organisiert gewesen sein. Fünf *corpora* sind für die *navicularii* aus Arles nachgewiesen, wobei diese am ehesten als Abteilungen einer Gesamtorganisation zu verstehen sind. Die Zeugnisse der *corpora* im Süden des Arbeitsgebietes beschränken sich auf das 2. und 3. Jahrhundert. Zwar sind im Norden des Arbeitsgebietes auch Zusammenschlüsse von Schiffern dokumentiert; allerdings fehlen jegliche Hinweise auf einen staatlich sanktionierten Status als *corpus* oder *collegium*. Bemerkenswerterweise gehören aber die Inschriften dieser Vereinigungen zu den ältesten Zeugnissen aus dem Arbeitsgebiet und datieren bereits in die erste Hälfte des 1. Jahrhunderts.

Die geschilderten Unterschiede erklären sich sowohl durch die Einbindung in staatliche Transportanforderungen als auch durch die Rolle der Fernhändler beim Warentransfer. Für die *navicularii* aus Arles lassen sich Beziehungen zu der für die Hauptstadtversorgung verantwortlichen *annona urbis* nachweisen. Sie gehören damit zu jenen *navicularii*, für die sich anhand von juristischen Quellen Privilegien belegen lassen. Ein Hinweis auf vergleichbare Vorrechte lässt sich durch ein Inschriftenfragment für die Mitglieder des *corpus* der *nautae* auf Saône und/oder Rhône erschließen. Eingedenk der Verteilung der *corpora* liegt es nahe, ein Netzwerk anzunehmen, das primär darauf ausgerichtet war, Lebensmittel für Rom aus Gallien über die Rhône und Saône ans Mittelmeer und von dort weiter nach Italien zu transportieren. Auch das Fehlen von *corpora* der *nautae* in der Militärzone stützt eine solche These. Dies steht im Gegensatz zu der bisherigen Forschung, die die Zeugnisse der Binnenschiffer auch in Südgallien primär mit der Versorgung des Heeres an den Grenzen in Verbindung brachte. Da Gallien bereits in der frühen Kaiserzeit als Ausfuhrgebiet für Getreide in den Quellen erscheint, dürfte die gallische Landwirtschaft als so leistungsstark einzustufen sein, dass sie genügend Überschüsse produzierte, um zur Versorgung der Hauptstadt beizutragen. Auch die *navicularii* aus Narbonne, für die der Vereinsstatus als *corpus* nicht nachweisbar ist, könnten in die Belieferung Roms involviert gewesen sein. Sie kommen ab der Mitte des 2. Jahrhunderts als Transporteure baetischen Olivenöls in Betracht, das sicher seit der Regierungszeit Marc Aurels zu den von der *annona* beschafften Produkten gehörte.

Für die germanischen Grenzgebiete und die Nachbarprovinz Gallia Belgica kann aufgrund der Verbreitung der Inschriften der *negotiatores* auf ein starkes Engagement der Fernhändler innerhalb des Warentransportes geschlossen werden. Eine auffällige Konzentration der Zeugnisse findet sich dabei am Rhein und an seinen Nebenflüssen sowie im Limesgebiet. In den Warentransport vom Festland nach Britannien dürften die spezialisierten *negotiatores Britannici* involviert gewesen sein. Die Häufung von Fernhandelsgütern mediterranen und südgallischen Ursprungs in den Grenzgebieten lässt Rückschlüsse auf den Um-

fang der Frachtschiffahrt auch in den nördlichen Teilen des Arbeitsgebietes zu. Das aufgrund der massenhaften Funde baetischer Ölamphoren maßgeblich von J. Remesal Rodríguez entwickelte Modell eines staatlichen Verteilungssystems für die Truppen lässt sich aufgrund der Inschriften für die Lastschiffahrt ebenso wenig bestätigen wie die vermeintliche Nutzung der Atlantikroute zur Versorgung der germanischen Provinzen. Hier scheinen, zumindest ab dem fortgeschrittenen 1. Jahrhundert, die ausgebildeten zivilen Strukturen für den Warentransport ausreichend für eine Versorgung der Truppe gewesen zu sein. In welchem Umfang das Militär selbst auch Transporte von Lebensmitteln übernommen haben könnte, ist unklar; entsprechende epigraphische Zeugnisse fehlen. Es sei allerdings noch betont, dass weder die ökonomische Bedeutung der Grenzgebiete als Ziele des Warentransfers noch die Rhône und Saône als Verkehrsachse für die Belieferung der Truppen mit Fernhandelsgütern relativiert werden sollen. In der Zusammenschau der Quellen erscheint es sinnvoll, die Einrichtung des beschriebenen Netzwerkes der *corporata* mit der Stärkung der *annona* in Verbindung zu bringen. Die Datierung der betreffenden Inschriften ab dem 2. Jahrhundert fügt sich, eingedenk der seit traianischer Zeit getroffenen diesbezüglichen Maßnahmen, hier ein.

Indizien für keltische Traditionen in der kaiserzeitlichen Schiffahrt liefern die frühen Zeugnisse der *nautae* im Binnenrevier und die Verwendung der keltischen Berufsbezeichnung *moritex* für Träger der Überfahrt nach Britannien. Auf ältere Organisationen könnten die Zusammenschlüsse der *nautae* aus der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts zurückgehen, die keinen Status als *corpus* oder *collegium* genossen. Dabei ist eine bemerkenswerte Koinzidenz in den Verbreitungsbildern der epigraphischen Zeugnisse und der Relikte einheimischen Schiffbaus zu beobachten. Sie konzentrieren sich – mit wenigen Ausnahmen – auf den Raum nördlich von Lyon und auf das südliche Britannien.

Für das 4. und 5. Jahrhundert lassen sich keine Inschriften von Personen nachweisen, die in die Lastschiffahrt Galliens involviert waren. Schriftliche Zeugnisse belegen die noch funktionierende Anbindung Südgalliens an den Mittelmeerhandel. Allerdings ist das Fehlen der zuvor gut bezeugten gallischen *navicularii* auffällig, das m. E. einen Hinweis auf einen möglichen Bedeutungsverlust darstellt, da sie wohl nicht mehr für die *annona* in Rom tätig waren. Im Norden des Arbeitsgebietes lassen sich divergierende Tendenzen feststellen. Ein hoher Bedarf an Transportkapazitäten entstand durch die Gründung der kaiserlichen Residenz in Trier, die über Arles mit mediterranen Gütern versorgt wurde. Andererseits kam es um die Mitte des 4. Jahrhunderts zum Zusammenbruch der Binnenschiffahrt in den germanischen Provinzen. Deren Getreideversorgung erfolgte nunmehr von Britannien aus, wobei der Bau der notwendigen Schiffe staatlicherseits durchgeführt wurde. Das zivile Transportwesen auf den Flüssen Galliens könnte zudem durch die auf Binnengewässern im Hinterland stationierten Flotten unterstützt worden sein. Mit dem Versiegen der antiken Schriftquellen im frühen 5. Jahrhundert endet der Betrachtungszeitraum.