

Thomas Schmidts

Akteure und Organisation der Handelsschifffahrt in den nordwestlichen Provinzen des Römischen Reiches

Römisch-Germanisches
Zentrum
Forschungsinstitut für
Vor- und Frühgeschichte

R G Z M



Thomas Schmidts

Akteure und Organisation der Handelsschifffahrt
in den nordwestlichen Provinzen des Römischen Reiches

MONOGRAPHIEN

des Römisch-Germanischen Zentralmuseums

Band 97

Römisch-Germanisches
Zentralmuseum
Forschungsinstitut für
Vor- und Frühgeschichte

R | G | Z | M

Thomas Schmidts

**AKTEURE UND ORGANISATION
DER HANDELSCHIFFFAHRT
IN DEN NORDWESTLICHEN PROVINZEN
DES RÖMISCHEN REICHES**

Redaktion: Reinhard Köster, Claudia Nickel, Marie Röder (RGZM)
Satz: Manfred Albert, Hans Jung (RGZM)
Umschlaggestaltung: Reinhard Köster (RGZM) unter Verwendung
der Abbildungen 34 und 48

**Bibliografische Information
der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-88467-185-6

ISSN 0171-1474

© 2011 Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten
Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, der
Entnahme von Abbildungen, der Funk- und Fernsehsendung, der
Wiedergabe auf photomechanischem (Photokopie, Mikrokopie)
oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbei-
tungsanlagen, Ton- und Bildträgern bleiben, auch bei nur auszugs-
weiser Verwertung, vorbehalten. Die Vergütungsansprüche des
§ 54, Abs. 2, UrhG. werden durch die Verwertungsgesellschaft
Wort wahrgenommen.

Herstellung: Beltz Bad Langensalza GmbH
Printed in Germany.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	VII
Einleitung	1
Inschriften mit Berufs- und Vereinsbezeichnungen	5
Vorbemerkung	5
<i>Actor navis</i>	8
<i>Caudicarius</i>	9
<i>Moritex</i> und <i>moritix</i>	11
<i>Nauta</i>	13
Allgemeines	13
Einzelpersonen	15
Vereine	27
Zusammenfassung	45
<i>Navicularius</i> und <i>naucarius</i>	46
Allgemeines	46
Einzelpersonen	48
Bemerkungen zu gallischen <i>navicularii</i> in Pinselaufschriften baetischer Ölamphoren	54
Vereine	56
Zusammenfassung	66
<i>Proreta</i>	67
<i>Ratiarius</i>	69
<i>Vilicus navis</i>	72
Bemerkungen zu den <i>utric(u)larii</i>	72
Die Verbreitung der Inschriften und die regionale Bedeutung der Schifffahrt	81
Die keltische Frachtschifffahrt und ihre Kontinuität	87
Schifffahrt im 1. Jahrhundert v. Chr. in Gallien	87
Relevante kaiserzeitliche Zeugnisse	90
Die Rolle der Fernhändler im Transportwesen	95
Fragestellung und Lösungsansätze	95
Direkte Verbindungen von Fernhandel und Schiffstransport	95
Die Verbreitung der Inschriften	97
Auf Fernverbindungen spezialisierte <i>negotiatores</i>	101
Zusammenfassung	104
Transporte in staatlichem Auftrag in der frühen und mittleren Kaiserzeit	107
Privilegien für <i>navicularii</i> : Maßnahmen zur Stärkung der <i>annona</i>	107
Binnenschiffer und staatliche Transportleistungen	110
Hauptstadt- kontra Heeresversorgung	112
Vorbemerkung	112

Beziehungen zur <i>annona urbis</i>	113
Heeresversorgung	116
Zusammenfassung	121
Ausblick in die Spätantike	123
Resümee	127
Katalog der Inschriften	131
Britannia	131
Gallia Belgica	132
Gallia Lugdunensis	132
Gallia Narbonensis	138
Germania inferior	143
Germania superior	143
Roma	146
Latium et Campania (Regio I)	146
Syria	146
Nicht berücksichtigte Inschriften	147
Anhang	151
Anhang 1: Liste der Fundorte von Inschriften mit Berufsbezeichnungen	151
Anhang 2: Liste der <i>negotiatores</i>	151
Anhang 3: Ausgewählte Inschriften von Fernhändlern	152
Literatur	155
Indizes	161
Literarische Quellen	161
Juristische Quellen	162
Inschriften	162
Papyri und Ostraka	166

VORWORT

Mit den bekannten Wracks aus Meeren und Binnengewässern hinterließ die Schifffahrt des Altertums eindrucksvolle wirtschafts- und technikgeschichtliche Zeugnisse. Ebenso bedeutend für das Verständnis der Seefahrt sind aber auch die relevanten literarischen Quellen, Inschriften, Papyri und ikonographischen Darstellungen. So hat sich der Forschungsbereich Antike Schifffahrt des Römisch-Germanischen Zentralmuseums neben der Untersuchung materieller Überreste antiker Wasserfahrzeuge ebenso die systematische Auswertung dokumentarischer Quellen zur Aufgabe gemacht. Bereits mit der Veröffentlichung der *praecepta belli navalis* des Vegetius durch Dietwulf Baatz und Ronald Bockius 1997 wurde dieser Absicht Rechnung getragen.

Die vorliegende Arbeit setzt sich mit der epigraphischen Überlieferung zur zivilen Schifffahrt in den nordwestlichen Provinzen des Römischen Reiches auseinander. Dieser Raum stand bereits im Fokus der wissenschaftlichen sowie musealen Aktivitäten des Forschungsbereiches Antike Schifffahrt. Er bietet mit einer bemerkenswerten Anzahl sowohl an Inschriften als auch an Überresten antiker Wasserfahrzeuge gute Voraussetzungen für Untersuchungen zur zivilen und militärischen Schifffahrt. Hier lassen sich insbesondere auf einheimisch-keltische Ursprünge zurückgehende Einflüsse noch in der römischen Kaiserzeit nachweisen. Die vorliegende Arbeit war das Ergebnis einer gut zweijährigen Forschungstätigkeit, die im April 2009 abgeschlossen wurde. Später erschienene Literatur konnte nicht mehr systematisch eingearbeitet werden.

Während der Entstehung des vorliegenden Buches erfuhr ich Unterstützung von Mitarbeitern des Römisch-Germanischen Zentralmuseums. Dr. Barbara Pferdehirt begleitete das Projekt von Anfang an mit Anregungen und kritischen Diskussionen. Dr. Ronald Bockius, Dr. Allard Mees und Dr. Markus Scholz halfen mit Hinweisen und Ratschlägen. Katja Hölzl übernahm die graphischen Arbeiten. Manfred Albert, Hans Jung, Dr. Reinhard Köster, Dr. Claudia Nickel und Marie Röder M. A. führten die redaktionelle Betreuung des Bandes durch. Allen Genannten sei an dieser Stelle herzlich gedankt

Mainz, im November 2011

Thomas Schmidts

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

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

EINLEITUNG

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

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

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

¹ Rougé 1966; De Salvo 1992.

² Bes. Herz 1988; Sirks 1991.

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



Abb. 1 Die Provinzen des Arbeitsgebietes.

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

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

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

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

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

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

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

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

⁷ Nachweise jeweils in den folgenden Kapiteln.

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

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

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

INSCHRIFTEN MIT BERUFS- UND VEREINSBEZEICHNUNGEN

VORBEMERKUNG

Kern der vorliegenden Studie bilden die 73 Inschriften⁹, die acht Berufsbezeichnungen für Personen aus dem zivilen Schiffstransportgewerbe enthalten:

- *actor navis*
- *caudicarius*
- *moritex*
- *nauta*
- *navicularius*
- *proreta*
- *ratarius*
- *vilicus navis*.

Sämtliche Zeugnisse sind mit Transkription im Katalog wiedergegeben. Keine Berücksichtigung in Verbreitungskarten und Tabellen fanden 16 Inschriften (**Abb. 53**), die in der Literatur zwar auch als Belege für eine der überlieferten Berufsbezeichnungen angeführt wurden, nach einer kritischen Prüfung aber als unsicher bzw. falsch gelten müssen. Diese Inschriften werden ebenfalls in einem gesonderten Katalogteil aufgeführt. Dazu gehört auch das einzige mögliche Zeugnis für einen *gubernator* in der zivilen Schifffahrt¹⁰. Bezeichnungen militärischer oder staatlicher Chargen, die mit der Schifffahrt verbunden waren, erscheinen ebenfalls nicht im Katalog. Drei Inschriften wurden außerhalb des Arbeitsgebietes gefunden, der Rest stammt aus den gallischen, germanischen und britannischen Provinzen (**Abb. 2**).

Der epigraphische Befund zeichnet sich durch die große Anzahl der Zeugnisse im Arbeitsgebiet aus. Als einzige Region des Römischen Reiches weist Italien eine größere Anzahl inschriftlicher Belege auf. Dies ist allerdings durch die besondere Bedeutung Roms und seiner Versorgung bedingt, die zu einer reichen Überlieferung der auf dem Tiber fahrenden Binnenschiffer führte. Auch wenn mit den *nautae* und *navicularii* im Arbeitsgebiet zwei Berufsgruppen, die auch aus anderen Regionen bekannt sind, die Masse der überlieferten Zeugnisse stellen, so finden wir immerhin vier Berufsbezeichnungen, die bislang für die zivile Schifffahrt nur im Arbeitsgebiet nachweisbar sind: *actor navis*, *moritex*, *proreta* und *vilicus navis*. Von diesen ist allerdings der *proreta* noch als Charge bei den Flotten bekannt.

Unter den relevanten Inschriften überwiegen die Grabinschriften, die knapp die Hälfte des Bestandes ausmachen gegenüber den Ehren- und Weihinschriften (**Abb. 3**). Trennt man das Arbeitsgebiet auf der Höhe des Rheinknies in zwei Abschnitte, so befinden sich – jeweils mit zwei Ausnahmen – die Weihinschriften auf dem Gebiet nördlich dieser Linie und die Ehreninschriften im südlichen Teil¹¹. Bei den Datierungen, die partiell nur relativ grob angegeben werden können¹², ist ein Schwerpunkt ab dem 2. Jahrhundert (**Abb. 4**) festzustellen, wobei insbesondere die Zeitspanne ab der zweiten Hälfte des 2. Jahrhunderts repräsentiert ist. Hingegen fällt der Anteil der Inschriften, die sicher ins 1. Jahrhundert gehören, recht gering aus. Auch

⁹ Der Katalog umfasst 71 Nummern, da die Zeugnisse aus dem Amphitheater in Nîmes unter Kat.-Nr. 50a-c zusammengefasst sind, aber als drei Inschriften gezählt werden.

¹⁰ CIL XII 4701 = Kat.-Nr. 82*.

¹¹ Martin-Kilcher 1994, 527 zur Verteilung der Inschriften. Hier wird der Anteil der Ehreninschriften nördlich von Lyon überbetont.

¹² Zu den Datierungskriterien für die gallischen und germanischen Provinzen vgl. z.B. Wierschowski 2001a, 9f.; Dondin-Payre/Raepsaet-Charlier 1999, VII-XI.

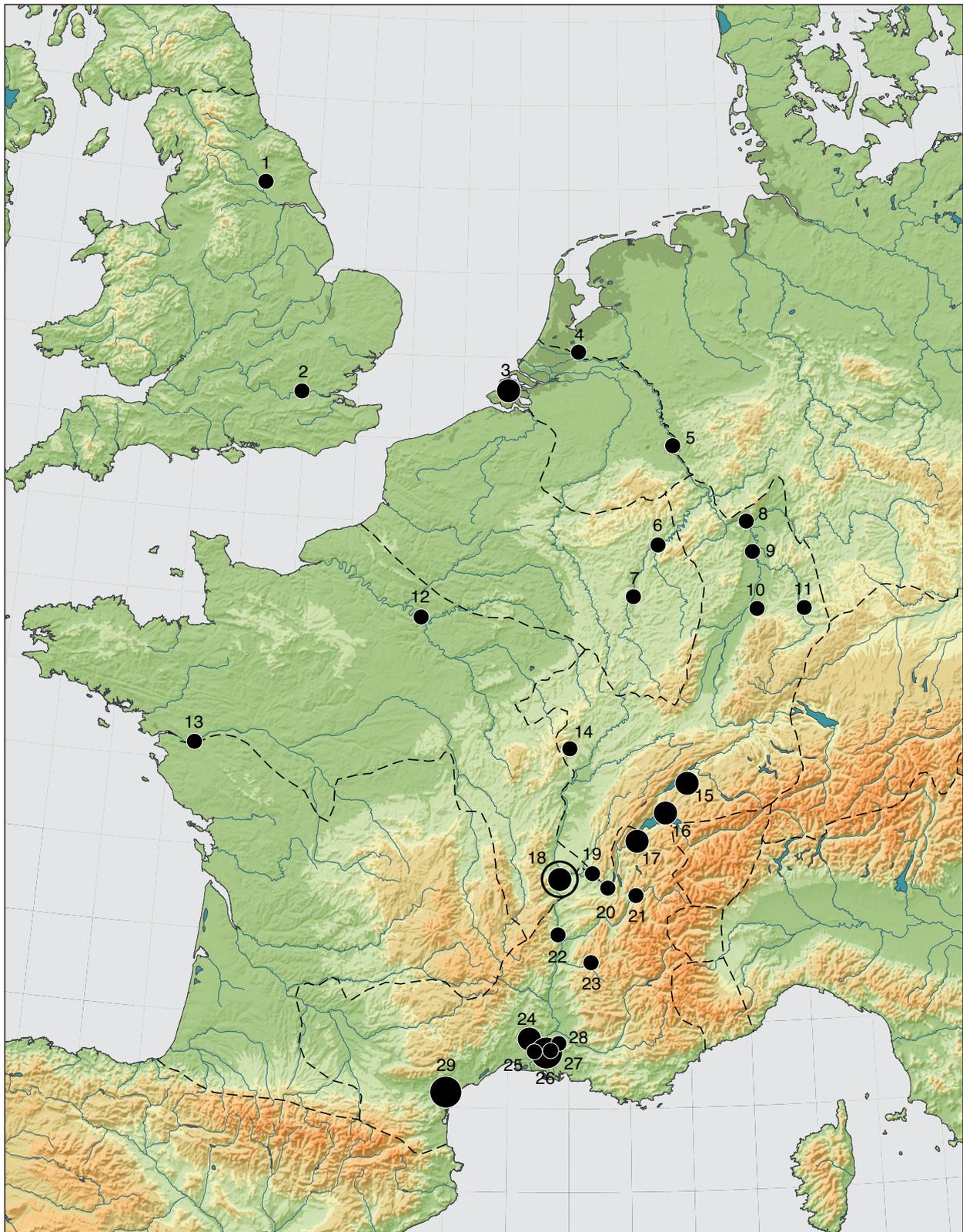


Abb. 2 Inschriften mit Berufsbezeichnungen aus der zivilen Frachtschifffahrt und Flößerei in den gallischen und germanischen Provinzen sowie in Britannien. Anzahl der Inschriften: ● = 1; ● = 2-3; ● = 7-8; ⊙ = 22. – 1 York. – 2 London-Southwark. – 3 Colijnsplaat. – 4 Vechten. – 5 Köln. – 6 Trier. – 7 Metz. – 8 Mainz. – 9 Worms. – 10 Ettlingen. – 11 Marbach am Neckar. – 12 Paris. – 13 Nantes. – 14 Dijon. – 15 Avenches. – 16 Lausanne. – 17 Genf. – 18 Lyon. – 19 Montalieu-Vercieu. – 20 Murs-et-Gelineux. – 21 Saint-Jean-de-la-Porte. – 22 Saint-Jean-de-Muzols. – 23 Die. – 24 Nîmes. – 25 Saint-Gilles. – 26 Arles. – 27 Saint Gabriel. – 28 Saint-Rémy-de-Provence. – 29 Narbonne.

Abb. 3 Verteilung der untersuchten Inschriften nach Gattungen: **G** Grabinschriften; **E** Ehreninschriften; **W** Weihinschriften; **S** sonstige und unbestimmbare Inschriften. Angegeben ist die Anzahl.

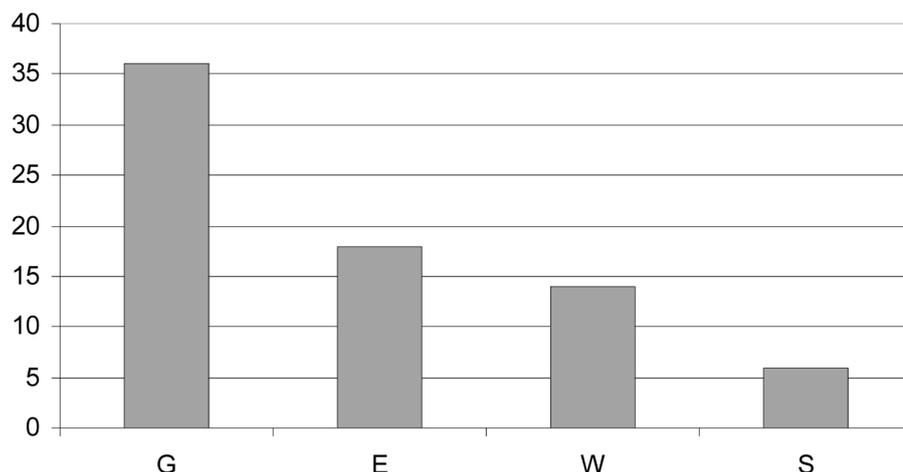
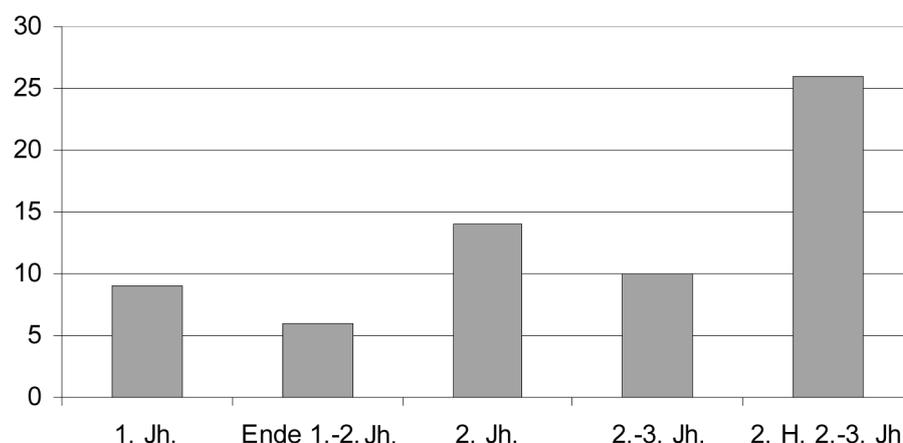


Abb. 4 Datierungen der untersuchten Inschriften. Angegeben ist die Anzahl.



unter Berücksichtigung der Belege, die möglicherweise noch ins späte 1. Jahrhundert datieren, sind die frühen Zeugnisse gegenüber den späteren deutlich unterrepräsentiert. Spätantike Inschriften, die Bezug auf die Schifffahrt nehmen, fehlen im Arbeitsgebiet.

Bei der Untersuchung der einzelnen Berufsgruppen sollen neben dem Tätigkeitsfeld auch die gesellschaftliche und wirtschaftliche Stellung der relevanten Personen in ihrem Umfeld beleuchtet werden. Insgesamt können anhand der Inschriften 49 von ihnen nachgewiesen werden. Ein weiteres Augenmerk der vorliegenden Studie gilt den Zusammenschlüssen, wobei es auch die Relevanz des Vereinsstatus zu hinterfragen gilt. Häufig werden sie in der Literatur pauschal unter dem Begriff Kollegien subsumiert. Dies erscheint vor dem Hintergrund des teilweise unbekanntem rechtlichen Status problematisch. Deshalb werden im Folgenden die Bezeichnungen Kollegium und Korporation nur verwendet, wenn sie durch den epigraphischen Befund abgesichert sind. Ihr Gebrauch setzt voraus, dass tatsächlich dem jeweiligen Verein eine im römischen Recht verankerte Stellung zugrunde liegt¹³. Dies ist für besonders für Gallien bedeutend, da hier eine Tradition von genossenschaftlich organisierten Zusammenschlüssen in keltischer Tradition vermutet wird (s. S. 90-93)¹⁴.

¹³ Vgl. Kornemann 1901, bes. 380-382; Ausbüttel 1982, 16-25. ¹⁴ z. B. Kneißl 1998, 433.

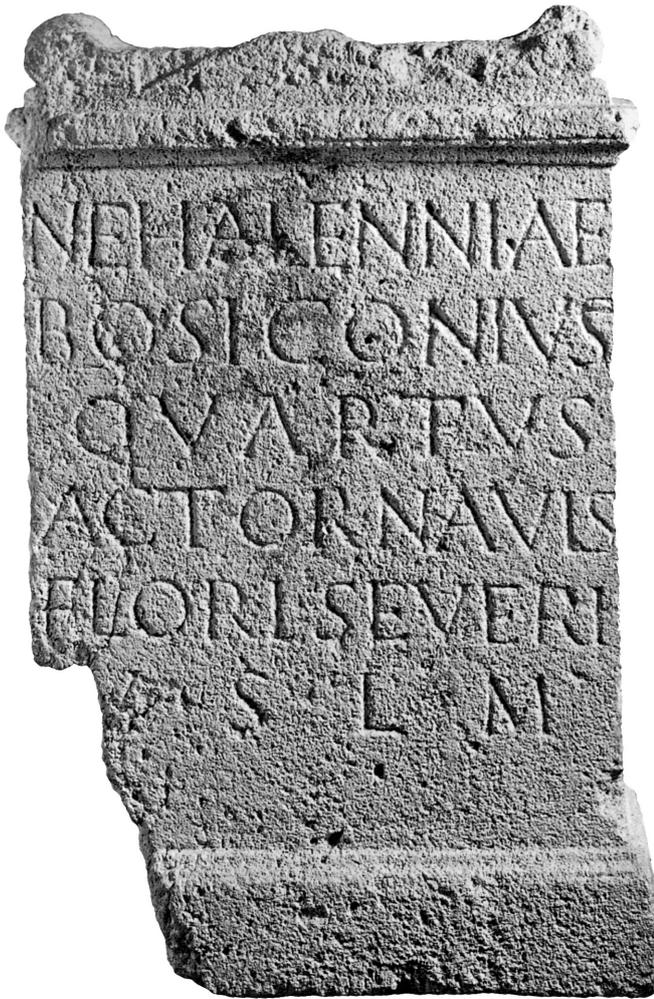


Abb. 5 Altar mit Weihung des Bosiconius Quartus für Nehalennia aus Colijnsplaat (Kat.-Nr. 57). – (Nach Stuart/Bogaers 2001, Taf. 85).

ACTOR NAVIS

Die Bezeichnung *actor navis* ist singulär in der römischen Welt. Das einzige Zeugnis, eine Weihung an die Göttin Nehalennia¹⁵, stammt aus der Oosterschelde bei Colijnsplaat (Abb. 5; 6, 3). Von dort kennen wir auch die Inschrift eines *nauta*¹⁶ und zahlreiche Belege für *negotiatores*. Der als *actor navis* tätige Bosiconius Quartus tat dies im Auftrag eines Florius Severus, des Besitzers des Schiffes. Die Funktion des Bosiconius wurde überwiegend als »Kapitän« gedeutet¹⁷. Dagegen spricht aber, dass der Begriff *actor* eher im Sinne eines Verwalters oder Rechnungsführers gebraucht wird, wobei er seinen Herrn in einem fest umrissenen Aufgabenfeld vertrat¹⁸. Somit ist es wohl naheliegend, dass der *actor navis* im Auftrag des Besitzers des Schiffes etwa Beladung und Abrechnung der Fracht überprüfte¹⁹. Dies erscheint vor dem Hintergrund der übrigen aus der Oosterschelde bekannten Inschriften sinnvoll. Dort steht, wie erwähnt, eine größere Anzahl von Belegen für *negotiatores* zwei Personen gegenüber, die mit der Schifffahrt unmittelbar beschäftigt sind. Das Schiff des Florius dürfte Ladungen mehrerer Kaufleute aufgenommen haben, was von Bosiconius koordiniert und abgerechnet worden sein könnte. Damit führte er Tätigkeiten aus, die auch für den *magister navis* überliefert sind²⁰.

Dass die Verwendung der Bezeichnung *actor*

gegenüber *magister* einen engeren Kompetenz- bzw. Verantwortungsbereich kennzeichnete, ist m.E. wahrscheinlich, aber nicht zu belegen.

Bei dem in der Inschrift als *navis* deklarierten Fahrzeug handelte es sich wahrscheinlich um ein seegängiges Schiff für die Überfahrt nach Britannien; aber auch ein Binnenfahrzeug kann nicht ausgeschlossen werden. Dabei sei auf den ebenfalls singulären *vilicus navis* (s. u. S. 72) verwiesen²¹, der aufgrund der Fundstelle im Inneren der Provinz Gallia Narbonensis wahrscheinlich der Binnenschifffahrt zuzuordnen ist.

¹⁵ AE 2001, 1489 = Kat.-Nr. 57.

¹⁶ AE 1973, 372 = Kat.-Nr. 56.

¹⁷ Stuart/Bogaers 2001. – RGA² 3 (1978) 23 s. v. Binnenschifffahrt (U. Schnall) ohne Beleg, aber wohl in Kenntnis dieser, seinerzeit noch unpublizierten Inschrift.

¹⁸ Allg. zu *actores*: RE I (1894) 329f. s. v. actor 2 (E. Reisch); Schäfer 1998, 209f.; Ch. Schäfer, Die Rolle der *actores* in Geldgeschäften. In: H. Bellen / H. Heinen (Hrsg.), Fünfzig Jahre Forschungen zur antiken Sklaverei an der Mainzer Akademie 1950-2000 (Stuttgart 2001) 211-223 bes. 212-214.

¹⁹ AE 2001, 1489 im Kommentar als »agent d'armateur«. – Vgl. Georges ausführliches Handwörterbuch (ND Darmstadt 1992) 92f. s. v. actor mit Belegen aus der römischen Literatur. – Im Sinne eines Verwalters sind auch zwei Belege aus der Gallia Lugdunensis zu werten: CIL XIII 2533 (Talissieu): *actor fundi*; CIL XIII 2243 (Lyon): *actor praediorum*.

²⁰ Rougé 1966, 234-238 ausführlich zum *magister navis* mit Diskussion der relevanten Schriftquellen. Der *magister navis* war in erster Linie als Vertreter des Eigners für Ladung und Passagiere verantwortlich. Seine Beteiligung bei der Führung des Schiffes stellt eine Ausnahme dar. Vgl. auch Casson 1995, 317f.

²¹ CIL XII 2379 = Kat.-Nr. 41.

Für die Gentilizien lassen sich Parallelen bzw. verwandte Namen in Obergermanien finden²². Als möglicher Vater des Schiffsbesitzers war C. Crescentius Florus ausgemacht worden, der am Fundplatz eine Weihinschrift vor einer Überfahrt errichtet hatte²³. Die aus dem Namensmaterial gewonnenen Schlussfolgerungen sind allerdings mit Vorsicht zu bewerten; aufgrund der genannten Indizien lassen sich Florius und Bosiconius wohl als Einheimische aus den germanischen Provinzen deuten.

CAUDICARIUS

Aus dem Arbeitsgebiet kommen drei Inschriften, bei denen die Berufsbezeichnungen *caudicarius* bzw. *codicarius* ergänzt wurden. Keine von diesen überliefert die Berufsbezeichnung zweifelsfrei; zwei von ihnen sind sogar als unwahrscheinlich einzustufen. Elf Inschriften, die den Großteil der bekannten Belege darstellen, stammen aus Ostia und Rom, wo die *caudicarii* ein *corpus* bildeten²⁴. Die Tätigkeit der teilweise auch als *caudicarii navicularii* bezeichneten Gruppe bestand in der Bereitstellung von Binnenfahrzeugen für den Transport von Portus nach Rom. Dabei waren sie ebenso im Rahmen der *annona* an der Lebensmittelversorgung Roms, insbesondere mit Getreide, beteiligt. Sie verwendeten einen spezifischen Bootstyp, die *navis caudicaria*, die auch durch bildliche Darstellungen nachgewiesen ist. Die *caudicarii* sind bis in die Spätantike belegt²⁵.

Sowohl bei dem Zeugnis aus Cavillonum/Saint-Marcel-les-Chalon²⁶ als auch bei demjenigen aus Andemantunnum/Langres²⁷ überwiegen die Zweifel an der vorgenommenen Ergänzung. In beiden Fällen dürfte es sich eher um Namen als um Berufsbezeichnungen handeln. Gleiches gilt auch für die beiden vermeintlichen Belege für *caudicarii* in Lusitanien²⁸.

Mit größerer Wahrscheinlichkeit lässt sich dagegen die Bezeichnung *caudicarius* auf einer Inschrift aus Worms nachweisen (Abb. 6, 6; 7)²⁹. Der Grabstein zeigt im Bildfeld oberhalb der Inschrift zwei Männer mit Schriftrollen jeweils in der rechten Hand. Bei diesen handelt es sich um die in der Inschrift erwähnten Geschwister Severius Lupulus und Severius Florentinus, die im Alter von 35 bzw. 22 Jahren verstorben waren. Die auf die Nennung der Personen und ihres Alters folgende Passage ist nach W. Boppert als *negotiat(ori) et caud(icario)* zu lesen und soll die Berufe der beiden Brüder wiedergeben. Dabei bleibt offen, ob

²² Nach Stuart/Bogaers 2001, 127 ist Bosiconius singular, ebenda mit mehreren Belegen auf -conius. Für Florius stammen alle angegebenen Belege aus dem Bereich des CIL XIII aus Obergermanien.

²³ Stuart/Bogaers 2001, 30. 127. Die Inschrift ebenda 104f. Kat.-Nr. B3 war *pro mercibus conservandi* gesetzt worden, was vor der Abfahrt sinnvoll erscheint.

²⁴ Liste bei De Salvo 1992, 629f. Nr. 17-25. Ferner: CIL XIV 131; 185.

²⁵ Ausführlich zu den *caudicarii* Rougé 1966, 193-196 und insbes. De Salvo 1992, 171-182; Boppert 1994, 410-412 jeweils mit weiteren Nachweisen. – Zum Schiffstyp ausführlich Höckmann 1994.

²⁶ CIL XIII 11224 = Kat.-Nr. 78*. – Die Formulierung *L(ucius) Ianius Sedatianus sive Cod[---]ius* impliziert, dass es sich hier nicht um die Nennung eines Berufes, sondern um einen (Spitz)Namen handelt, unter dem die vor dem *sive* genannte Person ebenfalls bekannt ist. So auch folgerichtig in der AE 1905, 202 die

Ergänzung zu *Cod(on)ius*. Dagegen im Kommentar des CIL und bei De Salvo 1992, 637 Nr. 119 als *cod[icari]us*. – Belege für eine weitere Namensnennung nach einem *sive* in Inschriften aus Lyon: z. B. CIL XIII 1897: *Tertinae Amabilis sive Cyr[il]le* (Lyon); 1979 = Kat.-Nr. 74*: *Felicia Felicula amica carissima sive Felicius Romanus libellus* (Lyon); 2039: *C(ai) Victori[s] [Ta]urici sive Quiguronis*; 2161: *C(ai) Iuli Alexionis Vituli sive Alexandri*.

²⁷ CIL XIII 5826 = Kat.-Nr. 85*. – Die Ergänzung zu *cod[icari]us* statt zu einem Eigennamen bereits im Kommentar des CIL und wieder von Le Bohec 2003, 290 Nr. 515 übernommen. Andererseits könnten hier auch verschiedene Cognomina infrage kommen. Vgl. Mócsy 1983, 84.

²⁸ CIL II 25; De Salvo 1992, 643 Nr. 188 bereits als *codic[ari]us?*. – Für CIL II 260; De Salvo 1992, 643 Nr. 189 galt die Ergänzung *caudic(arius)* als relativ sicher; so auch Boppert 1994, 412; dagegen als Name in AE 1987, 478a.

²⁹ CIL XIII 6250 = Kat.-Nr. 68. – Ausführlich zu Ikonographie und Inschrift Boppert 1994, bes. 407-409.

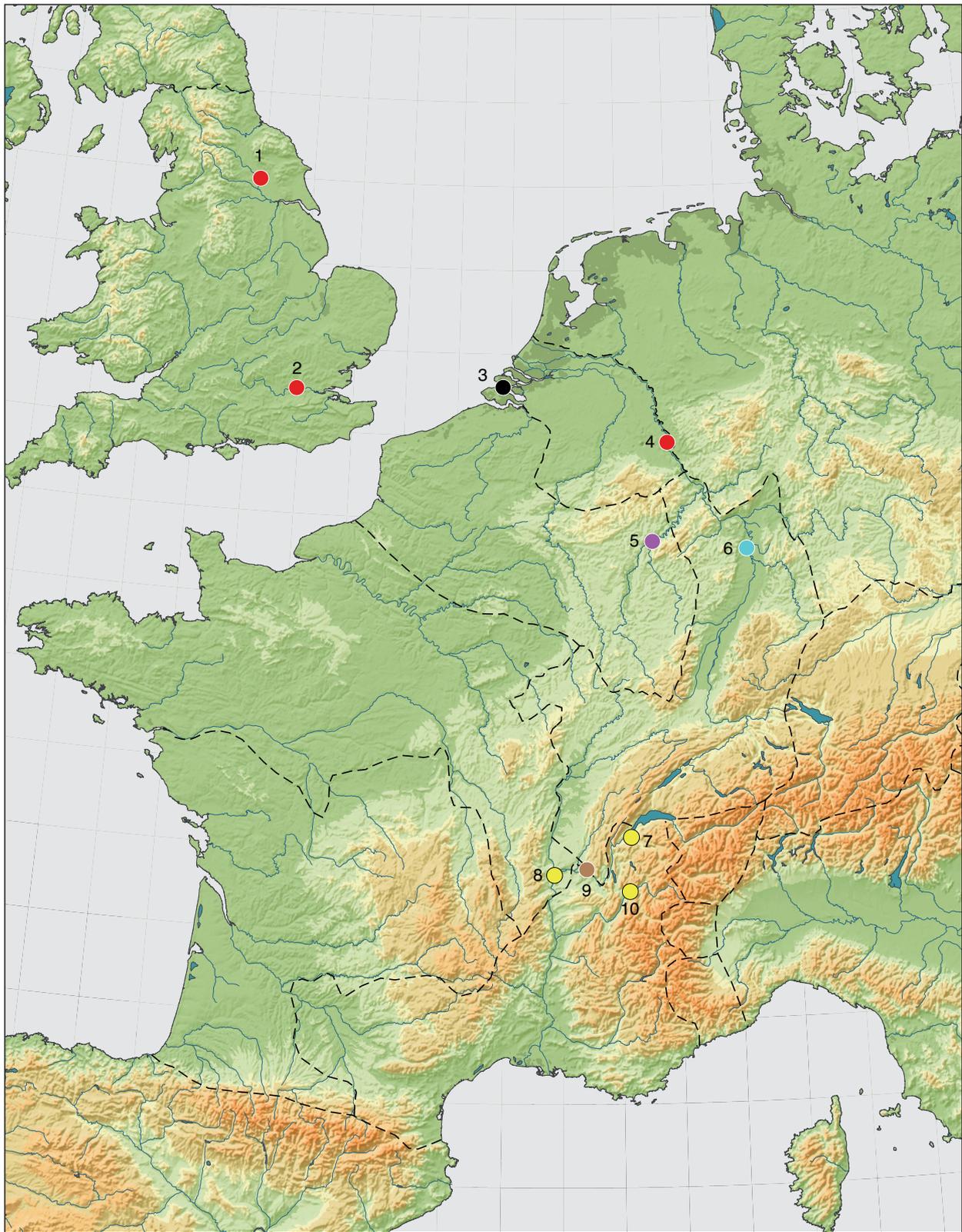


Abb. 6 Selten nachgewiesene Berufsbezeichnungen der Schifffahrt in den gallischen und germanischen Provinzen sowie in Britannien: ● = *actor navis*; ● = *caudicarius*; ● = *moritex*; ● = *proreta*; ● = *ratarius*; ● = *vilicus navis*. – 1 York. – 2 London-Southwark. – 3 Colijnsplaat. – 4 Köln. – 5 Trier. – 6 Worms. – 7 Genf. – 8 Lyon. – 9 Montalieu-Vercieu. – 10 Saint-Jean-de-la-Porte.

beide die Berufe ausübten, oder jeder Bruder einen. Es schließt sich Licontius als Name der Mutter an, wobei männliche Namensformen auch bei Frauen in Gallien vereinzelt nachgewiesen werden können³⁰. Die Tätigkeiten des Brüderpaares als Händler bzw. Transporteur, der »vertraglich zu Transportleistungen für den römischen Staat verpflichtet gewesen wäre«, wurden von Boppert im Rahmen der *annona militaris* interpretiert³¹. Betrachtet man allerdings die relevanten Inschriften des Arbeitsgebietes im Kontext der Heeresversorgung, so lässt sich ein solcher Zusammenhang nicht durch weitere Belege stützen (s. u. S. 116-122). Wenn sich also Severius Florentinus tatsächlich als *caudicarius* betätigte, so dürfte die Bezeichnung eher auf die Benutzung eines Binnenschiffes abzielen als auf ein Vertragsverhältnis mit dem Staat. Einen Bezug des Begriffes *caudicaria* zu den nördlichen Provinzen könnte die Nennung eines *caudiceus lembus* in der Mosella des Ausonius darstellen³². Allerdings lässt sich der hinter dieser Bezeichnung verborgene Fahrzeugtyp nicht näher deuten³³.

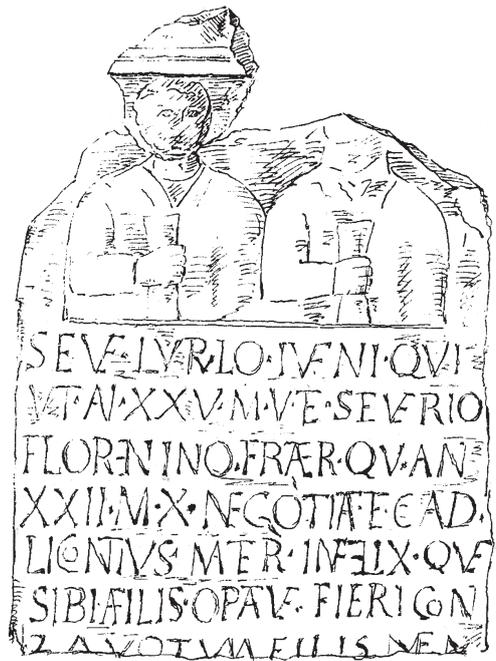


Abb. 7 Grabstein der Severii aus Worms (Kat.-Nr. 68). – (Nach Weckerling 1887, Taf. 5, 1).

MORITEX UND MORITIX

Die Berufsbezeichnung *moritex* bzw. *moritix* hat sich auf zwei Inschriften vollständig und auf einer als Abkürzung erhalten (**Abb. 6**). Sie lässt sich vom keltischen *mori-tæg-/tig-* ableiten, das den Seefahrer/Seemann bezeichnet. Diese Interpretation wurde m.W. erstmals 1983 von J. E. Bogaers präsentiert³⁴. Ein Zusammenhang mit der Seefahrt war bereits in älteren Arbeiten vermutet worden, allerdings wurden bis in die jüngere Vergangenheit auch andere Deutungen favorisiert³⁵.

Bei der Inschrift aus London-Southwark (**Abb. 8**) handelt es sich um eine Weihung an die göttliche Wirkkraft der Kaiser (*numina Augustorum*) und Mars Camulus, der insbesondere im nördlichen Gallien und in den germanischen Provinzen verehrt wurde³⁶. Der Dedicant Tiberinius Celerianus stammt als *c(ivis) Bell(ovacus)* aus der Gallia Belgica. Ungeklärt bleibt der Sinn der auf die Berufsbezeichnung folgenden Begriffe, da das untere Ende der Inschrift fehlt. Während *moritix Londiniensium* zwar ungewöhnlich, aber

³⁰ Boppert 1994, 409 mit Anm. 10-12. – Im CIL wurde dagegen Gaud(...ius) als Namen vorgeschlagen. Dies erscheint nicht ausgeschlossen, zumal nach Mócsy 1983, 72 Cauda, Caudicus und Caudius sowie ebenda 134 Gaudentius, Gaudillus, Gaudus belegt sind. Allerdings würde in diesem Fall das davor eindeutig abgetrennte *et* funktionslos werden.

³¹ Boppert 1994, 413. 418.

³² Aus. Mos. 197: *navita caudiceo flutians super aequora lembo*.

³³ Rougé 1966, 196 mit Anm. 7. – Höckmann 1994, 425 für einen Einbaum; ebenda 435 im Kontext der Wormser Inschrift für eine Gleichsetzung der *caudicaria* mit einem Prahm in den nordwestlichen Provinzen.

³⁴ Die korrekte Ableitung zuerst bei Bogaers 1983, 20; später auch bei Adams 2003, bes. 275 mit Anm. 3-4.

³⁵ Bereits E. Birley, *Journal Roman Stud.* 56, 1966, 228 vermutete im Rahmen einer Rezension in Berufung auf J. C. Mann, dass *moritex* in RIB I 678 »shipper« bedeutet; vgl. auch Hassall 1978, 42. – Für CIL XIII 8164a = Kat.-Nr. 58 bei Walsler 1988, 74 als »Überseefahrer«. – Dagegen M. T. Raepsaet-Charlier / G. Raepsaet, *Aspects de l'organisation du commerce de la céramique sigillée dans le Nord de la Gaule aux I^e et II^e siècles de notre ère*. II. Négociants et transporteurs. La géographie des activités commerciales. Münster. Beitr. Ant. Handelsgesch. 2, 1988, 56; Tomlin/Hassall 2003, 365 als Patron bzw. allg. Amtsträger bzw. das Mitglied einer Vereinigung.

³⁶ AE 2002, 882 = Kat.-Nr. 1. – Nachweise für Mars Camulus z. B. AE 1935, 64 (Reims); AE 1910, 65; CIL XIII 11818 (Mainz); CIL XIII 8701 (Rindern); RIB I 2166 (Bar Hill).

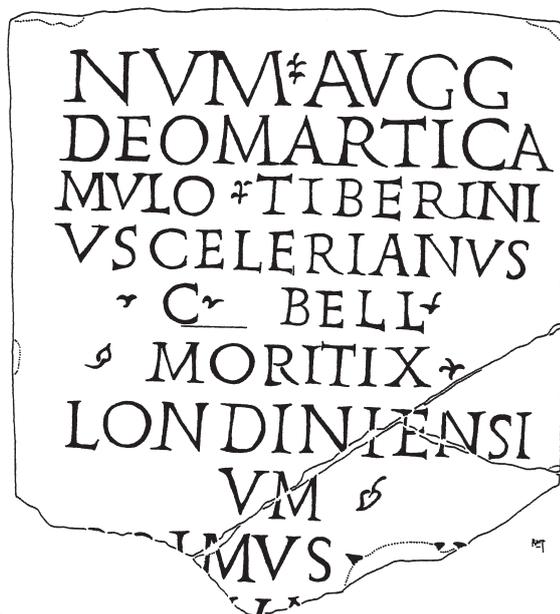


Abb. 8 Weihinschrift des Tiberinius Celerianus aus London-Southwark (Kat.-Nr. 1). – (Nach Tomlin/Hassall 2003, 364 mit Abb. 6).

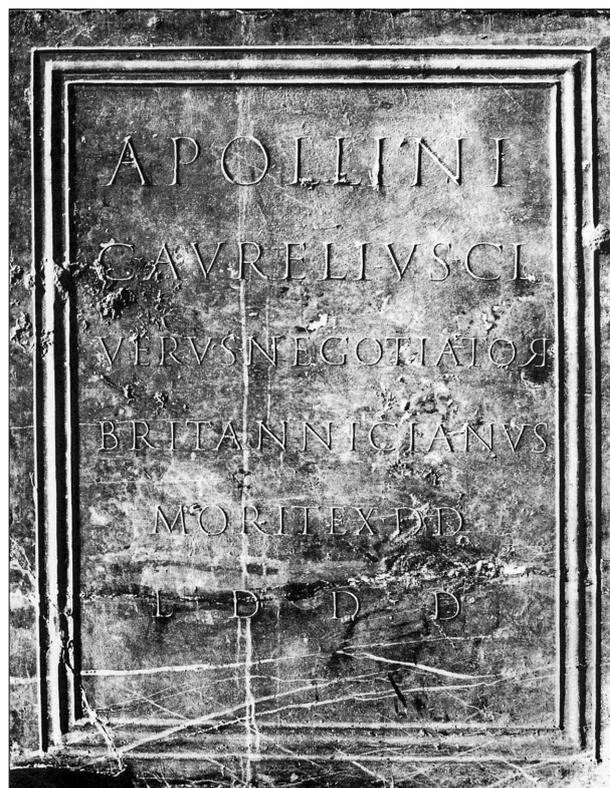


Abb. 9 Weihinschrift des C. Aurelius Verus aus Köln (Kat.-Nr. 58). – (Nach Walser 1988, 75).

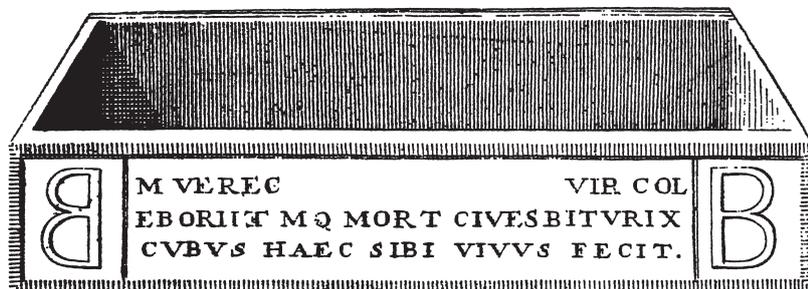


Abb. 10 Sarkophag mit Grabinschrift des M. Verecundius Diogenes aus York (Kat.-Nr. 2) nach einer Umzeichnung. – (Nach RIB I S. 228).

noch verständlich erscheint³⁷, ist fraglich, ob das nachfolgende (*pr*)*imus* auch hierauf zu beziehen ist, oder einen weiteren Eigennamen darstellt³⁸.

In einer Weihinschrift aus Köln (**Abb. 9**) bezeichnet sich C. Aurelius Verus, ein Freigelassener, als *moritex* und zusätzlich als *negotiator Britannicus*³⁹. Hier wird die Rolle der *moritices* beim Warentransport zwischen Festland und den britannischen Provinzen unterstrichen. Dass die Inschrift nicht aus der Küstenregion, sondern dem Landesinneren stammt, dürfte durch die Geschäftskontakte eines *negotiator* bedingt sein und

³⁷ Im Kommentar AE 2003, 1015 wird auf die *nautae Parisiaci* verwiesen, bei denen die Ortsangabe auch nicht mit der Herkunft der Beteiligten hätte identisch sein müssen.

³⁸ Adams 2003, 276 mit Übersetzungsvorschlägen: »(= seafarer who was first of the ›Londoners‹)« bzw. »(thus ›seafarer of the

›Londoners‹ in the first rank)«. – Dagegen in der Transskription in AE 2002, 315 als Eigennamen.

³⁹ CIL XIII 8164a = Kat.-Nr. 58. – Galsterer 1975, 13 Nr. 4 und Walser 1988, 74 Nr. 25 mit Kommentar.

keinen Rückschluss auf eine Tätigkeit des *moritex* im Landesinneren zulassen. Die Inschrift befindet sich auf einer Platte aus schwarzem Marmor und ist sehr sorgfältig in einem gerahmten Feld ausgeführt, was ein Schlaglicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Auftraggebers wirft.

Schwieriger ist aufgrund der Überlieferung die Inschrift auf einem Sarkophag aus York (**Abb. 10**) zu beurteilen⁴⁰. Die Lesung als *mor(itex)* ist umstritten, aber vor dem Hintergrund der beiden behandelten Inschriften vertretbar⁴¹. Bei dem Verstorbenen M. Verecundius Diogenes könnte es sich aufgrund des Cognomens um einen Freigelassenen handeln⁴². Seine Herkunft gibt er mit *cives Biturix Cubus* an. Der Hauptort der *Bituriges Cubi* war Avaricum/Bourges in der Provinz Aquitania⁴³. Falls seine Herkunft als Hinweis auf den Ausgangspunkt seiner wirtschaftlichen Aktivitäten gewertet wird, könnten seine Seetransporte von Nantes an der Loiremündung bis nach Britannien geführt haben⁴⁴. Die Nutzung der Loire ist durch Inschriften von *nautae* belegt⁴⁵ und für die in Armorica siedelnden Veneter sind Handelsfahrten nach Britannien in vorrömischer Zeit bezeugt (s. S. 87). Zusätzlich kann noch auf eine in das Jahr 237 datierte Weihinschrift aus dem weiter südlich gelegenen Bordeaux verwiesen werden, die M. Aurelius Lunaris, ein *sevir Augustalis* in York und Lincoln, gesetzt hatte. Zwar fehlt eine Berufsangabe, er wird aber allgemein als *negotiator* angesehen⁴⁶.

Wenn man die Informationen der drei Inschriften, die *moritices* nennen, als repräsentativ betrachtet, so scheint der Überseetransport von Waren nach Britannien von Personen aus den gallischen und germanischen Provinzen durchgeführt worden zu sein, die aber nicht aus Küstenregionen stammen müssen. Die Verflechtung mit den *negotiores Britannici* wird dabei durch die Kölner Inschrift belegt.

NAUTA

Allgemeines

Der Begriff *nauta* bzw. das griechische Pendant ναύτης bezeichnet zunächst einmal lediglich den Seemann, der zur Bedienung des Schiffes benötigt wird⁴⁷. Ein darüber hinausgehender Aufgabenbereich zeichnet sich erst durch die Inschriften aus den nördlichen Provinzen ab, ohne dass dieser durch eine Schriftquelle bestätigt würde.

Die *nautae* stellen im Arbeitsgebiet mit 45 Inschriften die am häufigsten vertretene Berufsgruppe innerhalb der Transportunternehmer. Sie wurden bereits früher zusammenfassend behandelt⁴⁸. Die Fundorte im Arbeitsgebiet konzentrieren sich auf das südliche Gallien entlang des Laufes von Rhône und Saône (**Abb. 11**). Im Norden des Arbeitsgebietes kommen sie vereinzelt vor. Das südwestliche Gallien bleibt ebenso fundleer wie Britannien. Außerhalb des Arbeitsgebietes können sie an den oberitalischen Seen und den Nebenflüssen des Po, den *regiones* X bzw. XI, nachgewiesen werden (**Abb. 26**). Gallien und Oberitalien können somit als Kerngebiet innerhalb der Verbreitung von *nauta*-Inschriften definiert werden. Aus dem

⁴⁰ RIB I 678 = Kat.-Nr. 2.

⁴¹ Der epigraphische Befund würde alternativ noch die von Bogaers (vgl. Hassall 1978, 43 Anm.*; dort ohne Verweis auf eine Publikation von Bogaers) vorgeschlagene Ergänzung *Mor(inorum)* erlauben.

⁴² Wierschowski 2001a, 446f. Nr. 650.

⁴³ RE III,1 (1897) 548 s. v. Bituriges (M. Ihm).

⁴⁴ In der Nähe von Bourges fließt die Cher als einer der bedeutenderen Nebenflüsse der Loire.

⁴⁵ CIL XIII 3114 = Kat.-Nr. 28; CIL XIII 3105 = Kat.-Nr. 29.

⁴⁶ AE 1922, 116 = ILTG 141 (s. Anh. 3); Wierschowski 2001a, 437 f. Nr. 634 mit weiterer Lit.

⁴⁷ Rougé 1966, 214-216 mit Quellennachweisen.

⁴⁸ z. B. Schlippschuh 1974, 86-108; Deman 1987, bes. 87-91; De Salvo 1992, 131-141; Martin-Kilcher 1994, 530-533 mit Tab. und Verbreitungskarte; Jacobsen 1995, 50-53. – Schmidts 2011 mit einer zusammenfassenden Darstellung.

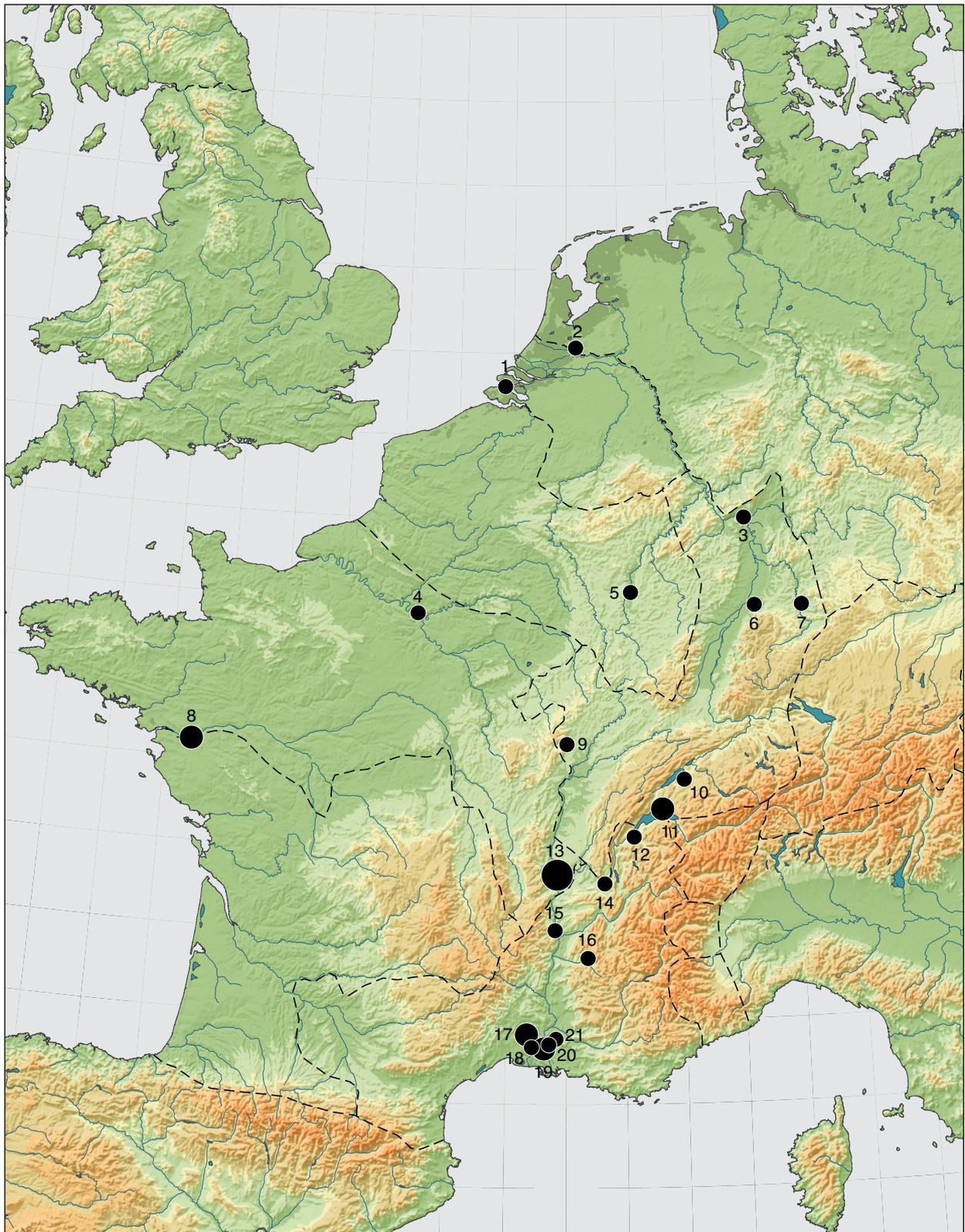


Abb. 11 Inschriften von *nautae* in den gallischen und germanischen Provinzen sowie in Britannien. Anzahl der Inschriften: ● = 1; ● = 2; ● = 20. – 1 Colijnsplaat. – 2 Vechten. – 3 Mainz. – 4 Paris. – 5 Metz. – 6 Ettlingen. – 7 Marbach am Neckar. – 8 Nantes. – 9 Dijon. – 10 Avenches. – 11 Lausanne. – 12 Genf. – 13 Lyon. – 14 Murs-et-Gelineux. – 15 Saint-Jean-de-Muzols. – 16 Die. – 17 Nîmes. – 18 Saint-Gilles. – 19 Arles. – 20 Saint-Gabriel. – 21 Saint-Rémy-de-Provence.

südlicheren Italien stammt noch ein stadtrömisches Zeugnis⁴⁹, das sich jedoch auf die Vereinigung der Saõneschiffer bezieht und deshalb ebenfalls hier behandelt wird. Weitere Belege aus Italien sind zweifelhaft bzw. als Namensmaterial zu klassifizieren⁵⁰. Weiter östlich kommen *nauta*-Inschriften dann wieder im Bereich der unteren Donau und der Mureş als deren Nebenfluss vor⁵¹. Die Nennung eines *nauta* auf einer Weihinschrift aus Philippi dürfte aufgrund der Nähe zum Ägäischen Meer den Dedikanten als Seemann kennzeichnen, der auf dem Meer unterwegs war⁵². Die Verwendung der Bezeichnung auf einer Inschrift aus Caesarea Maritima, die auf eine Ergänzung von G. Alföldy zurückgeht⁵³, ist letztlich nicht zu belegen. Für das römische Nordafrika könnte eine, allerdings reichlich fehlerhafte Inschrift auf die Berufsbezeichnung *nauta* hindeuten⁵⁴, des Weiteren kommt der Begriff aber auch dort als Eigenname vor⁵⁵. Daneben lassen sich die $\nu\alpha\upsilon\tau\alpha\iota$ $\pi\omicron\tau\acute{\alpha}\mu\iota\omicron\iota$ in ägyptischen Papyri nachweisen⁵⁶.

Wenn wir nun das Arbeitsgebiet etwas differenzierter auch unter quantitativen Gesichtspunkten betrachten, so zeigt sich die überragende Stellung von Lugdunum/Lyon, wo mit 20 Belegen der Schwerpunkt der *nauta*-Inschriften (44,4%) anzutreffen ist. Jeweils zwei Zeugnisse sind in Nantes, Arles, Nîmes, Avenches und Lausanne nachgewiesen, alle übrigen Fundorte lieferten jeweils nur einen Beleg.

Mit 22 Zeugnissen überwiegen die Grabinschriften gegenüber 14 Ehren-⁵⁷, sieben Weih- und einer Bauinschrift. Die zeitliche Verteilung der Inschriften ergibt mit 17 Belegen einen deutlichen Schwerpunkt von der zweiten Hälfte des 2. Jahrhunderts bis ins 3. Jahrhundert⁵⁸. Zwölf Inschriften lassen sich ans Ende des 1. bzw. den Beginn des 2. Jahrhunderts oder allgemein ins 2. Jahrhundert datieren. Nur drei gehören sicher ins 1. Jahrhundert, allesamt in dessen erste Hälfte. Die übrigen sind entweder allgemein vom 2. bis zum 3. Jahrhundert einzuordnen oder beinhalten keinerlei Datierungsanhalt.

Einzelpersonen

Die Inschriften überliefern 23 *nautae*, wobei in zwei Fällen aufgrund des Erhaltungszustandes der Name unbekannt ist. Einen Überblick über diese Zeugnisse vermitteln die **Tabellen 1-2**. Ihre Verteilung folgt dem oben beschriebenen Schema. Mehrheitlich stammen sie aus Lugdunum/Lyon, der Rest verteilt sich über das Verbreitungsgebiet mit einem deutlichen Schwerpunkt an Rhône und Saône.

Die zwölf Inschriften aus Lyon (**Tab. 1**) gehören überwiegend in die Zeit ab der zweiten Hälfte des 2. Jahrhunderts. Alle Beteiligten bezeichnen sich entweder als *nauta Rhodanicus* oder *nauta Araricus*. Dass die

⁴⁹ CIL VI 29722 = Kat.-Nr. 69.

⁵⁰ Fondi: CIL X 6233; 6235 (*nauta* als Cognomen); Pompeji: CIL IV 5445 (*nautae* als Graffito, unklar); Tusculum: CIL XIV 2643 (mit der Ergänzung [Ar]arico (?), bei De Salvo 1992, 644 Nr. 1 als zweifelhafte Inschrift).

⁵¹ Alba Iulia (RU), Prov. Dacia: CIL III 1209. – Hinok (BG), Prov. Moesia inferior: CIL III 7485; De Salvo 1992, 643 Nr. 130. – Kostolac (YU), Prov. Moesia inferior: IMS II 61 mit Abb.; De Salvo 1992, 644 Nr. 191.

⁵² AE 1939, 44 = Pilhofer 2000, 390 f. Nr. 388 mit Kommentar.

⁵³ G. Alföldy, Pontius Pilatus und das Tiberieum von Caesarea Maritima. *Scripta Classica Israelica* 18, 1999, 85-108.

⁵⁴ Constantine (ALG): CIL VIII 7157; ILAG II 821; De Salvo 1992, 645 Nr. 10. – Es handelt sich um eine Pinselinschrift auf einer Gebäudewand. Lesung nach ILAG: *ego Tanrocos feci taerenta*

[n]auta Pr[---]. Oberhalb der Inschrift befindet sich eine Schiffsdarstellung, rechts daneben eine weitere mit der Beischrift (H)ip(p)opatamia. Ob hier tatsächlich eine Berufsbezeichnung gemeint ist, oder der vermeintliche Begriff *nauta* auf das dargestellte Schiff bezogen sein soll, muss offenbleiben.

⁵⁵ AE 1938, 47.

⁵⁶ Aus dem Jahr 215: P. Giss. 40, II; Mitteis/Wilcken 1912b, 38 f. Nr. 22; De Salvo 1992, 634 Nr. 84. Vgl. dazu ebenda 110 Anm. 212.

⁵⁷ Hierzu wurden das Fragment CIL XIII 2041 = Kat.-Nr. 27 und die Kennzeichnung der Ehrenplätze im Amphitheater von Nîmes CIL XII 1667 = Kat.-Nr. 50a; CIL XII 3317 = Kat.-Nr. 50b gerechnet.

⁵⁸ Angaben jeweils unter Einbeziehung der jahrgenau datierten Inschriften.

Ort (Kat.-Nr.)	Typ	Name, Herkunft	Berufsbezeichnungen	Ämter/Mitgliedschaften in Berufsvereinen	sonstige Ämter	Dat.
Lyon (23)	E	M(arcus) Inthatus Vitalis	nauta Arare navigans negotiat(or) vinari[us]	patron(us): eiusdem coporis (= nautarum) patronus utr[i]j[cl]ar(orum) fabror(um) Lugud(um) consist(entium) patronus, curator, quaestor (= negotiatorium vinariorum)	IIIIIVir Augustalis (Lyon) consessum (unter ordo von Alba) patronus eq(uitum) R(omanorum) (Lyon)	2. Jh.
Lyon (8)	G	M(arcus) Primus Secundianus	nauta Rhodanic(us) Arare navigans negot(iator) muriar(ius)	corporat(us) inter fabros tign(arios) Lug(uduni) consist(entis)	IIIIIVir(Aug(ustalis) c(oloniae) C(opiae) C(laudiae) Aug(ustae) Lug(uduni) curator(is) eiusd(em) corpot(is)	2. H. 2./3. Jh.
Lyon (9)	G	C(aius) Primus [Secu]nd(us)	n(auta) [Rh]od(anicus)	cur(ator) [eius]d(em) cor(poris) (= nautarum) patronus fabror(um) [tign(orum)] Lug(uduni) consist(entium)	IIIIIVir(Aug(ustalis) c(oloniae) C(opiae) C(laudiae) [Aug(ustae) Lug(uduni) cur(ator) [eius]d(em) cor(poris)	2. Jh.
Lyon (10)	G	Toutius Incitatus	naut(a) Arar(icus) negotiator frumentarius	centonarius Lug(uduni) consistens honoratus	IIIIIVir(i) Aug(ustalis)	2. H. 2./3. Jh.
Lyon (11)	G	L(ucius) Hilarianus Cinnamus civis Lug(udunensis)	naut(a) Rhodanicus Rhodano navigans negotiator oleari(us)	curator eiusdem coporis (= nautarum)		2. Jh.
Lyon (24)	E	C(aius) Iulius Sabinianus	nauta Rhod(anicus)			
Lyon (12)	G	G(aius) Libertius Decimanus civis Viennens(is) Luguduni consistens	naut(a) Araricus	honoratus (utriclarius)		2. H. 2./3. Jh.
Lyon (25)	E	C(aius) Novellius Ianuarius civis Vangionis	nauta Araricus	curator et patronus eiusd(em) c]orp(oris) (= nautarum)		216
Lyon (13)	G	G(aius!) Tipur[i]n(ius?) Sacruna	naut[ta] Araric(us)			2. H. 2./3. Jh.
Lyon (14, 21)	E; G	C(aius) Apronius Raptor Trever	n(auta) Araricus negotiator vinarius	patronus eiusdem coporis (= nautarum) patro[n]us negotiatorium vinari(orum) Lugud(uno) consistentium	dec(urio) eiusd(em) civitatis (Treveris)	E. 1./ A. 2. Jh.
Lyon (15)	G	L(ucius) Helvius Victorinus	n(autae) Araric(us)			2. Jh.
Lyon (16)	G	... Attal[us]	n(auta) Rhodan(icus) ? negotiator sleplasiarius	corpuratus inter centenarios	IIIIIVir Aug(ustalis) Lug(uduni)	2. H. 2./3. Jh.
Lyon (17)	G	Name fehlt Vienna ?	[---] n(auta) Rhod(anicus)			E. 1./ A. 2. Jh.

Tab. 1 Die einzelnen *nautae* anhand der Inschriften aus Lyon (E Ehreninschrift; G Grabinschrift).

Ort (Kat.-Nr.)	Typ	Name, Herkunft	Berufsbezeichnungen	Ämter/Mitgliedschaften in Berufsvereinen	sonstige Ämter	Dat.
Aries (33)	G	Aur(elius) Septimius Demetrianus	nauta Druenticus			sp. 2. H. 2./3. Jh.
Aries (34)	G	L(ucius) Iul(ius) Secundus	naut(a) Druentic(us) corporatus Mogituma c(oloniae) I(uliae) P(aternae) A(relatis)	utricularius corp(oratus)		2. Jh.
Die (40)	G	L(ucius) Sollius Calendio	n(auta) R(hodanicus)			2. Jh.
Colijnsplaat (56)	W	Vegisonius Mar(tinus) cives(!) Secuanus(!)	nauta			2. H. 2./3. Jh.
Dijon (41)	G		Nauta Araricus			2./3. Jh.?
Nantes (28)	G	Pessicinnus Sabinus	nauta Ligiricus			2. H. 2./3. Jh.
Mainz (65)	G	Blussus Atusiri f(ilius)	nauta			1. H. 1. Jh.
Rom (69)	G	C. Sentius Regulianus	nauta Araricus negot(iator) vinarius Lugudun(i) in canabis consisten(s) diffus(or) olearius ex Baetica	patronus eiusdem corporis (= nautarum) curator et patronus eiusdem corporis (= negotiorum vinariorum) curator et patronus eiusdem corporis (= diffusorium oleariorum)	patronus Illilvir(um) Luguduni consistentium	2. Jh.
Saint-Gilles (52)			naut(a) Atr(icae) et Ov(idis) Arelat(ensis)			
Saint-Remy-de-Provence (55)	G	Aebutius Agatho	naut(j)a Araricus			2. H. 2./3. Jh.

Tab. 2 Die einzelnen *nautae* anhand der Inschriften außerhalb Lyons (G Grabinschrift; W Weihinschrift).

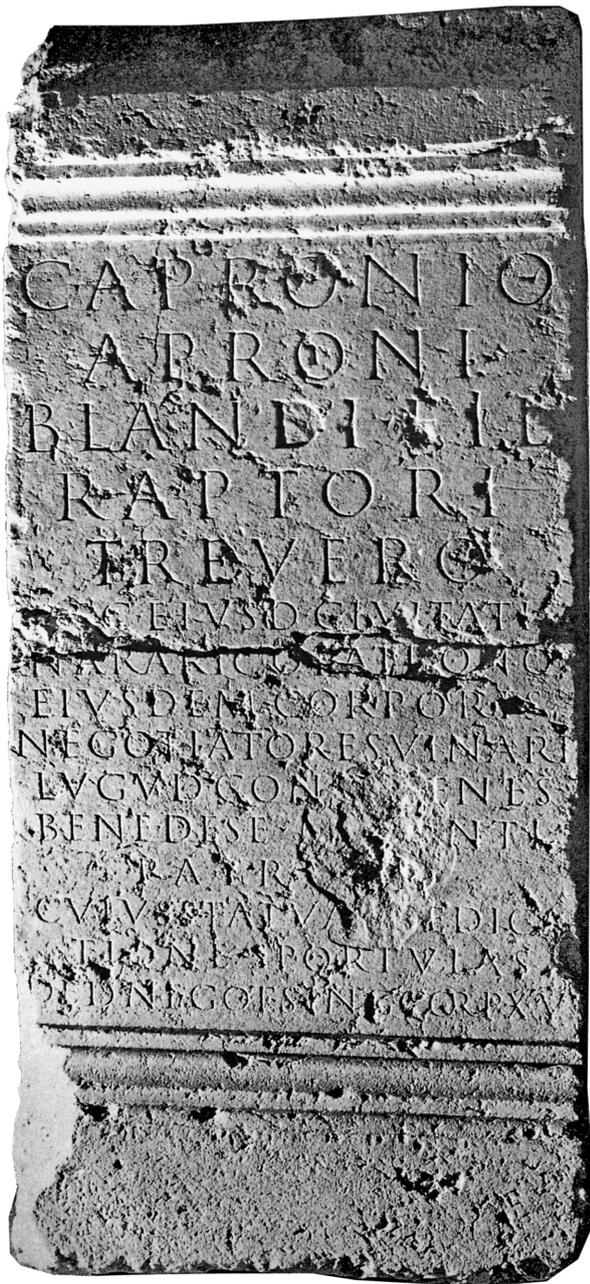


Abb. 12 Basis einer Ehrenstatue für C. Apronius Blandus Raptor (Kat.-Nr. 21). – (Nach Walser 1988, 149).

Flussbezeichnung aber den tatsächlichen Aktionsradius wohl nur näherungsweise angibt, zeigen zwei erläuternde Beifügungen: *nauta Rhodanicus Arare navigans*⁵⁹ bzw. *Rhodano navigans*⁶⁰ und *Arare navigans*⁶¹. Man wird dies als Anhaltspunkt für relativ beschränkte Wirkungskreise der einzelnen Unternehmer werten dürfen. Gerade für Rhône und Saône könnte eine Spezialisierung auf einen der Flussläufe ein Zeichen für Absprachen der *nautae* untereinander und eine Aufteilung des Marktes gewesen sein.

Unter den Inschriften aus Lyon lassen sich sicher sechs Bürger von Lugdunum⁶² und vier bis fünf Ortsfremde ausmachen⁶³. Von den Erstgenannten waren fünf als *seviri Augustales* in ihrer Heimatgemeinde tätig⁶⁴, was für eine gehobene soziale Stellung spricht. Aus Lyon kennen wir mit etwa 70 Inschriften allein für das 2. Jahrhundert auch insgesamt eine große Anzahl von *seviri Augustales*⁶⁵. Zwei von ihnen waren Patron im Verein der *nautae*⁶⁶. Sie betätigten sich zusätzlich als spezialisierte Fernhändler: M. Inthadius Vitalis als *negotiator vinarius* (Wein)⁶⁷, M. Primus Secundianus als *negotiator murarius* (Gewürzsoßen und Salzlaken)⁶⁸, Lucius Hilarianus Cinnamus als *negotiator olearius* (Öl)⁶⁹, Toutius Incitatus als *negotiator frumentarius* (Getreide)⁷⁰ und ein Attalus als *negotiator seplasiarius* (Duftstoffe)⁷¹. Letztgenannte Inschrift ist allerdings stark ergänzt und deshalb als nicht so beweiskräftig anzusehen. Herauszuheben unter den erwähnten *nautae* aus Lyon ist M. Inthadius Vitalis⁷². Er übte Patronate nicht nur bei den Saôneschiffern aus, sondern auch bei den in Lyon ansässigen *negotiatores vinarii*, die ihm eine Statue widmeten, den *utriclarii*, den *fabri* sowie den römischen Rittern, ohne wohl selbst dem *ordo*

59 CIL XIII 1972 = Kat.-Nr. 10. – Dieser Ausdruck wird auch bei CIL XIII 1960 = Kat.-Nr. 7 verwendet, wo er allerdings den Verein und nicht den *nauta* als Individuum bezeichnet.

60 CIL XIII 1996 = Kat.-Nr. 11.

61 CIL XIII 1954 = Kat.-Nr. 23.

62 CIL XIII 1954 = Kat.-Nr. 23; CIL XIII 1966 = Kat.-Nr. 8; CIL XIII 1967 = Kat.-Nr. 9; CIL XIII 1972 = Kat.-Nr. 10; CIL XIII 1996 = Kat.-Nr. 11; AE 1982, 702 = Kat.-Nr. 16.

63 CIL XIII 2009 = Kat.-Nr. 12; CIL XIII 2020 = Kat.-Nr. 25; CIL XIII 1911 = Kat.-Nr. 21; CIL XIII 11179 = Kat.-Nr. 14; AE 1997, 1130 = Kat.-Nr. 17 (unsicher).

64 CIL XIII 1954 = Kat.-Nr. 23; CIL XIII 1966 = Kat.-Nr. 8; CIL XIII 1967 = Kat.-Nr. 9; CIL XIII 1972 = Kat.-Nr. 10; AE 1982, 702 = Kat.-Nr. 21.

65 L. Cracco-Ruggini, Les structures de la société et de l'économie lyonnaise au II^e siècle, par rapport à la politique impériale. In: Rougé/Turcan 1978, 75-78.

66 CIL XIII 1967 = Kat.-Nr. 9; CIL XIII 1954 = Kat.-Nr. 23.

67 CIL XIII 1954 = Kat.-Nr. 23.

68 CIL XIII 1966 = Kat.-Nr. 8.

69 CIL XIII 1996 = Kat.-Nr. 11.

70 CIL XIII 1972 = Kat.-Nr. 10.

71 AE 1982, 702 = Kat.-Nr. 16.

72 CIL XIII 1954 = Kat.-Nr. 23.

equester anzugehören⁷³. Die Ehrungen, die ihm zusätzlich von der narbonnensischen Gemeinde Alba zugesprochen wurden, dürften mit dem dort nachgewiesenen Weinanbau in Verbindung stehen⁷⁴.

Durch eine Ehren- und eine Grabinschrift aus dem späten 1. bzw. frühen 2. Jahrhundert⁷⁵ fassen wir Caius Apronius Raptor (**Abb. 12**), einen treverischen Decurio. Er war nicht nur als *nauta Araricus* (Saôneschiffer), sondern auch noch als Weinhändler (*negotiator vinarius*) tätig. Letztgenannter Beruf wird allerdings lediglich auf seinem Grabstein vermerkt⁷⁶, während die Ehreninschrift auf der Statuenbasis ihn nur als *nauta Araricus* charakterisiert⁷⁷. Es handelt sich hier um eine von zwei Ehreninschriften, die gesichert für einen aktiven *nauta* gesetzt wurde. Apronius war überdies sowohl Patron der Saôneschiffer als auch der in Lyon ansässigen Weinhändler. Letztere stifteten ihm eine Ehrenstatue. Man könnte daraus schließen, dass der Schwerpunkt der Tätigkeit des Apronius im Transportgewerbe lag und er sich erst später auch tatsächlich dem spezialisierten Weinfernhandel zuwandte. Allerdings könnte für die *negotiatores vinarii* auch diese von Apronius ausgeübte Tätigkeit selbstverständlich gewesen sein. Dass er auch auf der Grabinschrift als Decurio seiner Heimatgemeinde geführt wird, zeigt seine Verbundenheit mit Trier, obwohl er seine geschäftlichen Interessen von Lyon aus verfolgte⁷⁸. Zu verweisen ist noch auf zwei weiter unten besprochene Patrone der Rhône- und Saôneschiffer⁷⁹, die als Dekurionen in ihren Heimatgemeinden hoch angesehen waren.

Neben Apronius lassen sich noch drei oder fünf weitere ortsfremde *nautae* in Lyon nachweisen. Caius Libertus Decimanus stammt sicher aus Vienne⁸⁰, das Zeugnis eines weiteren anonymen *nauta*, der ebenfalls von dort kommen könnte, ist zweifelhaft, da es sich auch um einen Vereinsfunktionär handeln könnte⁸¹. Dazu kommt noch mit Caius Novellius Ianuarius ein Vangione⁸², der als Einziger nicht aus einer der gallischen Provinzen, sondern aus Obergermanien stammt. Bei diesem handelt es sich neben dem oben besprochenen Apronius um den zweiten in Lugdunum nachgewiesenen *nauta*, der auch das Patronat des Vereins innehatte und für den ebenfalls eine Ehrenstatue überliefert ist⁸³.

Trotz fehlender Angabe dürfte Lucius Helvius Victorinus aus einer angesehenen Viennenser Familie stammen, die Dekurionen stellte⁸⁴. Dies lässt sich aus dem Zeugnis eines Verwandten ableiten⁸⁵, der selbst Patron der Rhône- und Saôneschiffer war⁸⁶. Unter den ortsfremden *nautae* in Lugdunum finden wir außer dem genannten Apronius Raptor, der zudem im Weinhandel tätig war, noch einen Schiffer, der auch als *utriclarius* bezeichnet wird⁸⁷. Zunächst einmal ist bei der Formulierung *naut(ae) Ararico honorato utric(u)lario* fraglich, ob er die genannten Ehren von den Saôneschiffern oder den *utriclarii* erfuhr. Durch einen Vergleich ist letzteres aber vorzuziehen⁸⁸. Als bloße Mitgliedschaften von Berufsfremden wird man

73 Wierschowski 2001a, 327f. verweist dabei auf seine herausragende wirtschaftliche und soziale Position, die seine Stellung als Patron der Ritter rechtfertigte. Unter *fabri* ist wohl, wie auch aus der Übersetzung ebenda hervorgeht, der Verein mit einer Funktion bei der lokalen Brandbekämpfung gemeint. Vgl. Lafer 2001, 47-53.

74 Kneiβl 1981, 183; Wierschowski 2001a, 327f. Anm. 287; Bortermann 2005, 284-287 bes. 287.

75 CIL XIII 1911 = Kat.-Nr. 21; CIL XIII 11179 = Kat.-Nr. 14.

76 CIL XIII 11179 = Kat.-Nr. 14.

77 CIL XIII 1911 = Kat.-Nr. 21.

78 Wierschowski 2001a, 318f.; Krier 1981, 33-35 mit einem ausführlichen Kommentar zu diesen Inschriften.

79 CIL XIII 1688 = Kat.-Nr. 18; CIL XIII 1695 = Kat.-Nr. 19.

80 CIL XIII 2009 = Kat.-Nr. 12.

81 AE 1997, 1130 = Kat.-Nr. 17.

82 CIL XIII 2020 = Kat.-Nr. 25.

83 Kakoschke 2004, 53 mit der Möglichkeit, dass es sich bei Novellius Ianuarius um »einen Nachfahren eines eingewanderten Vangionen« handelt.

84 AE 1975, 613 = Kat.-Nr. 15.

85 CIL XIII 1918 = Kat.-Nr. 22.

86 Wierschowski 2001a, 320f.

87 CIL XIII 2009 = Kat.-Nr. 12.

88 Wierschowski 2001a, 345 übersetzt mit »... Weintransporteur, Inhaber von Ehrenämtern in deren Korporation ...«. Der Begriff *honoratus* ist in Bezug auf Vereine ungewöhnlich, findet sich aber noch ein weiteres Mal bei den *utriclarii* (CIL XIII 2023) sowie auch bei den *centonarii* (CIL XII 1898; XIII 1972 = Kat.-Nr. 10). Bei der häufiger vorkommenden Formulierung *equo publico honorato* steht der Begriff *honoratus* überwiegend am Ende (z. B. CIL XII 410 [Marseille]; XII 3187; 3200 [Nîmes]; XIII 5007 [Nyon]); vereinzelt wird er aber auch vorangestellt (z. B. CIL XIII 5008 [Nyon] ergänzt) – Andere Bsp.: *aedilici(i)s or[nam]entis honorato* (ILS 6969 [Narbonne]); *ornamentis decurion(alibus) Nemausi honorato* (CIL XII 3219 [Nîmes]).

zwei Fälle deuten dürfen, in denen die Betroffenen zu den Korporationen (*corporatus inter*) der Zimmerleute (*fabri tignarii*) und Deckenhersteller (*centonarii*) gehörten⁸⁹. Diese Mitgliedschaften sind wohl nicht vor dem Hintergrund geschäftlicher Interessen – man könnte etwa an den Schiffbau oder die Belieferung mit Material denken –, sondern im Kontext des Einsatzes der Vereine bei der lokalen Brandbekämpfung verständlich⁹⁰. Eine solche Aufgabe verlieh den Korporationen hohes Ansehen und Privilegien (s. u.) und dürfte auch eine Motivation zum Beitritt für Angehörige anderer Berufszweige gewesen sein. Gleiches gilt für Toutius Incatius, der ein Ehrenamt als Mitglied der *centonarii* (*centonarius honoratus*) empfangen hat⁹¹. Es ist sicher kein Zufall, dass gerade die vier *nautae* aus Lugdunum, die als Einheimische zu den *seviri Augustales* gehörten, auch Verbindungen zu den *centonarii*, *fabri* bzw. *fabri tignarii* aufweisen, was deren lokale Bedeutung unterstreicht. Die zwei übrigen relevanten Inschriften einzelner Schiffer aus Lyon⁹² lassen keinen Hinweis auf die Herkunft der Personen oder andere Besonderheiten erkennen.

Direkt an die Lyoner Inschriften anzuschließen ist die einzige Inschrift eines gallischen *nauta*, die außerhalb des Arbeitsgebietes in Rom gefunden wurde⁹³. Der dort bestattete C. Sentius Regulianus war *nauta Araricus* und dürfte aus einer Lyoner Familie stammen, von der auch andere Angehörige bekannt sind⁹⁴. Zudem betätigte er sich als *diffusor olearius ex Baetica*⁹⁵ sowie als Weinhändler (*negotiator vinarius*) in Lyon. Er war überdies Kurator und/oder Patron für alle drei Vereine der angegebenen Berufsgruppen und noch für die in Lyon ansässigen *seviri Augustales*. Außerdem gehörte er als einziger Schiffer des Arbeitsgebietes sicher dem Ritterstand an. Diese Kombination, insbesondere seine Standeszugehörigkeit und sein Engagement im überregionalen Ölhandel, hebt ihn von den aus Lyon bekannten *nautae* ab⁹⁶. Sein Aufenthalt in Rom dürfte ein Resultat weitgespannter merkantiler Interessen sein.

Von den übrigen neun Inschriften, die uns Informationen über einzelne *nautae* liefern, stammen fünf aus dem Bereich südlich von Lyon, der Provinz Gallia Narbonnensis. Dabei bildet Arlate/Arles mit zwei Inschriften sowie zwei weiteren aus dessen Umfeld einen Schwerpunkt. Die Bedeutung von Arles als zentraler Hafen im Rhôneemündungsgebiet und Relaisstation zum Mittelmeer ist nicht hoch genug einzuschätzen⁹⁷. Man kann dies auch an der Konzentration von Inschriften der *navicularii* (s. u. S. 47 f.) ablesen. Die Zeugnisse der *nautae* südlich von Lugdunum lassen sich ins 2. Jahrhundert bzw. von dessen zweiter Hälfte bis ins 3. Jahrhundert datieren. Die beiden in Arles nachgewiesenen Schiffer waren jedoch nicht auf der Rhône tätig, sondern als *nautae Druentici* auf der Durance, einem nördlich von Arles in die Rhône einmündenden, gut 300 km langen Nebenfluss der Rhône⁹⁸. Als Sitz der Korporation wird Mogituma angegeben, das allerdings bislang nicht lokalisiert werden konnte⁹⁹. Beide dürften sich also in Arles aufgehal-

⁸⁹ CIL XIII 1966 = Kat.-Nr. 8; AE 1982, 702 = Kat.-Nr. 16.

⁹⁰ In diesem Sinne auch von Reynaud/Helly/Le Glay 1982, 129 unter Berufung auf Rougé gedeutet. Vgl. auch Lafer 2001, 47-117 bes. 47-56. – Dagegen deutete Martin-Kilcher 1994, 532 die Mitgliedschaft bei den *fabri tignarii* als Hinweis auf eine anfängliche Tätigkeit als Schiffbauer.

⁹¹ Die Formulierung *centonario Lug(uduni) consistent(i) honorato negotiatori frumentario* ist in ihrem Bezug nicht eindeutig, m. E. macht aber die vorgetragene Interpretation mehr Sinn als ein Bezug auf seine Tätigkeit als *negotiator frumentarius*. Zur Stellung des Begriffes *honoratus* s. o. Anm. 88.

⁹² CIL XIII 2002 = Kat.-Nr. 24; AE 1975, 613 = Kat.-Nr. 15.

⁹³ CIL VI 29722 = Kat.-Nr. 69. – Dazu Rougé 1978, 58; Wierschowski 2001a, 84-86 Nr. 97; Drexhage/Konen/Ruffing 2002, 262 Nr. M 52 jeweils mit Kommentar.

⁹⁴ Wierschowski 2001a, 85f. mit entsprechenden Nachweisen und gegen eine in der älteren Literatur erwogene hispanische Abkunft, die aus einer seiner Berufsbezeichnungen (*diffusor olearius ex Baetica*) abgeleitet worden war.

⁹⁵ Der Tätigkeitsbereich des *diffusor olearius* lässt sich nicht exakt definieren. Bei Drexhage/Konen/Ruffing 2002, 262 wird er als »Ölverteiler« übersetzt, bei Wierschowski 2001a, 84 als »Großhändler mit Öl«. – Bei Remesal Rodríguez 1998, 192 wird der *diffusor* als Bindeglied zwischen Produzent und Händler (»intermediary between producers and trader«) definiert. – Rougé 1978, 58 verwies im Zusammenhang mit der Inschrift auf Bleiplomben aus Lyon mit der Aufschrift *diff(usor)*.

⁹⁶ Wierschowski 1995, 185.

⁹⁷ M. Droste, Arles. Gallula Roma – Das Rom Galliens (Mainz 2003) 86-89 zusammenfassend zu den Hafenanlagen in Arles. Wahrscheinlich konnten auch seegehende Schiffe bis Arles fahren, wo die Fracht dann umgeladen wurde. Darüber hinaus bestand noch ein zu Arles gehörender Seehafen in Fos-sur-Mer.

⁹⁸ CIL XII 721; 731 = Kat.-Nr. 33 f.

⁹⁹ CIL XII 731 = Kat.-Nr. 34. – Wierschowski 2001a, 120 Anm. 93 mit Berufung auf Kneißl zur Lokalisierung. – Mogituma wurde auch als Eigenname interpretiert. Vgl. Thesaurus Linguae Gallicae S. 108.



Abb. 13 Relief mit Darstellung eines getreidelten Kleinfrachters aus Cabrières-d'Aigues. – (Nach Espérandieu IX, 100 Nr. 6699).

ten haben, um ihre geschäftlichen Interessen zu wahren. L. Iulius Secundus war darüber hinaus noch Mitglied der Korporation der *utriclarii* in Arles¹⁰⁰. Aus dem nahe gelegenen Saint-Gilles ist ein *nauta Atricae et Ovidis* überliefert¹⁰¹. Die Gewässerangaben beziehen sich wohl auf Ardèche und Ouvèze, zwei gut 100 km langen Flüssen, die beide nördlich von Arles in die Rhône mündeten¹⁰². Wie der zuvor genannte L. Iulius Secundus war er zugleich *utriclarius* in Arles und hatte es sowohl in deren Korporation als auch in derjenigen der *nautae Atricae et Ovidis* zum *curator* gebracht. Er ist damit der einzige Schiffer außerhalb von Lugdunum, für den auch eine Vereinsfunktion überliefert ist. Die Lage des Fundortes Saint-Gilles abseits der Flüsse dürfte mit der sekundären Verbauung in einer Kirche zusammenhängen, sodass eine Herkunft des Grabsteines aus Arles selbst nicht auszuschließen ist. Die genannten Nebenflüsse der Rhône sind ein gutes Beispiel für die Nutzung von selbst kleineren Flüssen zur Lastenbeförderung. Dass sie »heute höchstens noch mit Faltbooten befahren werden können«¹⁰³, ist bezeichnend. Auf dem Relief von Cabrières-d'Aigues (**Abb. 13**), das aus dem Bereich des Mittellaufs der Durance stammt, ist ein getreideltes, kanuarartiges und mit zwei Fässern beladenes Kleinfahrzeug abgebildet¹⁰⁴. Wir werden konsequenterweise auf kleineren Wasserwegen mit relativ kleinen Booten mit geringem Tiefgang zu rechnen haben. Zusätzlich könnte auch eine saisonale Beschränkung der Lastschifffahrt auf solchen Strecken denkbar sein¹⁰⁵.

Aus Glanum/Saint-Remy-de-Provence, das wohl noch zum Territorium von Arles gehörte, stammt die Grabinschrift des Aebutius Agatho, dessen Geschäftsinteressen als *nauta Araricus* nördlich von Lyon und somit schon in der Nachbarprovinz lagen¹⁰⁶. Nur für ihn sind unter den *nautae* außerhalb von Lyon städtische Ämter überliefert. Er war als *sevir Augustalis* sowohl in Arles als auch in Apt tätig und hatte das Amt eines *curator peculi rei publicae* in Glanum, dem Fundort des Grabsteines, inne¹⁰⁷. Aufgrund des griechischen Cognomens könnte es sich um einen Freigelassenen handeln. Gleiches gilt für Aurelius Septimius Demetrianus aus Arles, dessen Grabinschrift bereits oben erwähnt wurde¹⁰⁸.

¹⁰⁰ CIL XII 731 = Kat.-Nr. 34.

¹⁰¹ CIL XII 4107 = Kat.-Nr. 52.

¹⁰² Gegen diese Deutung R. Lauxerois, *Le Bas Viverrais à l'époque romaine: recherches sur la cité d'Alba* (Paris 1983) 102, der die Bezeichnungen auf zwei Hafenanlagen an der Rhône zurückführte. Vgl. auch Wierschowski 2001a, 185 Anm. 368. – Martin-Kilcher 1994, 530 Anm. 838 schlug statt der Ardèche die Aygues vor, die ebenfalls von Osten in die Rhône mündet.

¹⁰³ Schlippschuh 1974, 88.

¹⁰⁴ Espérandieu IX, 99 f. Nr. 6699.

¹⁰⁵ Plin. epist. 5,6,12 beschreibt dies für den Oberlauf des Tiber am Standort seiner Villa in Etrurien.

¹⁰⁶ CIL XII 1005 = Kat.-Nr. 55. – Dagegen Schlippschuh 1974, 97 für einen größeren Wirkungskreis: »... wird seine Ehrenämter in den Städten der Rhône wohl kaum erhalten haben, wenn sich seine berufliche Tätigkeit auf das Befahren der Saône beschränkt hätte.«

¹⁰⁷ Ausführlich zu dieser Inschrift Wierschowski 2001a, 120 f.

¹⁰⁸ CIL XII 721 = Kat.-Nr. 33.



Abb. 14 Reliefblock mit Grabinschrift eines *nauta* aus Dijon (Kat.-Nr. 62). – (Nach Espérandieu IV, 404 Nr. 3521).

Zwischen dem Unterlauf der Rhône und Lyon finden wir noch einen wahrscheinlichen Beleg für einen *nauta Rhodanicus*¹⁰⁹. Aufgrund der Reduzierung der Berufsbezeichnung auf die beiden Anfangsbuchstaben ist die m. E. korrekte Auflösung erst kürzlich durch L. Wierschowski gelungen¹¹⁰. Die Grabinschrift des L. Sollius Calendio, dessen Gentiliz auf einen Zuwanderer aus dem Gebiet der Allobroger (Vienne) schließen lassen könnte¹¹¹, stammt aus Dea Augusta Vocontiorum/Die. Der Vorort der Voconiter lag an der Drôme, einem Nebenfluss der Rhône, etwa 40 km von der Einmündung entfernt.

Nördlich von Lugdunum/Lyon lassen sich noch vier weitere *nautae* nachweisen. Eine besondere Bedeutung für den Umfang der von den Schiffern übernommenen Transportleistungen kommt dabei einem Grabmonument aus Dيبio/Dijon zu¹¹². Der erhaltene, partiell zerstörte Block (**Abb. 14**) zeigt auf der Vorderseite unterhalb der Inschrift eine Szene mit einem Lastkarren, der be- bzw. entladen wird. Es lässt sich nicht entscheiden, ob der Gegenstand in der Hand eines über den Wagen gebeugten Mannes ein Teil der Ladung oder ein Gefäß zum Entleeren von Getreide darstellt. Auf der Nebenseite ist noch ein Lastträger dargestellt¹¹³. Diese Transportszene belegt zusätzlich die Übernahme von Landtransporten durch die *nautae Ararici*. Der Bezug zu Dijon ergibt sich durch die hier vorhandene Nähe von Saône und zur Seine¹¹⁴. Die auf der Saône transportierten Waren wurden an einem nahe gelegenen Hafen¹¹⁵ entladen und dann über Land zu einer schiffbaren Stelle am Oberlauf der Seine gebracht. Es wäre allerdings nicht statthaft, aufgrund dieses Zeugnisses die Tätigkeit des *nauta* auf den Landtransport zu reduzieren. Die beschädigten Seitenflächen und der fehlende Anfang der Inschrift lassen weitere Darstellungen an diesem Block bzw. möglicherweise auch an einem zweiten Block vermuten¹¹⁶. Der Transport mit Lastkarren wird noch auf zwei

¹⁰⁹ CIL XII 1667 = Kat.-Nr. 40.

¹¹⁰ Wierschowski 2001a, 144 gegen den Lösungsvorschlag CIL XIII S. 200, nach dem es sich bei der Abkürzung um eine Herkunftsangabe *n(atione) R(aeti)* gehandelt hat.

¹¹¹ Wierschowski 2001a, 144 mit den Belegstellen.

¹¹² CIL XIII 5489 = Kat.-Nr. 62.

¹¹³ Ausführliche Beschreibung bei Espérandieu IV, 409 Nr. 3521. – Le Bohec 2003, 67 f. Nr. 67 mit neuerer Lit.

¹¹⁴ Schlippschuh 1974, 98 postulierte aufgrund des Reliefs den Landweg bis nach Langres zum Unterlauf der Marne, die bei Paris in die Seine mündet. Dies erscheint allerdings zu aufwendig. Man hätte für diese Verbindung wohl eine weiter nördlich gelegene Siedlung als Ausgangspunkt gewählt.

¹¹⁵ Erdmann 2004, 23 schlug Chalon-sur-Saône bzw. Lux vor, wo Hafenanlagen nachgewiesen sind. Diese sind allerdings mit ca. 60 bzw. 30 km relativ weit entfernt. Eine gute Alternative dazu böte noch Pontailleur-sur-Saône, wo aufgrund von Bau-resten ebenfalls ein Vicus angenommen wird. Vgl. dazu P. Laurent / M. Mangin in: J.-P. Petit / M. Mangin, Atlas des agglomérations secondaires de la Gaule Belgique et des Germanies (Paris 1994) 36 f.

¹¹⁶ Espérandieu IV, 409 vermutete den Rest der Inschrift auf der beschädigten Gegenseite. Meines Erachtens wäre die Verteilung eines fortlaufenden Textes auf zwei gegenüberliegenden Seiten ungewöhnlich und evtl. durch einen zweiten, darüber sitzenden Block zu lösen.



Abb. 15 Vorderseite des Grabsteins des *nauta* Blussus aus Mainz-Weisenau. Kopie des RGZM (Kat.-Nr. 66). – (Foto RGZM).

weiteren Reliefs aus Dijon thematisiert, was dessen regionale Bedeutung weiter unterstreicht¹¹⁷. Auf einem der Blöcke befand sich möglicherweise noch eine Schiffsdarstellung¹¹⁸, was das Zusammenspiel beider Transportmittel verdeutlichen würde.

Eine in mancherlei Hinsicht besondere Position nimmt der Grabstein des Blussus aus Mainz-Weisenau (Abb. 15-16) ein¹¹⁹. Er ist der einzige *nauta*, von dem wir eine bildliche Darstellung besitzen. Zudem stellt das Monument mit einer Datierung spätestens in claudische Zeit den ältesten Beleg für einen *nauta* als Einzelperson dar¹²⁰. Ungewöhnlicherweise ist es auf zwei Seiten mit einer Inschrift und einem Relief verse-

¹¹⁷ Epérandieu IV, 409 Nr. 3522 f.

¹¹⁸ Ebenda »peut-être les restes d'un barque« (Nr. 3522). Von dieser Seite existiert keine Abbildung.

¹¹⁹ CIL XIII 7067 = Kat.-Nr. 66. – Ausführlich dazu zuletzt Boppert 1992/93; CSIR Deutschland II.6, 53-58 mit Taf. 8-9 jeweils mit umfangreicher Lit. bzw. Bibliographie. – Ergänzend: K. Roth-

Rubi, Menimane und Venus, ein Zitat. Arch. Korrb. 32, 2002, 575-578.

¹²⁰ Boppert 1992, 59 »tiberisch (?)-claudisch«; Boppert 1992/93, 345 »in claudische Zeit« jeweils aufgrund stilistischer Merkmale.

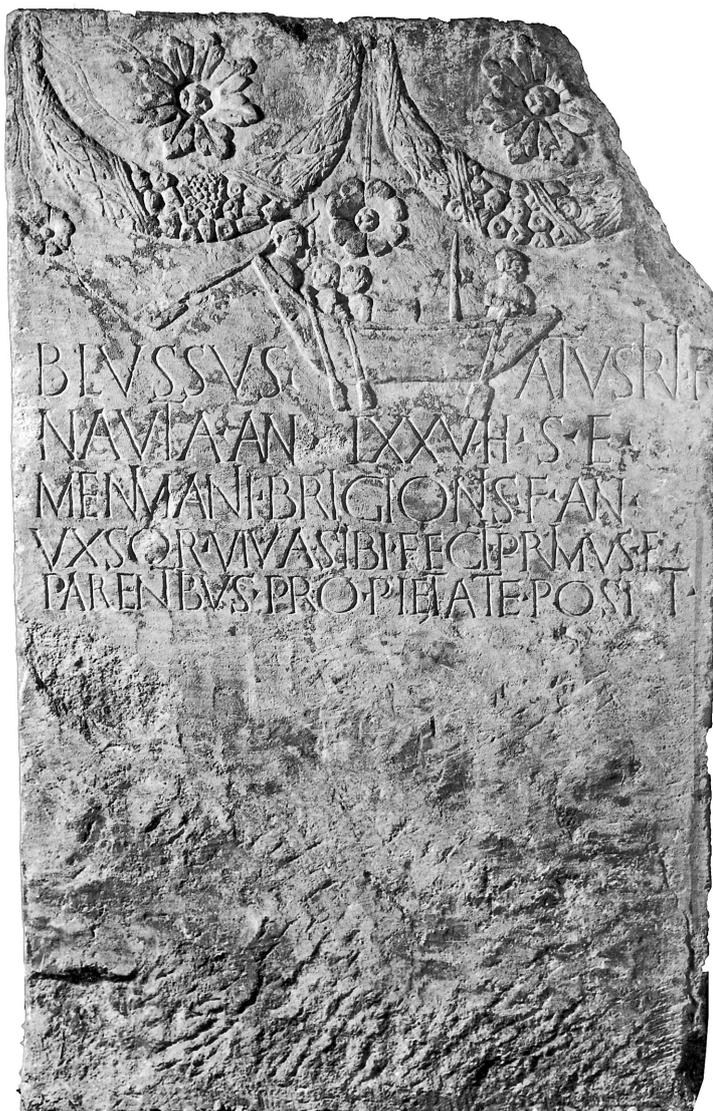


Abb. 16 Rückseite des Grabsteins des *nauta* Blussus aus Mainz-Weisenau. Kopie des RGZM (Kat.-Nr. 66). – (Foto RGZM).

hen. Aus den Inschriften¹²¹ geht hervor, dass Blussus, Sohn des Atusirus, mit Menimane, Tochter des Brigio, verheiratet war, wobei die Gattin ausdrücklich als Auftraggeberin genannt wird. Bei beiden Personen handelt es sich dem Namen nach um einheimische Kelten¹²², was sich auch anhand der dargestellten Trachtelemente belegen lässt. Bei Menimane sind das Untergewand, das peplosartige Obergewand und der Mantel mit mindestens fünf Fibeln versehen; zu der nach ihr benannten Tracht gehört noch ein Halsring mit großer Schmuckscheibe. Diese Elemente treten auf Reliefs und in Fundensembles im Bereich der Treverer und des Mittelrheins bis in die Höhe von Bonn auf. Auch Blussus trägt mit seinem Kapuzenmantel (*cucullus*) die im gallischen Bereich übliche Männertracht¹²³. Daneben lassen sich deutliche Elemente der Roma-

¹²¹ CIL XIII 7067, dazu Schumacher 1988, 265-268.

¹²² Blussus bzw. Blussinus ist ansonsten im Treverergebiet verbreitet; Menimane nur aus Weisenau bekannt. Vgl. Boppert 1992, 20f. mit den Nachweisen und weiterer Lit.

¹²³ Dazu ausführlich A. Böhme, Tracht und Bestattungssitten in den germanischen Provinzen und der Belgica. ANRW II,12.3, 1985, 423-455; A. Böhme-Schönberger, Menimane, Blussus

und das Mädchen vom Frauenlobplatz. Sind sie einheimisch-keltisch, romanisiert oder ...? In: Romanisation und Resistenz (Mainz 2003) 285-290; dies., Das Mainzer Grabmal von Menimane und Blussus als Zeugnis des Romanisierungsprozesses. In: Provinzialrömische Forschungen [Festschr. G. Ulbert] (Espelkamp 1995) 1-11.



Abb. 17 Modell des Frachtboots auf dem Grabstein des *nauta* Blussus im Museum für Antike Schifffahrt. – (Foto V. Iserhardt / S. Steidl, RGZM).

nisierung an diesem Monument festmachen. Zunächst handelt es sich um einen der frühesten bekannten zivilen Grabsteine aus Mainz. Außerdem lässt sich der Sitzhabitus der Verstorbenen auf italische Wurzeln zurückführen¹²⁴. Das Bemühen um Akkulturation kommt in der Namensgebung für den Sohn Primus zum Ausdruck. Dies wird zudem durch seine Darstellung verstärkt, da er wohl eine Bulla um den Hals trägt, die eigentlich das Symbol für die mit römischem Bürgerrecht ausgestattete männliche Nachkommenschaft war. Allerdings ist diese Interpretation umstritten, da die Person auch mit einem namentlich unbekanntem, im Haus geborenen Sklaven (*verna*) in Verbindung gebracht wurde, der in der Vorderseiteninschrift genannt wird¹²⁵. In die römische Welt verweisen ferner Spindel und Wollknäuel der Menimane sowie der auf ihrem Schoß sitzende Hund. Ein Fingerring, der noch im 19. Jahrhundert an der rechten Hand Menimanes beobachtet worden sein soll, und heute nicht mehr sichtbar ist, würde ein Indiz für eine Annahme römischer Elemente darstellen. Seinen Wohlstand trägt Blussus mit einem Geldbeutel zur Schau, wie wir ihn auch häufig bei Merkur finden können.

Auf der Rückseite (**Abb. 16**) befindet sich das flache Relief eines Transportschiffes. Aufgrund der fehlenden Wasserlinie muss man ein flachbodiges Fahrzeug annehmen. Es dürfte sich um ein kielloses Boot mit rampenartiger Ausführung von Bug und Heck (Kaffen) handeln. Originale Wrackteile dieses Typs sind nicht bekannt, was eine Rekonstruktion erschwert. Maße lassen sich kaum festlegen. R. Bockius berechnete für die in einem Modell im Maßstab 1:10 im Museum für Antike Schifffahrt umgesetzte Rekonstruktion (**Abb. 17**) eine Länge von ca. 7,5 m bei einer Breite von ca. 2,2 m, was aber bezüglich der Länge ein Minimum angibt¹²⁶. Die Besatzung umfasste sechs Mann. Zum Antrieb standen auf jeder Seite zwei Ruderer

¹²⁴ Boppert 1992/93, 354-357.

¹²⁵ Boppert 1992, 57; 1992/93, 346 f.

¹²⁶ Zum Bootstyp Ellmers 2000, bes. 103-109 mit einer Herleitung aus der Tradition der vorgeschichtlichen Einbäume und dem Weiterleben im neuzeitlichen »Oberländer« mit Bsp. ebenda 103 für eine Einbindung in keltische Schiffbautradition. –

Bockius 2001, 139-142 mit einer Breite von 2,2 m und einer Länge von 7-8 m und Angaben zu möglichen technischen Details wie die Verwendung von Eisennägeln. Die angegebene Länge stellt lt. mündl. Mitt. eine Mindestlänge dar, auch 10-12 m werden als möglich erachtet. Ellmers 2000, 107 zu den Darstellungsproportionen, die er als verkürzt ansieht.

bereit; die Steuerung erfolgte durch einen Steuermann am Heck, der das Steuerruder mittels einer Pinne betätigte. Am Bug unterstützte ein weiteres Besatzungsmitglied mittels eines(?) Ruders oder Paddels die Steuerung. Der Mast dürfte zum Treideln gedient haben, da Hinweise auf eine Besegelung fehlen. Ein rechteckiger Gegenstand in der hinteren Bootshälfte dürfte Ladung darstellen, möglicherweise einen Steinquader. Die bildliche Wiedergabe dieses einen Wasserfahrzeugs lässt letztlich keine Rückschlüsse auf den Umfang der Aktivitäten des Blussus zu. Er besaß mindestens ein Schiff des beschriebenen Typs und dürfte aufgrund der auffälligen Gestaltung des Grabmonumentes als wohlhabend einzuschätzen sein¹²⁷. Man wird einen Reeder in Betracht ziehen müssen, der durchaus auch mehrere Schiffe zu seinem Besitz gezählt haben könnte. Wenn man auch die Altersangabe für Blussus mit 75 lediglich als Indiz für ein hohes Alter nimmt, ohne ihr aber eine jahrgenaue Stimmigkeit einzuräumen¹²⁸, so könnte er als junger Mann bereits in augusteischer Zeit seine Tätigkeit begonnen haben. Der Standort Mainz-Weisenau und das benachbarte Mogontiacum bildeten im 1. Jahrhundert mit einer Besatzung von mindestens zwei Legionen und der anhängenden Zivilbevölkerung einen der wirtschaftlich bedeutenden Punkte in den nördlichen Grenzprovinzen¹²⁹. Der Grabstein des Blussus stellt das früheste datierbare Individualzeugnis eines Schiffers aus den nordwestlichen Provinzen dar. Für die erste Hälfte des 1. Jahrhunderts sind darüber hinaus noch zwei Inschriften von Zusammenschlüssen der *nautae* aus Genf¹³⁰ und Paris¹³¹ bekannt (s. u.).

Die beiden übrigen Inschriften von *nautae* stammen aus Nantes und Colijnsplaat, die Knotenpunkte am Übergang von der Binnen- zur Hochseeschifffahrt für den Atlantik bzw. die Nordsee darstellen. Einer der zahlreichen Weihaltäre für die Göttin Nehalennia, die wir aus der Oosterschelde bei Colijnsplaat (s. S. 101-103) kennen, wurde vom *nauta* Vegisonius Martinus, einem Sequaner, gestiftet¹³². Dieses Zeugnis eines Ortsfremden belegt, dass die Mobilität der Personen im Transportgewerbe nicht nur Männer aus den nördlicher gelegenen *civitates* nach Lugdunum als Zentrum des gallischen Handels lockte, wie die oben erwähnten Beispiele es vermuten lassen, sondern auch der umgekehrte Weg beschritten werden konnte. Diese seltene Konstellation hat wohl auch dazu geführt, Vegisonius Martinus als Mitglied der Rhône- und Saôneschiffer anzusehen¹³³, wozu aber kein Anlass besteht, da wir Belege für Sequaner durchaus verstreut in den westlichen Provinzen und Italien finden¹³⁴. Der von Vegisonius Martinus gestiftete Altar (**Abb. 18**) zeigt die Göttin Nehalennia, deren rechter Fuß auf einem Schiffsrumpf ruht. Dies ist allerdings nicht als konkreter Hinweis auf das von ihm benutzte Fahrzeug zu verstehen, da diese Darstellung häufiger vorkommt und somit als Attribut der Göttin aufgefasst werden kann. Eher ist es als eine Chiffre für die Überfahrt von hier aus nach Britannien zu verstehen¹³⁵. Auf das Binnenmilieu verweist indes ein mit Weinfässern beladenes, kanuförmiges Binnenfahrzeug auf einem anderen Weihaltar (**Abb. 19**)¹³⁶. Allerdings fehlt hier eine Berufsbezeichnung. Mit der Hochseeschifffahrt steht der ebenfalls von hier stammende Weihaltar eines *actor navis*¹³⁷ (s. o. S. 8 f.) in Verbindung.

¹²⁷ Blussus ist z. B. von Frenz 1982, 82 als »überaus erfolgreicher Unternehmer«, von Boppert 1992/93 als »einheimischer Aufsteiger« charakterisiert worden, von Ellmers 2000, 101 als »Schiffsführer, Reeder und schiffahrender Kaufmann in einer Person«.

¹²⁸ Vgl. Boppert 1992/93, 346 mit Anm. 9.

¹²⁹ Überblick über die Siedlungsplätze bei G. Rupprecht in: H. Cüppers (Hrsg.), *Die Römer in Rheinland-Pfalz* (Stuttgart 1990) 458-470. – Speziell zu Mainz-Weisenau: Boppert 1992, 10 f.; M. Witteyer, *Zur römischen Besiedlung von Mainz-Weisenau*. In: *Provinzialrömische Forschungen [Festschr. G. Ulbert]* (Espelkamp 1995) 273-288.

¹³⁰ AE 1926, 2 = Kat.-Nr. 38.

¹³¹ CIL XIII 3026 = Kat.-Nr. 30.

¹³² AE 1973, 372 = Kat.-Nr. 56.

¹³³ Stuart/Bogaers 2001, 93; Kakoschke 2002, 35.

¹³⁴ Kakoschke 2004, 250 Karte VII.

¹³⁵ Dagegen bei Pferdehirt 2005, 39 als Hinweis auf den Seetransport nach Britannien.

¹³⁶ Stuart/Bogaers 2001, 58 Nr. A8 Taf. 7 mit der Deutung, dass es sich beim Stifter Commodus um einen Weinhändler handele. Ebenso gut ließe sich auch ein *nauta* annehmen.

¹³⁷ AE 2001, 1489 = Kat.-Nr. 57.

Die Bedeutung von Nantes als Hafenstadt, aus dessen geschützter Lage die Einfahrt in den Atlantik möglich war, drückt sich schon im antiken Namen Portus Namnetum aus. Auf seinem Grabstein bezeichnet sich Pescennius Sabinus als *nauta Ligericus*¹³⁸, womit die Loire als sein Arbeitsgebiet charakterisiert wird. Da auch noch eine weitere Inschrift von hier bekannt ist, auf der der Verein der Loireschiffer (*nautae Ligerici*) genannt wird¹³⁹, liegt es nahe, hier am Endpunkt der Flussschifffahrt auch ihren Hauptsitz zu vermuten. Diese beiden Inschriften stellen die einzigen Zeugnisse mit Berufsangaben aus dem Bereich der Seefahrt an der französischen Atlantikküste mit den bedeutenden Häfen in den größeren Flussdeltas dar. Hierfür dürfte jedoch weder ein Mangel an Personal noch die epigraphischen Gewohnheiten verantwortlich sein. Betrachtet man die Verteilung der Inschriften mit sonstigen Berufsangaben aus Gallien, so ist der Raum zwar gegenüber dem östlichen Gallien unterrepräsentiert, aber nicht fundleer (s. S. 81-86).

Vereine

Aus dem Arbeitsgebiet sind 31 Inschriften bekannt, in denen Vereine explizit genannt werden¹⁴⁰. Fünf dieser Zeugnisse wurden bereits oben berücksichtigt, da es sich um Schiffer handelt, die auch als Funktionäre in einer dieser Vereinigungen tätig waren. Dabei bezeichnen sich die Vereine entweder als *corpus nautarum* oder einfach als *nautae*, wobei jeweils meist eine geographische Angabe folgt, die das jeweilige Arbeitsgebiet kennzeichnet. Einen Überblick vermitteln die **Tabellen 3-7**.

Die Vereine bezeichnen sich meist nach Gewässern sowie in jeweils einem Fall nach einem gallischen Stamm bzw. einem Vicus (**Tab. 3; Abb. 20**). Dane-

¹³⁸ CIL XIII 3114 = Kat.-Nr. 28.

¹³⁹ CIL XIII 3114 = Kat.-Nr. 29.

¹⁴⁰ Zusammenfassend zu Vereinigungen der *nautae* u. a. Waltzing I, 29-34; Schlippschuh 1974, 116-120; Jacobsen 1995, 59-65; Kneißl 1998, bes. 435. 449. – Unberücksichtigt bleiben im Folgenden Inschriften, bei denen Angaben bei einzelnen Schiffen auf eine Vereinszugehörigkeit durch Beinamen schließen lassen wie z. B. *nauta Araricus*.



Abb. 18 Altar mit Weihung des Vegisionius Martinus für Nehalennia aus Colijnsplaat (Kat.-Nr. 56). Kopie des RGZM. – (Foto V. Iserhardt, RGZM).



Abb. 19 Altar aus Colijnsplaat mit Darstellung eines Kleinfrachters. Kopie des RGZM. – (Foto V. Iserhardt, RGZM).

Gewässer bzw. Stamm, Ort	Varianten
Rhône (Rhodanus) (7)	corpus nautarum Rhodanicorum* nautae Rhodanici
Saône (Arar) (4)	corpus nautarum Araricorum* nautae Ararici
Rhône und Saône (5)	splendissimum corpus nautarum Rhodanicorum et Araricorum nautae Rhodanici et Ararici nautae Ararici et Rhodanici nautae Rhodanici Ararici
Saône und Loire (Liger) (1)	nautae Ararici et Ligerici
Loire (Liger) (1)	nautae Ligerici
Ouvèze (Ovidus), Ardèche bzw. Aygues? (Atrica) (3)	corpus nautarum Atricarum et Ovidorum* nautae Atrici et Ovidis
Aare (Arurancus), Zihl? (Aramicus)	nautae Aruranci Aramici
Durance (Druentia) (1)	corpus nautarum Druenticorum*
Mosel (Mosella) (1)	nautae Mosallici
Genfer See (lacus Lemannus) (2)	nautae lacus Lemanni nautae lacu Lemanno
Parisi bzw. civitas Parisiorum (1)	nautae Parisiaci
Leusonna-Lausanne (1)	nautae Leusonnenses
Fectio-Vechten (1)	nautae qui Fectione consistunt

Tab. 3 Vereine der *nautae* mit geographischen Bezeichnungen im Namen nach den Inschriften (*erschlossen aus der Formulierung: Amt + *eiusdem corporis* bzw. *corporatus* + Ortsbezeichnung).

ben kommen, wenn auch selten, Vereinsnamen ohne nähere Bezeichnung des Tätigkeitsbereiches vor, die alle am Rhein bzw. östlich davon liegen¹⁴¹. Von überragender Bedeutung sind nicht nur zahlenmäßig die Vereine der Rhône- und Saôneschiffer. Sie stellen einzeln bzw. im Verbund miteinander mehr als die Hälfte der bekannten Inschriften.

Die Bezeichnung *corpus* als Zusammenschluss von Schiffern auf Grundlage des römischen Rechts und mit Genehmigung der Administration kommt in Kombination mit Flussnamen vor: mit Rhône und Saône, bei einzelner und gemeinsamer Nennung, sowie mit Ardèche und Ouvèze als Nebenflüsse der Rhône und mit der Loire in Verbindung mit der Rhône. Ansonsten sind sie nicht sicher nachweisbar. Dem *corpus* der *nautae Rhodanici et Ararici* ist in einem Fall noch das Adjektiv *splendidissimum* beigefügt, was im Arbeitsgebiet ansonsten noch vereinzelt für andere Vereine nachweisbar ist¹⁴². Für die *nautae Druentici* liegt zwar kein Selbstzeugnis des Vereins als *corpus* vor, jedoch bezeichnet sich eines seiner Mitglieder als *nauta Druenticus corporatus Mogituma*¹⁴³, was letztlich auch als Hinweis auf eine Korporation verstanden werden darf, jedoch nicht dieselbe Beweiskraft besitzt wie eine vollständige Nennung des Vereinsnamens¹⁴⁴. Ein Problem stellt die Inschriftenpraxis der Vereine dar. Die Bezeichnung *corpus* wird nicht konsequent verwendet, sondern wir finden auf etwa zeitgleichen Inschriften den Vereinsnamen mit und ohne diesen Zusatz¹⁴⁵.

¹⁴¹ CIL XIII 8815 = Kat.-Nr. 59; CIL XIII 6450 = Kat.-Nr. 67; CIL XIII 6324 = Kat.-Nr. 63.

¹⁴² CIL XIII 1954 = Kat.-Nr. 23. – CIL XIII 2029 (*corpus Transalpinorum et cisalpinorum*); CIL XIII 1734 (*corpus fabrorum tignariorum*). – Beide Inschriften stammen aus Lyon.

¹⁴³ CIL XII 731 = Kat.-Nr. 34.

¹⁴⁴ Kneißl 1998, 435 unter den Korporationen.

¹⁴⁵ Zu diesem Problem auch Kneißl 1998, 441 im Zusammenhang mit den *navicularii*.



Abb. 20 Geographische Bezeichnungen im Namen von Vereinen der *nautae*. Hervorgehoben sind die betreffenden Flussläufe und Seen, Ortsbezeichnungen (●) und das betreffende Stammesgebiet mit Kennzeichnung des Vorortes (●).



Abb. 21 Ehreninschrift des C. Iulius Sabinianus für die *nautae Rhodanici* aus Lyon (Kat.-Nr. 24). – (Nach Walser 1988, 145).

Als Funktionsträger innerhalb der genannten *corpora* kommen *patroni* und *curatores* sowie in einem Fall auch ein *praefectus* vor. Wie sich deren Tätigkeitsfelder konkret gestalteten, lässt sich anhand der vorliegenden Quellen nicht festlegen. Aufgrund der Kenntnis anderer Berufsvereine dürfte es sich bei den Kuratoren um gewählte Mitglieder des jeweiligen Vereins handeln, die auch konkrete Aufgaben, etwa bei der *adlectio*, der Aufnahme neuer Mitglieder, oder auch in der Rechnungsführung, übernahmen¹⁴⁶. Im Gegensatz dazu bildet das Patronat eher eine Ehrenstellung, wobei die Wahl einflussreicher Persönlichkeiten, die beruflich nicht mit der Tätigkeit des Vereins in Einklang stehen mussten, üblich war¹⁴⁷.

Die Zeugnisse für Vereinsnamen, die Rhône, Saône bzw. beide Ströme nennen, stammen aus dem 2.-3. Jahrhundert, nur in wenigen Fällen wäre auch eine Datierung bereits in das späte 1. Jahrhundert denkbar. In den fünf Inschriften, in denen einzig die Rhôneschiffer erwähnt werden (**Tab. 4**), kommen Präzisierungen des Vereinsnamens bezüglich der tatsächlich benutzten Flussstrecken als Anhänge vor: *Rhodano* bzw. *Arare navigantes*¹⁴⁸. Anscheinend ist eine Betätigung auf der Rhône für die Mitglieder des Vereins nicht selbstverständlich, sodass sie gesondert genannt wird. Ob der Zusatz etwa auch diejenigen Personen nennen könnte, die aktiv an der Führung des Schiffes beteiligt waren, während andere sich lediglich als Reeder betätigten, muss offenbleiben. Es verwundert zumindest, dass auf der Saône tätige Schiffer existieren, die nicht zu den *nautae Ararici* gehörten.

Völlig ungeklärt sind die Auswirkungen für die Organisation der Vereine in der Praxis. Falls der Vereinsname als Spiegel seiner inneren Struktur angesehen wird, müsste konsequenterweise eine Aufteilung in zwei »Abteilungen« oder sogar zwei eigenständigen Vereinen mit jeweils eigenen Funktionären angenommen werden. Es stellt sich zudem die Frage, inwieweit die Grabinschriften, zu denen die Masse der Zeugnisse gehört, tatsächlich Vereinstrukturen wiedergeben, oder eher den Aktionsradius der einzelnen *nautae* kennzeichnen¹⁴⁹.

Eine Ehreninschrift für Kaiser Hadrian aus dem Jahr 119 bildet das älteste festdatierte Monument¹⁵⁰. Sie stellt auch das einzig bekannte Zeugnis dar, in dem der Verein selbst agiert. Bei einer Inschrift zu Ehren des

¹⁴⁶ Kornemann 1901, 422 f.

¹⁴⁷ Ebenda 424 f.

¹⁴⁸ CIL XIII 1996 = Kat.-Nr. 11; CIL XIII 1960 = Kat.-Nr. 7. – Dazu kommt mit CIL XIII 1966 = Kat.-Nr. 8 ein Zeugnis für einen einzelnen *nauta*, der so sein Revier angibt.

¹⁴⁹ Bei CIL XIII 1996 = Kat.-Nr. 11 wird die Tätigkeit des *nauta* durch die Formulierung *curator eiusdem corporis* auf die Berufsbezeichnung zurückgeführt. – Bei CIL XIII 1960 = Kat.-Nr. 7 fehlt eine Berufsbezeichnung des Patrons. Eine Betätigung auch als *nauta Rhodanicus Arare navigans* erscheint aber nicht abwegig.

¹⁵⁰ CIL XII 1797 = Kat.-Nr. 54.

Ort (Kat.-Nr.)	Name, Herkunft	Amt	sonstige Ämter	Beruf	Typ	Dat.
Lyon (7)	C(aius) Marius MA...	pat[ronus] nautarum Rhodanicorum] Arare navig[antium	IlllVir Aug(ustalis) coloniae] Flaviae Aug[ustae Puteolorum] patronus, curatura eiu[sdem corporis] patronus utricularior[um Luguduni consistenium?]		G	2. H. 2./3. Jh.
Geligneux (5)	M(arcus) Rufius Catullus	curator n(autarum) R[hod(anicorum)]			G	2. H. 2./3. Jh?
Lyon (11)	L(ucius) Hilarianus Cinnamus civis Lug(udunensis)	curator eiusdem corporis		naut(a) Rhodanicus Rhodano navigans negotiator oleari(us)	G	2. Jh.
Lyon (9)	C(aius) Primus [Secu]nd(us)	praef(ectus) [eius]d(em) cor(poris)	IlllVir] Aug(ustalis) c(oloniae) C(opiae) C(laudiae) [Aug]g(ustae) Lug(uduni) cur(ator)[eius]d(em) cor(poris) patronus fab(rorum) [tign(orum)] Lug(uduni) cons(istentium)	n(auta) [Rh]od(anicus)	G	2. Jh.

Tab. 4 Vereinsbeamte und Patrone bei den *nautae Rhodanici* (G Grabinschrift).

Ort (Kat.-Nr.)	Name, Herkunft	Amt	sonstige Ämter	Beruf	Typ	Dat.
Lyon (23)	M(arcus) Inthatus Vitalis	patronus eiusdem corporis	patronus IlllVir(orum) e(quitum Romanorum) utri[us]q[ue] fabror(um) Lugud(uni) consist(entium) curator, quaeator bis (bei den negotiatores vinarii) ordo splendidissimus civitat(is) Albensium consessum	nauta Arare navig(ans) negotiat(or) vinari[us]	E	2. Jh.
Lyon (25)	C(aius) Novellius lanuarius civis Vangionis	curator et patronus eiusd[em] corp[or]is		nauta Araricus	E	213
Lyon (14; 21)	C(aius) Apronius Raptor Blandi fil(ius) Trever	patronus eiusdem corporis	dec(urio) eiusd(em) civitatis (Treveris) patro[n]us negotiatorum vinari(orum) Lugud(uno) consistentium	n(auta) Araricus	E; G	E. 1./A. 2. Jh.
Rom (69)	C(aius) Sen[tius] Regalianus	patronus eiusdem corporis	curator et patronus eiusdem corporis (= negotiorum vinariorum) curator et patronus eiusdem corporis (= diffusorium oleariorum)	nauta Araricus negot(iator) vinarius Lugudun(i) in canabis consisten(s) diffus(or) olearius ex Baetica	G	2. Jh.

Tab. 5 Vereinsbeamte und Patrone bei den *nautae Ararici* (E Ehreninschrift; G Grabinschrift).

Vereins (Abb. 21), die von einem *nauta* gestiftet wurde, ist der Aufstellungsort auf dessen Beschluss hin [*I(ocus) d(atus) dec(reto) n(autarum) R(hodanicorum)*] bestimmt worden¹⁵¹. Man möchte deshalb auch Lugdunum als Aufstellungsort der Ehreninschrift vermuten. Die Fundstelle südlich der Provinzhauptstadt in Saint-Jean-de-Muzols, einem ebenfalls an der Rhône gelegenen Ort, könnte auf rezente Verschleppung zurückzuführen sein¹⁵². Dieselbe Formulierung tritt übrigens auch noch bei zwei weiteren Inschriften auf¹⁵³, die auf Grundbesitz für Rhône- und Saôneschiffer schließen lassen.

Bei den übrigen vier Zeugnissen liegen Grabinschriften aus Lyon vor, die in zwei Fällen *curatores*¹⁵⁴, einen *patronus*¹⁵⁵ und einen *praefectus* überliefern. Von besonderem Interesse ist dabei C. Marius Ma..., der nach seiner Grabinschrift aus Lyon *patronus* der Rhôneschiffer war und darüber hinaus noch Inhaber eines nicht überlieferten Ehrenamtes (Patron?) bei den *utrularii*¹⁵⁶. Als *sevir Augustalis* in Puteoli und Kurator des dortigen Kollegiums bekleidet er als Einziger der bekannten *nautae* und Funktionäre ihrer Vereine nachweislich ein Ehrenamt in Italien. Leider lassen sich seine Herkunft und die Art der Kontakte nach Süditalien nicht näher bestimmen¹⁵⁷. Eine direkte Verbindung zwischen Lyon und Puteoli stellt allerdings die Grabinschrift eines *navicularius* dar, der das Amt eines *sevir Augustalis* sowohl in Lyon als auch in Puteoli ausübte¹⁵⁸. Somit wäre auch für C. Marius eine Tätigkeit als *navicularius* zumindest nicht auszuschließen. Einen *navicularius* aus Arles finden wir zudem als Patron der Duranceschiffer¹⁵⁹.

Nur einmal wird als Funktionär bei den *nautae Rhodanici*, wie auch bei den übrigen Vereinen der *nautae*, ein *praefectus* genannt¹⁶⁰. Da es sich um ein singuläres Zeugnis handelt, ist es schwer einzuordnen. Es könnte auf ein weiteres Amt hindeuten, das neben den Kuratoren und Patronen existierte¹⁶¹, oder auf eine sprachliche Ungenauigkeit zurückgehen. *Praefecti* sind des Öfteren bei den »Feuerwehrvereinen«, wie etwa den *fabri* und *centonarii*, nachgewiesen und kommen dort in einzelnen Inschriften zusammen mit dem Patronat vor, sodass es sich wohl nicht um dieselbe Funktion handeln dürfte¹⁶². Da C. Primus Secundus in der Inschrift auch als *patronus* der *fabri tignarii* genannt wird, wäre möglicherweise auch eine Vertauschung der beiden Ämter nicht auszuschließen¹⁶³, sodass er *patronus* der *nautae* und *praefectus* der *fabri tignarii* gewesen sein könnte. Die Verbindung mit den *fabri tignarii* wollte St. Martin-Kilcher als Hinweis auf eine Tätigkeit als Schiffbauer sehen¹⁶⁴. Dies erscheint allerdings spekulativ; bei der Vergabe bzw. auch Annahme von Patronaten dürften vielmehr gesellschaftliche Argumente im Vordergrund gestanden haben. C. Primus Secundus war zudem *sevir Augustalis* wie der oben behandelte C. Marius Ma..., allerdings in Lyon selbst. Aus einer weiteren Lyoner Inschrift kennen wir den Rhôneschiffer und *sevir Augustalis* M. Primus Secundianus, der wohl als Sohn des Primus Secundus anzusehen ist¹⁶⁵. Es ist sicherlich nicht abwegig, diesen Beruf auch für den Vater zu vermuten, auf dessen Grabstein eine Berufsbezeichnung fehlt.

Um einen ebenfalls aus Lyon stammenden Rhôneschiffer, der als *curator* der Korporation tätig war, handelt es sich bei dem oben behandelten L. Hilarianus Cinnamus¹⁶⁶. Darüber hinaus arbeitete dieser als *negotiator olearius* (s. o.). Über M. Rufius Catullus als zweitem bezeugten *curator* des Vereins ist ansonsten wenig

151 CIL XIII 2002 = Kat.-Nr. 24.

152 Der Stein war lt. Fundbeschreibung im CIL als Spolie verbaut entdeckt worden.

153 CIL XIII 2020 = Kat.-Nr. 25; CIL XIII 2041 = Kat.-Nr. 27.

154 CIL XIII 2494 = Kat.-Nr. 5; CIL XIII 1996 = Kat.-Nr. 11.

155 CIL XIII 1960 = Kat.-Nr. 7; CIL XIII 1967 = Kat.-Nr. 9.

156 CIL XIII 1960 = Kat.-Nr. 7.

157 Wierschowski 2001a, 329f.

158 CIL XIII 1942 = Kat.-Nr. 6.

159 CIL XII 982 = Kat.-Nr. 51.

160 CIL XIII 1967 = Kat.-Nr. 9.

161 Nach Martin-Kilcher 1994, 531 soll der Präfekt über dem Kurator stehen.

162 Lafer 2001, 85-87.

163 Ein *praefectus faborum tignarorum* aus Lyon: CIL XIII 2029.

164 Martin-Kilcher 1994, 532. Ebenso für CIL XIII 1966 = Kat.-Nr. 8.

165 CIL XIII 1966 = Kat.-Nr. 8. – Auch von Reynaud/Helly/Le Glay 1982, 129 als »son fils« eingestuft.

166 CIL XIII 1996 = Kat.-Nr. 11.

bekannt¹⁶⁷. Er ist der einzige Vereinsbeamte bei den Rhône- und Saôneschiffen, dessen Inschrift außerhalb von Lyon gefunden wurde¹⁶⁸.

In sechs Inschriften wird der Verein der Saôneschiffer erwähnt, der ebenfalls den Rang eines *corpus* für sich beansprucht. Wiederum erscheint der Vereinstitel nicht einheitlich in den Dokumenten (s. **Tab. 3**). Fünf Inschriften wurden in Lyon gefunden, dabei handelt es sich überwiegend um Ehreninschriften. Als Funktionäre lassen sich vier Patrone anhand von fünf Inschriften nachweisen¹⁶⁹, von denen einer auch das Amt eines *curator* bekleidete. Für einige ist der Beruf des Saôneschiffers (*nauta Araricus* bzw. *Arare navigans*) nachgewiesen, weshalb sie bereits oben (S. 15-20) besprochen wurden. Es handelt sich hier um einen Ritter sowie zwei Angehörige der municipalen Oberschicht, belegt durch die Zugehörigkeit zum *ordo decurionum* von Trier bzw. die Tätigkeit als *sevir Augustalis* in Lugdunum. Für alle drei lassen sich starke Verbindungen mit dem Weinhandel ausmachen. C. Sentius Regulianus¹⁷⁰, C. Apronius Raptor¹⁷¹ und M. Inthadius Vitalis¹⁷² waren auch als *negotiatores vinarii* tätig, die beiden erstgenannten zudem als Patron des in Lyon ansässigen Vereins. Herausragend ist dabei Sentius Regulianus, der als *diffusor olearius ex Baetica* und Kurator/Patron des Vereins als Einziger der bekannten *nautae* Verbindungen mit dem überregionalen Olivenölhandel aufweist. Der hohe gesellschaftliche Rang des M. Inthadius Vitalis zeigt sich überdies in seinen Patronaten bei den römischen Rittern, den *utriclarii* und den in Lugdunum ansässigen *fabri*, denen eine Funktion bei der lokalen Brandbekämpfung zugefallen sein dürfte (s. o.). Für den *curator* und *patronus* C. Novellius Ianuarius sind zwar keine weiteren Ämter bezeugt, aber als Vangione ist er der einzige Funktions-träger bei den Saôneschiffen mit Herkunft aus den germanischen Provinzen¹⁷³; weitere kommen als Patrone bei den Vereinen für Rhône und Saône vor. Zusammen mit dem Trierer Apronius Raptor belegt er, dass sich die Saôneschiffer im Gegensatz zu den Rhôneschiffen teilweise aus den nördlichen Provinzen rekrutierten und dort wohl auch ihre wirtschaftlichen Interessen, nachweislich den Weinhandel, vertraten.

In vier Ehreninschriften wird ein Patron des *corpus* der Rhône- und Saôneschiffer erwähnt (**Tab. 6**). Drei der Inschriften stammen wiederum aus Lugdunum, davon zwei von der *ara Romae et Augusti*, und die vierte aus Avenches. Die auffällige Beziehung zum Heiligtum der drei gallischen Provinzen, die sich auch in der Avencher Inschrift widerspiegelt, ist sicherlich kein Zufall. So bekleideten Q. Iulius Severinus (**Abb. 22**)¹⁷⁴ und Q. Otacilius Pollinus das Amt eines *inquisitor* und L. Besius Superior¹⁷⁵ dasjenige eines *allectus arcae*. Sie waren für die *III Galliae* als Beamte mit gerichtlichen Aufgaben tätig¹⁷⁶. Diese stifteten auch die Ehreninschriften für Iulius Severinus und Besius Superior. Alle drei verbindet darüber hinaus als Sequaner, Helvetier und Viromanduer die Herkunft aus den Regionen nördlich von Lyon. Dies lässt sich mit den zuvor gemachten Beobachtungen zu den Patronen der Saôneschiffer in Einklang bringen. L. Wierschowski wollte dies mit wirtschaftlichen Interessen erklären, die die Betroffenen vor bzw. nach Übernahme des Amtes entwickelten¹⁷⁷. Eine spezifische Tätigkeit daraus ableiten zu wollen¹⁷⁸, erscheint allerdings im Gegensatz zu den weiter oben behandelten Patronen, für die auch Berufsbezeichnungen überliefert sind, zweifelhaft. Dass sie passiv, etwa als Investoren, ihr Engagement für sich selbst gewinnbringend gestalteten¹⁷⁹, ist spe-

¹⁶⁷ CIL XIII 2494 = Kat.-Nr. 5.

¹⁶⁸ Anhand der Beschreibung im CIL dürfte der Grabstein *in situ* aufgefunden worden sein.

¹⁶⁹ CIL XIII 1911 = Kat.-Nr. 21; CIL XIII 11179 = Kat.-Nr. 14; CIL XIII 1954 = Kat.-Nr. 23; CIL XIII 2020 = Kat.-Nr. 25; CIL VI 29722 = Kat.-Nr. 69.

¹⁷⁰ CIL VI 29722 = Kat.-Nr. 69.

¹⁷¹ CIL XIII 11179 = Kat.-Nr. 14.

¹⁷² CIL XIII 1954 = Kat.-Nr. 23.

¹⁷³ CIL XIII 2041 = Kat.-Nr. 27.

¹⁷⁴ CIL XIII 1695 = Kat.-Nr. 19.

¹⁷⁵ CIL XIII 1688 = Kat.-Nr. 18.

¹⁷⁶ F. J. Drinkwater, *Roman Gaul* (New Hampshire 1984) 113. – Dagegen ist die Funktion des *inquisitor* nach J. Deininger, *Die Provinziallandtage der römischen Kaiserzeit von Augustus bis zum Ende des dritten Jahrhunderts n. Chr.* (München 1965) 103 unsicher.

¹⁷⁷ Wierschowski 2001a, 302 f. zu Kat.-Nr. 18 f.

¹⁷⁸ So schließt Kakoschke 2004, 37 aufgrund von Kat.-Nr. 19 auf eine Mitgliedschaft des Patrons im *corpus*.

¹⁷⁹ Martin-Kilcher 1994, 531.



Abb. 22 Basis einer Ehrenstatue für Q. Iulius Severinus (Kat.-Nr. 19). – (Nach Walser 1988, 147).

kulativ. Lediglich für Q. Otacilius Pollinus lassen sich als Patron der Sklavenhändler (*venalici*) sowie des *corpus Cisalpinorum et Transalpinorum* weitere Verbindungen mit dem Fernhandel erkennen¹⁸⁰. Beachtung verdient insbesondere die Verleihung der *immunitas* an ihn durch Kaiser Hadrian. R. Frei-Stolba hielt die Verleihung aufgrund seiner Tätigkeit als Patron für denkbar. Allerdings schloss sie auch andere Möglichkeiten nicht aus¹⁸¹. Darüber hinaus dürfte auch das außerordentliche gesellschaftliche Renommee des jeweiligen Patrons ohne eine konkrete wirtschaftliche Beziehung ausschlaggebend für dessen Wahl gewesen sein. Dies gilt für alle Patrone, die als Beamte für den gallischen Provinziallandtag tätig waren. Eine abgeschlossene Munizipalkarriere (*omnibus honoribus apud suos functus*) und beträchtlicher Reichtum müssen hier als Voraussetzung gelten¹⁸².

Keine Funktion im Rahmen des gallischen Provinziallandtages ist für Lucius Helvius Frugus¹⁸³, einen zweimaligen Duumvir aus Vienne, überliefert. Die von den Rhône- und Saôneschiffen gestiftete Inschrift, wohl eine Statuenbasis¹⁸⁴, nennt neben dem Patronat noch sein Amt als *curator nautarum*, ohne nähere Revierbezeichnung. Ob sich die Kuratur zwangsläufig auf die erst weiter unten genannten *Rhodanici et Ararici* bezieht, erscheint fraglich. Es fällt auf, dass man beide Ämter nicht in einem Zug erwähnte, wie in einem Fall bei den Saôneschiffen¹⁸⁵. Somit könnte Helvius Frugus auch *curator* der Rhône- bzw. der Saôneschiffer gewesen sein. Für ihn scheint sich überdies, im Gegensatz zu den zuvor behandelten Patronen der Rhône- und Saôneschiffer, auch eine aktive Beteiligung an der Lastschiffahrt abzuzeichnen¹⁸⁶.

Gemeinsam werden die *nautae Rhodanici et Ararici* noch auf zwei gleichlautenden Inschriften aus dem Amphitheater von Nîmes genannt, wo ihnen 40 Ehrenplätze zugewiesen werden¹⁸⁷.

Als Patron der *nautae Ararici et Ligerici* fungierte L. Tauricius Florens, für den wir ebenfalls eine Ehrung der drei gallischen Provinzen an der *ara Augusti et Romae* kennen¹⁸⁸. Er war, wie L. Besius Superior, als *allec-*

¹⁸⁰ CIL XIII 5116; 11480-11492 = Kat.-Nr. 60. – Dazu Kakoschke 2004, 61. – Zur Familie vgl. Howald/Meyer 1941, 263; H. E. Herzig, Die Familie der Otacilier in Aventicum. Jahrb. Berner Hist. Mus. 53/54, 1973/74, 35-41; Kakoschke 2002, 197.

¹⁸¹ Frei-Stolba 1988, 200f. Daneben hält sie auch eine Verleihung der Immunität aufgrund seines Euergitismus während der Tätigkeit als *inquisitor* für denkbar.

¹⁸² Ebenda 196f. mit weiterer Lit.

¹⁸³ CIL XIII 1918 = Kat.-Nr. 22. – Ausführlich zu dieser Inschrift Wierschowski 2001a, 320f.; Bérard 2005.

¹⁸⁴ Bérard 2005, 81.

¹⁸⁵ CIL XIII 1954 = Kat.-Nr. 23.

¹⁸⁶ L. Helvius Victorinus, der ein Verwandter sein dürfte, war *nauta Araricus* (AE 1975, 613 = Kat.-Nr. 15).

¹⁸⁷ CIL XII 3316 = Kat.-Nr. 50a-b.

¹⁸⁸ CIL XIII 1709 = Kat.-Nr. 20.

Ort (Kat.-Nr.)	Name, Herkunft, Stand	Amt	sonstige Ämter	Beruf	Typ	Dat.
Lyon, Ara Romae et Augusti (18)	L(ucius) Besius Superior Viroman[du]s (Belgica) eq(ues) R(omanus)	patronus nautarum Araricor(um) et Rhodanicor(um)	patro[nu]s [Con]de[latium] item [Arec]larior(um) Lug[di]uni consistentiu[m] allect(us) arkae Gallia(um) omnibus honori(bus) apud suos functus		E	2./3. Jh.
Lyon, Ara Romae et Augusti (20)	L(ucius) Tauricius Florens Venetus	patron(us) nautar(arum) Araricorum et Ligericorum	patronus Arecar[io]rum et Condeatium allect(us) arkae Gallia(um)		E	2./3. Jh.
Avenches (60)	Q(uintus) Otacilius Pollinus	patro[nu]s [n]autar[um] Ar[ar]icor(um) [Rho]danicor(um)	patro[nu]s vena[liciorum] patronus [corporis] Cisal[p]ino[rum] et Transalpino[rum] inquis[itor] III Galliar(um) omnibus honori[bus] apud suos[us] functo		E	um Mitte 2. Jh.
Lyon, Ara Romae et Augusti (19)	Q(uintus) Iulius Severinus Sequanus	patronus nautarum Rhodanicor(um) et Araricorum	omnib(us) honoribus in/ter suos functus inquisitor Galliarum		E	2./3. Jh.
Lyon (22)	L(ucius) Helvius Frugus	curator nautarum bis patronus Rhodanicorum et Araricor(um)			G	2. Jh.

Tab. 6 Vereinsbeamte und Patrone bei den *nautae Ararici et Rhodanici/Ligerici* (E Ehreninschrift; G Grabinschrift).

Ort (Kat.-Nr.)	Name, Filiation, Stand	Amt	sonstige Ämter	Beruf	Typ	Dat.
Saint Gabriel (51)	M(arcus) Frontonius Euporus	patronus nautar(um) Druentiorum	IIIIVir Aug(ustalis) col(oniae) Iulia(e) Aug(ustae) Aquis Sextis patronus utric(u)larior(um) corp(orati) Ernaginum curat(or) corp(oris) (= navicularii)	navicular(ius) mar(itimi) Arel(atis)	G	2. Jh.
Saint-Gilles (52)		curator eiusdem corporis [= nautae Atr(icae) et Ov(idis)]	eiusdemq(ue) corp(oris) curat(or) (= utriclarii)	naut(a) Atr(icae) et Ov(idis) utriclar(ius) corp(oratus) Arelat(ensis)		
Metz (3)	M(arcus) Publicius Sec[un]danus	liber[us] tabularius nautar[um] Mosell[icor]um	[IIIIII]vi[ro] Augustalis		G ?	

Tab. 7 Funktionspersonal, Vereinsbeamte und Patrone bei den Vereinen der *nautae* ohne Rhône bzw. Saône im Vereinsnamen (G Grabinschrift).

tus arcae der *tres Galliae* tätig und ebenso auch Patron der Arekarier und Condeater (s. u.)¹⁸⁹. Dass er, anders als bei den zuvor behandelten Doppelpatronaten, die Schiffer von Saône und Loire repräsentiert, ist vor dem Hintergrund seiner Herkunft als Veneter verständlich. Dieser gallische Stamm verfügt über eine lange Tradition in der Handelsschifffahrt und wird bei Caesar ausführlich beschrieben. Von ihrem Siedlungsgebiet im südlichen Armorica im Golf von Morbihan, dem Mündungsbereich der Loire, fuhren die Veneter mit seetüchtigen Fahrzeugen schon in vorrömischer Zeit zu den Britischen Inseln (s. S. 87). Über Rhône und Saône verschifftete Waren könnten etwa über Chalon-sur-Saône auf dem Landweg zur Loire gebracht worden sein¹⁹⁰.

Bei den Inschriften, die die Vereine von Saône und Rhône bzw. Saône und Loire durch eine gemeinsame Aktion bzw. ein gemeinsames Patronat verbinden, stellt sich die Frage nach der tatsächlichen Zusammengehörigkeit der Organisationen¹⁹¹. Auf einen Zusammenschluss scheint eine Inschrift aus Lyon durch den Singular des Vereinsbegriffs [...*corporis n(autarum) Rhodanicor(um) et Arar(icorum...)*] hinzudeuten¹⁹². Auch die gemeinsame Nennung von Ehrenplätzen im Amphitheater von Nîmes¹⁹³ ließe einen solchen Schluss zu. Andererseits wirft diese Lösung neue Probleme auf. Aufgrund der Datierungen der Inschriften kann nicht auf eine zeitliche Abfolge geschlossen werden, die etwa einen Zusammenschluss der beiden Vereine ab der Mitte des 2. Jahrhunderts zuließe¹⁹⁴. Außerdem erschiene auch die gemeinsame Nennung von Saône- und Loireschiffen¹⁹⁵ im Sinne eines gemeinsamen Vereins nicht sinnvoll, da dieser wohl nicht neben einem Verein der Rhône- und Saôneschiffer existierte. Außerdem besitzen wir zumindest ein Zeugnis für einen *nauta Ligericus*¹⁹⁶. Meines Erachtens handelt es sich trotz der Doppelnennungen um jeweils getrennte Vereine, die sich temporär eines gemeinsamen Patrons bedienten. Das scheint aber nur bei sozial besonders hoch stehenden Persönlichkeiten der Fall zu sein. Jedenfalls unterscheiden sie sich durch Ämter und Stellung deutlich von Patronen der Vereine mit lediglich einer Gewässerbezeichnung im Namen. Nicht in dieses Erklärungsschema scheint L. Helvius Frugus zu passen, für den ebenfalls die Funktion als *curator nautarum* überliefert ist¹⁹⁷. Allerdings steht die Nennung beider Vereine nur in Zusammenhang mit seiner Position als *patronus* der Rhône- und Saôneschiffer. Die gemeinsame Nennung auf den Inschriften im Amphitheater von Nîmes¹⁹⁸ ist schon aufgrund der Kürze des Textes weniger geeignet, Erkenntnisse bezüglich der Vereinsorganisation zu gewinnen.

Den *nautae Atrici et Ovidi* standen gemäß den Inschriften im Amphitheater von Nîmes 25 Ehrenplätze zur Verfügung¹⁹⁹. Ihr Revier umfasste wohl die Ardèche und Ouvèze, zwei Nebenflüsse der Rhône²⁰⁰. Anders als bei den Vereinen, die die Saône mit Rhône bzw. Loire verbanden, kennen wir einen Schiffer, der sich als *nauta Atriciae et Ovidis* bezeichnet und gleichzeitig *curator* des als *corpus* bezeichneten Vereins ist²⁰¹. Die gleiche Funktion übte er auch bei den *utriclarii* in Arles aus. Die Berufsbezeichnung mit zwei Flüssen kennzeichnet den Unterschied zu den Vereinigungen der Saône- mit Rhône-/Loireschiffen, bei denen sich trotz einer Vielzahl von Zeugnissen Ähnliches nicht nachweisen lässt. Dies stellt zumindest ein Indiz für einen gemeinsamen Verein der Ardèche- und Ouvèzeschiffer dar.

189 CIL XIII 1688 = Kat.-Nr. 18. – Ausführlich zu dieser Inschrift Rougé 1974, 137 f.; Wierschowski 2001a, 303 f. Nr. 425.

190 Nach Rougé 1974, 142 weiter über die Senke von Dheune und Bourbince; gegen die von Vienne nach Roanne führende Straße.

191 So von Rougé 1974, 143 erkannt, aber nicht beantwortet.

192 CIL XIII 1695 = Kat.-Nr. 19.

193 CIL XII 3316 f. = Kat.-Nr. 50a-b.

194 Dagegen spricht Kat.-Nr. 25 mit *nautae Ararici* allein und ins Jahr 216 durch Konsulangebe datiert.

195 CIL XIII 1709 = Kat.-Nr. 20.

196 CIL XIII 3114 = Kat.-Nr. 28.

197 CIL XIII 1918 = Kat.-Nr. 22.

198 CIL XII 3316 f. = Kat.-Nr. 50a-b.

199 Jacobsen 1995, 51 schloss daraus m. E. zu Unrecht auf den Sitz des Vereins in Nîmes. Gleiches wäre demnach auch für die ebenfalls in der Inschrift genannten Rhône- und Saôneschiffer zu unterstellen.

200 Zu abweichenden Interpretationen vgl. Anm. 102.

201 CIL XII 4107 = Kat.-Nr. 52.

Bezüglich der Inschrift aus Nîmes stellt sich die Frage, ob die geehrten Vereine als ortsansässig anzusehen sind. Wierschowski nahm an, dass es sich dabei um in Arles tätige Schiffer handelte, die speziell zu den Spielen anreisen, und dass die angegebenen insgesamt 65 Plätze zu diesem Zweck ausgereicht haben müssten²⁰². Es ist aber andererseits nicht auszuschließen, dass *nautae* in Nîmes selbst ansässig gewesen sein könnten und von hier aus den Gütertransport zur Rhône (Luftlinie ca. 20 km) und ihren Nebenflüssen organisierten. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an die Inschrift mit Lastkarrenszenen aus Dijon (Abb. 14), die an eine Überwindung kürzerer Landstrecken durch diese Berufsgruppe denken lässt²⁰³.

Für die *nautae Druentici*, die auf der Durance, einem Nebenfluss der unteren Rhône, tätig waren, ist ein in mehrfacher Hinsicht interessanter Patron überliefert²⁰⁴. Bei M. Frontonius Euporus dürfte es sich um einen Freigelassenen handeln, der als Einziger von den Funktionären der Vereinigungen der *nautae* ein *navicularius* in Arles war und in deren Verein das Amt eines *curator* einnahm. Daneben war er auch Patron bei den *utricularii* in Ernagium. Nach den bekannten geographischen Angaben muss dieser Ort in der Nähe von Arles gelegen haben²⁰⁵. Zudem war Frontonius Euporus noch als *sevir Augustalis* in Aquae Sextae tätig²⁰⁶. Sein gesellschaftlicher Rang ist somit als gehoben anzusehen, jedoch lässt sich das Ansehen eines *sevir* aus dieser relativ kleinen Gemeinde nicht mit dem eines vergleichbaren Amtsträgers etwa aus Lyon messen, wie es für die Patrone der bedeutenderen Vereine der Rhône- bzw. Saôneschiffer nachgewiesen ist. Dass es sich bei den *nautae Druentici* auch um ein *corpus* mit Sitz in dem nicht lokalisierten Mogituma handelt, lässt sich aus der Inschrift eines Schiffers ablesen (s. o.)²⁰⁷.

Außerhalb von Rhône und Saône sowie von ihren Nebenflüssen sind noch zwei nach Flüssen benannte Vereine bekannt. Die Moselschiffer (*nautae Mosalliaci*) sind durch eine Inschrift belegt. Sie überliefert mit einem freigelassenen Rechnungsführer²⁰⁸ (*libertus tabularius*) die einzige, mit der Verwaltung eines der hier besprochenen Vereine beschäftigte Person. Vergleichbares ist auch für andere Zusammenschlüsse nachgewiesen und dürfte geläufig gewesen sein²⁰⁹. Seine Position verhalf M. Publicius Secundanus zu Wohlstand, da er auch *sevir Augustalis* war²¹⁰.

In Avenches stifteten die *nautae Aruranci Aramici* ein Vereinshaus²¹¹. Ihr Revier im Schweizer Mittelland lässt sich durch den als Aare identifizierten Arurancus recht gut fixieren. Dagegen bereitet die Deutung des Begriffes *Aramicus* Schwierigkeiten. Entweder soll es sich um einen der Nebenflüsse der Aare (Aramus) handeln²¹², oder aber er soll als Ableitung der keltischen Bezeichnung *aram-on* ein Sammelbegriff für das sich mit dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee verzweigende Gewässernetz darstellen²¹³. Die in der Inschrift genannte *schola* ist das einzige nachweisbare Vereinsgebäude für Schiffer im Arbeitsgebiet. Seine Errichtung spiegelt die Vermögensverhältnisse zumindest einzelner Mitglieder, die für die Kosten aufkommen mussten²¹⁴. In Aventicum/Avenches, dem Fundort der Inschrift, dürfte folglich der Sitz des Vereins liegen. Das Revier dieser Schiffer könnte sich nach Schlippschuh von Avenches bis zum Rhein erstrecken²¹⁵, andererseits wurde auch eine Tätigkeit bereits an der oberen Aare ab Thun-Allmendingen erwogen, was

202 Wierschowski 2001a, 185f. mit Anm. 368.

203 Deman 2002, 244. 246.

204 CIL XII 982 = Kat.-Nr. 51.

205 Vgl. Ihm, RE VI.1 (1907) 471.

206 Ausführlich zu dieser Inschrift und zur Herkunft der Familie Wierschowski 2001a, 123f.

207 CIL XII 731 = Kat.-Nr. 34.

208 CIL XIII 4335 = Kat.-Nr. 3. – D. Ellmers, RGA², 1999, 316 s. v. Hafen deutete die Bezeichnung als Schreiber. In einem solchen Fall wäre wohl eher der Begriff *scriba* verwendet worden.

209 Vgl. Waltzing I, 55 Anm. 2; 414.

210 Aus Metz ist eine Inschrift bekannt, die die Finanzierung einer Wasserleitung von der Quelle bis in die Siedlung belegt: CIL XIII 4325; AE 1983, 705. – Ein *sevir* im benachbarten Trier ist *negotiator*. Vgl. AE 2000, 980.

211 CIL XIII 5096 = Kat.-Nr. 61.

212 Stähelin 1948, 480; Walser 1988, 144.

213 Howald/Meyer 1941, 374-376; Stähelin 1948, 480.

214 Ausbüttel 1982, 43 mit weiteren Beispielen. – Für den Bereich der Schifffahrt ist auf die Belege für Vereinshäuser der *ναύκληροι* zu verweisen: De Salvo 1992, 626f. Nr. 136f. 140 (mit weiteren Verweisen).

215 Schlippschuh 1974, 100.

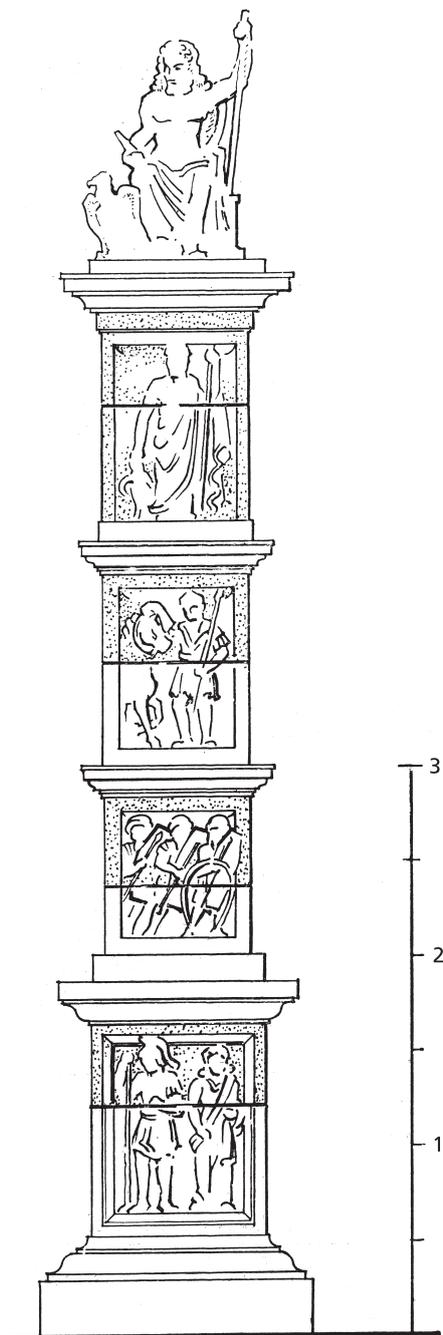


Abb. 23 Rekonstruktion des »Pariser Nautenpfeilers« (Kat.-Nr. 30). – (Nach Hatt 1952, 76 Abb. 4).

insbesondere im Hinblick auf die nach Italien führenden Pässe einen nachvollziehbaren Kontext darstellen würde²¹⁶.

Aus Genf stammt eine Ehreninschrift der *nautae lacus Lemanni* für Decius Alpinus, einen *Illvir* aus einer angesehenen einheimischen Viennenser Familie²¹⁷. Die Inschrift lässt sich in die erste Hälfte des 1. Jahrhunderts datieren und stellt damit eines der ältesten Zeugnisse der *nautae* dar²¹⁸. Hierzu passt der Nachweis einer bereits um 27 v. Chr. aus Holz und Stein errichteten Kaianlage (rue de Rive)²¹⁹. Darüber hinaus ist noch auf die inschriftlich bezeugten *ratarii superiores* zu verweisen (s. u. S. 71)²²⁰. Frühestens in die zweite Hälfte des 2. Jahrhunderts datiert dagegen eine Weihinschrift für die göttliche Wirkkraft (*numen*) eines nicht genannten römischen Herrschers aus Lausanne²²¹. Die Weihenden bezeichnen sich als *nautae lacu Lemanno qui Leusannae consistunt*²²². Die Fundstelle der Inschrift innerhalb einer nördlich an die Forumsbasilika anschließenden Kammerreihe wurde mit vereinseigenen Räumlichkeiten (*schola*) gleichgesetzt²²³. Ein Weihaltar für Neptun, ebenfalls aus Lausanne, nennt lediglich verkürzend die *nautae Leusonnenses*²²⁴, die auch hier anzuschließen sind²²⁵; sprachliche Ungenauigkeiten bei Vereinsnamen sind ebenso andernorts nachweisbar (s. o.). Trotz des im Vergleich zur Genfer Inschrift abweichenden Vereinsnamens könnte es sich hier um denselben Zusammenschluss handeln, der sowohl in Lausanne als auch in Genf einen Sitz hatte²²⁶.

Der Vicus von Leusonna gilt als Relaisstation für den Warentransport zwischen Rhône und Rhein. Von hier konnten die Güter zu Lande zum Neuenburger See nach Orbe bzw. Yverdon transportiert werden²²⁷. Dort ist das Revier der zuvor behandelten *nautae Aruraci Armici* anzusetzen. Die Zugehörigkeit der Schiffer auf dem Genfer See zu einem eigenen Zusammenschluss statt zu den *nautae Rhodanici* dürfte durch die Nicht-Befahrbarkeit der Rhône bis nach Lyon begründet sein. Dies dürfte auch ihre Bedeutung im Vergleich zu den Rhôneschiffern einschränken²²⁸.

Ein Stammesname bildete bei den *nautae Parisiaci* einen Teil der Vereinsbezeichnung. Der einzige Beleg stammt von der Inschrift

²¹⁶ P. J. Suter, Das Eis gibt neue Schätze frei. Arch. Deutschland 2006/2, 56-59 bes. 59 mit Karte.

²¹⁷ ILGN 361 = Kat.-Nr. 38 mit Kommentar.

²¹⁸ Howald/Meyer 1941, 221 Nr. 92 mit Kommentar. Weitere Mitglieder der Familie der Decii: CIL XII 2356; 2430; 2623. Vgl. Demougin 1992, 253.

²¹⁹ Drack/Fellmann 1988, 400. – Stähelin 1948, 481 f. zur Bedeutung des Hafens.

²²⁰ CIL XII 2597 = Kat.-Nr. 39.

²²¹ AE 1939, 207 = Kat.-Nr. 65.

²²² Howald/Meyer 1941, 243; Nesselhauff/Lieb 1959, 133 mit ausführlichen Kommentaren.

²²³ Stähelin 1948, 482; Drack/Fellmann 1988, 425.

²²⁴ AE 1946, 256 = Kat.-Nr. 64.

²²⁵ Schlippschuh 1974, 96 führte sie als Beispiel der Benennung nach dem Heimatort. Zu verweisen ist noch auf die Inschrift AE 1937, 209 = Kat.-Nr. *86, deren Ergänzung zu *n(autae) l(acu) L(emanno?)* aber unsicher ist. Vgl. Howald/Meyer 1941, 253.

²²⁶ De Salvo 1992, 135 hielt zwei Vereine für möglich.

²²⁷ Howald/Meyer 1941, 243.

²²⁸ Schlippschuh 1974, 99.

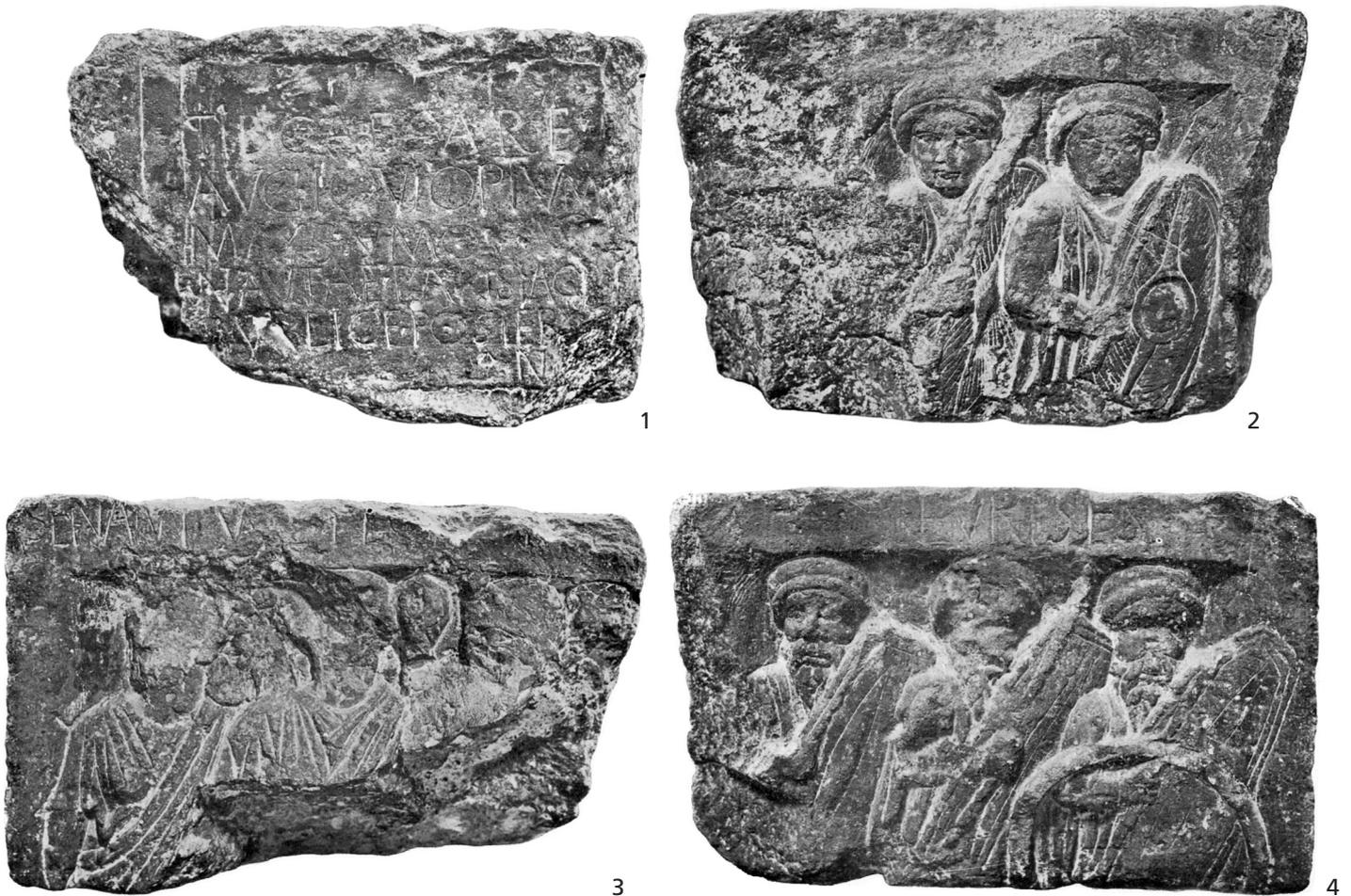


Abb. 24 Block des »Pariser Nautenpfeilers« mit Inschrift und Personendarstellungen (Kat.-Nr. 30). – (Nach Espérandieu IV, 208f. Nr. 3132).

des als »Pariser Nautenpfeiler« (**Abb. 23-24**) in die Literatur eingegangenen Monumentes²²⁹. Es ist Kaiser Tiberius und Jupiter gewidmet. In Teilen der französischen Forschung wird – wohl zu Unrecht – der Kaisername nicht als zu Ehrender, sondern als Zeitangabe verstanden²³⁰. Auf zwei Seiten desselben Blocks sind Reliefs mit jeweils mit Schilden und Lanzen bewaffneten Männern zu sehen, die einen Helm oder eine Kappe tragen und auf der einen Seite bärtig, auf der anderen bartlos dargestellt sind (**Abb. 24, 2. 4**). Auf der vierten Seite (**Abb. 24, 3**) sind zwei mit Mantel bzw. Toga bekleidete Personen²³¹ zu erkennen, denen ein weiblicher(?) Kopf mit Band oder Diadem zugewandt ist. Die Darstellungen lassen sich nicht sicher deuten. Identifiziert man sie mit den in der Inschrift genannten *nautae*, so handelte es sich um das einzige Bildzeugnis einer Gruppe von Schiffern. Aufgrund des religiösen Charakters des Monumentes könnte es sich um eine Prozession handeln²³². Allerdings hat diese lang tradierte Interpretation zuletzt Widerspruch

²²⁹ CIL XIII 3026 = Kat.-Nr. 30.

²³⁰ Auslöser der Diskussion ist der vermeintliche Ablativ *Caesare*, bei dem es sich aber m. E. um ein Versehen handeln dürfte, zumal sich auch weitere sprachliche Ungenauigkeiten finden lassen. Espérandieu IV, 210; Hatt 1952, 69 für den Kaiser als Adressaten; dagegen ILTG S. 235 tendenziell eher im Sinne einer Zeitangabe. Mit beiden Möglichkeiten z. B. Duval 1979, 201; de Izarra 1993, 180.

²³¹ Béal 2005, 318 mit guten Argumenten für Frauen statt *toga-ti*.

²³² Duval 1956, 67f.; Duval 1979, 200 hielt neben einer Prozession auch die Sicherung der Transporte für möglich. – Einen Überblick über die diversen Interpretationen bei Béal 2005, 320-322.

gefunden. So deutete J.-C. Béal die abgebildeten Personen im Kontext einer mythologischen Szene²³³. Die übrigen vier bekannten Blöcke zeigen Reliefs mit keltischen Götterdarstellungen, abgesehen von Jupiter und den Dioskuren²³⁴. Aufgrund von Beschriftungen sind diese auch benennbar. Als eines der herausragenden Zeugnisse der gallo-römischen Religion verbindet der »Pariser Nautenpfeiler« römische und einheimische Elemente. Die Dedikanten stehen noch in einheimischer Tradition und bekunden mit diesem Monument ihre Loyalität zum römischen Staat. Vergleichbares existiert zu dieser Zeit nicht.

Aus dem Namen des Zusammenschlusses, der auf die *civitas Parisiacorum* Bezug nimmt, wurde geschlossen, dass in frührömischer Zeit die Reviere der *nautae* nach *civitates* eingeteilt waren²³⁵. Eine solche Beschränkung der Arbeitsgebiete auf einzelne *civitates* dürfte nicht praxistauglich sein. Vielmehr nimmt die Bezeichnung eher auf die Herkunft der Mitglieder als auf ein Arbeitsgebiet Bezug. Für die *nautae Parisiaci* wurde eine Kontinuität des Zusammenschlusses bis in keltische Zeit vermutet²³⁶. Aufgrund der mangelnden Kenntnis vorrömischer Strukturen im Transportgewerbe lässt sich dies nicht durch Quellen absichern. Allerdings erscheint eingedenk der frühesten Belege von Schiffern im Arbeitsgebiet mit den dabei genannten Zusammenschlüssen die Tradierung einheimischer Organisationsformen durchaus sinnvoll (s. S. 90-92). Auch die in Lugdunum ansässigen Condeater und Arekarier bezeichnen sich wohl nach vorrömischen Stammeseinheiten, die aber später nicht in einer *civitas* aufgegangen sind. Ob sie zu den Vereinigungen der *nautae* zu zählen sind, ist umstritten. In zwei der oben behandelten Inschriften werden Patrone der Saône- und Rhône/Loireschiffer ebenfalls als Patrone dieser zusammen genannten Gruppen geführt²³⁷. Die Interpretation als Berufsverein²³⁸ ist aber nicht zu belegen. Wenn man zumindest die *Condeati* aufgrund ihres Namens sinnvollerweise am Zusammenfluss von Rhône und Saône lokalisieren kann²³⁹, so stellt sich angesichts der aufgeführten Fülle von Inschriften mit Flussnamen die Frage, ob die Annahme einer weiteren Vereinigung von Schiffern in diesem Revier angebracht ist²⁴⁰. Man sollte hier eventuell auch ein Patronat für diese beiden Stämme, die möglicherweise als *pagi* weiter bestanden²⁴¹, in Betracht ziehen. Die drei übrigen, am Rhein und an seinen Nebenflüssen gefundenen Inschriften von Vereinen weisen im Gegensatz zu den bisher vorgestellten Zusammenschlüssen²⁴² weder einen Gewässer- noch einen Stammesnamen zur Bezeichnung des Reviers auf. Bei den in Fectio/Vechten dokumentierten *cives Tungri et(?) nautae qui Fectione consistunt* handelte es sich wahrscheinlich um eine Personengruppe von Tüngern, die sich als *nautae* betätigten²⁴³. Die Rolle der Tüngern im Fernhandel ist bereits an anderer Stelle diskutiert worden²⁴⁴. Ihr Betätigungsbereich war der niedergermanische Limes, das Nordsee-Küstengebiet, die Germania magna, Britannien oder auch ihr Heimatgebiet. Für Fectio/Vechten ist ein Auxiliarlager mit Vicus nachgewiesen²⁴⁵. Darüber hinaus ergeben sich durch das frühkaiserzeitliche Wrack eines Mannschaftstransporters sowie das Graffito eines Kriegsschiffes Hinweise auf die Stationierung von Militärschiffen²⁴⁶. Inwieweit dies Auswirkungen auf die zivile Transportschifffahrt hatte, etwa beim Ausbau der Infrastruktur

233 Béal 2005, 325-329 aufgrund des Vergleiches mit vorrömischen Darstellungen, insbesondere dem Gundestrup-Kessel.

234 Die Rekonstruktion des Monumentes in Abb. 23 nach Hatt 1952 mit hypothetischer Bekrönung mit sitzendem Jupiter.

235 Jacobsen 1995, 51.

236 z. B. Bonnard 1913, 184 f.; Duval 1956, 63-69; De Salvo 1992, 135. – Kneißl 1998, 433 f. mit einer Übersicht über die frühen Vereine, die auf keltische Zusammenschlüsse zurückgehen sollen.

237 CIL XIII 1688 = Kat.-Nr. 18; CIL XIII 1709 = Kat.-Nr. 20.

238 So Daremberg/Saglio IV 22 s. v. *navicularius* (M. Besnier); De Salvo 1992, 134 f.

239 Dagegen verwies Schlippschuh 1974, 225 Anm. 544 auf die zwei anderen Städtenamen *Condate* in Gallien.

240 Dies war etwa von Rougé 1964, 139 vermutet worden. Dagegen hielt Rougé 1974, 141 eine Tätigkeit beim Landtransport für denkbar.

241 RE IV (1901) 841 s. v. *Condate* 4 (M. Ihm).

242 Eine Ausnahme bilden die *nautae Leuso(nenses)* (Kat.-Nr. 64), wobei es sich aber, wie ausgeführt, um eine verkürzte Namensangabe handeln dürfte.

243 CIL XIII 8815 = Kat.-Nr. 59.

244 Zusammenfassend mit Nachweisen Kakoschke 2002, 32 mit Anm. 102-105.

245 Bechert/Willems 1995, 81-85.

246 Ebenda 24 Abb. 16. 82; R. Bockius in: Mees/Pferdehirt 2002, 60-62.



Abb. 25 Weihinschrift für Neptun aus Ettlingen (Kat.-Nr. 63). – (Nach Espérandieu 1931, 295 Nr. 452).

mit Uferbefestigungen und Hafeneinrichtungen, lässt sich aufgrund der wenigen bekannten Befunde nicht sagen.

Die Inschrift aus Ettlingen (Abb. 25) war zu Ehren des Kaiserhauses, des Gottes Neptun und des *contubernium nautarum* gesetzt worden²⁴⁷. Der Begriff *contubernium*, der im militärischen Zusammenhang für die Untereinheit einer Zenturie geläufig ist, kann m.W. für Berufsvereine ansonsten nicht nachgewiesen werden. Im zivilen Kontext erscheint er selten auch bei Zusammenschlüssen religiöser bzw. sozialer Natur²⁴⁸. Der Begriff kennzeichnet folglich keine staatlich anerkannte Vereinigung²⁴⁹. Als Hinweis auf einen Veteranen als Stifter²⁵⁰ ist dies wohl auch nicht zu werten. Ebenso lässt sich wohl ein militärischer Hintergrund ausschließen. Der römische Vicus von Ettlingen befand sich an der Alb, einem kleinen Nebenfluss des Rheins. Aufgrund der ab dem Mittelalter auf der Alb belegten Flößerei waren die *nautae* als Flößer gedeutet worden, was allerdings nicht sinnvoll begründet werden kann²⁵¹. Man muss sich zudem fragen, ob die Aktivitäten der Vereinsmitglieder nicht eher auf den nahe gelegenen Rhein zu beziehen sind, die Ettlingen als Relaisstation für Transporte nutzten²⁵².

Die Weihung für den *genius nautarum* aus Marbach am Neckar ist ohne Parallele²⁵³. Auch hier fehlt ein das Revier kennzeichnender Beiname. Aus Marbach stammt auch ein Altar, den der *negotiator* L. Lucius

²⁴⁷ CIL XIII 6324 = Kat.-Nr. 63. – Ausführlich zuletzt Leschke/Knötzele 2006, 64-66. 253-255. – Jacobsen 1995, 51 deutet die Bezeichnung als *contubernalis nautarum*. Dies wäre zwar durchaus sinnvoll, lässt sich aber nicht mit der Inschrift vereinbaren.

²⁴⁸ CIL III 5790 = 11888a: *contubernium Martis* (Augsburg); CIL IX 2354: *contubernium Veneris* (Sant' Angelo in Theodice); CIL XIII 11750: *contubernium peregrinorum?* (Walheim). – Middleton 1979, 84 verwies auf die Namensähnlichkeit mit dem Begriff der *collegia*.

²⁴⁹ So auch Schlippschuh 1974, 96. 120.

²⁵⁰ So Martin-Kilcher 1994, 533.

²⁵¹ Die Deutung geht auf Wagner 1911, 66f. zurück; noch in jüngster Zeit beibehalten; z. B. B. Rabold in: Die Römer in Baden-Württemberg (Stuttgart 2005) 82. – Leschke/Knötzele 2006, 65 verwies auf die Bezeichnung *ratarii* für Flößer, was allerdings nicht unproblematisch ist. Vgl. S. 69.

²⁵² Leschke/Knötzele 2006, 64 deuten Ettlingen als »Umschlagplatz« für »Ware, die über den Schwarzwald transportiert werden sollte, und anschließend an den Oberlauf der Enz bis nach Pforzheim«.

²⁵³ CIL XIII 6450 = Kat.-Nr. 67.

Licinius Divixtus im Jahre 227 nach dem Untergang (*post summersam*) eines Schiffes hatte setzen lassen (Abb. 51)²⁵⁴. Ob dieses Unglück in der unmittelbaren Umgebung anzusiedeln ist, bleibt aber fraglich.

Wie gezeigt wurde, sind Vereine mit der offiziellen Bezeichnung *corpus* auf Rhône, Saône und deren Nebenflüsse erst ab dem 2. Jahrhundert nachweisbar. Es stellt sich nun die Frage, inwieweit staatliche Interessen, ähnlich wie bei den *navicularii* (s. S. 65f. 113-115), die Entstehung und Entwicklung beeinflusst haben könnten. Ein wichtiges und bislang wenig beachtetes Zeugnis stellt eine fragmentarische Lyoner Inschrift dar²⁵⁵. Der dort verwendete Begriff *vacatio perpetua* bezieht sich auf ein zuvor genanntes [*corpus*] *splendidissimum*. Damit können eigentlich nur die in der unteren Zeile genannten Saôneschiffer oder diese im Verbund mit den Rhôneschiffern gemeint sein²⁵⁶. Die *vacatio perpetua* ist auch in der juristischen Literatur nachweisbar und bezeichnet die dauerhafte Befreiung von öffentlichen Lasten (*munera publica*)²⁵⁷. Darunter fallen etwa Einquartierungen, Transportdienste und Instandhaltung von Straßen. Wurden diese von lokalen Magistraten eingefordert, konnte die privilegierte Person beim Statthalter Rechtsschutz in Anspruch nehmen²⁵⁸. Zu verweisen ist hier auf eine Inschrift aus dem norischen Flavia Solva. Die Abschrift eines kaiserlichen Reskripts enthält die Befreiung (*vacatio*) von weiter nicht ausgeführten Lasten für die Mitglieder des *collegium centonariorum*, wobei allerdings passive und vermögende Mitglieder ausgenommen waren. Darüber hinaus erfahren wir, dass die Privilegien (*beneficia*) einst vom Kaiser selbst bzw. dem Senat den Kollegien zuerkannt worden waren²⁵⁹. Bei dem Fragment aus Lyon scheint es sich nicht um einen Kaiserbrief zu handeln²⁶⁰. Vielmehr ist die Erwähnung der Privilegien wohl im Kontext einer Ehreninschrift denkbar. Weitreichende Privilegien sind insbesondere für *navicularii* (s. S. 107-110) nachgewiesen.

P. Kneißl führte das Aufkommen der staatlich anerkannten Korporationen der *nautae* im 2. Jahrhundert auf eine mit der wirtschaftlichen Entwicklung einhergehende Steigerung des Transportaufkommens und eine weniger restriktive Politik bei der Genehmigung von Korporationen in Gallien zurück. Dazu hätten Staat und Städte ein größeres Interesse an der Bereitstellung von Transportkapazitäten gehabt²⁶¹. Dem ist sicherlich zuzustimmen. Es scheint allerdings nur folgerichtig, ähnlich wie bei den *navicularii*, auch konkret von staatlichen Stellen eingeforderte Transportleistungen zu postulieren²⁶². Diese wären im Rahmen der *annona* zur Versorgung Roms oder im Zusammenhang mit der Heeresversorgung denkbar²⁶³. Eine ausführliche Bewertung wird weiter unten (S. 112-122) vorgenommen.

Hier schließt sich die Frage an, wie diejenigen Zusammenschlüsse zu beurteilen sind, die sich nicht als *corpora* bezeichneten und für die zunächst einmal keine staatliche Anerkennung angenommen werden kann. Dies lediglich auf Verkürzungen in den Inschriften zurückzuführen, oder einen Mangel an Inschriften verantwortlich machen zu wollen, ist wenig plausibel. Vielmehr dürfte es sich hier um Vereine handeln, die Tacitus als *collegia quae contra leges instituerant* bezeichnete²⁶⁴. Dass auch solche Zusammenschlüsse in ihren Heimatgemeinden ein hohes Ansehen genießen konnten, belegen nicht zuletzt Platzzuweisungen für Monumente auf Beschluss des *ordo decurionum*²⁶⁵. Die Beschränkung der regulären *corpora* auf den

254 AE 1969/70, 436; O. Paret, Ein römischer Weihstein aus dem Neckar bei Marbach a. N. *Germania* 46, 1968, 323-325; Schilling-Häfele 1977, 467 f. Nr. 36.

255 CIL XIII 2041 = Kat.-Nr. 27.

256 CIL XIII 1695 = Kat.-Nr. 19: *splendidissimi corporis / n(autarum) Rhodanicor(um) et / Arar(icorum)*.

257 Dig. 50,5,1,1; 50,6,6,3. Letztgenannte Textstelle bezieht sich dabei auf die Privilegien von *navicularii*. – Zum Begriff und der Abgrenzung zur *immunitas* vgl. Horskotte 1996, 247 mit Anm. 106. – Neesen 1981, bes. 211-214 zusammenfassend zu den *munera* in der mittleren Kaiserzeit.

258 Horskotte 1996, 247-250 mit Belegen.

259 AE 1920, 69 f. – Ausführlich dazu G. Alföldy, Zur Inschrift des *collegium centonariorum* von Solva. *Historia* 15, 1966, 433-

444; G. Weber, Zur Centonarierinschrift von Solva. *Historia* 17, 1968, 106-114. – Zuletzt Lafer 2001, 55 f. mit Umzeichnung und Übersetzung.

260 Falls die Skizze im CIL nicht trägt, ist das Ende der Inschrift erfasst.

261 Kneißl 1998, 449.

262 So auch Drinkwater 1978, 844 f., der sich für eine Beteiligung der Korporationen an der Heeresversorgung bzw. dem Einziehen von Naturalsteuern ausspricht.

263 So schloss Kneißl 1981, 173 von der Anzahl der Inschriften auf die Bedeutung der Frachtschiffahrt und das staatliche Interesse am Bereitstellen des Frachtraumes.

264 Tac. ann. 14,17,2. – Zu diesen Vereinen Ausbüttel 1982, 20.

265 Kat.-Nr. 61 (Avenches); Kat.-Nr. 65 (Lausanne).

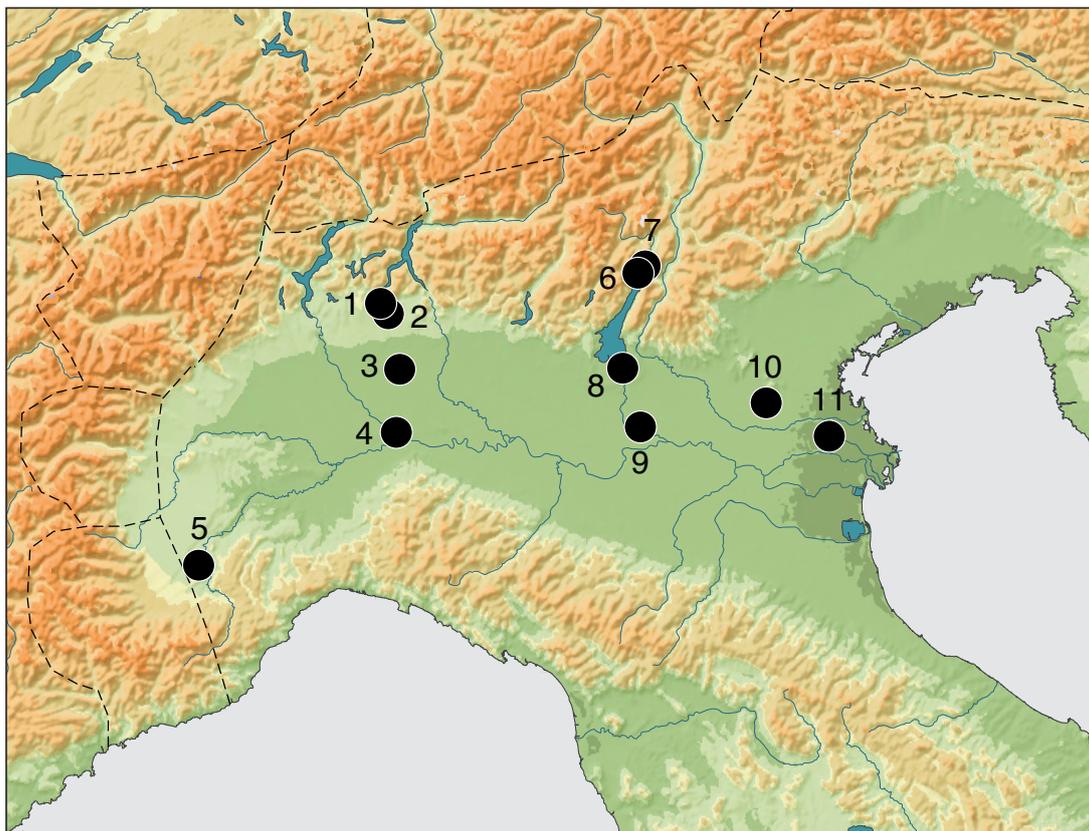


Abb. 26 Inschriften von *nautae* in Oberitalien. – 1 Como (CIL V 5295). – 2 Cantù (AE 2003, 728). – 3 Mailand (CIL V 5911; AE 1932, 73). – 4 Pavia (AE 1977, 327). – 5 Bene Vagienna (CIL V 7679). – 6 Riva del Garda (CIL V 4990). – 7 Arco (AE 1977, 298). – 8 Peschiera del Garda (CIL V 4016f.). – 9 Mantua (ILS 7265). – 10 Este (CIL V 2722). – 11 Adria (CIL V 2315).

Süden des Arbeitsgebietes entspricht den Verhältnissen bei den *negotiatores*. Auch bei ihnen sind nördlich von Avenches keine Händlervereinigungen belegt, die mit der offiziellen Bezeichnung eines *corpus* oder *collegium* versehen wären²⁶⁶.

Das Fehlen von Korporationen in den Rheinprovinzen erklärte P. Middleton mit der Übernahme von Transporten durch die Flotte²⁶⁷. Dies ist vor dem Hintergrund der zuvor genannten Verhältnisse bei den *negotiatores* keine zwangsläufige Schlussfolgerung. Abgesehen von der Frage, ob die Transportkapazitäten der *classis Germanica* zur Bewerkstellung dieser Aufgabe ausgereicht hätten, scheint eine solche restriktive Sicht auch den vorgestellten Inschriften der *nautae* und ihren – wenn auch nicht staatlich anerkannten – Vereinigungen zu widersprechen²⁶⁸. Ebenso würde man eine weitere Streuung von Belegen der Flottenangehörigen erwarten. Verwiesen sei an dieser Stelle auf die Inschriften von Soldaten der *classis Germanica* im Brohltal, die sich im Zuge der Steinbruchtätigkeit dort aufhielten.

²⁶⁶ Zusammenfassend Schlippschuh 1974, 109-123; Jacobsen 1995, 59-63. – Das bei Schlippschuh 1974, 113 aufgeführte *collegium pisstricorum* aus Köln ist nicht als Händler-, sondern als Handwerkerkollegium aufzufassen, in dem die Bäcker und Müller organisiert waren. Vgl. Rothenhöfer 2005, 182. Es scheidet somit hier aus. – Die auf der Liste von Jacobsen 1995, 191 unter den *collegia negotiatorum* aufgeführte Inschrift

Mainz (CIL XIII 6744) nennt die *negotiatores Pannoniorum*, die aber keine offizielle Vereinsbezeichnung tragen.

²⁶⁷ Middleton 1979, 84f.

²⁶⁸ So auch Jacobsen 1995, 52f., allerdings mit falscher Einschätzung bezüglich der Existenz von Transportschiffen bzw. deren Mannschaften. Vgl. dazu Koenen 2000, 229-243.

Zitat	Ort	Bezeichnung	Typ
CIL V 4016	Peschiera del Garda	coll(egium) naut(arum) Arilic(ensium)	G
CIL V 2315	Adria	col(legium) naut(arum) m(unicipii) A(triae)	G
AE 1977, 298	Arco	[coll]eg(ium) naut(arum) B(rixianorum)	G
CIL V 4990	Riva del Garda	coll(egium) n(autarum) B(rixianorum)	G
CIL V 5911, AE 1932, 73	Mailand	coll(egium) naut(arum) Comens(ium)	G
CIL V 5295	Como	collegium nautarum Comens(ium)	G
CIL V 4017	Peschiera del Garda	coll(egium) n(autarum) V(eronensium) A(relicae) consist(entium)	G
ILS 7265	Mantua	colle[gium] nautarum	W

Tab. 8 Inschriften mit der Nennung von Vereinen der *nautae* in Norditalien (G Grabinschrift; W Weihinschrift).

Einen interessanten Vergleich bieten die in Oberitalien nachgewiesenen Vereine (**Abb. 26**)²⁶⁹. In den neun relevanten Inschriften wird der Zusammenschluss jeweils als *collegium* (**Tab. 8**) bezeichnet²⁷⁰. Bei acht Inschriften tritt auch noch ein Ortsname hinzu. Dabei sind der Verbreitungsraum der Inschriften sowie die Ortsbezeichnungen auf ein relativ enges Gebiet zwischen Mailand, dem nördlichen Gardasee und der Pomündung begrenzt. Darüber hinaus kommen noch Inschriften einzelner *nautae* ohne Nennung von Vereinen – abgesehen von einer Ausnahme – zwischen dem Comer See und dem Po vor²⁷¹. Da außerhalb dieser Region Inschriften italischer *nautae* fehlen (s. o. S. 13-15), beziehen sich somit sämtliche Inschriften auf den Po und seine Nebenflüsse bzw. die nicht weit von diesem in die Adria mündende Etsch. Diese Konstellation dürfte mit der Erschließung der über die Alpen führenden Pässe in Zusammenhang stehen²⁷². Eine Verbindung mit dem Fernhandel ist durch einen anonymen *patronus collegii nautarum Comensium* gegeben, der selbst als *negotiator Transalpinus et Cisalpinus* tätig war²⁷³. Auffälligerweise können bei den Vereinen ansonsten keine Funktionäre nachgewiesen werden, jedoch sind umfangreiche Spenden an diese Zusammenschlüsse dokumentiert²⁷⁴.

Aus dem Bereich der unteren Donau bzw. ihrer Nebenflüsse kennen wir drei Inschriften von Vereinigungen der *nautae*²⁷⁵. Die *nautae universii Danuvii* aus Axiupolis/Hinok erheben dabei theoretisch einen recht umfassenden Anspruch, allerdings sind an der mittleren und oberen Donau keinerlei *nauta*-Inschriften nachgewiesen²⁷⁶.

²⁶⁹ Zusammenfassend dazu De Salvo 1992, 138 f.; Martin-Kilcher 1994, 533. 530 Tab. und Kartierung ebenda 531 Abb. 252.

²⁷⁰ Dazu kommen noch die unsicheren, fragmentarisch überlieferten Inschriften CIL V 2722 (Ateste) mit *nautar(um)* und (Pavia) mit *collegi na[utarum(?)]* ---].

²⁷¹ CIL V 7679 (Benevagienna); AE 2003, 728 (Cantù); CIL V 5295 (Como); CIL V 5911 (s. Anh. 3) und AE 1932,73 (Mailand).

²⁷² Martin-Kilcher 1994, 533.

²⁷³ CIL V 5911 (s. Anh. 3).

²⁷⁴ So sollte das *collegium nautarum Brixianorum* 60 000 Sesterzen für Ausstattung eines Grabes mit Rosen erhalten (CIL V 4990). Vgl. dazu Ausbüttel 1982, 68 f. Die ist mit geringeren Summen auch bei zwei weiteren Inschriften nachweisbar (CIL V 4016 f.) – AE 1977, 298 mit einer Stiftung von 40 000 Denaren für den genannten Verein mit unbekanntem Nutzungszweck.

²⁷⁵ CIL III 1209 (Alba Iulia); CIL III 7485 (Hinok); AE 1905, 153 (Kostolac).

²⁷⁶ Schlippschuh 1974, 100-102 mit Verweis auf die dort auch im Binnenmilieu nachgewiesenen Berufsbezeichnungen *nauculus* bzw. *navicularius*.

Zusammenfassung

Der Verbreitungsschwerpunkt der Inschriften liegt in Lyon und im unteren Rhônetal. Auch wenn Herkunftsangaben bzw. Namen der einzelnen *nautae* häufig auf Lyon bzw. die Gallia Narbonensis verweisen, so waren gerade in Lugdunum einzelne Ortsfremde aus nördlicheren Gemeinwesen am Transportgewerbe beteiligt. Kennzeichen des in Lyon und südlich davon tätigen Personenkreises ist häufig eine gehobene gesellschaftliche Stellung, die sich in städtischen Ehrenämtern, insbesondere als *seviri Augustales*, und in den Vereinen der *nautae* als Patron, Kurator bzw. Präfekt niederschlägt. Es handelt sich wohl überwiegend um Personen mit römischem Bürgerrecht, wobei die Gentilizen meist eine Herkunft aus Gallien nahelegen. Lediglich zweimal sind aufgrund der Cognomina Freigelassene denkbar. Die *nautae* im südlichen Gallien waren sämtlich in Korporationen organisiert, die Rhône, Saône oder einen ihrer Nebenflüsse im Namen führen. Überdies waren fünf von ihnen noch als *negotiator* tätig; dabei viermal mit einer Spezialisierung auf Lebensmitteln²⁷⁷. Diese Verflechtung von Transport und Handel wird noch weiter unten (S. 101-105) näher thematisiert. Die genannten Mehrfachbeschäftigungen sind bereits ein Indiz dafür, dass wir hier Unternehmer vor uns haben, deren Aktivitäten über das unmittelbare Transportgewerbe hinausgehen²⁷⁸. Gleiches wird man – auch ohne eine zweite Berufsbezeichnung – für diejenigen *nautae* unterstellen dürfen, die es bis zum *curator* oder *patronus* ihrer Vereine brachten. Bei den wenigen Zeugnissen nördlich von Lyon sind weder weitere Berufsausübungen noch Ehrenämter bezeugt. Allerdings finden wir mit einem Sequaner im Rhein-Schelde-Mündungsgebiet einen Beleg für Mobilität, ebenso wie mit dem Mainzer Blussus einen für Ortsgebundenheit. Dieses älteste Zeugnis eines einzelnen *nauta* stellt ihn als wohlhabenden Einheimischen dar, was wesentlich zum Verständnis dieser Berufsgruppe beiträgt. Den Personenkreis, den wir als *nautae* epigraphisch fassen können, dürfte überwiegend als gut situiert bzw. auch gesellschaftlich höher stehend anzusehen sein. Somit fassen wir in der Masse der Zeugnisse sicherlich keine kleinselbstständigen Schiffer, die mit einem Kleinfahrzeug ihren Lebensunterhalt erwirtschaften, sondern eher Reeder bzw. Transportunternehmer, die teilweise am römischen Fernhandel unmittelbar als *negotiatores* partizipieren²⁷⁹. Dies beinhaltet auch die Übernahme von Landtransporten zwischen den Strömen, wie es der Block eines Grabmals aus Dijon darstellt²⁸⁰.

Sichere Zeugnisse für staatlich anerkannte Vereinigungen mit der Bezeichnung *corpus* lassen sich an Rhône, Saône und deren Nebenflüssen für das 2. und 3. Jahrhundert finden. Die Mitglieder waren, wenn man einem Inschriftenfragment glauben darf, von den *munera publica* befreit. Als Gegenleistung ist, ohne dass dies belegt wäre, mit der Übernahme von Transportleistungen für staatliche Stellen zu rechnen (s. auch S. 110-112). Die Vereine sind, ebenso wie diejenigen der Loire- und Mosel- sowie Aareschiffer, deren Status sich nicht sicher abklären lässt, nach Flussläufen benannt. Dabei kann das jeweilige Revier, wie bei den *nautae Atricae et Ovidis*, zwei Flüsse umfassen; in der Regel war es aber nur ein Strom. Dies ist allerdings nicht im Sinne eines Monopols zu verstehen²⁸¹, wie auch einige Inschriften der Saôneschiffer zeigen.

Daneben treten nördlich von Lyon auch Beinamen auf, die sich auf einen See, eine Ortschaft oder einen Stamm/*civitas* beziehen können. So kann mit den *nautae Parisiaci* zwar schon ein Zusammenschluss bereits

²⁷⁷ Schlippschuh 1974, 14-39 zu den im Lebensmittelhandel tätigen *negotiatores*. – Zu den im Text genannten Spezialisierungen ebenda 14-21.

²⁷⁸ So auch Kneißl 1981, 190 insbesondere in Bezug auf CIL XIII 2009 = Kat.-Nr. 12.

²⁷⁹ Dagegen Jacobsen 1995, 53, die in Berufung auf Ellmers 1978, 11 den *nauta* mit dem Steuermann eines Schiffes gleichsetzt und die (nach Ellmers) übrigen zwei Besatzungsmitglieder »als Angehörige der *familia* des *nauta*« deutet. Die pauschal ange-

nommene Zahl von drei Besatzungsmitgliedern nimmt Bezug auf verschiedene ikonographische Vorlagen und insbesondere auf eine mittelalterliche Schriftquelle. Abhängig von der Fahrzeugart sind aber bis zu sechs Mann (Blussus) bzw. auch nur einer (Igeler Säule) nachgewiesen. Die für das Treideln benötigten Personen zur Besatzung zu zählen, wie Ellmers dies ebenda tat, ist m. E. nicht zulässig.

²⁸⁰ Deman 2002, 244. 246.

²⁸¹ Schlippschuh 1974, 97.

in tiberischer Zeit nachgewiesen werden, jedoch scheint es sich hier um Vereinsgründungen zu handeln, denen nach römischem Recht kein besonderer Status zustand. Daraus lässt sich auch keine Beschränkung der Reviere im 1. Jahrhundert auf einzelne *civitates* ableiten.

Unter den Patronen der mächtigen Vereine der *nautae Rhodanici/Ararici* finden sich sowohl Personen, die als Funktionäre der *tres Galliae* zur provinziellen Elite gehören, als auch solche, die durch eine Massierung merkantiler Interessen in den Fernhandel bzw. auch in die Flussschifffahrt involviert waren. Wenn auch die überwiegende Mehrheit der Funktionäre aus Lyon bzw. dem südlichen Gallien stammt, so kommen doch einige aus den nördlich gelegenen gallischen und germanischen Gebietskörperschaften. Gegenüber den Händlern spielen die nachweisbaren Verbindungen mit den *navicularii* eine untergeordnete Rolle.

Die Vereine selbst dürften als wohlhabend anzusehen sein, wenn man die Hinweise auf Grundbesitz, Vereinshäuser und die Art der aufgestellten Ehrenmonumente als Parameter nimmt. Dies gilt nicht nur für die als *corpora* nachgewiesenen Zusammenschlüsse. Über die Zahl ihrer Mitglieder lässt sich indes lediglich spekulieren. Die in anderen Bereichen bezeugten 60-1500 Personen²⁸² bilden dabei nicht mehr als einen Anhaltspunkt.

Bislang ist die Frage ungeklärt, warum die frühesten Zeugnisse der *nautae* in der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts aus dem Norden des Arbeitsgebietes kommen, während sie im Süden ab Lyon erst ab dem 2. Jahrhundert nachweisbar sind. Dies kann zumindest teilweise mit der zeitlichen Verteilung der Inschriften im südlichen Gallien, insbesondere Lyon, erklärt werden, wo ab dem 2. Jahrhundert die Grabinschriften sprunghaft zunehmen. Andererseits böte sich vor dem Hintergrund der Vielzahl der relevanten Zeugnisse, die einen überlieferungsbedingten Ausfall unwahrscheinlich machen, auch eine andere Deutung an. Möglicherweise ergab sich erst mit der Gründung der *corpora* und der Verleihung von Privilegien für die Mitglieder eine Situation, die das vermehrte Führen der Berufsbezeichnung *nauta* auslöste. Umgekehrt könnte man für den Norden des Arbeitsgebietes das Fehlen solcher offizieller Vereine als einen Grund für die Diskrepanz hinsichtlich der Anzahl der Zeugnisse, besonders ab dem 2. Jahrhundert, ansehen. Zusätzlich waren dort wohl auch die *negotiatores* stärker in den Warentransfer involviert (s. u. S. 95-105).

NAVICULARIUS UND NAUCLARIUS

Allgemeines

Die *navicularii* stellen mit 18 Inschriften die größte Berufsgruppe nach den *nautae*. In zwei Fällen kommt die Bezeichnung *naularius* vor²⁸³. Diese Variante schließt sich an den ebenfalls gebräuchlichen Begriff *naucclerus* an, der sich vom griechischen *naukleros* (ναύκληρος) ableitet. Der in der älteren Forschung geäußerten Auffassung, dass die lateinischen Begriffe einen unterscheidbaren Status beinhalten²⁸⁴, ist zu Recht widersprochen worden²⁸⁵.

Bei den *navicularii* handelt es sich in der Regel um die Eigner der Schiffe, wobei sie auch gleichzeitig selbst das Schiff führen konnten. Erst in der Spätantike, als die Erbringung der Transportleistungen im Rahmen von erblichen *munera* erfolgte, für deren Erfüllung die *navicularii* mit ihrem Vermögen hafteten, und die

²⁸² Waltzing I, 350 f.

²⁸³ CIL XII 4493 = Kat.-Nr. 44; CIL XII 4495 = Kat.-Nr. 46.

²⁸⁴ Rougé 1966, 229-234. 239-244.

²⁸⁵ De Salvo 1992, 225-237 dazu ausführlich mit eingehender Diskussion der relevanten Quellen.

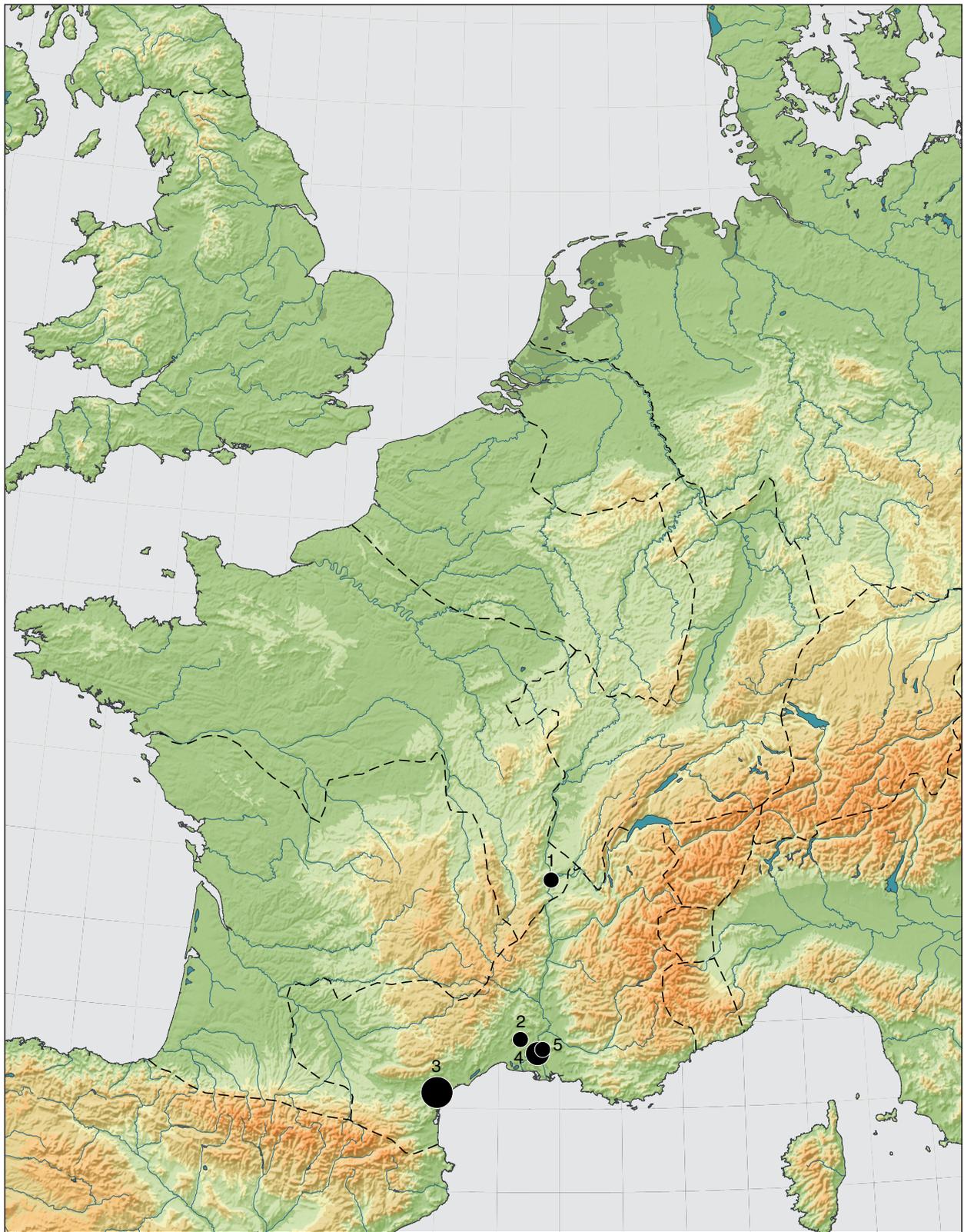


Abb. 27 Inschriften von *navicularii* in den gallischen und germanischen Provinzen sowie in Britannien. Anzahl der Nachweise: ● = 1; ● = 5; ● = 8. – 1 Lyon. – 2 Nîmes. – 3 Narbonne. – 4 Arles. – 5 Saint-Gabriel.

Mitgliedschaft in einer Korporation verpflichtend war, ist der Begriff eindeutiger definiert²⁸⁶. Allgemein ist das offene Meer als Tätigkeitsfeld der *navicularii* und *nauleri* anzusehen; allerdings liegen außerhalb des Arbeitsgebietes auch Beispiele für einen Gebrauch der Bezeichnung im Binnenmilieu vor²⁸⁷. Darin könnte auch der Grund für den Zusatz *marinus* liegen, der sich in fünf Fällen nachweisen lässt²⁸⁸. Auch als Gentiliz ist *navicularius* dokumentiert²⁸⁹.

Die Verteilung der gallischen *navicularii*²⁹⁰ (Abb. 27) bildet zwei Schwerpunkte in Narbonne und in bzw. um Arles, was mit der Bedeutung der dortigen Hafenanlagen zusammenhängt. Dazu ist noch eine Inschrift aus Lyon bekannt und außerhalb des Arbeitsgebietes jeweils eine aus Ostia und Beirut. Darüber hinaus kommen lateinische Inschriften von *navicularii* vor allem in Italien und Nordafrika vor und sind ansonsten selten. Im griechischen Osten, aber auch in Italien finden sich Belege für griechische *naukleroï*²⁹¹. Mit zwölf Zeugnissen stellen die Grabinschriften die größte Gruppe der hier behandelten Inschriften. Dazu kommen noch drei Ehreninschriften, eine Mosaikinschrift und ein auf einer Bronzetafel fixierter Brief sowie zwei Steininschriften, die sich nicht einordnen lassen. Fünf Inschriften lassen sich ins 1. Jahrhundert datieren, fünf allgemein ins 2. Jahrhundert und drei ins späte 2. oder frühe 3. Jahrhundert.

Einzelpersonen

Anhand von zwölf Inschriften lassen sich Einzelpersonen nachweisen, die als *navicularii* tätig waren (Tab. 9). Aus Narbo, dem antiken Narbonne, sind acht *navicularii* bekannt²⁹². Dies stellt die größte Häufung im Arbeitsgebiet dar. Eines der Zeugnisse ist dabei allerdings in der Lesung der Berufsbezeichnung aufgrund der Überlieferung nicht ganz sicher²⁹³, dürfte aber mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit in diesem Zusammenhang interpretiert werden (s. u.). Fünf Inschriften lassen sich dem 1. Jahrhundert zuordnen²⁹⁴ und stellen somit die ältesten Belege für *navicularii* im Arbeitsgebiet dar. Dazu ist auch auf die Quellenlage zu verweisen, denn von den Grabinschriften aus Narbonne gehören über 70% in diesen Zeitabschnitt²⁹⁵. Hierfür wurde sowohl die spätere Zweitverwendung der Steinmonumente als auch die wirtschaftliche Entwicklung des Ortes verantwortlich gemacht²⁹⁶. Es lässt sich vor diesem Hintergrund festhalten, dass die zwei Zeugnisse von *navicularii* aus dem 2. Jahrhundert im Verhältnis zu den genannten fünf des 1. Jahrhunderts für Narbonne keine ungewöhnliche Relation darstellen.

²⁸⁶ Vgl. bes. RE 16 (1935) 1899-1937 s.v. *navicularius* (E. Kießling); De Salvo 1992, 225-237; Rougé 1966, 245-258 zu den *navicularii* mit weiteren Nachweisen. Vgl. auch Rougé 1966, 185 zu den im Bereich des Hafens tätigen *navicularii leuamentarii*.

²⁸⁷ SHA Aurel. 47,3: *navicularii Niliaci*. Die Nilschiffer werden entsprechend auch in den griechischen Papyri als ναύκληροι bezeichnet. – Die im Inschriftenfragment CIL III 10771 (Emona) genannten [--- col]I[e]gi *navicular(iorum)* lassen sich nach De Salvo 1992, 629 Nr. 14 der Binnen- oder auch Küstenschiffahrt zuordnen. – Ebenda 627-629 mit einer Sammlung von Zeugnissen zu *navicularii* im Binnenmilieu.

²⁸⁸ CIL XIII 1942 = Kat.-Nr. 6; CIL XII 672 = Kat.-Nr. 3; CIL XII 692 = Kat.-Nr. 37; CIL XII 4380 = Kat.-Nr. 42; CIL III 14165,8 = Kat.-Nr. 71.

²⁸⁹ z. B. CIL XII 853 aus Arles.

²⁹⁰ Schlippschuh 1974, 88-92; Jacobsen 1995, 50-53 zusammenfassend zu dieser Gruppe.

²⁹¹ Eine Sammlung der Belege für *navicularii*, *nauleri* und *naukleroï* bei De Salvo 1992, 611-627 mit Karte 1 (Verbreitung). – Schmidts 2010 zur Herkunft der *naukleroï* in Italien.

²⁹² Zusammenfassend zu dieser Gruppe Gayraud 1981, 531-536; Jacobsen 1995, 86-89.

²⁹³ CIL XII 4380 = Kat.-Nr. 42.

²⁹⁴ So auch Gayraud 1981, 530f. Tab und Kneißl 1988, 238, der dabei CIL XII 4380 = Kat.-Nr. 42 nicht nennt.

²⁹⁵ Kneißl 1988, 246 mit Diagramm; Wierschowski 1995, 273 Graphik 10 (Überarbeitung des zuvor zitierten Diagramms).

²⁹⁶ Kneißl 1988, 246f. verweist auf den Umstand, dass Grabinschriften des 1. Jhs. bevorzugt in der älteren Stadtmauer verbaut waren. Aufgrund ähnlicher Verhältnisse in anderen Städten der südwestlichen Narbonensis verweist er auf eine »Verschlechterung der allgemeinen wirtschaftlichen Situation«.

Ort (Kat.-Nr.)	Typ	Name, Herkunft, Stand	Berufsbezeichnung	Ämter/Mitgliedschaften in Berufsvereinen	sonstige Ämter	Dat.
Aries (31)	G	L. Secundius Eleutherus	navicular(ius) Arel(atensis)		IIIIIIvir Aug(ustalis) corpor(atus)	2. Jh.
Aries (35)		M(arcus) Aurelius VO[---]	navicularius [marinus ?]			2. H. 2./3. Jh.
Saint-Gabriel (51)	G	M(arcus) Frontonius Euporus	navicular(ius) mar(inus) Arel(atis)	curat(or)is eiusd(em) corp(orationis) (= navicularii) patronus nautar(arum) Druentiorum patronus utric(u)larior(um) corp(orati) Ernaginensum	IIIIIIvir Aug(ustalis) col(oniae) Iulia(e) Aug(ustae) Aquis Sextis	2. Jh.
Narbonne (42)	G	C. Allius L. [f(ilius)]	[navicularius] mar(inus) N[arbonensis] ?			1. Jh.
Narbonne (43)	G	Tib. Iunius Eudoxus	navicul(arius) mari(nus) c(oloniae) I(uliae) P(aternae) C(laudiae) N(arbonis) M(artii)			2. Jh.
Narbonne (44)	G	L. Gaenina Masc(u)lus	naularius			1. Jh.
Narbonne (45)	G	C(aius) Valerius Gemellus For(o) Iulienis	navicularius ?			1. Jh.
Narbonne (46)	G	D(ecimus) Uleius Auctus I(ibertus)	naularius			E. 1. Jh.
Narbonne (47)	G	L(ucius) Squeilianus Faustus I(ibertus)	nav(i)cularius			E. 1. Jh.
Narbonne (48)	G	Angabe fehlt	nav[ic]ul[ari]us			
Narbonne (49)	E	P. Olitius Apollonius	navic(ularius) c(oloniae) I(uliae) P(aternae) C(laudiae) N(arbonis) M(artii)		IIIIIIvir Aug(ustalis)	2. Jh.
Lyon (6)	G	Q. Captonius Probatius Senior domo Rom(a)	navic(u)larius marinus		IIIIIIvir Aug(ustalis) Lugudun(i) et Puteolis	2. Jh.

Tab. 9 Inschriften zu einzelnen *navicularii* (E Ehrenschrift; G Grabinschrift).



Abb. 28 Grabstein des Tiberius Iunius Eudoxus aus Narbonne (Kat.-Nr. 43). – (Nach Gayraud 1981, 535 Abb. 64).

Die Angaben auf den fünf Grabsteinen des 1. Jahrhunderts²⁹⁷ belegen kaum mehr als die Namen der Verstorbenen und die Berufsbezeichnung. Dabei taucht zweimal der Begriff *naucarius* auf²⁹⁸. Stark ergänzt ist die nur einmal nachweisbare Form *navicularius marinus Narbonensis*²⁹⁹, deren Lesung man folglich nicht als ganz sicher ansehen darf. Es ergeben sich anhand der Inschriften keine Hinweise etwa auf Ehrenämter oder -stellungen. In zwei Fällen handelt es bei den Betreffenden eindeutig um Freigelassene, wobei M. Gayraud ohne nähere Begründung die Zeugnisse bereits ans Ende des 1. Jahrhunderts datierte³⁰⁰. Während sich für D. Uleius Auctus lediglich der genannte Status konstatieren lässt³⁰¹, wurde für L. Squeilianus Faustus aufgrund des Gentiliz eine Herkunft aus Ostia angenommen³⁰². Dies wäre als einziges Argument zu schwach, doch ist eine Verbindung zwischen Narbonne und Ostia noch durch die bekannte Mosaikinschrift von der Piazzale delle Corporazioni (s. u. S. 56-58) belegt. Auf Kontakte zur Hafenstadt Forum Iulium/Fréjus verweist die Grabinschrift des *navicularius* C. Valerius Gemellus, der diese als seine Heimat angibt³⁰³. Weitere epigraphisch dokumentierte Personen aus Fréjus könnten auf enge Handelsverbindungen über die küstennahe Schifffahrt schließen lassen³⁰⁴. Eine Herkunft aus Italien oder auch aus anderen Städten in der Gallia Narbonensis wäre aufgrund des Namens für C. Allius denkbar, auf dessen Bezeichnung als *navicularius marinus Narbonensis* bereits verwiesen wurde³⁰⁵. Die beiden Inschriften des 2. Jahrhunderts aus Narbo/Narbonne lassen auf gesellschaftlich gehobene Transportunternehmer mit einem großen Aktions-

297 CIL XII 4380 = Kat.-Nr. 42; CIL XII 4493 = Kat.-Nr. 44; CIL XII 4494 = Kat.-Nr. 45; CIL XII 4495 = Kat.-Nr. 46; CIL XII 5972 = Kat.-Nr. 47.

298 CIL XII 4493 = Kat.-Nr. 4; CIL XII 4495 = Kat.-Nr. 46.

299 CIL XII 4380 = Kat.-Nr. 42.

300 Datierung in Gayraud 1981, 531 Tab.

301 CIL XII 4495 = Kat.-Nr. 46. – Das Cognomen Auctus ist häufig in der Narbonensis sowie in Italien belegt. Vgl. Mócsy 1983, 37.

302 CIL XII 5972 = Kat.-Nr. 47. – Wierschowski 2001a, 252 Nr. 336 aufgrund der Angaben von Gayraud 1981, 440, der eine Ab-

leitung der aus Verona und Ostia bekannten Cognomina Squilla bzw. Squillus annahm.

303 CIL XII 4494 = Kat.-Nr. 45. – Die Berufsangabe ist nicht zweifelsfrei; bei Gayraud 1981, 531 Tab. als »*navicularius* ?«.

304 Wierschowski 1995, 79 f. mit Verweis auf die Produktion von *muria* in Fréjus. Eine Zusammenstellung der relevanten Belege ebenda 285. – Zu der Inschrift auch Wierschowski 2001a, 218 Nr. 283.

305 CIL XII 4380 = Kat.-Nr. 42. – Gayraud 1981, 430 mit Anm. 134 f. zur Verbreitung des Namens. Ebenda 534 mit Anm. 417 zur Berufsbezeichnung.

radius schließen³⁰⁶. Auf den Zeugnissen ist nunmehr die sonst nicht nachweisbare Bezeichnung *navicularius coloniae Iuliae Paternae Claudiae Narbonis Martii* zu finden. Gayraud erklärte dies mit der Organisation der *navicularii* innerhalb der Korporation, die auch in Ostia nachgewiesen sein soll (s. u.)³⁰⁷. Die einzige Ehreninschrift und -statue für einen *navicularius* aus Narbonne wurde P. Olitius Apollonius von den dortigen *seviri Augustales* gestiftet, zu denen er gehörte³⁰⁸. Ob er den Status eines Freigelassenen besaß, ist unklar³⁰⁹. Für ihn lassen sich Handelsbeziehungen nach Italien nachweisen³¹⁰. Zum einen kommt sein Name auf Pinselaufschriften von Ölamphoren vor, die auf dem Monte Testaccio in Rom gefunden wurden (s. u. S. 55), zum anderen wurde ein Freigelassener der Familie auf einer stadtrömischen Inschrift identifiziert³¹¹. Aus der Grabinschrift des Tiberius Iunius Eudoxus (**Abb. 28**) erfahren wir, dass sein Bruder, der den Stein hatte setzen lassen, Pächter von Eisenbergwerken (*conductor ferrariorum ripae dextrae*) und *sevir Augustalis* in Narbo war³¹². Das für diesen bezeugte Cognomen Fadianus verweist wiederum auf die Familie der Fadii³¹³, denen aufgrund von *tituli picti* auf Ölamphoren ebenfalls eine Tätigkeit als *navicularii* zugestanden wird.

Eine undatierte Grabinschrift könnte ebenfalls in das Freigelassenenmilieu verweisen³¹⁴. Zwar sind Namen und Status des Verstorbenen verloren gegangen, jedoch geben sich die beiden als *amici* bezeichneten Stifter Cornelius Panegyricus und Cornelius Chryseros aufgrund ihrer Cognomina – eingedenk der Schwierigkeiten dieser Interpretation³¹⁵ – möglicherweise als Freigelassene zu erkennen.

Es wäre nun für Narbonne zu fragen, ob vor dem Hintergrund der Mehrheit der Inschriften im 1. Jahrhundert ein Bedeutungsverlust der Lastschifffahrt anzunehmen ist. Der Stellenwert in der frühen Kaiserzeit ist unumstritten. So wird Narbo auch von Strabo als wichtigster Hafen Galliens klassifiziert³¹⁶. Neben den hier behandelten Inschriften ist aus Narbo eine Reihe von Reliefs mit Darstellungen von Handelsschiffen überliefert, die von Grabbauten stammen dürften (**Abb. 29**)³¹⁷. Es handelt sich hier um die größte Anzahl von Schiffsbildern an einem Ort in den Provinzen nördlich der Alpen. Insbesondere aufgrund des Abnehmens der Grabinschriften in mehreren Gemeinden der südlichen Narbonensis hatte Kneißl auf eine »allgemeine Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation« geschlossen³¹⁸. Erschwerend kamen für Narbonne auch geomorphologische Veränderungen hinzu. Da die Stadt Narbo selbst im Landesinneren lag, musste der Seehandel über La Nautique, eine von Narbo abhängige Hafensiedlung, abgewickelt werden. Diese befand sich im Nordosten einer Lagunenlandschaft, bei der Verlandungen wohl ab dem 2. Jahrhundert den direkten Weg zum Mittelmeer abschnitten³¹⁹. Dies wurde für den Niedergang und die Bevorzugung von Arles als bedeutendstem Hafen Galliens verantwortlich gemacht³²⁰. Nachweislich versuchte man mittels zweier Kanäle der Verlandung Abhilfe zu schaffen, jedoch könnte auch ein

³⁰⁶ CIL XII 4398 = Kat.-Nr. 43; CIL XII 4406 = Kat.-Nr. 49.

³⁰⁷ Gayraud 1981, 534. – Dagegen Kneißl 1998, 436 gegen eine Korporation.

³⁰⁸ CIL XII 4406 = Kat.-Nr. 49. – Überblick zu den *seviri Augustales* von Narbonne bei Gayraud 1981, 369-373.

³⁰⁹ Gayraud 1981, 531 als »affranchi?«.

³¹⁰ Wierschowski 2001a, 210.

³¹¹ Ebenda 211 mit Verweis auf CIL VI 23432.

³¹² CIL XII 4398 = Kat.-Nr. 43. – Gayraud 1981, 481 lokalisierte das Abbaugelände am rechten Ufer der Aude im Corbières. Dagegen hielt Wierschowski 1995, 129 Anm. 49, ohne auf diese These einzugehen, diese Frage für offen und verwies auf den Kommentar im CIL XII S. 920, wo als Fluss die Rhône genannt wird.

³¹³ Gayraud 1981, 534 hielt eine direkte Verbindung über eine Heirat für denkbar.

³¹⁴ ILGN 172 Nr. 575 = Kat.-Nr. 48.

³¹⁵ Allg. dazu z. B. I. Kajanto, The significance of Non-Latin cognomina. *Latomus* 27, 1968, 517-534. – Gayraud 1981, 460f. speziell zur Situation in Narbonne, wo er einen Großteil der Träger griechisch-orientalischer Beinamen den Freigelassenen zuweist.

³¹⁶ Strab. 4, 1, 6; 12.

³¹⁷ Espérandieu I, 418 Nr. 678; 420 Nr. 683; 420-422 Nr. 685-687; 423 Nr. 690; 467 Nr. 807. – Ebenfalls mit Schiffsdarstellungen versehen, aber ohne eindeutige Kennzeichen von Handelsschiffen ebenda 456 Nr. 771; 467 Nr. 816.

³¹⁸ Kneißl 1988, 247.

³¹⁹ Gayraud 1981, 522-532 ausführlich zu den archäologisch bekannten Hafenanlagen und der Verlandung, die zur Abtrennung des Étang de Bages et de Sigean führte.

³²⁰ Wierschowski 1995, 273.



Abb. 29 Relief mit Darstellung eines Frachtschiffes aus Narbonne. – (Nach Espérandieu I, 421 Nr. 686).

Bedeutungszuwachs des näher am Mittelmeer gelegenen Saint-Martin als Hafenort stattgefunden haben³²¹.

Der Wandel, den die zeitliche Verteilung der Inschriften suggeriert, zeichnet sich nicht durch einen Bedeutungsverlust, sondern in einer Änderung des Personenkreises ab, der als *navicularius* tätig war. Ab dem 2. Jahrhundert finden wir die genannten Mitglieder großer Familien, die am überregionalen Transportgewerbe partizipierten. Dazu zählte auch die Beteiligung narbonensischer Familien am Transport bzw. am Handel mit Olivenöl zwischen der Baetica und Rom (s. S. 55 f.). Die *navicularii* des 2. Jahrhunderts dürften sicher über ein höheres Ansehen und größere wirtschaftliche Möglichkeiten verfügt haben als die uns aus dem 1. Jahrhundert bekannten *navicularii*, die man wohl eher als Kleinunternehmer mit einem möglicherweise beschränkten Aktionsradius ansehen darf. Ob die genannten Veränderungen indes deren wirtschaftliche Grundlagen bedroht haben könnten, muss offenbleiben. Dass die wichtigsten Reeder ab dem 2. Jahrhundert ihren Sitz häufiger in Arles hatten, ist jedenfalls nicht mit einem Bedeutungsverlust im Seehandel zu erklären³²².

Aus Arles kennen wir drei *navicularii*. Für Marcus Aurelius VO... sind aufgrund des fragmentarischen Charakters der Inschrift nur der Name³²³ und die Berufsbezeichnung überliefert. Mehr Informationen liegen für L. Secundius Eleuther vor³²⁴. Er bezeichnete sich als *navicularius Arelatensis*. M. Christol konnte aufgrund des Gentiliz nachweisen, dass es sich bei diesem um einen Freigelassenen einer Familie aus dem Süden der Provinz handelte³²⁵. Er galt J. Rougé als Beleg für einen »freien« *navicularius*, der nicht zu einem der Vereine gehört haben soll³²⁶, was sich aber nicht absichern lässt. L. Secundius Eleuther war überdies noch als *sevir Augustalis* tätig.

³²¹ Gayraud 1981, 528-530 mit einer Diskussion der Datierung der Kanalbauten.

³²² Ebenda 540 gegen einen Bedeutungsverlust mit Hinweis auf die genannten *navicularii* und das Fundspektrum, das eine Änderung der Handelsgüter nahelegt.

³²³ ILGN 116 = Kat.-Nr. 35. – Das Gentiliz Aurelius allein bietet keinen Anhaltspunkt für eine Spätdatierung. Vgl. mit Bsp. aus der Narbonensis Gayraud 1981, 420.

³²⁴ CIL XII 704 = Kat.-Nr. 31.

³²⁵ Christol 1971, 649-655 bes. 464 mit einem Schwerpunkt der Belege für das Umland von Nemausus/Nîmes; Christol 1982, 7; Wierschowski 2001a, 115 mit Anm. 73.

³²⁶ Rougé 1966, 252.

Zu den in Arles tätigen *navicularii* ist auch Frontonius Euporus zu rechnen³²⁷. Der Fundort Saint-Gabriel liegt nördlich von Arles, jedoch ist aufgrund der Verbauung des Grabsteins als Spolie der ursprüngliche Aufstellungsplatz nicht mehr zu ermitteln. Als Einziger der gallischen *navicularii* lassen sich für ihn Ämter und Patronate in Vereinen nachweisen. So war er *curator* der *navicularii marini Arelatenses*, Patron der *nautae Druentici* und der *utriclarii corporati Ernaginensium*. Im Gegensatz zu dem zuvor behandelten *seviri Augustales* übte er das Amt nicht in Arles, sondern in Aquae Sextae/Aix-en-Provence aus. Die Namensgebung lässt wiederum auf einen Freigelassenen aus einer einheimischen Familie aus dem Süden der Provinz schließen³²⁸. Die genannten Beispiele sprechen folglich für ein Engagement von Mitgliedern der gallischen Oberschicht im Schiffstransport über ihre Freigelassenen, die sich dann in Arles oder Narbonne ansiedelten.

Der einzige sicher nördlich der Gallia Narbonensis nachgewiesene *navicularius* ist Q. Capitonius Probatas Senior aufgrund seiner Grabinschrift aus Lyon³²⁹. Er gibt seine Heimat mit *domo Roma* an. Wegen des Gentiliz Capitonius wurde allerdings auf eine gallische Herkunft geschlossen³³⁰. Seine Verbindungen sowohl nach Gallien als auch nach Italien belegt die Angabe zur Tätigkeit als *sevir Augustalis* in Lugdunum und in Puteoli. Dieselbe Konstellation lässt sich auch für den oben behandelten C. Marius Ma..., einen Patron der *nautae Rhodanici*, nachweisen³³¹. Es schließt sich hier die Frage an, ob Capitonius Probatas Senior seine Aktivitäten als *navicularius marinus*, wie er explizit in der Inschrift bezeichnet wird, auch die Rhône aufwärts bis nach Lugdunum betrieb. Rougé hat sich in einer ausführlichen Auseinandersetzung für diese Option entschieden. Seine Argumentation stützt sich auf eine Bemerkung bei Ammianus Marcellinus, dass größere Schiffe die Rhône befahren, sowie auf rezente Beobachtungen und die positive Einschätzung verschiedener Antriebsmöglichkeiten (Segeln, Rudern, Treideln) für die Bewältigung der Flussstrecke³³². Ein Verweis auf einen vermeintlich vergleichbaren, im Inneren Ägyptens tätigen *navicularius marinus* (ναύκληρος θαλάττιος) als Beleg für die Nutzung von Binnengewässern durch seegängige Fahrzeuge ist aber unangebracht³³³. Letztlich spricht die eindeutig auf die Küste bezogene Verbreitung der Inschriften gegen diese These. Auch wenn die technischen Möglichkeiten zur Befahrung der unteren und mittleren Rhône bestanden, so galt die Fahrt flussaufwärts als so beschwerlich, dass laut Strabo der Landtransport auf einer Strecke von 800 Stadien (= ca. 150 km) wegen der hohen Strömungsgeschwindigkeit der Rhône bevorzugt worden sein soll³³⁴. Selbst wenn man in Rechnung stellt, dass sich dies im 2. Jahrhundert leicht gewandelt haben könnte, so überwiegen die Argumente für eine Befahrung des Stromes durch die *nautae* bei Nutzung flachbodiger oder kleiner Fahrzeuge. Auch die bekannten Wrackreste aus Lyon lassen bislang nicht auf seegängige Fahrzeuge schließen³³⁵. Bei Q. Capitonius Probatas Senior dürfte es sich m. E. folglich eher um einen in Lyon ansässigen Geschäftsmann handeln, der auch als *navicularius marinus* tätig war, ohne

³²⁷ CIL XII 982 = Kat.-Nr. 51.

³²⁸ Ausführlich Christol 1971, 648-651; Wierschowski 2001a, 123 f. mit Belegen, die sich wiederum im Umfeld von Nîmes häufen; die von Christol 1971, 651 vorgeschlagene Möglichkeit der Herkunft aus Riez schloss Wierschowski ebenda 124 Anm. 106 aufgrund einer Neulesung der dortigen Inschrift aus.

³²⁹ CIL XIII 1942 = Kat.-Nr. 6. – Ausführlich zu dieser Inschrift Rougé 1964, bes. 141-145. Ergänzende Hinweise bei Rougé 1984.

³³⁰ Rougé 1964, 142; Wierschowski 2001a, 323 f.

³³¹ CIL XIII 1960 = Kat.-Nr. 7. – Die fragmentierte Inschrift CIL XIII 2022 aus Lyon nennt einen weiteren Mann aus Puteoli, nicht aber dessen Beruf.

³³² Rougé 1964, 145-152. – Amm. Marc. 15,11,18: *vehit grandissimas naves*.

³³³ Rougé 1964, 152 in Bezug auf P. Oxy. 87. Vgl. dazu den Kommentar von Mitteis/Wilcken 1912b, 525, wonach der Text nicht belegt »daß Seeschiffe nach Oxyrhynchos kamen ..., sondern daß Bürger von Oxyrhynchos zu den *navicularii marini* gehörten«.

³³⁴ Strab. 4, 1, 14.

³³⁵ Zu den Wrackfunden aus Lyon: G. Ayala, Un port fluvial à Lugdunum sur les bords de la Saône. In: H. Savay-Guerraz, Rencontres en Gaule Romaine (Strasbourg 2005) 91-93; J. Lasfargues, Des objets qui racontent l'histoire: Lugdunum (Lyon 2000) 80 f.; F. Guibal / P. Pomey, Ancient shipwrecks, naval architecture and dendrochronology in the Western Mediterranean. In: Between the seas. Transfer and Exchange in Nautical Technology. Proceedings of the Eleventh International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Mainz 2006, ISBA 11 (Mainz 2009) 219-226.

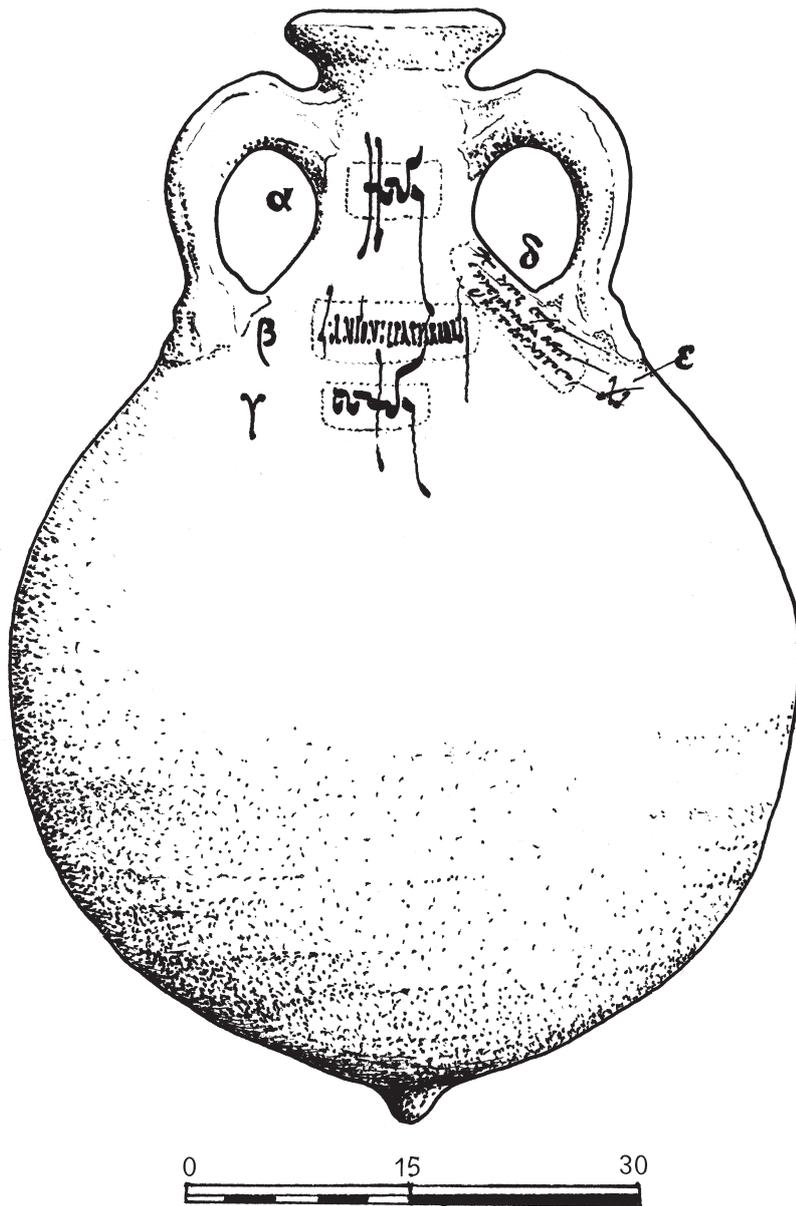


Abb. 30 Amphore vom Typ Dressel 20 mit Kennzeichnung der Position der *tituli picti*. – (Nach Rodriguez Almeida 1984, 176 Abb. 71).

dass hier allerdings der Ausgangspunkt der nautischen Aktivitäten lag. Die Verwendung des Adjektivs *marinus* bei der Berufsbezeichnung passt gut zu den aus Arles bekannten *navicularii*. Einen möglichen Hinweis auf einen bis nach Süditalien reichenden Aktionsradius gallischer Schiffer gibt der im folgende Abschnitt besprochene Aponius Charea, für den sich allerdings die Tätigkeit nicht zweifelsfrei dokumentieren lässt.

Bemerkungen zu gallischen *navicularii* in Pinselaufschriften baetischer Ölamphoren

Neben den Steininschriften geben die Angaben bei den *tituli picti* auf spanischen Ölamphoren vom Typ Dressel 20 aus Rom (Monte Testaccio) Hinweise auf die für den Transport Verantwortlichen. Dabei handelt

Namensangabe bei <i>tituli picti</i> aus Rom	Belege für namensgleiche Personen aus Narbonne	sonstige Belege aus Narbonne
L. Aponius (CIL XV 4072)	L. Aponius Cherea (ILGN 573)	
Fadii (CIL XV 3874) S. Fadius Anicetus (CIL XV 3856-61) S. Fadius Antiochus (Noved. 16) S. Fadius Secundus (CIL XV 3863-73) S. Fadius Paonius (CIL XV 3862)	S. Fadius Secundus (CIL XII 4393)	
P. Olitius Apollonius (CIL XV 3974-5) P. Olitius Faustus (CIL XV 3976)	P. Olitius Apollonius* (CIL XII 4406=Kat. 49)	
Segolatii (CIL XV 3999) L. Segolatus Alexander (CIL XV 3993) L. Segolatus Encolpus (CIL XV 3994) L. Segolatus Eucharistus (CIL XV 3995-8) L. Segolatus Iustus (CIL XV 3997 f.)		L. Segolatus Primus (CIL XII 5127)
Q. Valerius Hermetio (CIL XV 4016-20) C. Valerius Onesimus (CIL XV 4022)	Q. Valerius Hermetio (CIL XII 5365) C. Valerius Onesimus (CIL XII 4823)	Q. Valerius Gemellus* (CIL XII 4494=b11)

Tab. 10 *Tituli picti* auf Ölamphoren vom Typ Dressel 20 mit Namen von Transporteuren im Feld β (s. **Abb. 30**) mit Bezügen zu Narbonne (* *navicularius* lt. Steininschrift). – (Angaben nach Gayraud 1981, 532 f. und Rodriguez-Almeida 1984, 224-231).

es sich um Personenangaben in der zweiten von bis zu vier Rubriken (β) (**Abb. 30**)³³⁶. Die mit Personen aus Narbo in Zusammenhang stehenden Informationen lassen in einem Fall sicher auf einen *navicularius* schließen. Allgemein ist jedoch nicht eindeutig zu bestimmen, ob es sich nicht auch um einen *mercator*, *negotiator* oder *diffusor* handeln könnte³³⁷. Der Eintrag könnte beim Wechsel von den Fluss- auf die Hochseefrachter in Hispalis/Sevilla als anzunehmendem Umschlagplatz erfolgt sein³³⁸. Insgesamt kommen fünf Familien in Betracht, die aufgrund der Pinselaufschriften und der epigraphischen Zeugnisse aus Narbonne am Transport von spanischen Ölamphoren nach Rom beteiligt waren (**Tab. 10**). Ein sicherer Beleg, dass es sich bei den Genannten tatsächlich um *navicularii* handelte, liefert der oben besprochene P. Olitius Apollonius³³⁹. Die bekannten *tituli picti* mit seinem Namen lassen durch Angaben in der Rubrik δ auch Rückschlüsse auf Datierung und Ortsnamen zu: 147 n. Chr. (unbekannter Ort), 149 n. Chr. (Corduba/Córdoba), unbekannter Zeitpunkt (Portus Gaditanus/Gades und Astigi/Écija)³⁴⁰.

Der auf einer Pinselaufschrift nachgewiesene L. Aponius könnte mit dem durch eine Steininschrift aus Narbonne bekannten L. Aponius Cherea identisch sein³⁴¹, allerdings lässt sich aufgrund des Fehlens des Cognomens bei der Pinselaufschrift die Gleichsetzung nicht absichern. Er stammt aus Narbonne und hatte in seiner Heimatgemeinde die Quästur inne. Zudem war er von drei sizilischen Gemeinden geehrt worden. Dies spricht dafür, dass seine Transportaktivitäten, so er denn als *navicularius* zu identifizieren ist, über Rom hinausgingen und auch Sizilien umfassten³⁴². Bis nach Süditalien reichende Handelsinteressen lassen sich

³³⁶ Allg. dazu z. B. T. Bezczky, Amphorenstempel und -inschriften. In: *Instrumenta inscripta Latina* [Ausstellungskat.] (Pécs 1991) 27-30; Blázquez Martínez/Remesal Rodríguez/Rodríguez Almeida 1994, 36-38. – Ausführliche Diskussion der Angaben auf den Amphoren und der Beziehungen zu den *navicularii* bei De Salvo 1992, 183-224 bes. 192-195. 201 f. 219-223 zu den *tituli picti*.

³³⁷ De Salvo 1992, 219-223; Liou/Tchernia 1994, 134-137; Remesal Rodríguez 1998, 192 mit Anm. 50.

³³⁸ Remesal Rodríguez 1997, 20 hielt daneben auch einen Eintrag bereits zum Zeitpunkt der Abfüllung für möglich.

³³⁹ CIL XII 4406 = Kat.-Nr. 49.

³⁴⁰ Blázquez Martínez/Remesal Rodríguez/Rodríguez Almeida 1994, 83 Nr. 112 mit Hinweis auf unpubl. Material. – Bei den Ortsnamen soll es sich lt. Remesal Rodríguez (z. B. 1998, 193) um Fiskalbezirke (»fiscal districts«) handeln.

³⁴¹ ILGN 573.

³⁴² Gayraud 1981, 533 zur Gleichsetzung mit dem auf den Amphoren überlieferten Namen. – Wierschowski 2001a, 433 f. auch zur Herkunft aufgrund der Tribusangabe. Er nahm einen Transport von Wein und Öl auch aus Sizilien an.

auch für den oben besprochenen Q. Capitonus Probatus aus Lyon belegen³⁴³. Häufig kommen bei den *tituli picti* die Familien der Fadii, Olitii und Valerii³⁴⁴ vor, die sich auch in Narbonne jeweils neben den in der **Tabelle 10** angeführten Beispielen mit abweichenden Cognomina nachweisen lassen. Die überlieferten Datierungsangaben für die Fadii (149, 145, 160, 154, 161), Olitii (149), Segolatii (149, 161, ca. 220-230) und Valerii (145, 149, 153, 154) in der Rubrik δ gehören mit einer Ausnahme in antoninische Zeit³⁴⁵. Der Anteil der Beteiligung der *navicularii* aus Narbo am Olivenöltransport lässt sich nicht beziffern. Eine vermutete Monopolstellung mag übertrieben sein³⁴⁶, ein beträchtlicher Anteil ist aber gewiss anzunehmen.

In severischer Zeit wird in der Rubrik β bei den *tituli picti* statt der Personennamen nunmehr überwiegend das severische Herrscherhaus mit Septimius Severus und seinen Söhnen bzw. in spätsverischer Zeit die Formel *fisci rationis patrimonii provinciae Baeticae* genannt³⁴⁷. Dies wurde mit einer Verstaatlichung des Transportes des baetischen Olivenöls erklärt, wobei die Nennung der *ratio patrimonii* mit der Überführung des Privatbesitzes Caracallas in das *patrimonium principis* nach dessen Tod zusammenhängen soll³⁴⁸. Unter den wenigen Einzelpersonen, die wieder unter Severus Alexander nachweisbar sind, befindet sich ein Angehöriger der auch in Narbonne dokumentierten Segolatii³⁴⁹. Dies eröffnet zumindest die Möglichkeit einer Beteiligung einzelner *navicularii* aus Narbonne am Öltransport noch im 3. Jahrhundert.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass mehrere Familien aus Narbonne im 2. Jahrhundert maßgeblich am Transport baetischen Olivenöls nach Rom mitgewirkt haben. Die Tätigkeit als *navicularius* kann dabei nur in einem Fall eindeutig belegt werden, allerdings sind für die infrage kommenden Personen auch keine abweichenden Berufsbezeichnungen überliefert. Wenn man die Zeugnisse der *tituli picti* als halbwegs repräsentativ ansieht, so kam es ab dem späten 2. Jahrhundert zu einer Veränderung der Transportorganisation. In deren Folge hatten die Familien aus Narbonne, die in den Transport von Olivenöl aus der Baetica nach Rom involviert waren, im frühen 3. Jahrhundert nur noch einen geringen Anteil daran.

Vereine

Zeugnisse von Zusammenschlüssen finden wir bei den in Narbonne und Arles tätigen *navicularii*. Während sich die Anzahl der Belege für einzelne *navicularii* und die Nennung der Gruppen für Arles noch etwa die Waage halten, liegt für Narbonne ein Missverhältnis zugunsten der ersten Kategorie vor. Zudem wurde der Status der Narbonenser Vereinigung kritisch hinterfragt. Das einzige Zeugnis für die *navicularii Narbonenses* stellt die bekannte Mosaikaufschrift in der Piazzale delle Corporazioni in Ostia (**Abb. 33**) dar³⁵⁰. Sie befindet sich oberhalb eines Rahmens mit Bildfeld, in dessen erhaltenem Teil ein Frachtsegler wiedergegeben ist.

³⁴³ CIL XIII 1942 = Kat.-Nr. 6.

³⁴⁴ Zu verweisen ist besonders auf den oben behandelten *navicularius* Q. Valerius Gemellus (CIL XII 4494 = Kat.-Nr. 45), der zu dieser Familie gehört haben könnte.

³⁴⁵ Nach den Angaben bei Rodríguez Almeida 1984, 222-233.

³⁴⁶ So S. J. Keay, *Roman Spain* (London 1988) 102; dagegen Wierschowski 1995, 43 Anm. 9. – De Salvo 1992, 219-223 zu diversen Namen und ihren Berufszuweisungen. Darunter befinden sich einige als *mercatores* bzw. *negotiatores* gedeutete Personen aus Spanien. Auch zwei Mosaiken in der Piazzale delle Corporazioni (statio 51-52) könnten mit einer Vertretung baetischer Kaufleute in Verbindung stehen. Vgl. ebenda 224 mit Anm. 197.

³⁴⁷ Zusammenstellung bei Rodríguez Almeida 1984, 231 f.

³⁴⁸ Remesal Rodríguez 1997, 78.

³⁴⁹ CIL XV 3993 (L. Segolatus Alexander). Vgl. zur Datierung der Namensangaben Rodríguez Almeida 1984, 219-221 mit Verweis auf SHA Sev. Alex. 22,1-2.

³⁵⁰ CIL XIV 4549,32 = Kat.-Nr. 70. Ausführlich zu den Inschriften De Salvo 1992, 391-395 mit weiterer Lit. – Die Mosaiken sind vollständig mit weiterer Lit. bei Becatti 1961, 64-84 mit Taf. 172-190 publiziert. Der Grundrissplan ebenda 65 Abb. 19 weicht allerdings von demjenigen im CIL ab. So fehlt u. a. der Raum Nr. 32 mit dem Mosaik der *navicularii Narbonenses*. Die Angaben auch der folgenden Anm. beziehen sich auf die Raumeinteilung, wie sie auch bei CIL XIV 4549 gebraucht ist – Meiggs 1960, 283-285 mit den Thesen zur Funktion des Baus. Vgl. auch C. Pavolini, Ostia (Bari 1983) 69.

Der Raum (Nr. 32) liegt an der Schmalseite des U-förmigen Gebäudes mit Innenhof und Tempelbau, das an die Rückwand des Theaters anschließt und von diesem aus zugänglich ist (Abb. 31). Es handelt sich dabei um eines von 61 als *stationes* bezeichneten »Büros«. In 13 Einheiten sind inschriftlich lokale Gruppen von *navicularii* nachgewiesen, teilweise mit dem Zusatz *et negotiantes*, die aufgrund der Ortsangaben aus Sardinien³⁵¹ bzw. vor allem aus Nordafrika³⁵² stammen. Für Alexandria (Raum Nr. 40) als östlichen Ausgangspunkt und gleichzeitig Handels-hafen von überragender Bedeutung liegt lediglich die Ortsangabe vor. Dazu tritt noch eine Gruppe, die mit dem Transport der Waren auf dem Tiber beschäftigt war³⁵³. Ein Mosaikbild (Raum Nr. 27), das ein Flussdelta mit Schiffsbrücke zeigt (Abb. 32), verweist sicher auf Arelate/Arles. Eine Datierung des Baus konnte bislang nicht aufgrund stratifizierter Kleinfunde vorgenommen werden. Der sichtbare Zustand mit den Mosaiken dürfte ins späte 2. bzw. frühe 3. Jahrhundert gehören³⁵⁴. Eine funktionale Deutung des Komplexes aufgrund der erhaltenen Inschriften, die nur einen Teil des ursprünglichen Bestandes darstellen, fällt schwer. Ob es sich hier um speziell mit Lebensmitteltransporten betraute Organisationen handeln könnte, die auch in staatlichem Auftrag fuhren, lässt sich angesichts der Quellenlage nicht entscheiden³⁵⁵. Die bei den *navicularii Narbonenses* dargestellten Schiffe deutete Grenier als Getreidetransporter, wobei er den am Fuß wiedergegebenen Turm als Speichergebäude ansah³⁵⁶. Allerdings kann letzteres weder bestätigt werden³⁵⁷, noch erlaubt der Schiffstyp einen Rückschluss auf das zu transportierende Gut. Aus der Mosaikinschrift in der Piazzale delle Corporazioni kann die Art der Vereinigung der *navicularii* aus Narbonne nicht erschlossen werden. In der jüngeren Literatur wurde bereits häufiger die Existenz eines *corpus* oder *collegium* eher abgelehnt³⁵⁸. Argumentiert wird mit den nachgewiesenen großen Familienunternehmen, für die wiederum innerhalb der Familien *societates* vorhanden gewesen sein könn-

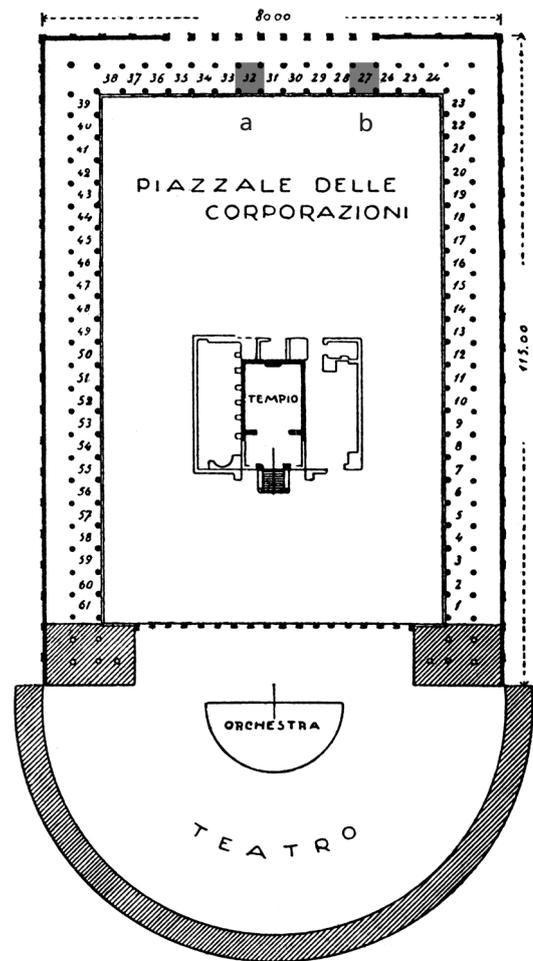


Abb. 31 Ostia. Grundrissplan der Piazzale delle Corporazioni. a Mosaik der *navicularii Narbonenses* (s. Abb. 32); b Mosaik mit der Darstellung des Rhönedeltas und der Schiffsbrücke in Arles (s. Abb. 33). – (Nach CIL XIV S. 662).

³⁵¹ *navicularii Turrítani* (Nr. 19); *navicularii et negotiantes Karalitani* (Nr. 21).

³⁵² *navicularii Muslavitani* (Nr. 11); *navicularii Syllectini* (Nr. 23); *navicularii Misuenses* (Nr. 12); *navicularii Hippone Diarryto* (Nr. 12); *navicularii Gummitani* (Nr. 17); *navicularii Karthaginenses* (Nr. 18); *navicularii Syllectini* (Nr. 23); *navicularii Curbítani* (Nr. 34). – Weitere Angaben ohne Nennung der *navicularii* in Nordafrika: *statio Sabrathensium* (Nr. 14) und mit unsicherer Ergänzung *M(auretania) C(aesariana)* (Nr. 48) auf einer Amphore.

³⁵³ *codicarii* (Nr. 43).

³⁵⁴ Vgl. Gayraud 1981, 536; De Salvo 1992, 391 jeweils mit weiterer Lit. – Meiggs 1960, 286 für eine Anfangsdatierung bereits in domitianischer Zeit.

³⁵⁵ Die Argumente werden bei De Salvo 1992, 392 ohne eindeutiges Ergebnis diskutiert.

³⁵⁶ Grenier 1934, 532 f.

³⁵⁷ Rougé 1966, 161 mit Verweis auf die nicht als besonders stark einzuschätzende Rolle von Narbonne als Getreideumschlagplatz. Fraglich ist m. E. auch der Bautyp, es wäre doch eher ein langrechteckiger Bau als *horreum* zu erwarten. – Gayraud 1981, 536 mit alternativen Interpretationsmöglichkeiten etwa als Leuchtturm oder als Turm im Bereich der Hafeneinfahrt.

³⁵⁸ Rougé 1966, 251 f.; Gayraud 1981, 436; Kneißl 1998, 436.



Abb. 32 Ostia, Piazzale delle Corporazioni. Mosaik mit Aufschrift im Raum der *navicularii Narbonenses* (Kat.-Nr. 70). – (Nach Becatti 1961, Taf. 181).

ten. In diesem Sinne ließen sich die bekannten, im Plural überlieferten Familiennamen bei den *tituli picti* der spanischen Ölamphoren (s. S. 55) interpretieren³⁵⁹. Für Narbonne wäre die Nennung der *Fadii* und *Segolatii* (s. **Tab. 10**) relevant. Der Wunsch nach einer gemeinsamen Organisation mit den daraus resultierenden Vorrechten und auch Pflichten mag für sie kein lohnendes Ziel gewesen sein. Darüber hinaus ist eine nur marginale Präsenz von Berufsvereinen in der epigraphischen Überlieferung von Narbonne festzustellen³⁶⁰. Als Hinweis auf einen Zusammenschluss im 2. Jahrhundert ließe sich die Ortsangabe hinter der Berufsbezeichnung bei zwei Inschriften bewerten³⁶¹, jedoch stellt dies noch keinen hinreichenden Beleg dar. Ob den *navicularii Narbonenses* ein regulärer Vereinsstatus zukam, muss nach dem Gesagten offenbleiben. Ein gegensätzliches Bild bieten diejenigen Inschriften, die die *navicularii* aus Arles betreffen³⁶². Zusammenschlüsse sind in sechs Fällen sicher belegt (s. **Tab. 11**). Eindeutig ist dabei durch die Bezeichnung die rechtliche Stellung als staatlich anerkannte Korporation. Wir finden für die *navicularii marini Arelatenses* in einem Fall die Bezeichnung *corpus* allein³⁶³ und in zwei Fällen den Zusatz *corpora quinque*³⁶⁴. Wie man sich nun die fünf Vereine und ihre Beziehungen untereinander vorstellen muss, ist letztlich aus den Quellen nicht eindeutig zu erschließen. Zuletzt hat sich P. Kneiβl ausführlich mit dieser Frage auseinandergesetzt. Man wird ihm folgen können, wenn er hier auf eine Institution mit Teilcorpora schließt. Als Beleg für deren Zusammengehörigkeit mag die Existenz eines gemeinsamen Patronates dienen³⁶⁵. Demgegenüber steht

³⁵⁹ De Salvo 1992, 250f.

³⁶⁰ Es lassen sich nur zwei Inschriften (CIL XII 4393; 4525) sicher auf Berufsvereine beziehen. Dazu ausführlich Gayraud 1981, 491-496 mit Verweis auf weitere, unsichere Zeugnisse. – Die Zusammenstellung bei Waltzing III, 548-553 Nr. 2047-2059 berücksichtigt sämtliche Kollegien sowie auch die Inschriften oben vorgestellter *navicularii*.

³⁶¹ CIL XII 4398 = Kat.-Nr. 43; CIL XII 4406 = Kat.-Nr. 49.

³⁶² Zusammenfassend zu dieser Gruppe u. a. Constans 1921, 205-213; Christol 1982; Kneiβl 1998, 436-443.

³⁶³ CIL XII 982 = Kat.-Nr. 51.

³⁶⁴ CIL XII 672 = Kat.-Nr. 36; CIL III 14165,8 = Kat. 71.

³⁶⁵ CIL XII 672 = Kat.-Nr. 36.

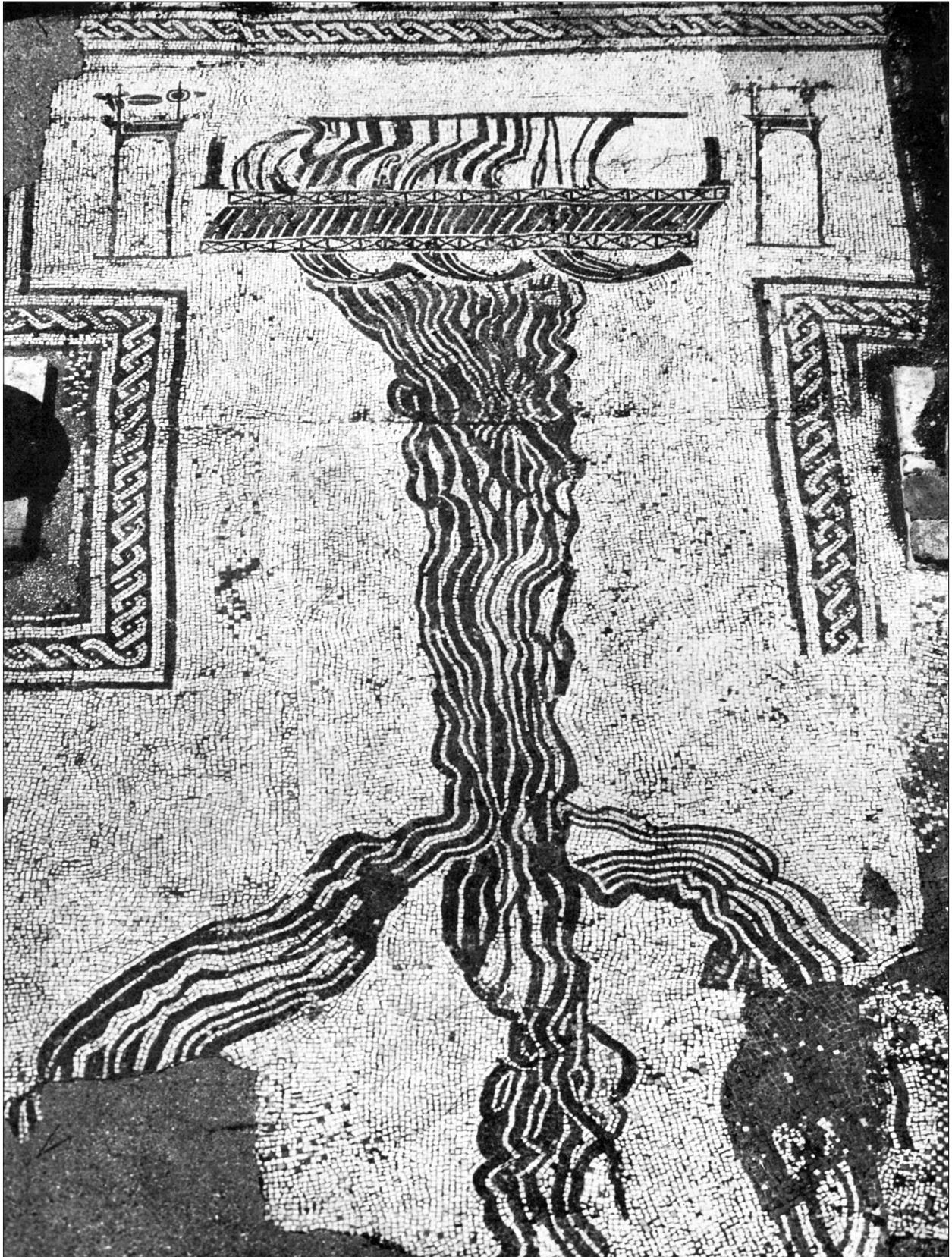


Abb. 33 Ostia, Piazzale delle Corporazioni. Mosaik mit Darstellung der Rhône und der Schiffsbrücke in Arles. – (Nach Becatti 1961, Taf. 184).

Ort (Kat.-Nr.)	Name, Herkunft, Stand	Amt	Vereinigung	sonstige Ämter	Beruf	Typ	Dat.
Aries (36)	Claudius Bonus Agricola Laelius Aper	patronus optimus et innocentissimus	navicularii marin(i) Arel(atenses) corp(ora) quinq(ue)	praef(ectus) [c]ohort(is) tert(iae) Bracaraugustano(rum) tribun(us) leg(ionis) [I] Adiut(ricis) procur(ator) Augustorum ad annonam provinciae Narbonensis et Liguriae praef(ectus) al[iae] mil(it)ariae		E	sp. 2. Jh.
Aries (37)	Cn. Cornel(ius) Optatus	patronus	naviculari(i) marin(i) Arel(atenses)	Ilvir pontifex flamen		E	1. Jh. ? od. 2. Jh.
Aries (32)	M. Atinus Saturninus	[ap]paritor	navicular(ii) station[is ---]			G	2. H. 2./3. Jh.
Saint-Gabriel (51)	M(arcus) Frontonius Euporus	curat(or)	corp(us) (= navicular(ii) mar(ini) Arel(atenses))	Illivir Aug(ustalis) col(oniae) Iulia(e) Aug(ustae) Aquis Sextis patronus nauclar(orum) Druenticonum patronus utirclarior(um) corp(orati) Ernaginensum	navicular(ius) mar(inus) Arel(atis)	G	2. Jh.
Nîmes (50c)			nav(icularii) Arelat(enses) ?			P	2. Jh. ?
Ostia (70)			nav(icularii) Narbonenses			M	2. Jh.
Beirut (71)			naviculari [mar]ini Arelatenses quinque [col]porum			B	198-202

Tab. 11 Vereine der *navicularii* und ihrer Funktionsträger (E Ehreninschrift; G Grabinschrift; G Grabinschrift; P Platzanzeige Amphitheater; M Mosaikbeschriftung; B Brief eines Amtsträgers).

die Auffassung M. Christols, die *navicularii Arelatenses* hätten eines von fünf *corpora* gebildet, während die übrigen sich aus anderen Hafenstädten rekrutiert hätten³⁶⁶. Ebenso wenig wie diese These konnte auch das Postulat einer zeitlichen Entwicklung mit einer Vermehrung der *corpora* aufgrund der steigenden Anzahl der *navicularii*³⁶⁷ bzw. umgekehrt mit einer Zusammenfassung älterer Vereine zum Zweck einer besseren staatlichen Kontrolle abgesichert werden³⁶⁸. Problematisch wirken hingegen die Überlegungen De Salvos, die die fünf *corpora* als einen Zusammenschluss von *societates* aus Arles ansah³⁶⁹. Unabhängig von der Frage, ob bzw. wie sich eine *societas* in eine Korporation einfügen könnte, gründet sich die These letztlich auf eine Übertragbarkeit der für Narbonne für das 2. Jahrhundert unterstellten Verhältnisse. Hierfür bieten die Quellen selbst kein hinreichendes Fundament, da sich auch dort die *societates* der *navicularii* nicht nachweisen lassen.

Es kann lediglich als sicher angenommen werden, dass am Ende des 2. bzw. zu Beginn des 3. Jahrhunderts der offizielle Name des Zusammenschlusses den Zusatz *corpora quinque* enthielt und somit sämtliche in Arles tätige *navicularii* umfasste.

Singulär ist eine aus fünf *corpora* bestehende Vereinigung nicht, da sie auch bei den in Ostia organisierten *lenuncularii* vorkommt³⁷⁰. Diese dürften mit Kleinfahrzeugen im Bereich des Hafens Portus am Leichtern größerer Lastschiffe beteiligt gewesen sein³⁷¹. Auch für sie ist ein enger Kontakt zu staatlichen Stellen, in diesem Fall zur *annona*, anzunehmen.

Als Funktionsträger der Korporation(en) sind zwei Patrone, ein Kurator sowie ein in seiner Deutung umstrittener *apparitor* bekannt. Unter den Patronen nimmt Claudius Bonus Agricola Laelius Aper eine besondere Stellung ein, dessen *cursus* in einer Ehreninschrift wiedergegeben ist³⁷². Zwischen der zweiten und dritten militärischen Stellung als Legionstribun bzw. Präfekt einer *ala milliaria* war Claudius Bonus als *procurator Augustorum ad annonam Narbonensis et Liguriaie* tätig gewesen. Aus dieser Amtszeit resultieren auch die Kontakte zu den *navicularii*. Hierauf scheint sich zudem die Formulierung *patronus optimus et innocentissimus* zu beziehen³⁷³. Die Datierung des Amtes und somit auch seiner Laufbahn ist umstritten. Man wird sich hier der zuletzt ausführlich von G. Alföldy vertretenen zeitlichen Einordnung in die gemeinsame Regierungszeit von Lucius Verus und Marc Aurel (161-169) anschließen können³⁷⁴, während die von M. Christol und S. Demougin vorgetragene Argumente für eine spätere Datierung in severische Zeit nicht zwingend sind³⁷⁵. Unabhängig von diesen Arbeiten datierte J. Remesal Rodríguez die Tätigkeit in die gemeinsame Regierungszeit von Marc Aurel und Commodus (176-180), ohne allerdings den früheren Zeitansatz auszuschließen. Er las den Amtstitel als *adiutor procuratoris* statt als *procurator*, was allerdings unsicher ist³⁷⁶. Wie die Zeitstellung sind auch der Aufgabenbereich des Prokurators und somit auch die

³⁶⁶ Christol 1982, 12 f. aufgrund seiner Interpretation der in CIL III 14 165,8 = Kat.-Nr. 71 genannten *ceteri* (s. u.).

³⁶⁷ Constans 1921, 206. Kritisch dazu Kneiβl 1998, 438.

³⁶⁸ Rougé 1966, 253.

³⁶⁹ De Salvo 1992, 252-255 bes. 252 f.

³⁷⁰ CIL XI 352; 4144. Vgl. dazu Kneiβl 1998, 441 f.

³⁷¹ Rougé 1966, 197 f.; De Salvo 1992, 147-160 bes. 147 f. – Das Aufgabengebiet der *lenuncularii* lässt sich nicht eindeutig fassen. Neben der genannten wären auch weitere Tätigkeiten im Bereich des Hafens bzw. des Tibers denkbar.

³⁷² CIL XII 672 = Kat.-Nr. 36.

³⁷³ Remesal Rodríguez 1997, 76.

³⁷⁴ Alföldy 1986 mit Hinweis auf ältere Arbeiten. Damit bestätigt er den schon von Pflaum 1960, 507-509 Nr. 186 vorgeschlagenen Zeitansatz mit einer Feindatierung in die Jahre 166-167. – Ausführlich zur Inschrift und zur Herkunft des Claudius

Bonus aus dem oberitalischen Concordia vgl. G. Alföldy, Städte, Eliten und Gesellschaft in der Gallia Cisalpina. Heidelberger Althist. Beitr. u. Epigr. Stud. (HABES) 30 (Stuttgart 1999) 98-105. – Kneiβl 1998, 439 mit Anm. 55 ebenfalls für diese Datierung.

³⁷⁵ Christol/Demougin 1984, bes. 167-169. Der Zeitansatz wird durch die Titulaturform *procur(ator) Augustorum* und das vermeintliche Fehlen einer *ala milliaria* in der Provinz Mauretania Caesariensis bis zum 3. Jahrhundert begründet. Dies konnte Alföldy 1986, 177-179 entkräften.

³⁷⁶ Remesal Rodríguez 1997, 75. – Allgemein wird *Adiut(ricis)* als Truppenbeiname verstanden. In diesem Sinne gegen die Lesung *adiut(or)s* auch Herz 1988, 139 Anm. 157, der dadurch keine Auswirkungen auf den anzunehmenden Aufgabenbereich sieht.

Rolle der *navicularii* umstritten (s. S. 113 f.). Dass er aber mit der Erbringung von Transportleistungen durch die in Arles ansässigen Schiffer in enger Verbindung steht, kann nicht bezweifelt werden.

Der zweite bekannte Patron, Cn. Cornelius Optatus, entstammt dem lokalen Dekurionenstand³⁷⁷. Die übrigen überlieferten Ämter als *Ilvir*, *pontifex* und *flamen* kennzeichnen ihn als einen der führenden Honoratioren. Die Datierung der Inschrift ist unklar. Kneißl hielt das 1. Jahrhundert für möglich, aber im Hinblick auf die anderen Zeugnisse aus Arles für nicht wahrscheinlich³⁷⁸. Ob Cornelius Optatus selbst als Finanzier in den Seetransport bzw. in den Fernhandel involviert gewesen sein könnte, lässt sich nicht sicher sagen. Diese Möglichkeit wurde von L. De Salvo mit Verweis auf *tituli picti* auf spanischen Ölamphoren angedeutet³⁷⁹. Darüber hinaus kann – ohne einen direkten Zusammenhang postulieren zu wollen – auf C. Pasquius Pardalas aus Arles hingewiesen werden, einen Freigelassenen eines Optatus, der *sevir* und Patron von vier Vereinen war, darunter auch bei den Schiffbauern (*fabri navales*)³⁸⁰.

Um einen aktiven *navicularius* handelt es sich bei dem bereits oben vorgestellten Frontonius Euporus³⁸¹. Er hatte nicht nur das Amt eines *curator* der *navicularii marini Arelatenses* inne, sondern war darüber hinaus Patron bei den *nautae Druentici* und den *utricularii corporati Ernaginensium*. Die Aufzählung der Ämter gibt einen Hinweis auf das hohe Renommee, das die Korporation der *navicularii marini Arelatenses* genoss. Als Patrone kamen hier, wenn man die beiden zuvor genannten Belege als einigermaßen repräsentativ ansieht, nur Angehörige der kommunalen Oberschicht aus Arles oder Männer der Reichsaristokratie infrage. Einem zweifellos begüterten und erfolgreichen Unternehmer wie Frontonius Euporus wurde das Patronat dagegen von kleineren Vereinen im Umfeld von Arles angetragen.

Für die Beziehungen der *navicularii Arelatenses* zur römischen Administration ist eine Inschrift aus Beirut von großer Bedeutung³⁸². Bereits der Fundort stellt ein Kuriosum dar. Lassen sich die Aktivitäten der süd-gallischen *navicularii* aufgrund der vorgestellten Inschriften und *tituli picti* auf Amphoren bis ins südliche Italien bzw. bis nach Hispanien nachweisen, so stellt dieser Fund den einzigen potentiellen Beleg für Tätigkeiten von Reedern oder Schiffspersonal aus dem westmediterranen Raum im östlichen Mittelmeergebiet dar.

Das seit 1899 bekannte und viel diskutierte Zeugnis, dessen nähere Fundumstände nicht überliefert sind, wurde zuletzt ausführlich von C. Virlovet und M. Corbier besprochen³⁸³. Die mit mindestens zwei Kolumnen beschriftete Bronzetafel wurde sekundär in eine Kreisform geschnitten, sodass der Text der rechten Kolumne großteils fehlt. Die Rillen auf der Unterseite gleichen denjenigen, die von mamelukischen Metallgefäßen bekannt sind³⁸⁴. Letztlich muss die Frage offenbleiben, wo die Tafel ursprünglich aufgestellt war; ein rezenter Transport in die Levante ist zumindest nicht auszuschließen. Die Erschließung des Textes bereitet einige Schwierigkeiten, da Schlüsselstellen »sprachlich verklausuliert« erscheinen³⁸⁵. Die folgende Übersetzung der vollständig erhaltenen Kolumne versucht diesem Umstand Rechnung zu tragen:

[Cl(audius)?] Iulianus grüßt die *navicularii maritimi* der fünf *corpora* aus Arles. Was ich gelesen habe in Eurem Beschluss, habe ich geschrieben an [Name entfernt], Prokurator der zwei *Augusti*, *vir egregius*, (und) befohlen, es unten anzufügen. Ich wünsche Glück und Gute Gesundheit.

Abschrift des Briefes.

³⁷⁷ CIL XII 692 = Kat.-Nr. 37.

³⁷⁸ Kneißl 1998, 439.

³⁷⁹ De Salvo 1992, 402 mit Verweis auf Rodríguez Almeida 1984, 223. Die dort angegebenen Namen ergeben keine weiteren Hinweise wie die Verwendung desselben Pränomens.

³⁸⁰ CIL XII 700; vgl. dazu Rougé 1966, 306 f.; Botermann 2005, 302.

³⁸¹ CIL XII 982 = Kat.-Nr. 51.

³⁸² CIL III 14165,8 = Kat.-Nr. 71.

³⁸³ Virlovet 2004; Corbier 2006, 233-242.

³⁸⁴ Corbier 2006, 233-235 mit Angaben zu Entdeckung, Forschungsgeschichte. – Nach Höbenreich 1997, 98 befinden sich Jagdszenen innerhalb des äußeren Kreises.

³⁸⁵ Herz 1988, 161.

Eine Abschrift der Bittschrift der *navicularii marini* der fünf *corpora* aus Arles, so wie sie es bei mir verhandelt haben, habe ich unten angefügt. Und, da die Klage weiter voranschreitet – nachdem auch die anderen (= *navicularii*) die Hilfe (zur Erlangung) von Gerechtigkeit und Billigkeit erleben (und) nachdem sie anzeigten, demnächst eingeschränkt (= als Säumige) Folge zu leisten, falls das Unrecht fort dauert –, ersuche ich Dich, dass sowohl zur Schadloshaltung der Abrechnung als auch zur Sicherheit der Männer, die der *annona* dienen, Sorge getragen wird, dass Du Anweisungen gibst, die Maße aus Eisen zu punzieren, und dass die Begleiter (*prosecutores*) aus deinem Amt eingebunden werden, die das in der Stadt (= Rom) übernommene Gewicht übergeben sollen.

Schwierigkeiten bei der Übersetzung bereitet insbesondere der letzte Satz der ersten Kolumne, was sich auch in abweichenden Übersetzungen ausdrückt³⁸⁶. Unstrittig lässt sich jedoch der Vorgang in seinen Grundzügen nachvollziehen. Bei dem Brief handelt es sich wohl um ein Schreiben des *praefectus annonae* Claudius Iulianus aus den Jahren 198-202 an die *navicularii Arelatenses*. Nach der Grußformel folgt die Abschrift eines Briefes an einen ihm unterstellten Prokurator. Die Beschwerde der *navicularii* gründet sich auf Probleme bei der Abrechnung der Dienstleistung mit der *annona*, woraufhin diese mit einer Reduzierung bzw. Einstellung ihrer Aktivitäten drohten³⁸⁷. Als Gegenmaßnahme sollten die Mitarbeiter des Prokurators als Begleitpersonal (*prosecutores*) für eine gerechte Abrechnung sorgen, wozu auch die Verwendung einheitlicher Maße beitragen sollte³⁸⁸.

Unklar ist, wie die genannten messtechnischen Maßnahmen konkret aussahen. Ein Erklärungsstrang zielt dabei auf Messinstrumente bzw. Gefäße, mittels derer die Ladung vor dem Beladen bzw. nach dem Löschen erfasst werden konnte. Nach anderen Interpretationsansätzen sollen *regulae ferrariae* eher auf den Schiffen selbst zum Einsatz gekommen sein, sei es als Markierungen im Frachtraum, sei es zum Verschließen desselben³⁸⁹. Die Frage lässt sich bislang nicht beantworten. Allerdings dürften die letztgenannten, mit dem Frachtraum des Fahrzeuges selbst in Verbindung stehenden Ansätze eher abzulehnen sein. Ein Verschluss des Frachtraumes erscheint in Bezug auf antike mediterrane Frachtschiffe wenig praktikabel. Dessen Zugänglichkeit ist etwa hinsichtlich des ebenfalls trocken zu lagernden Schiffszubehörs oder auch zur Kontrolle des Frachtgutes auf eindringende Feuchtigkeit wohl uneingeschränkt zu gewährleisten. Die auf B. Sirks zurückgehende Deutung einer unveränderlichen Markierung im Frachtraum³⁹⁰ erscheint zunächst einleuchtend, ist aber ebenfalls kaum praktisch zu realisieren. Zum effektiven Einsatz eines solchen Maßes wäre der Transport von Schüttgut vorauszusetzen. Auf einen solchen existieren aber kaum Hinweise³⁹¹; andererseits sind Säcke wohl vorrangig als Transportbehälter von Getreide verwendet worden. Ein Schlüsseldokument zum Verständnis des Transportes von Getreide und zur Feststellung der Menge ist

³⁸⁶ z. B. Drexhage/Konen/Ruffing 2002, 252 f.: » ... Und da der Streit weiter seinen Lauf nimmt – wobei auch andere die Hilfe der Gerechtigkeit erleben und dabei in gewisser Weise drohen, von ihren Pflichten zurückzutreten, wenn das Unrecht fort dauert (d. h. Garantie gegen finanzielle Verluste) wie für die Sicherheit der Menschen gesorgt wird, die der Getreideversorgung der Stadt dienen, und daß du befiehlst, daß mit einem Brennstab eiserne Schilder eingeprägt werden und dass für Begleiter aus deinem Stab gesorgt wird, die in der Stadt (Rom) das Gewicht, das sie übernommen haben, angeben.«

³⁸⁷ Ausführlich zur Interpretation der Inschrift zuletzt Herz 1988, 160 f.; Sirks 1991, 96-100; De Salvo 1992, 402-410; Drexhage/Konen/Ruffing 2002, 253; Virlovet 2004; Corbier 2006, 237-242.

³⁸⁸ Virlovet 2004, 335-338; Corbier 2006, 241 f. zu den *prosecutores* mit Verweis auf das bei Nilfahrten im staatlichen Auftrag belegte Begleitpersonal (ἐπιπλοοι).

³⁸⁹ Corbier 2006, 242 mit Anm. 57-65 mit den entsprechenden Nachweisen.

³⁹⁰ Sirks 1991, 98 mit Anm. 173; ebenso Höbenreich 1997, 106 f.

³⁹¹ Zusammenstellung bei Herz 1988, 58 Anm. 12 mit dem Hinweis, dass auch aufgrund eines Papyrus die Verpackung in Säcken als Norm anzusehen ist. Der Verweis ebenda auf Dig. 19,2,31 ist allerdings wenig aussagekräftig, da sich der Text auf das Vorhandensein von Getreide von mehreren Besitzern auf einem Schiff bezieht und die Frage der Verstaungsart nicht berührt. – Archäologisch lässt sich Getreide als Schüttgut bei einem Prähm aus Woerden nachweisen, wo es auf einem an den Spanten befestigten Holzboden auflag. Vgl. Haalebos 1996, 487. Aufgrund der Konstruktion ist das Plattbodenschiff nicht mit einem seegehenden Fahrzeug zu vergleichen.

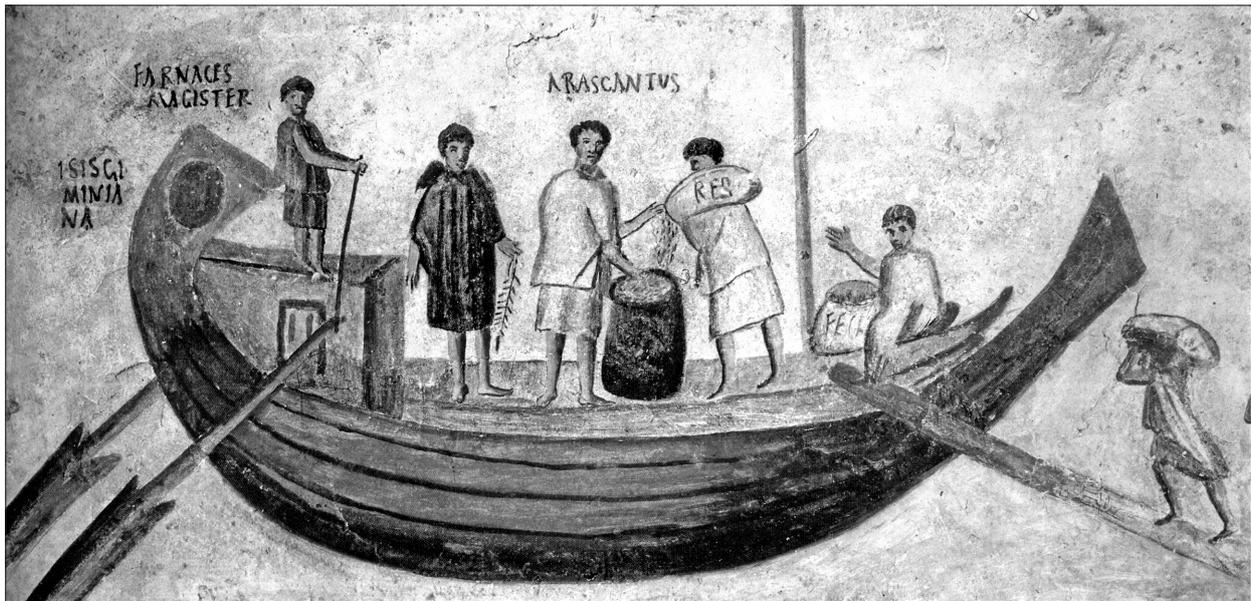


Abb. 34 Ostia, Porta Laurentina. Darstellung des Kleinfrachters *Isis Geminiana*. – (Nach Mees/Pferdehirt 2002, 138 Abb. 20).

die bildliche Wiedergabe der *Isis Geminiana* aus Ostia (Abb. 34)³⁹². Das in Säcken aufbewahrte, durch Beischrift (*res*) eindeutig als Getreide gekennzeichnete Frachtgut wird dort in ein Hohlmaß umgefüllt. Da es sich um ein im Vergleich zu den seegängigen Frachtschiffen kleineres Binnenfahrzeug handelt³⁹³, das zwischen Portus und Rom verkehrte, ist die Ladung zuvor von einem seetüchtigen Transportschiff angeliefert und gelöscht worden. Auch die Berufsbezeichnung *saccarii* für die mit Löscharbeiten beschäftigten Träger ist vielsagend³⁹⁴.

Bei dem leider nicht näher definierten *procurator Augustorum* könnte es sich, in Anlehnung an den oben genannten *procurator Augustorum ad annonam Narbonensis et Liguriae* Claudius Bonus³⁹⁵, ebenfalls um einen in der Narbonensis für die *annona* tätigen Amtsträger handeln³⁹⁶. Als konkreter Anlass für die Beschwerde wurden im Rahmen des zweiten Partherfeldzuges des Septimius Severus zu erbringende Transportleistungen in die syrische Provinz genannt³⁹⁷, was den Fundort erklären könnte³⁹⁸. Ob die direkte Seeverbindung zwischen Arles und Beirut eine realistische Option darstellt, ist unklar. Zwar liegen literarische Hinweise auf Fernverbindungen zwischen dem östlichen und dem westlichen Mittelmeer vor³⁹⁹, allerdings dürfte dies in der alltäglichen Praxis die Ausnahme gewesen sein, wenn man bedenkt, dass die Beirut Inschrift den einzigen epigraphischen Beleg für die Tätigkeit von *navicularii* aus dem westmediterranen Bereich in den östlichen Provinzen darstellt⁴⁰⁰. Zudem muss man das hohe Risiko beim Befahren fremder

³⁹² De Salvo 1992, 153 mit Anm. 551; 315 (mit weiterer Lit.); Pekáry 1999, 400 Vat-32.

³⁹³ G. Boetto, Fiumicino 2. In: Mees/Pferdehirt 2002, 143-147 mit weiterer Lit. zum dargestellten Schiffstyp. – L. Casson, Harbour and river boats of ancient Rome. *Journal Roman Stud.* 55, 1965, 31-39 allg. zu Hafensbetrieb in Portus/Ostia und den verwendeten Schiffen.

³⁹⁴ Zu den *saccarii* De Salvo 1992, 155 f.

³⁹⁵ CIL XII 672 = Kat.-Nr. 36.

³⁹⁶ So z. B. Sirks 1991, 99; Höbenreich 1997, 102; De Salvo 1992, 404; Corbier 2006, 539.

³⁹⁷ Rostovtzeff 1929/2, 326 Anm. 37; Schlippschuh 1974, 91.

³⁹⁸ Rougé 1966, 253; De Salvo 1992, 282 für eine *statio* der Schiffer aus Arles in Beirut. – Virlovvet 2004, 356 Anm. 356 hielt eher eine *statio* in Alexandria für möglich. Sie begründet dies mit dem Zentrum der mamelukischen Herrschaft in Ägypten.

³⁹⁹ Zusammenstellung bei Rougé 1966, 96 f. – Die Quellen müssten noch einmal kritisch untersucht werden, ob es sich nicht zumindest z. T. um Handelsverbindungen handelt, die auch einen Transport durch mehrere Schiffer zuließen.

⁴⁰⁰ Nach Virlovvet 2004, 356 finden sich ansonsten in Beirut nur Hinweise auf Händler syrischer Herkunft. – Schmidts (im Druck) zum Aktionsradius der *navicularii* und *naukleroi*.

Gewässer in der Antike berücksichtigen. Die auf Erfahrungswerten beruhenden Kenntnisse, etwa von Winden und Untiefen, machten Fahrten außerhalb der gewohnten Gewässer gefährlich und bei dem hohen materiellen Wert, den Handelsschiffe darstellten, zu einem Risiko. Da, wie oben geschildert, der Fundort und auch die Zurichtung der Bronzetafel keinen Hinweis auf den ursprünglichen Aufstellungsort geben, sollte vorrangig der Inhalt des Schreibens betrachtet werden⁴⁰¹. Da im Zusammenhang mit den Maßen Rom (*urbs*) erwähnt wird, spricht m.E. einiges für Transportleistungen zwischen der Narbonensis und Portus als Seehafen, die zu Unstimmigkeiten führten.

Für die Bewertung der Beziehungen zwischen Staat und *navicularii* aus Arles ist dieses Dokument von großer Wichtigkeit. Da die Letztgenannten offensichtlich in der Lage waren, Konsequenzen in Form eines Nichterfüllens der geforderten Leistung anzudrohen, handelt es sich keineswegs um ein Zwangs-, sondern vielmehr um ein auflösbares Vertragsverhältnis, wie dies von P. Herz treffend analysiert wurde⁴⁰². Aufgrund der Beziehungen zur *annona* gehörten die Mitgliedern der Arlenser Korporation zu den privilegierten Gruppen, deren Vorrechte und Pflichten sich durch eine Reihe von Gesetzen nachvollziehen lassen⁴⁰³. Sie dürften von *munera publica* befreit gewesen sein. Als Mitglieder kommen Besitzer von Schiffen infrage, unabhängig davon, ob sie sich aktiv an der Seefahrt beteiligten. Dies wird weiter unten (S. 107-110) ausführlich besprochen.

In diesem Zusammenhang ist die Zugehörigkeit von *navicularii* zu einer *statio* in Arles bemerkenswert⁴⁰⁴. Allerdings lässt sich aufgrund des fragmentarischen Charakters des Dokumentes deren Bedeutung nicht klären. In den Digesten wird *statio* als ein Ort definiert, an dem sich der ruhende Schiffsverkehr aufhält⁴⁰⁵, jedoch erscheint dies in unserem Zusammenhang nicht weiterführend. Rougé interpretierte die *statio* im Sinne eines Büros, die er den *corpora* zuwies⁴⁰⁶. Hier ließe sich die Verwendung des Begriffes für einzelne Räumlichkeiten innerhalb der Piazzale delle Corporazioni (s. o.) anführen. Es ist allerdings unwahrscheinlich, dass *statio* synonym für *schola* als Vereinsgebäude selbst gebraucht wurde⁴⁰⁷. Es wären in diesem Falle also eher Geschäfts- als Vereinsräume gemeint. Dagegen deutete Sirks die *statio* als staatliche Stelle der Fiskalbehörden bzw. der *annona*⁴⁰⁸. Einen weiteren Beleg für eine *statio* in Arles bieten in Lugdunum/Lyon gefundene Bleiplomben mit dem Stempel *ST AREL INP*, für die die Auflösung der letzten drei Buchstaben unklar erscheint⁴⁰⁹. Die Deutung der *statio* wirkt sich auf den in der Inschrift genannten *apparitor naviculariorum* M. Atinus Saturninus aus, der gewöhnlich als subalterner Beamter eines Vereins der *navicularii* angesehen wird⁴¹⁰. Die Bezeichnung *apparitor* käme m.W. singular bei einem Berufsverein vor⁴¹¹. Sie scheint allerdings auch im Kontext staatlicher Stellen nicht gebräuchlich gewesen zu sein⁴¹². Entsprechend der genannten Deutungsschemata entspräche die Funktion unseres *apparitor* entweder derjenigen eines

⁴⁰¹ Virlovet 2004, 352-357 bes. 356 ausführlich zur Problematik des Fundortes mit der Annahme, dass das Stück erst sekundär nach Beirut gelangte.

⁴⁰² Herz 1988, 161 f. – Zur gegensätzlichen Deutung eines Zwangsverhältnisses in bestimmten Situationen bereits in severischer Zeit vgl. Rostovtzeff 1929/2, 99. 326 Anm. 37.

⁴⁰³ Dazu zuletzt ausführlich Herz 1988; De Salvo 1992; Sirks 1991.

⁴⁰⁴ CIL XII 718 = Kat.-Nr. 32.

⁴⁰⁵ Dig. 43,12,1,13.

⁴⁰⁶ Rougé 1966, 252: »... corpus, ou que corpora, ... à leur bureaux«.

⁴⁰⁷ Zu den außer *schola* gebräuchlichen Begriffen s. Waltzing I, 223 f. mit den entsprechenden Nachweisen. Lediglich eine stadtrömische Grabinschrift (CIL VI 7458) erwähnt eine *statio* im Zusammenhang mit einem *collegium cocorum Aug(usti) n(ostrum)*.

⁴⁰⁸ Sirks 1991, 102 f. mit der Begründung, dass ein *statio* der *navicularii* aus Arles in der Stadt selbst keinen Sinn mache. Diese Sichtweise beruht auf einer verengenden und m.E. nicht zu rechtfertigenden Interpretation der Tätigkeit der Reeder im Rahmen der *annona*. So ist auch auf die Präsenz lokaler Binnenschiffer in der Piazzale delle Corporazione (s. o.) zu verweisen. – Eine *statio* der XL Galliarum für Arles wohl vorauszusetzen; es liegt eine Grabinschrift für einen *viclicus XL Galliarum* (CIL XII 717) vor.

⁴⁰⁹ Constans 1921, 212.

⁴¹⁰ CIL XII 718 = Kat.-Nr. 32. – Zur Deutung z. B. Waltzing I, 417; Rougé 1966, 433.

⁴¹¹ Vgl. Waltzing I, 417.

⁴¹² Treffende Vergleichsbeispiele lassen sich nicht anführen. Wenn in Inschriften Chargen im Zusammenhang mit nicht-militärischen *stationes* genannt werden, so handelt es sich überwiegend um kaiserliche Freigelassene in staatlichen Einrichtungen.

Amtsdienern bei einem Verein⁴¹³ oder derjenigen einer Charge einer staatlichen Station, die mit der Koordination von Transportleistungen betraut wäre⁴¹⁴. Momentan lässt sich diese Frage nicht abschließend klären, allerdings ist m. E. die Annahme staatlicher Stellen nicht notwendig und eher unwahrscheinlich. Schon die Bezeichnung *apparitor naviculariorum* dürfte dagegen sprechen, da in diesem Fall auf das *apparitor* eher die Nennung eines Vorgesetzten (*apparitor procuratoris* o. Ä.) zu erwarten gewesen wäre⁴¹⁵. Eine bislang nicht diskutierte Möglichkeit bestünde auch darin, die explizite Angabe einer *statio*, auf die eine nicht erhaltene nähere Bezeichnung folgen könnte, als Indiz für das Vorliegen mehrerer, vermutlich räumlich getrennter *stationes* zu werten⁴¹⁶. Ob sich dies allerdings auf die Organisation der *quinque corpora* ausgewirkt haben könnte, etwa durch den Zusammenschluss von *navicularii* jeweils einer *statio*, bleibt unklar.

Für den Besitz von Sklaven existiert ein indirektes Zeugnis. Q. Navicularius Victorinus wird aufgrund seines Namens als Freigelassener des *corpus* in Arles angesehen⁴¹⁷. Verwiesen sei in diesem Zusammenhang auf den oben (S. 37) behandelten *libertus tabularius* der *nautae Mosalliaci*⁴¹⁸.

Das hohe Ansehen der *navicularii Arelatenses* fand ihren Ausdruck möglicherweise auch in eigenen Sitzplätzen, die im Amphitheater von Nîmes reserviert waren⁴¹⁹, wie dies für die *nautae Atrici et Ovidis* (s. S. 36) nachweisbar ist⁴²⁰. Die zugrunde liegende Rekonstruktion zweier Inschriften ist wahrscheinlich, aber nicht zu belegen.

Über die besprochenen Inschriften hinaus sei noch auf eine Weihung für Neptun Hesperius aus Douarnenez in der Bretagne verwiesen⁴²¹. Dem Götternamen ist das Kürzel P C N angefügt, was als p(atronus) c(ollegii) n(aviculariorum) gedeutet wurde, aber so nicht abzusichern ist, da etwa auch p(atronus) c(onventus) n(ostrum) möglich wäre⁴²². Er kann somit nicht unter die sicheren Zeugnisse für *navicularii* aufgenommen werden⁴²³. Die wirtschaftliche Bedeutung der Umgebung des Fundplatzes liegt in der Herstellung von gesalzene Fisch und Garum⁴²⁴.

Zusammenfassung

Die Inschriften der *navicularii* zeigen einen deutlichen Bezug zum Mittelmeer mit Narbonne und Arles als Zentren. Im 1. Jahrhundert konzentrieren sie sich auf Narbonne, dessen Bedeutung als Hafenort sich auch in der schriftlichen Überlieferung widerspiegelt. Die Berufsbezeichnung wird uneinheitlich – auch als *naucularius* – überliefert. Die frühen *navicularii* gehörten wohl keiner gehobenen sozialen Schicht an; es sind weder öffentliche Ämter noch Ehrungen bezeugt. Dies verwunderte in Anbetracht der wirtschaftlichen Bedeutung des Warentransportes für die Gemeinwesen. Möglicherweise verweisen nicht näher datierbare Reliefs mit der Darstellung von Lastschiffen, die ursprünglich auf Grabmälern angebracht gewesen sein

⁴¹³ Rougé 1966, 433 als »huissier« im Hinblick auf die bei Magistraten bekannten *apparitores*.

⁴¹⁴ Sirks 1991, 103.

⁴¹⁵ So auch bei den bekannten *apparitores* von Magistraten: z. B. *apparitor Xvir(um)* (CIL XIV 3492); *appar(itor) aedil(ium)* (CIL VI 1948).

⁴¹⁶ *Statio* bezeichnet einzelne Räumlichkeiten innerhalb der Piazzale delle Corporazione in Ostia (s. o.). Was der Begriff in Arles sowohl funktional als auch baulich impliziert, ist nicht eindeutig zu fassen.

⁴¹⁷ CIL XII 853. – Rougé 1966, 253. 433; Schlippschuh 1974, 90; Sirks 1991, 102.

⁴¹⁸ CIL XIII 4335 = Kat.-Nr. 3.

⁴¹⁹ CIL XII 3318d-e = Kat.-Nr. 50c.

⁴²⁰ CIL XII 3317 = Kat.-Nr. 50b.

⁴²¹ ILTG 338 = Kat.-Nr. 73*.

⁴²² Ausführlich zu dieser Inschrift ILTG S. 136 f.; Wierschowski 2001a, 443 Nr. 664. – Wuilleumier (ILTG) deutete die Inschrift als einen Zusammenschluss von Schiffern, deren Handelsaktivität nach Britannien ausgerichtet war.

⁴²³ Schlippschuh 1974, 94 f.

⁴²⁴ M. R. Sanquer, Les industriels des salaisons en Armorique romaine. *Caesarodunum* 10, 1975, 148-156 mit ebenda 150 Verweis auf *negotiatores*, die ebenso in der Inschrift genannt sein könnten. Dies stellt m. E. die sinnvollste Lösung dar.

dürften, auf eine gehobene soziale Gruppe mit Bezug zum Warentransport, den wir aber in den Inschriften nicht fassen können.

Im 2. Jahrhundert wandelt sich dieses Bild. Die nun in Narbonne und Arles nachweisbaren *navicularii* wird man aufgrund verschiedener Indizien, wie Ämter oder Art der Monumente, als Mitglieder einer gesellschaftlich gehobenen Schicht – allerdings noch unterhalb des Dekurionenstandes – ansehen dürfen. Darunter ist, wie schon im 1. Jahrhundert, eine Reihe von Freigelassenen, die aber nun auch aus Familien der einheimischen Elite kommen. Hinweise auf Vernetzungen der beiden Zentren finden sich im Namensmaterial von Arles, jedoch bleibt dies aufgrund fehlender Detailangaben vage⁴²⁵. Gleichzeitig treten nun Verbindungen nach Italien deutlich hervor. So dürfte der Transport zumindest eines Teils der nach Rom gelieferten Öl-amphoren aus der Provinz Baetica von *navicularii* aus Narbonne übernommen worden sein. Ihre Präsenz in der Piazzale delle Corporazione in Ostia belegt ihre Bedeutung. Ein offizieller Vereinsstatus als *corpus* ist allerdings nicht nachweisbar. Wenn man den relevanten *tituli picti* auf den Amphoren folgt, lag der Höhepunkt der Beteiligung von Personen aus Narbonne am Transport des Olivenöls in antoninischer Zeit. Unter den Severern kam es zu Veränderungen, durch die ein weiteres Engagement in großem Maßstab als unwahrscheinlich gelten muss. Dagegen dürften die *navicularii* aus Arles eher einen Bedeutungszuwachs seit dem 2. Jahrhundert erfahren haben. Nur hier waren sie gesichert in *corpora* organisiert, die ihre Interessen gegenüber der römischen Administration vertraten. Die Verbindungen zur stadtrömischen *annona* schließt sie an die aus den römischen Gesetzestexten bekannten *navicularii* an, die aufgrund der Übernahme von Transporten zur Versorgung der Hauptstadtbevölkerung Privilegien erhielten (s. S. 107-110). Die Korporationen dürfen aber auch in severischer Zeit noch nicht als Zwangsvereinigung angesehen werden, wie die Inschrift aus Beirut zeigt⁴²⁶.

PRORETA

Die Berufsbezeichnung *proreta* ist nur einmal bei einer Weihung aus Trier belegt⁴²⁷. Seine Aufgabe an Bord des Schiffes lässt sich recht klar definieren. Er unterstand dem Steuermann und befand sich im Bug eines Schiffes, von wo aus er das Vorfeld auf Hindernisse, wie etwa Untiefen, beobachten konnte⁴²⁸. Bislang lassen sich *proretae* nur im militärischen Kontext nachweisen⁴²⁹. Die Inschriften stammen überwiegend von Angehörigen der Flotte in Misenum, jedoch kennen wir einen *proreta* der germanischen Flotte aus Köln⁴³⁰. Auch der Schriftträger ist unter den hier behandelten Zeugnissen singular. Es handelt sich um eine bronzene Prora von trapezoidem Zuschnitt, die die Gestalt des Stevens nachahmt (**Abb. 35**). Sie wird bekrönt von einem bronzenen, detailliert gearbeiteten, mit Diadem geschmückten Frauenköpfchen. Die Inschrift ist in Verlängerung des Halses auf die Vorderseite graviert. An den Seitenflächen befinden sich eingeritzte Delphine⁴³¹. Die Weihung ist an die göttliche Wirkkraft des Kaisers (*numen Augusti*) und den Genius der *proretae* gerichtet⁴³². Als Dedikanten werden die aufgrund ihrer Namen als einheimisch-keltisch einzustu-

⁴²⁵ L. Aponius Severianus (CIL XII 5808) und das Cognomen Fadianus (CIL XII 805) könnten hierfür Indizien darstellen. Vgl. Jacobsen 1995, 87. 110.

⁴²⁶ CIL III 14165,8 = Kat.-Nr. 71.

⁴²⁷ AE 1964, 149 = Kat.-Nr. 4.

⁴²⁸ RE 23,1 (1957) 838f. s. v. *proreta* (F. Miltner); Rougé 1966, 221; Casson 1995, 300f. mit Anm. 28; 307.

⁴²⁹ Nachweise für Inschriften der römischen Kaiserzeit: Reddé 1986, 537 Anm. 361.

⁴³⁰ CIL XIII 3822. – Vgl. dazu die Angaben bei Galsterer 1975, 68 Nr. 277; Konen 2000, 174.

⁴³¹ Detaillierte Beschreibung bei Büttner 1964a, 140f. 145f.; 1964b, 66f.; Menzel 1966, 114f. Nr. 58.

⁴³² Die Übersetzung und Deutung des Begriffes *numen Augusti* bei Büttner 1964a, 139. 143 als »Hoheit des Kaisers« bzw. »an die kaiserliche Majestät« wird dessen sakraler Komponente nicht gerecht. Vgl. zum *numen Augusti* M. Clauss, Kaiser und Gott. Herrscherkult im römischen Reich (München, Leipzig 2001) 226-235.



Abb. 35 Bronzene Prora mit Weihinschrift der Brüder Libonius Mettus und Cracuna (Kat.-Nr. 4) aus Trier. Kopie des RGZM. – (Fotos V. Iserhardt, RGZM).

fenden Personen Libonius Mettus und Cracuna genannt⁴³³. Die auf die Namen folgende Bezeichnung *fratres* scheint sie als Brüder im familiären Sinn zu charakterisieren, wofür auch das Fehlen des Cognomens beim zweiten Dedikanten spricht. Andererseits finden wir den Begriff *fratres* auch bei einer Weihung der *ratiarii Eburodunenses*⁴³⁴, wo er die Mitglieder eines Vereins bezeichnet, bei dem es sich aber nicht um ein Kollegium gehandelt haben dürfte (s. u. S.70f.). Eine Entscheidung für eine der beiden genannten Möglichkeiten ist kaum zu treffen. Eine Weihung an den Genius einer Berufsgruppe scheint – unabhängig von der Deutung der »Brüder« – die Existenz eines Zusammenschlusses nahelegen⁴³⁵. Hier lässt sich auf die Weihung an den Genius der *nautae* aus Ettlingen verweisen⁴³⁶ sowie auf die Moselschiffer (*nautae Moselliaci*)⁴³⁷, die durch eine Inschrift aus Metz belegt sind.

Das bekrönende Frauenköpfchen wurde als Personifikation der Mosella gedeutet. Aufgrund der Drehsträhnenfrisur datierte A. Büttner unter Berücksichtigung der vermeintlichen Ergänzung zu *num(en) Aug(usti)* im Singular die Prora in die Zeit der Alleinregierung Marc Aurels (169-177) bzw. möglicherweise noch in die ersten Regierungsjahre des Commodus⁴³⁸. Allerdings wird man wohl, eingedenk vergleichbarer Formeln, eher von der Phrase *num(inibus) Aug(ustorum)* ausgehen dürfen, ohne dass dies als Beleg für die

⁴³³ Büttner 1964a, 144; 1964b, 69f.

⁴³⁴ AE 1999, 1065 = Kat.-Nr. 26.

⁴³⁵ Eine Vereinigung wurde von Büttner 1964a, 143 angenommen: »Da es sich bei der Bezeichnung in der Kaiserzeit um einen offiziellen militärischen Chagentitel handelte, konnten seine Inhaber sich zu einer Körperschaft zusammenschließen ...«. Die hier implizierte Vorstellung eines Zusam-

menschlusses militärischer Chargen ist aber abzulehnen. – Martin-Kilcher 1994, 536 für eine »Korporation«. Diese Bezeichnung ist m. E. nicht korrekt, da es sich hier nicht um ein staatlich anerkanntes *corpus* gehandelt haben dürfte.

⁴³⁶ CIL XIII 6450 = Kat.-Nr. 67.

⁴³⁷ CIL XIII 4335 = Kat.-Nr. 3.

⁴³⁸ Büttner 1964a, 144f.; 1964b, 70f.

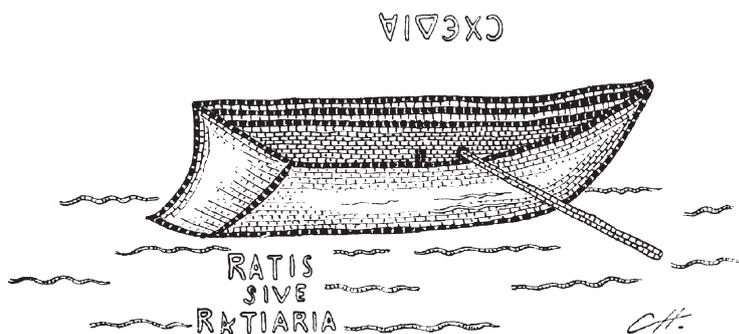


Abb. 36 Bootsdarstellung auf dem Mosaik von Althiburus (TUN). – (Nach Bonnard 1913, 157 Abb. 9).

Anzahl der Herrscher gewertet werden darf⁴³⁹. Aufgrund der Inschrift handelt es sich hier um ein Votiv. Es sind diverse Schiffsteile ab dem 7. Jahrhundert v. Chr. bekannt, die ebenfalls, meist wegen ihres Kontextes, als Weihgaben gedeutet werden⁴⁴⁰. Als geographisch nahe liegende Beispiele lassen sich die Votivschiffe aus dem Heiligtum bei den Seinequellen anführen, die allerdings komplette Fahrzeuge wiedergeben⁴⁴¹. Ein kleinformatiges bronzenes Schiffsvorderteil mit Rammsporn, dessen Charakter als Votiv unklar ist, wurde in London gefunden. Die aufgebraute Inschrift *Ammilla augusta felix* soll Bezug auf einen Schiffsnamen nehmen⁴⁴².

Wegen des Fehlens jeglicher Hinweise auf eine Zugehörigkeit der Trierer *proretae* zur Flotte oder zu einem Kriegsschiff wird man sie als Chargen der zivilen Schifffahrt deuten dürfen⁴⁴³. Ein im Bug stehendes Besatzungsmitglied ist im Relief auf der Rückseite des Grabsteins des Blussus (**Abb. 16**) abgebildet und ließe sich mit einem *proreta* verbinden.

RATIARIUS

Aus dem Arbeitsgebiet liegen drei relevante Inschriften für *ratarii* vor (**Abb. 6**); hinzu kommt noch ein *ratarius* im Dienste des niedergermanischen Statthalters (s. u.). Die Berufsbezeichnung leitet sich von *ratis* ab, einem Begriff, der in erster Linie ein Floß bezeichnet, aber genauso ein Boot meinen kann⁴⁴⁴. So wird auch auf dem Mosaik von Althiburus ein gerudertes Kleinfahrzeug als *ratis* bzw. *ratuaria* bezeichnet (**Abb. 36**). Die Tätigkeit des einzelnen *ratarius* lässt sich allein aufgrund der Berufsangabe nicht näher eingrenzen, sodass neben der Flößerei für die *ratarii* ebenso ein Betrieb von Last- oder Fährschiffen möglich erscheint⁴⁴⁵.

⁴³⁹ Deininger 1966, bes. 141 f. mit einer Datierung zwischen 170 und 180.

⁴⁴⁰ Büttner 1964a, 67 f. bes. Anm. 68 für bronzene Proren als Votive. Sie verweist ebenda auf einen figürlich verzierten Beschlag im British Museum als Parallele für das Trierer Exemplar: C. Torr, *Ancient ships* (Chicago 1964) Taf. 8,41. Die funktionale Zuweisung des Stückes ist wahrscheinlich, wenn auch nicht zweifelsfrei zu belegen. – Göttlicher 1978, 8 f. mit Verweisen auf steinerne Zeugnisse. Dabei handelt es sich meist um nachgebildete Rammsporne. Ebenda auch zu Schiffsmodellen mit Weihinschriften.

⁴⁴¹ Göttlicher 1978, 91 Nr. 549 f. mit Taf. 43.

⁴⁴² RIB II 2432.1; Göttlicher 1978, 85 Nr. 507 mit Taf. 40 mit Interpretation als »Teil einer privaten *columna rostrata* oder eines

Hausaltars«. – Nicht auszuschließen ist, dass es sich hier um den Namen einer Gottheit handelt.

⁴⁴³ Büttner 1964a, 143 implizierte einen solchen Zusammenhang. In der Formulierung vorsichtiger dagegen dies. 1964b, 68 f. »... handelte es sich bei der Bezeichnung auch um einen militärischen Chargentitel.«

⁴⁴⁴ Vgl. Georges ausführliches Handwörterbuch (ND Darmstadt 1992) 2208 f. s. v. *ratis*; zum Begriff *ratarius* ebenda 2202, der nur mit dem Flößer gleichgesetzt wird.

⁴⁴⁵ Bonnard 1913, 195-197; de Izarra 1993, 116-118. Der Verweis ebenda 117 auf die *classis Ratianensis* ist irreführend, da sich der Eintrag *Not. Dig. occ.* 42,43 nicht auf einen Fahrzeugtyp, sondern auf *Ratiaria* als Stützpunkt bezieht. Vgl. etwa Reddé 1986, 303 f.



Abb. 37 Apollo-Helios-Statuette aus dem Hortfund von Lyon-Vaise mit Weihinschrift der *ratiarii Eburodunenses*. – (Nach Baratte 2003, 22 Abb. 2).

Die drei Belege stammen aus einem relativ begrenzten Raum im Nordosten der Gallia Narbonensis und dem Süden der Gallia Lugdunensis. Darüber hinaus sind, abgesehen von der genannten Inschrift aus Niedergermanien, keine weiteren epigraphischen Zeugnisse bekannt.

Die *ratiarii* werden jeweils im Plural als Gruppe genannt und mit einer weiteren Bezeichnung näher charakterisiert. Das älteste Zeugnis stellt eine Ehreninschrift der *ratiarii Voludnienses* für Kaiser Caligula aus Saint-Jean-de-la-Porte in den Savoyer Alpen dar⁴⁴⁶. Der Begriff *Voludnienses* lässt sich aufgrund fehlender weiterer Belege nicht sicher einordnen, er dürfte sich aber von einer geographischen Bezeichnung, eventuell einer hier gelegenen Siedlung, ableiten⁴⁴⁷. Als Revier der *ratiarii Voludnienses* kann die in der Nähe des Fundortes fließende Isère angesehen werden⁴⁴⁸. Ihr dortiger Verlauf mit den für einen Fluss in Gebirgsregionen bekannten Hindernissen war als Argument für die Verwendung von Flößen angeführt worden⁴⁴⁹. Bezeichnenderweise kennen wir mit einer Inschrift aus Die am Unterlauf der Isère als einzigem weiteren Zeugnis für römische Schiffer im Bereich dieses Wasserweges einen *nauta Rhodanicus*⁴⁵⁰.

Eine Weihung der *ratiarii Eburodunenses* an die göttliche Wirkkraft (*numen*) des Kaisers ist auf dem Sockel einer Apollo-Helios-Statuette aus dem Hortfund Lyon-Vaise (Abb. 37) überliefert⁴⁵¹. Das nach 258 vergrabene Ensemble enthielt weitere Statuetten, Geschirr, Schmuck und Münzen. Die Apollo-Helios-Statuette datiert nach Baratte in die erste Hälfte des 3. Jahr-

hunderts⁴⁵². Die Wirkungsstätte der *ratiarii Eburodunenses* befand sich wahrscheinlich in Eburodunum/Yverdon-les-Bains im Gebiet der Helvetier am südöstlichen Ende des Neuenburgersees⁴⁵³. Der Zusatz *fratres* verweist auf eine Zusammengehörigkeit der *ratiarii*. Würde es sich hier allerdings um ein Kollegium handeln, wäre wohl eher der Begriff *collegiati* zu erwarten gewesen⁴⁵⁴. Somit lässt sich ein offizieller Vereinsstatus nicht nachweisen⁴⁵⁵. Es stellt sich die Frage, ob der Fundort mit der Funktion der *ratiarii* in Einklang zu bringen ist. Da vom Neuenburgersee zur Rhône keine Flussverbindung besteht, ist dies zu verneinen, oder eine Beteiligung der *ratiarii* am Landtransport anzunehmen⁴⁵⁶. Letzteres kann zumindest nicht

⁴⁴⁶ CIL XII 2331 = Kat.-Nr. 53.

⁴⁴⁷ Bonnard 1913, 196 f. verwies auf die moderne Bezeichnung »la Velieude« für das Gebiet zwischen dem Fundort und der Isère.

⁴⁴⁸ Der Fundort der Inschrift befindet sich etwa 1 km vom Ufer des Flusses entfernt. Da sie als Spolie verbaut war, könnte ihr Aufstellungsort näher am Fluss gelegen haben.

⁴⁴⁹ Bonnard 1913, 197 »... radeaux indigènes, qui utilisaient le seul mode de navigation que leur permettaient les irrégularités de cours et de régime de la rivière voisine.«. Vgl. zur Befahrbarkeit der Isère auch ebenda 71.

⁴⁵⁰ CIL XII 1667 = Kat.-Nr. 40.

⁴⁵¹ AE 1999, 1065 = Kat.-Nr. 26. – Zum Hortfund A. Kaufmann-Heinmann, Götter und Lararien aus Augusta Raurica. Herstel-

lung, Fundzusammenhänge und sakrale Funktion figürlicher Bronzen in einer römischen Stadt. Forsch. Augst 26 (Augst 1998) 254 f. GF 32 mit Abb. 205, dort als »Möglicherweise Angstdepot mit privatem Besitz sowie Votivobjekten ...« ge-
deutet.

⁴⁵² Baratte 2003, 24 aufgrund stilistischer Merkmale.

⁴⁵³ Ebenda 26 mit Verweis auf zwei gleichnamige Vici in Gallien.

⁴⁵⁴ z. B. AE 1932, 73: *coll(egiati) ex coll(egio) nautar(um) Com[ensium]*.

⁴⁵⁵ Von Baratte 2003, 27 als »association professionel« eingestuft.

⁴⁵⁶ Für diese Möglichkeit ebenda 26 f.

a priori ausgeschlossen werden, wenn man ähnliche Überlegungen für die *nautae* einbezieht (s. S. 22 f.). Allerdings sind solche Schlussfolgerungen eingedenk des kleinformatigen Inschriftenträgers und der Anziehungskraft Lyons für Ortsfremde nicht zwingend; die Tätigkeit der *ratarii Eburodunenses* wäre folglich eher im Bereich des Neuenburgersees und eventuell der angeschlossenen Fließgewässer anzunehmen.

Von einer Weihinschrift aus Genf kennen wir die *ratarii superiores*⁴⁵⁷. Dabei ist unklar, worauf die Bezeichnung *superiores* abzielt. Van Berchem hatte eine Ergänzung zu *ratarii (Rhodanici) superiores* vorgeschlagen, was die obere Rhône bis Lyon als Arbeitsgebiet implizierte⁴⁵⁸. Allerdings wäre in diesem Fall aufgrund des reißenden Verlaufs der oberen Rhône allenfalls an ein Flößen von Baumstämmen zu denken⁴⁵⁹. Möglicherweise lässt sich die Weihung an *deus Silvanus* mit der Beziehung der Gottheit zum Wald hier anschließen⁴⁶⁰. Aufgrund der Herkunftsangabe des Dedikanten als Helvetier schloss Wierschowski auf einen Transport von Hölzern aus den Regionen Obergermaniens, die an den Genfer See angrenzen⁴⁶¹.

Es ist fraglich, ob die Bezeichnung *ratarii superiores* Bezug auf die topographische Situation vor Ort nimmt. Falls noch ein Zusammenschluss der *ratarii inferiores* in Genf existierte, könnten sich die unterschiedlichen Bezeichnungen von der Lage ihrer Anlegestellen abgeleitet haben⁴⁶². Dagegen beschreiben die ebenfalls in Genf aktiven *nautae lacus Lemanni* ihr Revier eindeutig⁴⁶³.

Als Beleg für eine Beteiligung der *ratarii* am Holztransport lässt sich die Grabinschrift eines *negotiator artis ratiariae* aus Lyon anführen, wenn man seine Tätigkeit als Händler mit geflößtem Holz interpretiert⁴⁶⁴. In Anbetracht des enormen Holzbedarfs kam dessen Transport und Handel eine große Bedeutung zu. Dies gilt insbesondere für die urbanen und militärischen Zentren in den Provinzen. Transporte über die Provinzgrenzen hinaus lassen sich etwa für Niedergermanien nachweisen⁴⁶⁵. Auch wenn die behandelten Inschriften keine eindeutige Bestimmung der Tätigkeit der *ratarii* zulassen, so böte m. E. eine Beteiligung am Holztransport mit Flößen bzw. als Stämme eingedenk der Fundorte die beste Erklärung. Allerdings kann im Einzelfall auch eine anderweitige Betätigung in der Last- oder Personenschiffahrt nicht ausgeschlossen werden.

In einen staatlichen Kontext gehört eine Inschrift aus Köln, die laut einer kürzlich vorgeschlagenen Lesung einen (*r*)*atiarius consularis* nennt. Dieser wird als persönlicher Fährmann des Statthalters interpretiert⁴⁶⁶. Somit wäre dessen Rolle bei der Beförderung des Statthalters und seiner Mitarbeiter zu sehen⁴⁶⁷. Ohne diese Deutung in Abrede stellen zu wollen, sei auf eine andere Möglichkeit hingewiesen. Der Statthalter hätte entweder selbst über Transportfahrzeuge verfügt oder auch den Transport von Bauhölzern, die als Flöße die Provinzhauptstadt erreichten, an eine Charge aus seinem Stab delegiert haben können.

457 CIL XII 2597 = Kat.-Nr. 39.

458 D. van Berchem, *Les routes et l'histoire, études sur les Helvètes et leurs voisins dans l'empire romain* (Genf 1982) 107. – Bereits Howald/Meyer 1941, 227 für die obere Rhône als Revier der *ratarii*.

459 Schlippschuh 1974, 57.

460 So D. Ellmers, *Vor- und frühgeschichtlicher Boots- und Schiffbau nördlich in Europa nördlich der Alpen*. In: H. Jankuhn (Hrsg.), *Das Handwerk in vor- und frühgeschichtlicher Zeit 2* (Göttingen 1983) 515 Anm. 94, der dies auch als Beleg für die Flößerei gefällter Bäume statt Lastflößerei ansieht. Einschränkend verweisen Howald/Meyer 1941, 227 auf die Formel mit *deus*, die bei Gottheiten einheimisch-keltischen Ursprungs verwendet wurde.

461 Wierschowski 2001a, 165 Nr. 199.

462 Howald/Meyer 1941, 227 zur Möglichkeit zweier Flusshäfen in Genf. Archäologisch ist bislang allerdings nur ein Hafen im Bereich der Rue de Rive nachgewiesen. Vgl. Drack/Fellmann 1988, 400. 401 Abb. 376 Nr. 3.

463 AE 1926, 2 = Kat.-Nr. 38.

464 CIL XIII 2035; Schlippschuh 1974, 67 f. für Holzhändler mit Verweis auf einen weiteren Beleg mit unsicherer Ergänzung aus Trier (CIL XIII 3703); Nenninger 2001, 82 mit Anm. 497. – Vorsichtiger Wierschowski 2001a, 359 f. Nr. 496, der weitere Möglichkeiten, darunter einen Händler für »Ausrüstungsgegenstände für die Flußschiffahrt«, nennt. Martin-Kilcher 1994, 536 Anm. 869 gegen einen Zusammenhang mit Flößern.

465 Zusammenfassend Nenninger 2001, 73-86 bes. 81-86 zu Holzhandel und Transport mit Beispielen.

466 F. Daubner, *Der Fährmann des Statthalters*. Zu einer Steininschrift aus Köln. *Zeitschr. Papyrologie u. Epigr.* 161, 2007, 277-279.

467 Ebenfalls aus Köln kommt der Nachweis eines *barcarius consularis* (AE 1990, 728). – Zu dieser Inschrift und weiteren Belegen für Schiffe von Statthaltern vgl. R. Haensch, *Capita provinciarum*. Statthaltersitze und Provinzialverwaltung in der römischen Kaiserzeit. *Kölner Forsch.* (Mainz 1997) 723 f.

VILICUS NAVIS

Das Fragment einer Weihinschrift aus Montalieu-Vercieu stellt den einzigen bekannten Beleg für einen *vilicus navis* dar⁴⁶⁸. *Vilici* lassen sich ansonsten häufiger als Verwalter etwa in der Landwirtschaft, bei Zollstationen und in öffentlichen Ämtern nachweisen. Sie übten als Hilfspersonal Kontroll- bzw. Verwaltungsfunktionen aus⁴⁶⁹. In ihren Tätigkeiten sind sie mit den *actores* vergleichbar, wobei der Status der *vilici* niedriger und der Anteil der Sklaven höher anzusetzen ist⁴⁷⁰. Somit dürfte der *vilicus navis* ein dem *actor navis*, der ebenfalls einmal nachgewiesen (s. o. S. 8) ist⁴⁷¹, vergleichbares Aufgabenfeld erfüllt haben. Auffälligerweise fehlt hier – im Gegensatz zum *actor navis* – der Name des Besitzers des Schiffes nach der Berufsbezeichnung.

Der *vilicus navis* dürfte, wie dies auch für den *actor* angenommen wurde, eher mit der Aufsicht über ein oder mehrere Schiffe bzw. deren Ladung beauftragt gewesen sein, als mit deren Bedienung. Aufgrund des Fundortes im Bereich der oberen Rhône ist seine Tätigkeit im Binnenmilieu anzusiedeln. J. Carlsen hatte eine Gleichsetzung mit einem *magister navis* vorgeschlagen⁴⁷². Allerdings dürften schon aufgrund der Wahl der Bezeichnung die Kompetenzen unterhalb derjenigen eines *magister navis* gelegen haben.

BEMERKUNGEN ZU DEN UTRIC(U)LARII

Seit dem Ende des 18. Jahrhunderts wurde immer wieder versucht, die Tätigkeit der *utriclarii*, die mit gut 30 Inschriften im südlichen Gallien repräsentiert sind, aufgrund des epigraphischen Befundes näher zu bestimmen⁴⁷³. Letztlich hat A. Deman, der sich jüngst zusammenfassend mit dieser Gruppe auseinandersetzte, den Forschungsstand treffend beschrieben⁴⁷⁴: »En bref: si peu sur le concret de leur métier!«

Ohne aussagekräftige Neufunde wird sich diese Situation nicht verbessern. Auch die philologische Ableitung des Begriffes hilft nicht weiter: *uter* als Lederschlauch ist mit dem Diminutiv *culus* verbunden, sodass die *utriclarii* etwa als »Leute der Lederschläuchchen« zu übersetzen wären⁴⁷⁵. In der antiken Literatur wird *utricularius* nur im Zusammenhang mit Musikanten genannt⁴⁷⁶, die ein mit einem Dudelsack zu vergleichendes Instrument spielten. Da dieser Sinngelhalt sicherlich im Kontext der bekannten Inschriften ausscheidet, muss man sich mit den anderen Erklärungsversuchen auseinandersetzen. Die potentiellen Tätigkeitsbereiche lassen sich zusammenfassend folgendermaßen definieren⁴⁷⁷:

1. Herstellung, Handel, Vermietung von Schläuchen;
2. Binnenschifffahrt vornehmlich auf kleineren Gewässern bzw. in größeren Häfen;
3. Durchführung von Landtransporten;
4. Mitglieder von Feuerwehrvereinen.

In der jüngeren Forschung spielt der zuerst genannte Punkt praktisch keine Rolle mehr. Es wird durchweg eine Beteiligung am Transportgewerbe angenommen. Für eine Tätigkeit in der Binnenschifffahrt sprachen sich insbesondere aufgrund der Arbeiten Rougés⁴⁷⁸ zuletzt F. de Izarra⁴⁷⁹ und St. Martin-Kilcher⁴⁸⁰ aus.

⁴⁶⁸ CIL XII 2379 = Kat.-Nr. 41.

⁴⁶⁹ Carlsen 1995, 55 mit einer Übersichtstab. Vgl. auch RE VIII A2 (1958) 2141 f. s. v. *vilicus* (R. Enking).

⁴⁷⁰ Schäfer 1998, 209.

⁴⁷¹ AE 2001, 1489 = Kat.-Nr. 57.

⁴⁷² Carlsen 1995, 29. – Zum *magister navis* s. o. Anm. 20.

⁴⁷³ Ausführlich z. B. E. C. Clavet, Dissertation sur un monument singulier des utriculaires de Cavillon (Avignon 1766); Bonnard 1913, 197-209; Rougé 1959; KneiBl 1981; Deman 2002.

⁴⁷⁴ Deman 2002, 242.

⁴⁷⁵ Deman 1987, 105 Anm. 99; 2002, 242.

⁴⁷⁶ Suet. Nero 54 (*utricularium*).

⁴⁷⁷ Ausführlich zu den diversen Ansätzen mit umfangreicher Lit.: Bannert 1978; KneiBl 1981, 170-172; Deman 2002, 240 f. mit Anm. 9-12.

⁴⁷⁸ u. a. Rougé 1959; 1966, 200.

⁴⁷⁹ de Izarra 1993, 185-189.

⁴⁸⁰ Martin-Kilcher 1994, 533-536.

In der umfangreichsten modernen Auseinandersetzung mit den *utriclarii* kam P. Kneiβl zu dem Schluss, dass diese auf dem Landweg in Gallien Wein auf Karren beförderten. Das dabei verwendete Transportmedium seien die Schläuche, aber auch Fässer gewesen⁴⁸¹. Dagegen deutete A. Deman die *utriclarii* zuletzt als Maultreibe, die die Schläuche ohne Karren beförderten⁴⁸².

Abseits der Diskussion um den tatsächlichen Tätigkeitsbereich wurde von R. Lafer die Beteiligung der Vereine der *utriclarii* an den freiwilligen lokalen Feuerwehren, wie bei den *centonarii*, für möglich gehalten⁴⁸³.

In unserem Zusammenhang sollen kurz noch einmal die Argumente beleuchtet werden, mit denen die Zuweisung zur Lastschiffahrt befürwortet bzw. abgelehnt wird. Die Berufsbezeichnung wurde von den Verfechtern dieser These mit der Verwendung von Flößen mit luftgefüllten Schläuchen erklärt⁴⁸⁴. Dabei wurde zum einen auf bildliche Zeugnisse aus dem alten Orient verwiesen, zum anderen auf eine griechische Inschrift, die einen Schlauchbootmacher (ἄσκοναυτοποι) nennt⁴⁸⁵. Zusätzlich dachte Rougé auch noch an eine Beteiligung beim Anlegen von Fahrzeugen in größeren Häfen durch Pontons aus Schläuchen⁴⁸⁶. Auf Wasserfahrzeuge zielt ebenfalls die These, die *utriclarii* hätten kleinere Boote verwendet, die Ähnlichkeit mit einem gefüllten Tierbalg besaßen. Dabei machte St. Martin-Kilcher auf die Ähnlichkeit bei den Wortbildungen anderer Berufsbezeichnungen aus dem nautischen Bereich wie *navicularius* bzw. *ratiarus* aufmerksam sowie auf andere Schiffsbenennungen, die sich auch aus Behältnissen ableiteten⁴⁸⁷. In diesem Zusammenhang ist auf die einzige bildliche Darstellung im Kontext einer Inschrift der *utriclarii* hinzuweisen. Es handelt sich um eine kleine bronzene Scheibe, die einen gefüllten Tierbalg mit nach innen vernähten Vorderläufen zeigt. Hirschfeld hielt diese Tessera für eine Fälschung; ebenso zwei weitere, von F. Clavet 1787 publizierte Belege zu den *utriclarii*⁴⁸⁸. Kneiβl hatte jedoch mit guten Argumenten für ihre Echtheit plädiert und nochmals auf die Bedeutung dieses singulären Bildzeugnisses hingewiesen⁴⁸⁹. Aber auch dies sagt letztlich wenig über den tatsächlichen Einsatz von Schläuchen durch diese Berufsgruppe aus. Es könnte eher auf den Namen der Gruppe als auf die Arbeitsutensilien hindeuten. Die Funktion dieser, wie auch einer zweiten Tessera, lässt sich nicht sicher nachweisen. Kneiβl schlug folgerichtig für seine Deutung eine Befestigung »am Zaumzeug der Tragtiere« vor⁴⁹⁰. Denkbar wären natürlich auch noch andere Funktionen, etwa eine Anbringung an einem gefüllten Sack oder auch die Kennzeichnung einer Warenlieferung.

Einen hohen Stellenwert in der Diskussion nimmt die Verteilung der inschriftlichen Zeugnisse (**Abb. 38**) ein. So verwies Kneiβl als Argument gegen den Flusstransport auf Plätze, die abseits der Wasserwege, aber sehr wohl an den bekannten Straßenverbindungen lagen⁴⁹¹. Demgegenüber wurde an anderer Stelle die Lage einiger Fundorte an kleineren Flüssen betont bzw. die Aussagekraft einzelner Zeugnisse infrage gestellt⁴⁹². Letzteres geschah insbesondere für den nördlichsten Fundpunkt Bard-le-Régulier bei Autun. Die dort gestiftete Weihinschrift eines gewählten Kurators (*curator functus*) an den *genius utriculariorum* lässt natürlich

481 Kneiβl 1981, bes. 174-181.

482 Deman 2002, bes. 244-246; Deman 1987, 64 noch allgemein für die Übernahme von Weintransporten zu Lande, aber bereits mit Hinweisen auf die neuzeitlichen Maultreibe ebenda 105 Anm. 99.

483 Lafer 2001, 58-60.

484 Dies bereits bei V. Chapot, Daremberg-Saglio V, 616 f. s. v. *utricularius* sowie Beispiele ebenda 613-616 s. v. *uter*.

485 Die Inschrift aus Palmyra wurde von H. Seyrig, *Les fils du roi Odainat*. *Ann. Arch. Syrie* 13, 1963, 161 publiziert. Vgl. dazu Rougé 1966, 201 Anm. 4.

486 Rougé 1959, 305 f.; 1966, 201.

487 Martin-Kilcher 1994, 536 mit Anm. 865 f. mit Verweis auf Deman 1987, 104 Anm. 99. Dort wird lediglich auf die Ableitung des Diminutivs von *vas* hingewiesen, das im Französischen als *vaisseau* auch ein Schiff bezeichnen kann.

488 CIL XII 136*. Vgl. O. Hirschfeld, *Gallische Studien II*. *Gallische Inschriftenfälschungen*. *Sitzungsber. Kaiserl. Akad. Wiss. Phil.-Hist. Kl.* 107, 1884, 221-238 bes. 232-234. Dort auch zu einer Bronzessera ohne Abb. (CIL XII 283*) und zu einem Inschriftenfragment (CIL XII 211*).

489 Kneiβl 1981, 197-199 Nr. 1.

490 Ebenda 199.

491 Ebenda 174-176 mit Abb. 2-3.

492 z. B. de Izarra 1993, 185; Martin-Kilcher 1994, 533.

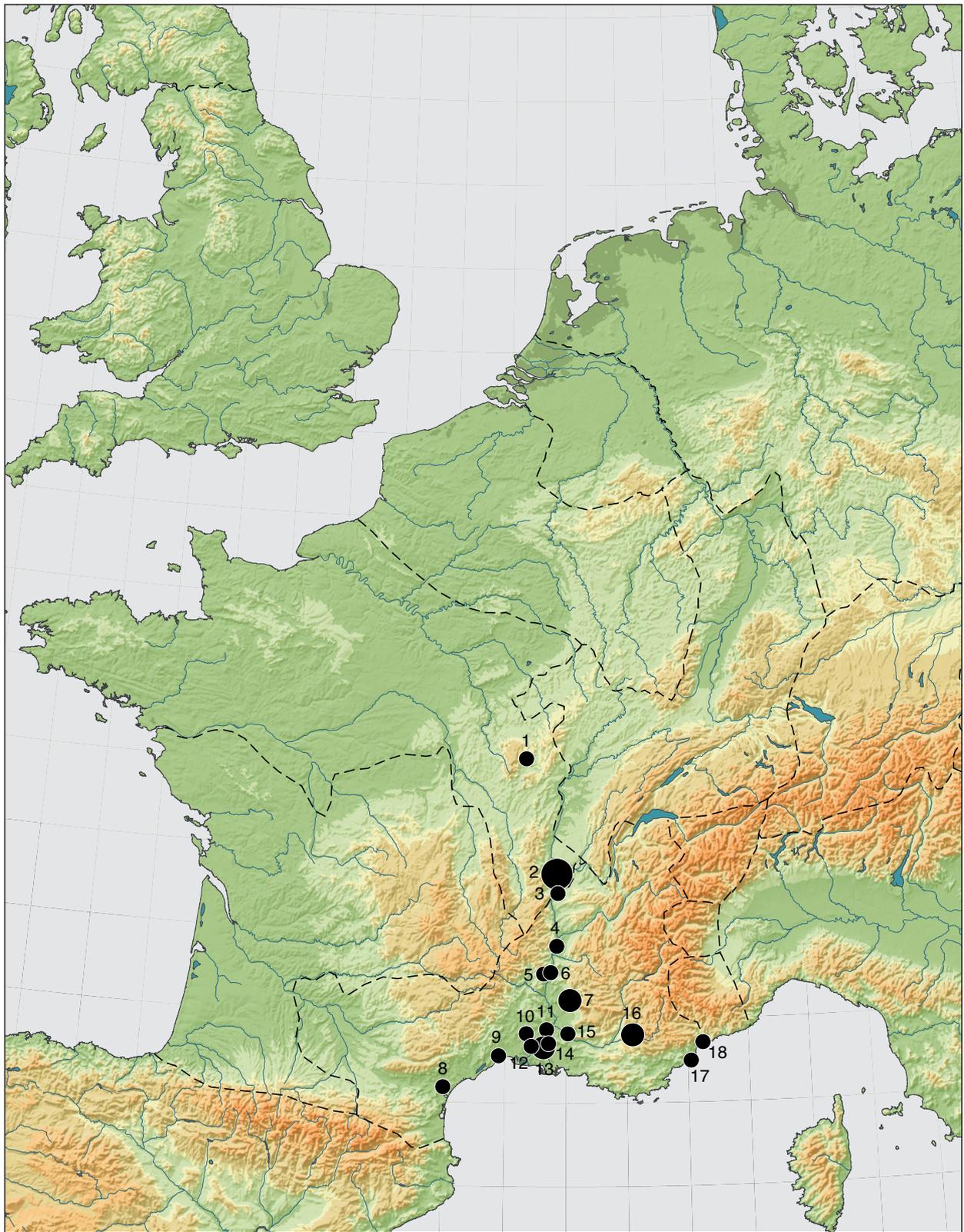


Abb. 38 Inschriften der *utriclarii* im Arbeitsgebiet und in der Provinz Alpes Maritimae. Anzahl der Inschriften: ● = 1; ● = 2-4; ● = 8. – 1 Bard-le-Régulier. – 2 Lyon. – 3 Vienne. – 4 Soyons. – 5 Alba. – 6 Montélimar. – 7 Vaison-la-Romaine. – 8 Narbonne. – 9 Lattes. – 10 Nîmes. – 11 Aramon. – 12 Saint-Gilles. – 13 Arles. – 14 Saint-Gabriel. – 15 Cavaillon. – 16 Riez. – 17 Île Saint-Honorat. – 18 Cimiez.

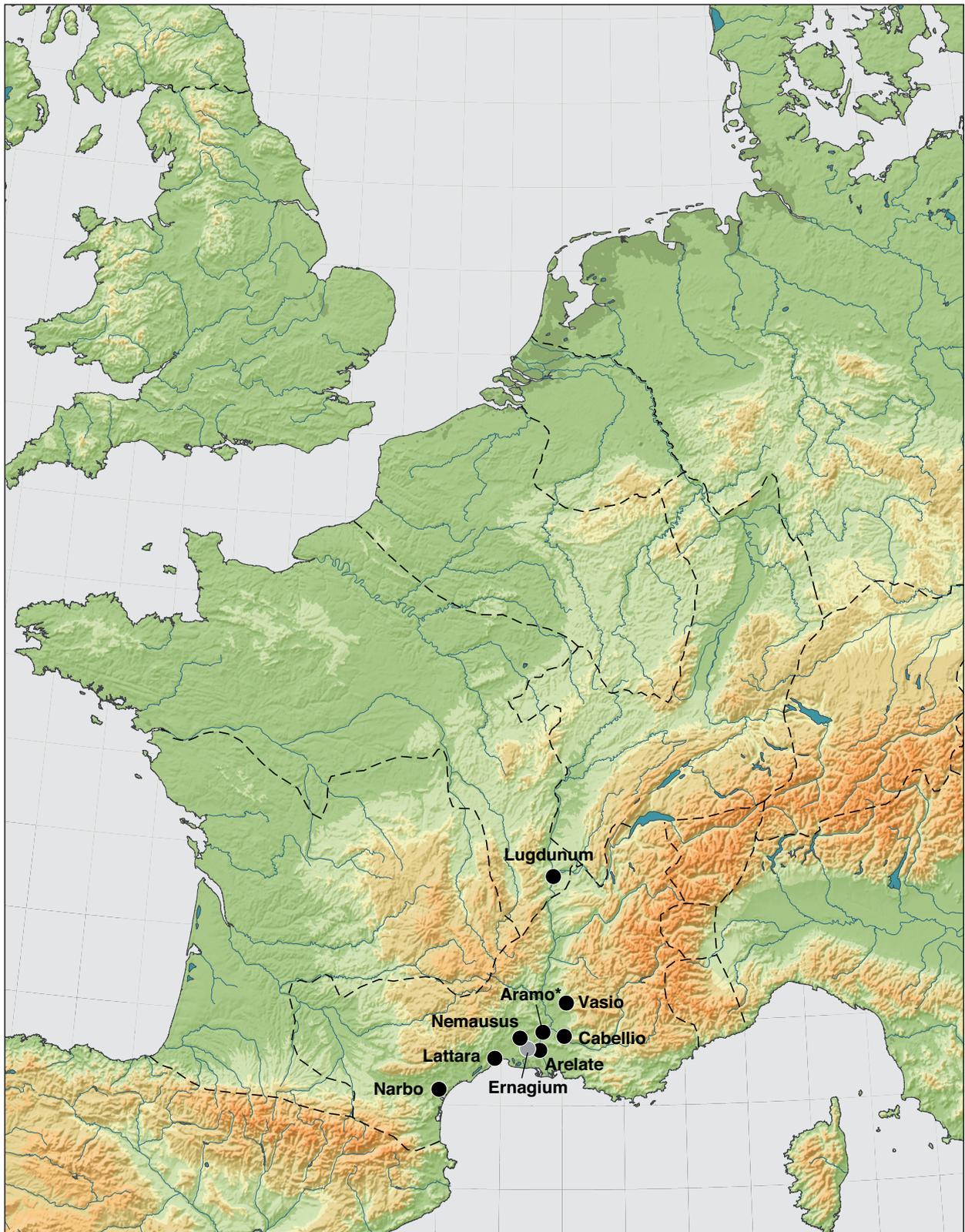


Abb. 39 Sitze der *utriclarii* anhand der inschriftlich überlieferten Beinamen (s. Tab. 14). Grau = Lokalisierung des Ortes unsicher. * = rekonstruierter antiker Ortsname.

nicht zwangsläufig auf den Sitz des Vereins schließen⁴⁹³. Bei objektiver Betrachtung des Verbreitungsbildes lässt sich eine schwächere Bindung an die Binnengewässer als für die Inschriften der *nautae* (Abb. 11) konstatieren⁴⁹⁴. Keinesfalls zeigen sich die Zeugnisse der *utriclarii* häufiger an den Nebenflüssen. Im Gegenteil: Sie liegen meist im Bereich der Rhône selbst; zudem sind auch kleinere Flüsse wie Durance oder Ardèche und Ouvêze inschriftlich als Reviere der *nautae* gesichert (s. o. S. 34-37)⁴⁹⁵. Im Unterschied zu den *nautae* finden wir die *utriclarii* (Abb. 38) auch an den Küsten bzw. in deren Nähe östlich und westlich des Rhônedeltas. Dies dürfte die oben genannten Thesen Rougés zum Einsatz der *utriclarii* in Häfen beeinflusst haben. Eine Kartierung der Ortsbezeichnungen in den Vereinsnamen ergibt ein vergleichbares Bild (Abb. 39; Tab. 12). Eine Konzentration auf kleinere, vermeintlich nicht von *nautae* befahrenen Flüssen lässt sich daraus gewiss nicht ableiten.

Die genannten Unstimmigkeiten im Verbreitungsbild führten in jüngerer Zeit zur Zuweisung der *utriclarii* zu den Landtransporteuren. Wie bereits erwähnt, sprach sich Kneiβl für eine Beförderung von Wein auf Karren aus⁴⁹⁶, während Deman in Berufung auf neuzeitliche Transportverhältnisse für Maultiertreiber plädierte, die ihre Tiere mit Schläuchen beluden⁴⁹⁷. Letztgenannter hat darüber hinaus auf Strabo verwiesen, laut dem wegen der zu hohen Fließgeschwindigkeit der Rhône der Landtransport für eine Strecke von 800 Stadien (= ca. 150 km) stromaufwärts bevorzugt wurde⁴⁹⁸. Auf eine ernst zu nehmende Schwierigkeit bei dieser Interpretation hat Kneiβl selbst verwiesen: Belege für eine Benutzung von Schläuchen als Behälter fehlen aus den Provinzen nördlich der Alpen⁴⁹⁹. Im Gegensatz dazu steht die ikonographische und archäologische Überlieferung von Fässern und Amphoren, wenn auch, wie Kneiβl zu Recht zu bedenken gibt, Berufsdarstellungen in der Narbonensis selten sind⁵⁰⁰. Falls jedoch die Überlieferung nicht trügen sollte, und Schläuche im südlichen Gallien zumindest ab dem 1. Jahrhundert n. Chr. keine Rolle spielten, so fragt man sich, welchen Sinn dann die Berufsbezeichnung *utriclarius* für die Landtransporteure besaß. Diesen Umstand versuchte G. Jacobsen zu erklären, indem sie den Tätigkeitsbereich der *utriclarii* auf den Weg vom Produzenten bis zu einem »Umladepplatz« beschränkte. Dort seien die Flüssigkeiten dann in Amphoren oder Fässer umgefüllt worden⁵⁰¹. Ob ein solches Verfahren vor dem Hintergrund der großen Weingüter insbesondere im Tal der mittleren Rhône⁵⁰² sinnvoll ist, sei kritisch hinterfragt. Diese lassen sich kaum mit der Verbreitung der Sitze der *utriclarii* (Abb. 39) in Einklang bringen⁵⁰³. Insbesondere auch bei der Deutung als Maultiertreiber oder -transporteure stellt sich die Frage, warum man den Beruf nach dem zu transportierenden Medium, das eventuell nicht einmal den bedeutendsten Transportbehälter darstellt, benannt haben sollte und nicht nach der Art des Transportmediums. Hier wäre die Verwendung des Begriffes *mulio* oder einer anderen Wortschöpfung, gebildet aus *mulus* bzw. *mulinus*, schlüssiger gewesen.

⁴⁹³ CIL XIII 2839. – Vgl. Martin-Kilcher 1994, 533 mit Anm. 859.

⁴⁹⁴ So hatte sich M. Leglay, *Autour des corporations d'Alba*. Bull. Soc. Nat. Ant. France 1964, 140-152, für Alba gegen die Deutung der *utriclarii* als Binnenschiffer ausgesprochen, ohne diese jedoch generell infrage zu stellen.

⁴⁹⁵ Schlippschuh 1974, 103 f. hielt es »...für kaum denkbar, daß die Transportaufgaben auf so kleinen Flüssen zwischen *nautae* und *utriclarii* geteilt wären.«

⁴⁹⁶ Kneiβl 1981, bes. 180. 184 f. Ebenda 185 auch für den Wagentransport in Fässern bei Lieferungen in nördlicher gelegene Gebiete.

⁴⁹⁷ Deman 2002, 245 f.

⁴⁹⁸ Strab. 4, 1, 14. Vgl. Deman 2002, 244.

⁴⁹⁹ Kneiβl 1981, 180 f. – Für Rom könnte ein Gesetzestext (Dig. 13,7,43,1) auf die Verwendung von großen Schläuchen (*cullei*) mit einer Kapazität von 20 Amphoren (517 l) schließen lassen. Es ist allerdings die Frage, ob es sich nicht um einen Be-

hälter aus einem anderen Material handelte. Vgl. dazu Herz 1988, 77 Anm. 111.

⁵⁰⁰ Ebenda.

⁵⁰¹ Jacobsen 1995, 55.

⁵⁰² Botermann 2005, 284-287 mit einer Zusammenfassung zum Weinbau in der Narbonensis. Die dort erwähnten Hinweise auf zahlreiche Amphorentöpfereien und Befunde, die für die Verwendung von Fässern sprechen, machen den Transport von Schläuchen zu Lande eher unwahrscheinlich.

⁵⁰³ Die Kartierung berücksichtigt die in der älteren Literatur als Fälschung geltenden Inschriften CIL XII 136* = Kneiβl 1981, 197 Nr. 1 sowie CIL XII 211*, die Kneiβl nicht in seine Liste aufgenommen hatte (dazu ebenda 203). Nicht berücksichtigt wurde hingegen CIL XII 360 mit dem vermeintlichen Zeugnis des *c(ollegium) u(triclariorum) R(eiensium) A(pollinarium)*. Zu alternativen Lesungen vgl. ILN II, 11 (Riez) mit Abb.

Sitz des Vereins	Bezeichnung des Vereins bzw. seiner Mitglieder	Nachweis
Aramo?/Aramon	utric(larii) Aram(enses?)	CIL XII 211*
Arelate-Arles	utriclarius corp(oratus) Arelat(ensis) utriclarius cor[p](oratus) c(oloniae) l(uliae) P(aternae) A(relatis)	CIL XII 731; 733; 4107
Cabellio/Cavaillon	colle(gium) utri(clariorum) Cab(ellensium)	CIL XII 136*
Ernagium	utric(u)larior(um) corp(orati) Ernaginensum	CIL XII 982
Lattara/Lattes	utric(larii) Lattar(enses)	AE 1965, 164
Lugdunum/Lyon	utriclar(ii) Lug(uduni) consistentes	CIL XIII 1742; 1985; 1998; 2009
Narbo/Narbonne	c(ollegium) u(triclariorum) N(arbonensium)	CIL XII 283
Nemausus/Nîmes	colleg(ium) utric(u)larior(um) Nemausensium	CIL XII 3351
Vasio/Vaison-la-Romaine	utriclarii Vas(inienses) Voc(ontii)	ILGN 209

Tab. 12 Vereine der *utriclarii* mit geographischen Bezeichnungen im Namen nach den Inschriften.

Die datierbaren Inschriften beschränken sich auf das 2.-3. Jahrhundert⁵⁰⁴. Da sie selbst keine Informationen über das Berufsbild des *utriclarius* bieten, wurden die auf ihnen genannten sonstigen Berufe oder Vereinszugehörigkeiten in die Diskussion mit eingebracht. Dabei gilt insbesondere die Verflechtung mit den *nautae* als Indiz für die Tätigkeit der *utriclarii* als Schiffer⁵⁰⁵. Unter den acht uns durch Grabinschriften überlieferten *utriclarii* finden wir vier Personen mit einer weiteren Berufsangabe: drei *nautae*, einen *negotiator artis prossariae* und einen *lintrarius* (Tab. 13). Die drei *nautae*⁵⁰⁶ sind oben (S. 18-21) bereits ausführlich besprochen worden. Sie gehören unterschiedlichen Korporationen an. Dabei stellt sich für C. Libertius Decimanus die Frage⁵⁰⁷, inwiefern der Begriff *honoratus* eine tatsächliche Mitgliedschaft in der Korporation beinhaltet, da eine andere Inschrift mit der Formulierung *adpertinens et honoratus* deutlich auf den Umstand der Mitgliedschaft hinweist⁵⁰⁸.

Bei zwei *utriclarii* aus Lyon ergibt sich eine Verbindung mit Textilherstellung bzw. -handel. Beide kamen ursprünglich aus Gebieten nördlich dieser gallischen Metropole. So stammte der unter den *utriclarii* korporierte Illiomarius Aper aus der *civitas* der Veliocasser (Hauptort Rotomagus/Rouen), wurde aber in die Lyoner Bürgerschaft durch *adlectio* aufgenommen. Als Beruf gibt er *lintrarius* an, also Leinenhersteller bzw. -händler⁵⁰⁹. Aufgrund von Berufsbezeichnungen und Herkunft wurde ihm eine Rolle im Fernhandel und Warentransport zugebilligt. Der Aktionsradius soll dabei bis nach Britannien gereicht haben, wohin er Wein und in umgekehrter Richtung, nach Lyon, Leinen befördert haben soll⁵¹⁰. Dieses Zeugnis stellt laut Kneiβl einen Beleg für die Nutzung der von Chalon-sur-Saône zur Seinemündung führenden Straße dar⁵¹¹. Man muss sich allerdings fragen, ob ein dermaßen langer Landtransport vor dem Hintergrund der Nutzung der Saône und Seine und eines eher kurzen Landwegs zwischen den beiden Strömen sinnvoll ist. In diesem Zusam-

⁵⁰⁴ Kneiβl 1981, 203.

⁵⁰⁵ z. B. de Izarra 1993, 188 f.; Martin-Kilcher 1994, 535-537.

⁵⁰⁶ CIL XIII 2009 = Kat.-Nr. 12; CIL XII 731 = Kat.-Nr. 34; CIL XII 4107 = Kat.-Nr. 52.

⁵⁰⁷ CIL XIII 2009 = Kat.-Nr. 12.

⁵⁰⁸ CIL XIII 2023.

⁵⁰⁹ CIL XIII 1998. Zur Berufsbezeichnung Schlippschuh 1974, 48 f.

⁵¹⁰ Kneiβl 1981, 185; 1988, 253; Wierschowski 2001a, 338 f. Nr. 468. – Etwas vorsichtiger Rougé 1974, 144-146, der ebenfalls den Transport seiner Handelswaren für möglich hielt.

⁵¹¹ Kneiβl 1981, 185.

Zitat	Ort (Kat.-Nr.)	Typ	Name, Herkunft	Angaben zu <i>utriclarii</i>	sonstige Berufsausgaben, Ämter in Vereinen	Dat.
CIL XII 729	Arles	G	Iulius Eumenes	corporatus utriclariorum		2. Jh.
CIL XII 731	Arles (34)	G	L. Iul(ius) Secundus	utriclariorum corp(oratus) c(oloniae) I(uliae) P(aternae) A(relatis)	naut(a) Druentic(us) corp(oratus)	2. Jh.
CIL XII 733	Arles	G	M. Iunius Messianus	utric(arius) corp(oratus) Arelat(is) eiusd(em) corp(orationis) mag(ister) IIII		2. Jh.
CIL XIII 2009	Lyon	G	G. Libertius Decimanus civis Viennens(is) Lugduni consistens	honoratus utric(u)lariorum Lugduni consistenti	naut(a) Araricus	2. H. 2./3. Jh.
CIL XIII 1998	Lyon	G	Illiomarius Aper ex civitate Veliocassium sublectus in numer(o) colonor(um) Lug(udunensium)	corporatus inter utriclar(ios) Lug(uduni) consistentium(I)	linteriar(um)	2. H. 2./3. Jh.
CIL XIII 2023	Lyon	G	Poppill(i)us natio[ne] Sequano civis Lugudunensis	adpertinens et honoratus corp(or)e utriclariorum	negotiator artis prossariae	2. H. 2./3. Jh.
CIL XIII 2039	Lyon	G	C. Victor[i]us [? Tajuricus civis Lug(udunensis)	incorporatus inter utric(u)lar(ios) Lug(uduni) cons(istentes)		2. H. 2./3. Jh.
CIL XIII 1985	Lyon	G	C. Cati Driburonis	corporis utriclariorum Lugduni co(n)sistentium		E. 2./ Anf. 3. Jh.
CIL XII 4107	St.-Gilles (52)	G ?		utriclar(ius) corp(oratus) Arelat(ensis) eiusdemq(ue) corp(or)is curat(or)	naut(a) Atr(icae) et Ov(idis) eiusdemq(ue) corp(or)is curat(or)	

Tab. 13 *Utriclarii* als Einzelpersonen (G Grabinschrift).

menhang sei an den Grabstein aus Dijon (**Abb. 14**) erinnert⁵¹², der wohl letztgenannte Verbindung bezeugt (s. S. 22).

Auch der *negotiator artis prossariae* Poppill(i)us, ein Lyoner Bürger, der aus dem Sequanergebiet stammt, handelte mit Textilien⁵¹³. Er war ein mit einem Ehrenamt (*honoratus*) versehenes Mitglied der *utriclarii*. Auch für ihn wurden der Transport von Wein von Lyon aus ins Sequanergebiet und in umgekehrter Richtung der von Textilien vermutet⁵¹⁴.

Weitere Verbindungen lassen sich bei einer Betrachtung der Funktionäre der Vereine der *utriclarii* nachweisen, die sich auch anderweitig engagierten (**Tab. 14**). So finden wir noch unter den Patronen der *utriclarii* auffällige Kontakte zu den Zusammenschlüssen der *nautae*. Einmal sind gemeinsame Kuratoren⁵¹⁵ und dreimal gemeinsame Patrone überliefert⁵¹⁶. Von den oben ausführlich behandelten Personen waren zwei selbst als *nautae* und einer als *navicularius* tätig.

Zusätzlich werden die *utriclarii* auch zusammen mit den *fabri*, *centonarii* und *dendrophori* in einem Inschriftenfragment aus Alba genannt⁵¹⁷, sowie mit den *fabri* und *centonarii* in einer Inschrift aus Cimiez⁵¹⁸, das sich bereits in der Provinz Alpes Maritimae befindet. Dort besaßen sie einen gemeinsamen Patron. Zusammenfassend betrachtet finden wir also bei elf relevanten Inschriften folgende Beziehungen: sechsmal Hinweise auf *nautae*, dreimal auf *centonarii*, dreimal auf *fabri* und je einmal auf *fabri navales*, *dendrophori*, *lintrarii*, *navicularii* und *negotiatores vinarii* bzw. *artis prossariae*.

Es ergeben sich also Bezüge insbesondere zum Flusstransportgewerbe, aber auch zur Hochseeschifffahrt und zum Schiffbau; daneben ebenso zum Fernhandel und zur Herstellung bzw. zum Handel mit Textilien⁵¹⁹. Die Bedeutung der anderen Berufsvereine (*fabri*, *centonarii*, *dendrophori*), die zusammen genommen vergleichbar häufig wie *nautae* und *navicularii* vorkommen, lag wohl weniger in der konkreten Ausübung der Berufe als vielmehr in den lokalen Aufgaben. Sie beteiligten sich an der Brandbekämpfung bzw. der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, wobei den *dendrophori* auch kultische Handlungen zufielen⁵²⁰. Dagegen sind konkrete Bezüge dieser »Handwerker« zur Schifffahrt wohl abzulehnen⁵²¹.

Betrachtet man die Zeugnisse zu den einzelnen *utriclarii*, so fällt auf, dass die Bezeichnung nur im Zusammenhang mit ihrer Vereinszugehörigkeit (*corporatus*, *incorporatus inter*, *adpetinens*) angegeben wird (**Tab. 13**). Dies lässt sich bei den anderen, hier behandelten Berufsgruppen so nicht feststellen und kann als Indiz für die Bedeutung des Vereins abseits eines bestimmten Berufes aufgefasst werden. Ähnliches lässt sich auch für die *centonarii* attestieren⁵²². Unter den *utriclarii* von Arles finden wir zwei im Alter von 22 bzw. 28 Jahren verstorbene *alumni*⁵²³, wobei der ältere bereits viermal Magister des dortigen Vereins war. Kneiβl erklärte dies mit dem »niedrigen Rang des betreffenden corpus«⁵²⁴. Allerdings erscheint es merk-

⁵¹² CIL XIII 5489 = Kat.-Nr. 63.

⁵¹³ CIL XIII 2023. – Schlippschuh 1974, 53 zur schwierigen Übersetzung des Begriffes *ars prossaria*. Er deutet ihn im Sinne von Wollstoffen, die »wohl als Decken oder Teppiche« dienten. Dagegen Wierschowski 2001a, 353 für Tuniken.

⁵¹⁴ Wierschowski 2001a, 353 Nr. 489.

⁵¹⁵ CIL XII 4107 = Kat.-Nr. 52.

⁵¹⁶ CIL XII 982 = Kat.-Nr. 51; CIL XIII 1954 = Kat.-Nr. 10; CIL XIII 1960 = Kat.-Nr. 7.

⁵¹⁷ AE 1965, 144. – Ausführlich dazu M. M. Leglay, *Autour des corporations d'Alba*. Bull. Soc. Nat. Ant. France 1964, 140-152; Kneiβl 1981, 202f. Nr. 25.

⁵¹⁸ AE 1967, 281.

⁵¹⁹ Deman 2002, 242 zusammenfassend zu den relevanten Inschriften.

⁵²⁰ Hierzu zuletzt ausführlich P. Kneiβl, *Die fabri, fabri tignuarii, fabri subaediani, centonarii und dolabrarii als Feuerwehren in*

den Städten Italiens und der westlichen Provinzen. In: R. Günther / St. Rebenich (Hrsg.), *E fontibus haurire*. Beiträge zur römischen Geschichte und zu ihren Hilfswissenschaften (Paderborn u. a. 1994) 133-146; Lafer 2001, 47-58; Verboven 2007a, 878-882 jeweils mit Diskussion und entsprechenden Nachweisen.

⁵²¹ In diesem Sinne wurden etwa die *centonarii* bei Martin-Kilcher 1994, 535f. mit der Herstellung von Segeln in Verbindung gebracht.

⁵²² Beim individuellen Gebrauch der Bezeichnung *centonarius*, der überaus selten ist, kommen auch *corporatus* (CIL XII 1898); *honoratus* (CIL XIII 1971 = Kat.-Nr. 10) und *collegiatus* (CIL XI 6231) vor. Die Verwendung des Begriffes allein im Singular ist nicht sicher nachgewiesen. So ist auch eine mögliche Ausnahme *cent(onarius?)* (CIL VI 3860) unsicher.

⁵²³ CIL XII 729; 733.

⁵²⁴ Kneiβl 1981, 190.

Zitat	Ort (Kat.-Nr.)	Typ	Name, Stand	Ämter in Vereinen	sonstige Ämter	Beruf	Dat.
AE 1967, 281	Cimiez	W	C. Cassius Paternus	collegi(ium) utric(u)larior(um): patronus collegium fabrum: patronus collegium centonariorum: patronus	decurio		2. Jh. ?
CIL XII 982	St. Gabriel (51)	G	M. Frontonius Euporus	utric(u)larior(ii) corp(orati) Ernaginensium: patronus navicular(ii) / mar(ini) Are(at)is: curator (nautae) Druentici: patronus	IIIIIIvir Aug(ustalis) col(oniae) Iulia(e) Aug(ustae) Aquis Sextis	navicular(ius) mar(inus) Are(at)is	2. Jh.
CIL XII 4107	Saint-Gilles (52)			utriclar(ii) corp(orati) Arelat(ensis) : curator naut(ae) Atr(icae) et Oy(idis): curator		utriclar(ius) corp(oratus) Arelat(ensis) naut(a) Atr(icae) et Oy(idis)	
CIL XIII 1960	Lyon (7)	G	C. Marius MA...	utriclarior(ii) Luguduni consistenium?]: patronus nautae Rhodanicorum] Arare navig[antium: patronus [Viviri Aug(ustales) coloniae] Flaviae Aug[ustae Puteolorum: curator	IIIIIIvir Aug(ustalis) coloniae] Flaviae Aug[ustae Puteolorum item]		2. H. 2./3. Jh.
CIL XIII 1954	Lyon (23)	E	M. Inthadius Vitalis	utr[iclar(ii): patronus nautae Arare navig(antes): patronus fabr(i) Lugud(uni) consist(entes) patronus negotiators vinarii: curator, quaestor corporis eq(uitum) R(omanorum): patronus IIIIIIvir(i): patronus		negotiat(or) vinari[us] nauta Arare navig(ans)	2. Jh.
CIL XII 700	Arles	G	G. Paquius Pardalas Optati lib(ertus)	utriclar(ii): patronus fabror(i) naval(es): patronus centonar(ii): patronus IIIIIIviri: patronus	IIIIIIvir Aug(ustalis) col(oniae) Iul(iae) Pat(ernae) Ar(elatis)		2. Jh.

Tab. 14 Vereinsbeamte und Patrone der *utriclar(i)*, die auch in anderen Vereinen Ämter innehaben (E Eheninschrift; G Grabinschrift; W Weiheinschrift).

würdig, dass gerade in Arles der Status der *utriclarii* bei einer Beteiligung am lukrativen Transportgewerbe so gering gewesen sein soll.

Damit stellt sich die Frage, ob nicht auch die *utriclarii* mit Aufgaben innerhalb ihrer Gemeinden betraut waren, die ihre Stellung als *corpus* rechtfertigten. R. Lafer schlug zuletzt eine Tätigkeit im Bereich der lokalen Brandbekämpfung vor, wobei sie auf eine mögliche Befüllung von Schläuchen mit Wasser hinwies⁵²⁵. Auch Deman sah aufgrund der Verbindungen mit *centonarii*, *fabri* und *dendrophori* die Möglichkeit von Maultiertreibern, die bei der lokalen Brandbekämpfung mit den Schläuchen halfen⁵²⁶. Ähnliches war schon früher gemutmaßt, aber wegen der vermeintlichen Unbrauchbarkeit von Schläuchen zur Brandbekämpfung abgelehnt worden⁵²⁷. Einen expliziten Hinweis auf den Einsatz von Schläuchen gibt allerdings Apollodorus von Damaskus in seinem in hadrianischer Zeit verfassten Werk *Poliorketika*⁵²⁸. Dazu wurde ein mit Wasser gefüllter Schlauch mit Ochsendärmen verbunden, durch den das Wasser mittels Zusammen-drücken des Schlauches geleitet wurde und der so auch eine Bekämpfung höher gelegener Brandherde erlaubte⁵²⁹.

Nach den geschilderten Umständen lassen sich m. E. durch die Inschriften der *utriclarii* insbesondere Mitglieder von Vereinen nachweisen, die mit lokalen Aufgaben, möglicherweise im Bereich der Brandbekämpfung, betraut waren. Sie wären somit mit den *fabri*, *centonarii* oder *dendrophori* vergleichbar. Welche Berufsgruppe ursprünglich als *utriclarii* bezeichnet wurde, muss allerdings offenbleiben. Aufgrund der im Arbeitsgebiet auf das südliche Gallien beschränkten Verbreitung erschiene ein Zusammenhang mit Schläuchen für Wein oder auch andere Flüssigkeiten, sei es deren Herstellung oder Nutzung, zumindest erwägenswert⁵³⁰. Ob jedoch noch einer der in den Inschriften überlieferten *utriclarii* diesem Gewerbe nachging, ist fraglich.

DIE VERBREITUNG DER INSCRIFTEN UND DIE REGIONALE BEDEUTUNG DER SCHIFFFAHRT

Im Folgenden gilt es zu prüfen, inwiefern die Verteilung der behandelten Inschriften die antiken Verkehrsverhältnisse widerspiegelt. Dazu wird zunächst die Bedeutung einzelner, an Flussläufen orientierter, geographischer Zonen beurteilt und anschließend die allgemeine Häufigkeit von Inschriften mit Berufsbezeichnungen auf der Ebene der Provinzen mit der von Inschriften aus dem Bereich der Schifffahrt verglichen. Das Arbeitsgebiet wurde nach geographischen Gesichtspunkten in sieben Zonen eingeteilt, von denen sich sechs auf dem europäischen Festland befinden (**Abb. 40**). Für ihre Festlegung waren die Wasserscheiden der Hauptströme bestimmend. Daraus ergibt sich folgendes Schema:

- Zone I: südwestliche Mittelmeerküste mit Narbonne als Hafen und der Aude als Binnengewässer;
- Zone II: südliche Mittelmeerküste mit Arles als Hafen im Rhônedelta, Rhône und Saône mit Nebenflüssen;

⁵²⁵ Lafer 2001, 58-60.

⁵²⁶ Deman 2002, 246 mit Anm. 22. – Verweis auf wassergefüllte Schläuche: Liv. 44, 33; Sall. Jug. 91; Nepos Eum. 8.

⁵²⁷ Bannert 1978, 989 mit Nachweisen.

⁵²⁸ Apollod. Damasc. *Poliorketika* 174,1-2. Vgl. dazu A. Neuburger, *Die Technik des Altertums* (Leipzig 1919) 232; J. P. Oleson, *Mechanical Water-Lifting Devices: The History of a Technology*. Phoenix Suppl. XVI (Dordrecht, Boston, Lancaster 1984) 28 f. (mit Text, Übersetzung und Kommentar).

⁵²⁹ Auch eine präventive Befeuchtung könnte sinnvoll erscheinen. Vgl. dazu Lafer 2001, 183 zum Einsatz von Schwämmen.

⁵³⁰ Die bisherigen Interpretationen gingen zudem von einem Gebrauch der Schläuche durch die Produzenten aus. Kleinere Schläuche könnten aber auch von Kleinhändlern oder Konsumenten benutzt worden sein.

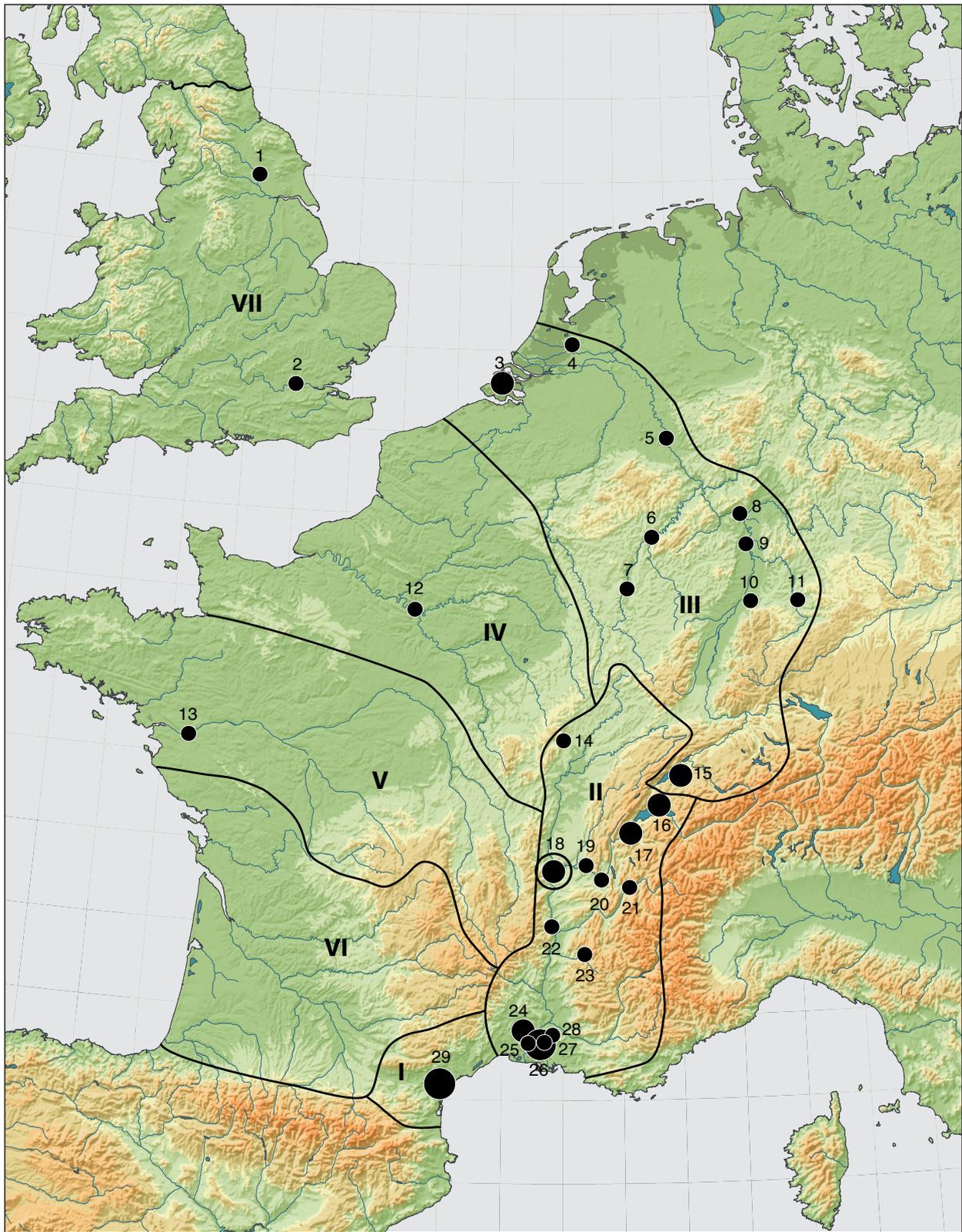


Abb. 40 Inschriften mit Berufsbezeichnungen aus der zivilen Lastschifffahrt und Flößerei im Arbeitsgebiet mit Einteilung nach Zonen. Anzahl der Inschriften: ● = 1; ● = 2-3; ● = 7-8; ⊙ = 22. – Ortsbezeichnungen s. Abb. 2.

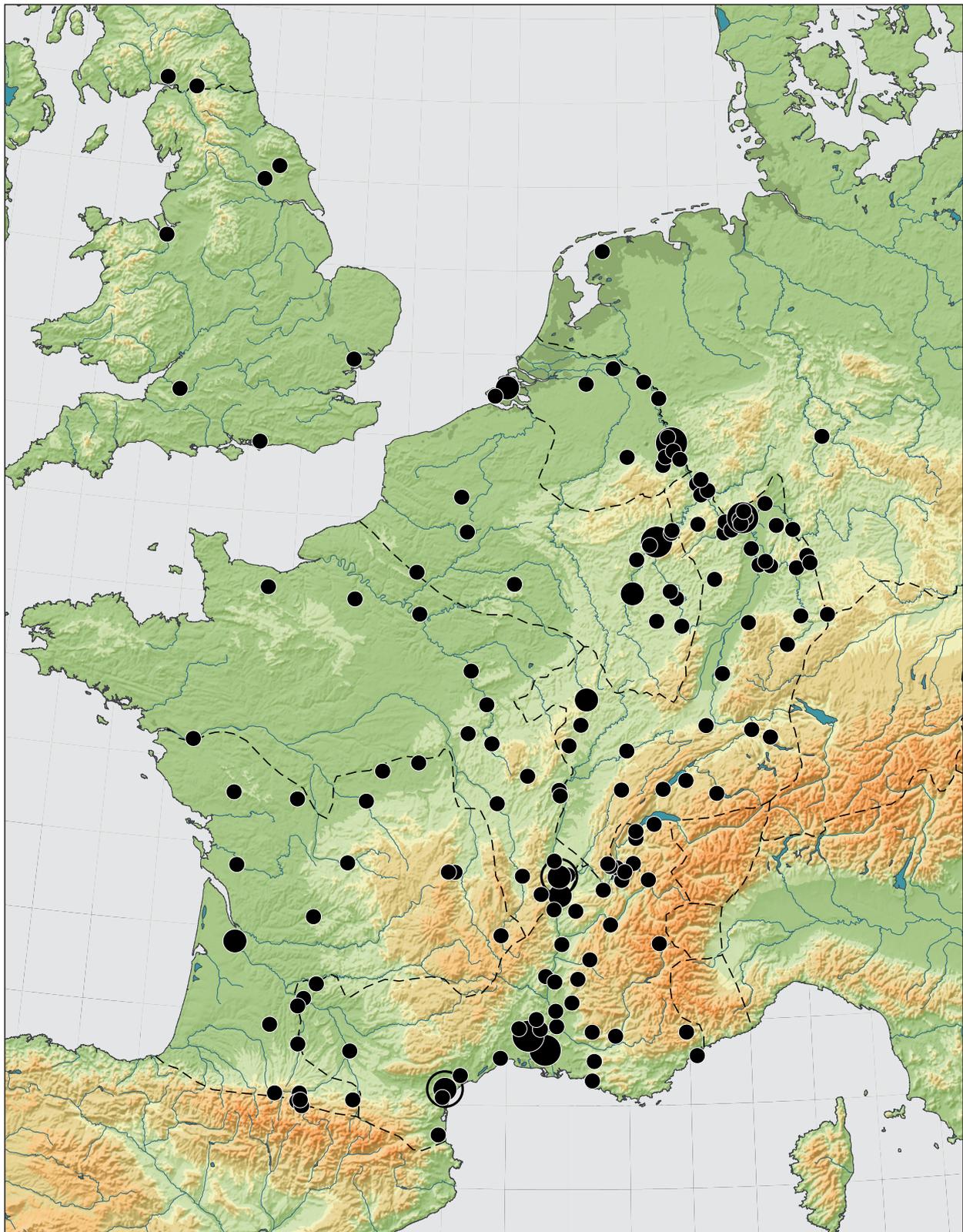


Abb. 41 Verbreitung der Berufsbezeichnungen ohne die nautischen Berufe, *utriclarii* und eindeutige militärische Tätigkeiten im Arbeitsgebiet. Anzahl der Berufsbezeichnungen: ● = 1-5; ● = 6-20; ● = 21-50; ● = >50. – Liste der Fundorte in Anhang 1.

	<i>actor navis</i>	<i>caudicarius</i>	<i>moritex</i>	<i>nauta</i>	<i>navicularius</i>	<i>proreta</i>	<i>ratarius</i>	<i>vilius navis</i>	Summe
Zone I					9				9
Zone II				34	7		3	1	45
Zone III	1	1	1	8		1			12
Zone IV				1					1
Zone V				2					2
Zone VI									0
Zone VII			2						2

Tab. 15 Verteilung der Berufsbezeichnungen aus dem Schiffstransportgewerbe in den nach Gewässernetzen festgelegten Zonen (s. Abb. 40).

- Zone III: Rhein und Maas mit Nebenflüssen mit einem unbekanntem Hafen im Bereich der Oosterschelde an der Nordseeküste;
- Zone IV: Seine mit Nebenflüssen und der Mündung in den Ärmelkanal;
- Zone V: Loire und ihre Nebenflüsse mit Nantes als Hafen im Mündungsdelta zum Atlantik;
- Zone VI: Garonne und ihre Nebenflüsse mit Bordeaux im Mündungsdelta zum Atlantik;
- Zone VII: Britannien mit Küstenlinie und Binnengewässern ohne weitere Differenzierung.

Betrachten wir nun die Verteilung der Inschriften auf die einzelnen Zonen (Tab. 15), so zeigt sich die bereits aufgrund der Verbreitungskarten zu erwartende herausragende Stellung der Zone II mit Rhône und Saône als Verkehrsachse. Daneben verfügen noch die Zonen I und III über markante, aber deutlich niedrigere Werte als die Zone II. In den übrigen Zonen spielen die Berufsbezeichnungen aus dem Bereich der Schifffahrt eine untergeordnete Rolle bzw. sind, wie in Zone VI, überhaupt nicht repräsentiert. Obwohl an der Beurteilung von Rhône und Saône als bedeutendster, das Binnenland mit dem Mittelmeer verbindender Verkehrsachse kein Zweifel bestehen kann, sollte auch die Relevanz der Ströme im westlichen Teil Galliens (Zone IV-VI) nicht unterschätzt werden. Seine, Loire und Garonne spielten sicherlich eine wichtige Rolle beim Warentransport⁵³¹. Gleiches dürfte für Bordeaux⁵³² und Nantes als Hafenstädte gelten. Als Relaisstation zwischen Binnen- und Küstenschifffahrt lagen sie geschützt in den Flussdeltas und waren für seegehende Schiffe erreichbar.

Einen Beleg für die Einbeziehung der westgallischen Gebiete in den überregionalen Warentransfer liefern die bekannten Fernhandelsgüter. Ohne an dieser Stelle näher darauf eingehen zu können, sei auf die Verbreitung etwa von südgallischer Terra Sigillata⁵³³ oder auch hispanischer Weinamphoren⁵³⁴ verwiesen, die einen funktionierenden Warenaustausch bis an die Gestade Westgalliens dokumentieren. Eine überre-

⁵³¹ Für die Garonne lässt sich eine Weihinschrift aus Saint-Béat (AE 1949, 119 = ILTG 14 = AE 2000, 924) anführen: *Deo Erri/ippo P(ublius) Nuc(i) f(ilius) pr(o) sal(ute) na/vigi(i) / v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)*. Die Inschrift könnte dabei Bezug auf den Transport des lokal anstehenden Marmors eventuell mit Flößen nehmen. Vgl. den Kommentar in AE 2000 mit weiterer Lit.

⁵³² Jacobsen 1995, 90-96 zusammenfassend zur wirtschaftlichen Bedeutung.

⁵³³ A. Mees, Diffusion et datation des sigillées signées et décorées de La Graufesenque en Europe. In: Soc. Franc. Étude Céramique Antique Gaule, Actes du congrès de Langres (Marseille 2007) 145-208 bes. 155 Abb. 1-2.

⁵³⁴ Dies zeigt sich in den Verbreitungskarten für die Amphoren Pascual 1, Oberaden 74 und Dressel 2/4, die vor allem im 1. Jh. vorkommen. Vgl. R. Étienne/F. Mayet, Le vin hispanique (Paris 2000) 218-230 mit Abb. 27-30.

	<i>actor navis</i>	<i>caudicarius</i>	<i>moritex</i>	<i>nauta</i>	<i>navicularius</i>	<i>proreta</i>	<i>ratarius</i>	<i>vilicus navis</i>	Summe
Britannia			2						2
Gallia Belgica				1		1			2
Gallia Lugdunensis				24	1		1		26
Gallia Aquitania									0
Gallia Narbonensis				10	15		2	1	28
Germania inferior	1		1	2					4
Germania superior		1		8					9
außerhalb des Arbeitsgebietes				1	2				3
Summe	1	1	1	46	18	1	3	1	

Tab. 16 Berufsbezeichnungen aus dem Bereich der zivilen Schifffahrt anhand von Inschriften im Arbeitsgebiet und relevanter Zeugnisse außerhalb des Arbeitsgebietes.

gionale Studie zum Vorkommen von Fernhandelsgut in diesen Teilen Galliens, die ein Desiderat darstellt, könnte eine Beurteilung der Verkehrswege auch in zeitlicher Differenzierung ermöglichen.

Es stellt sich nun die Frage, ob auch die epigraphischen Gewohnheiten bei der Nennung von Berufsbezeichnungen im Arbeitsgebiet eine Rolle spielen könnten. Um dies zu überprüfen, wurde die Verbreitung von Berufsbezeichnungen im Arbeitsgebiet zusammengestellt. Bei den der Verbreitungskarte (**Abb. 41**) zugrunde liegenden 594 Berufsbezeichnungen auf Inschriften blieben die oben behandelten nautischen Berufe, die *utriclarii* und Bezeichnungen eindeutig militärischer Chargen ausgeschlossen⁵³⁵. Die Verbreitungskarte zeigt prinzipiell dort Schwerpunkte, wo die Masse der Berufsbezeichnungen für die Schifffahrt zu finden ist. Andererseits kommen Berufsinschriften auch aus Gebieten vor, aus denen keine Vertreter für den Bereich der Schifffahrt bekannt sind. Dies betrifft Südwest-, Nordwest- und Nordgallien. Der fehlende Nachweis nautischer Berufe dort ist folglich nicht allein auf die epigraphische Praxis zurückzuführen.

Betrachtet man die Verteilung der Inschriften auf die Provinzen (**Tab. 16**), so sind die Berufe mit Verbindung zur Schifffahrt mit einem Schwerpunkt in der Gallia Lugdunensis und der Gallia Narbonensis dokumentiert; daneben kommen sie nur noch in der Germania superior häufiger vor und fehlen völlig in der Aquitania. Bei einem Vergleich der relativen Häufigkeit mit den sonstigen Berufsbezeichnungen zeichnen sich bemerkenswerte Unterschiede ab (**Abb. 42**). So sind sie in der Lugdunensis überrepräsentiert und in der Belgica, der Aquitania und der Germania inferior unterrepräsentiert⁵³⁶. Dieses Ergebnis lässt sich nicht mit einem monokausalen Erklärungsmodell deuten. So wissen wir nicht, ob etwa die Schiffer selbst aufgrund ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse z. T. nicht in der Lage gewesen waren, entsprechende Inschriften zu setzen. Daneben könnte der Warentransport zu Wasser von den Fernhändlern organisiert worden sein. Dieser

⁵³⁵ Die Zusammenstellung der Inschriften erfolgte aufgrund der Listen bei Frézouls 1991. Die dort teilweise nicht korrekte Provinzzuweisung wurde für die Tabellen korrigiert. Eine Liste der Fundorte findet sich in Anh. 1. Unberücksichtigt blieben die dort als militärisch bzw. als unsicher gekennzeichneten Inschriften.

Für Britannien bildeten die Angaben des RIB mit einer Ergänzung (AE 1977, 512) die Grundlage.
⁵³⁶ Die Bemerkung von Martin-Kilcher 1994, 527, dass die Verbreitungskarten »... in erster Linie zeigen, wo solche Inschriften hauptsächlich gesetzt wurden ...«, ist somit zu relativieren.

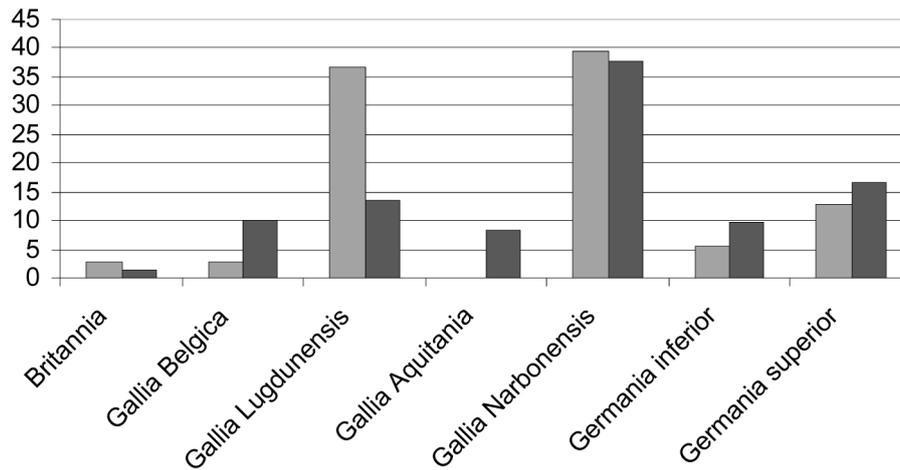


Abb. 42 Prozentuale Verteilung der im Arbeitsgebiet nachgewiesenen Berufsbezeichnungen aus dem Bereich der Schifffahrt (hellgrau) und der im Arbeitsgebiet nachgewiesenen Berufsbezeichnungen ohne Berufe aus dem Bereich der Schifffahrt (dunkelgrau; s. **Abb. 41**) auf die Provinzen.

Punkt dürfte für die Belgica und die germanischen Provinzen zutreffen (s. u. S. 95-105). Auszuschließen ist eine Bevorzugung der Straßen gegenüber den Binnengewässern, wenn man die höheren Transportkosten einbezieht. Auch fehlen epigraphische Belege für den Landtransport. Neben der wirtschaftlichen Bedeutung dürfte die Vielzahl der Inschriften von *nautae* und *navicularii* im Bereich von Rhône und Saône mit Arles als Relais zum Mittelmeer auch mit den Privilegien für diese Berufsgruppen erklärbar sein, die die Zugehörigkeit zu einer Korporation attraktiv erscheinen ließ (s. u. S. 107-110).

DIE KELTISCHE FRACHTSCHIFFFAHRT UND IHRE KONTINUITÄT

SCHIFFFAHRT IM 1. JAHRHUNDERT V. CHR. IN GALLIEN

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

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

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

⁵³⁷ Freyberger 1999, 188-190.

⁵³⁸ Caes. Gall. 7,55,8.

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

⁵⁴⁰ Caes. Gall. 3,8,1.

⁵⁴¹ Caes. Gall. 3,13,1-6.

⁵⁴² Caes. Gall. 3,13,7.

⁵⁴³ Caes. Gall. 5,13,1.

⁵⁴⁴ Caes. Gall. 7,58,4.

⁵⁴⁵ Caes. Gall. 7,61,2-3; 62,1.

⁵⁴⁶ Caes. Gall. 4,4,7.

⁵⁴⁷ Caes. Gall. 4,16,7.

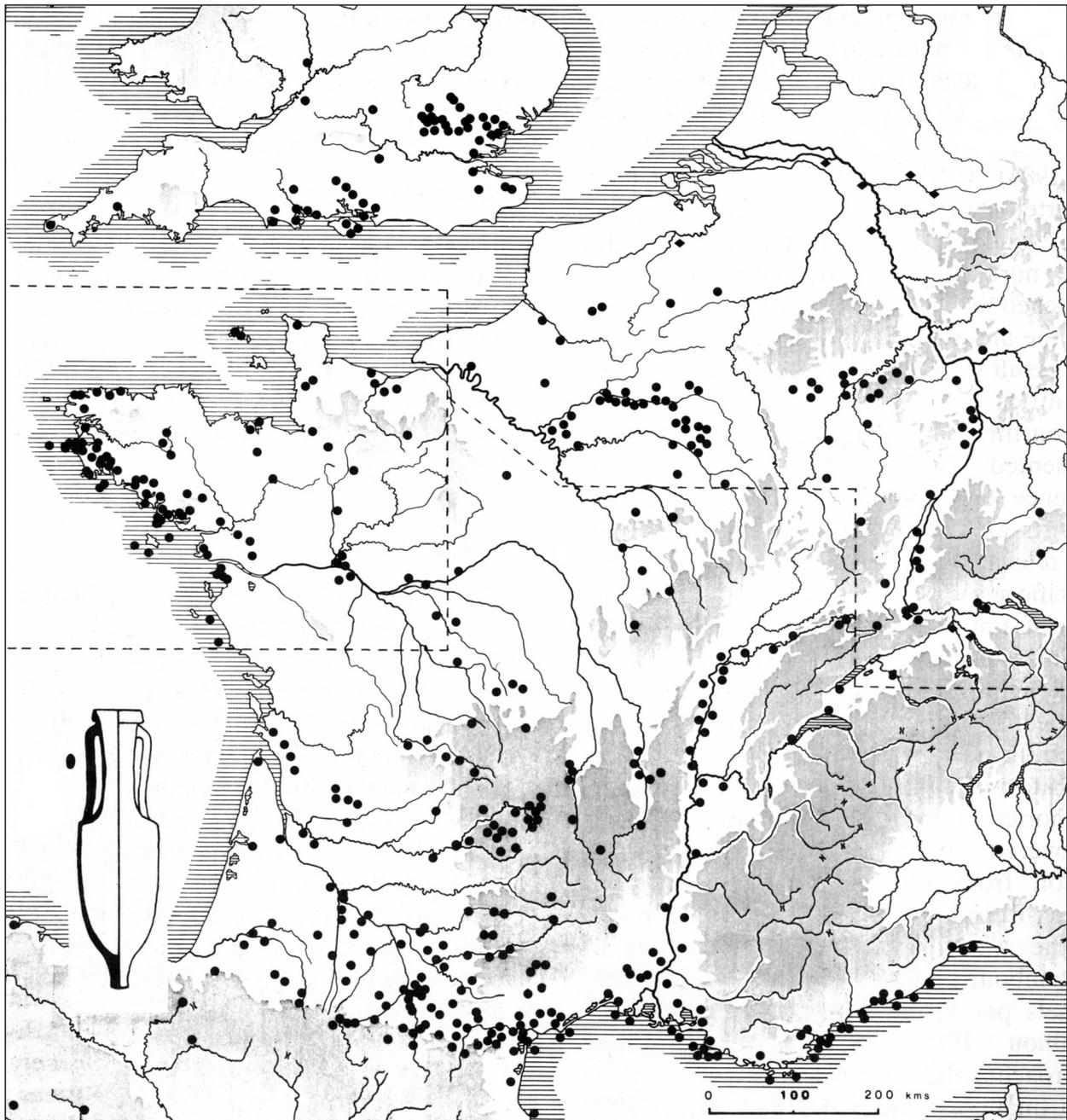


Abb. 43 Verbreitung republikanischer Weinamphoren (Typ: graeco-italisch und Typ Dressel 1) in Westeuropa. – (Nach Fitzpatrick 1985, 310 Abb. 3).

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

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

⁵⁴⁸ Caes. Gall. 1,8,4; 1,12,1.

⁵⁴⁹ Caes. Gall. 6,35,6.

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

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

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

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

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

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

⁵⁵¹ Diod. 5,22,4.

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

⁵⁵³ Diod. 5,25,5.

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

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

⁵⁵⁶ Vgl. ebenda 309-310.

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

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

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

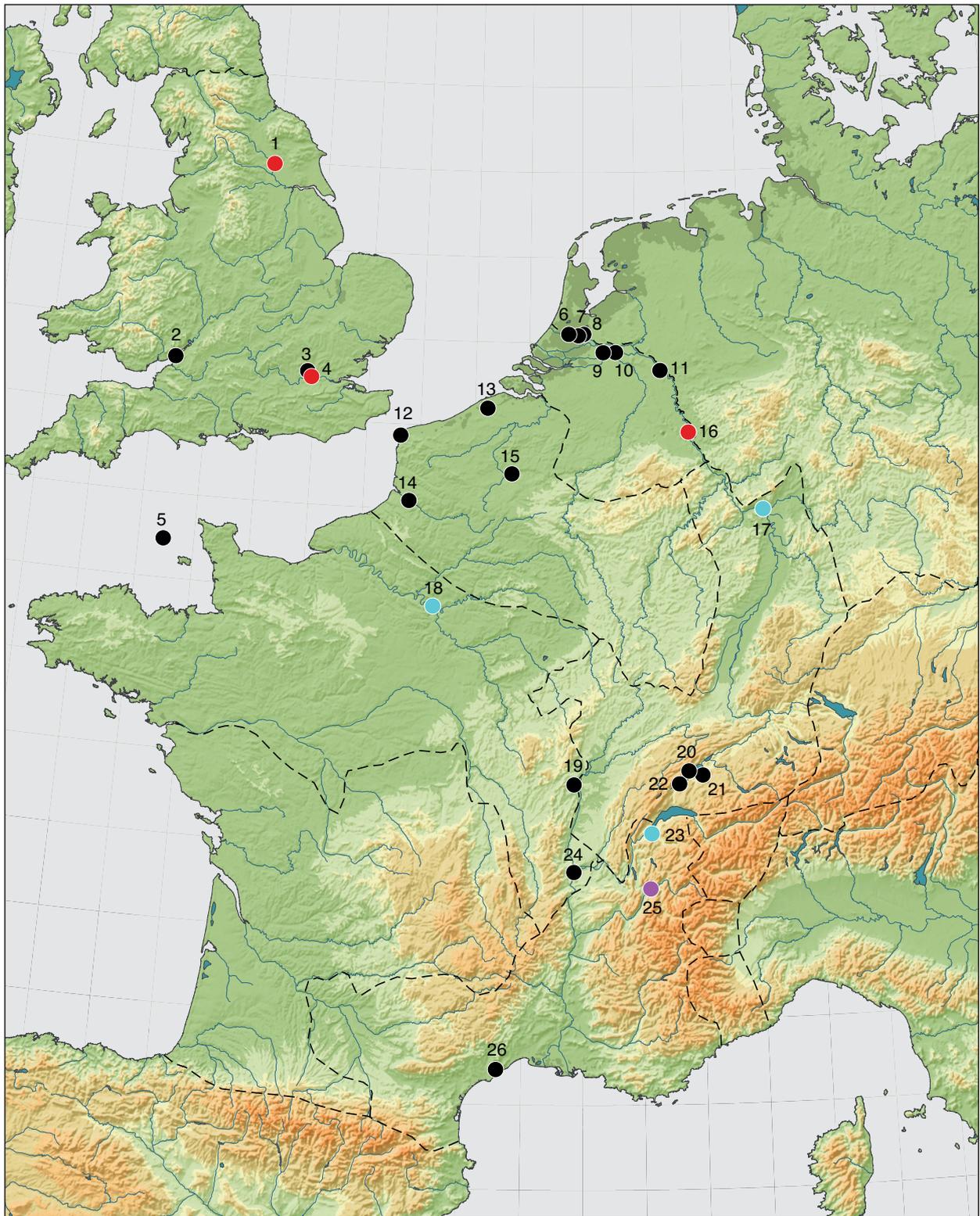


Abb. 44 Zeugnisse einheimischer Traditionen in der Schifffahrt in den gallischen und germanischen Provinzen sowie in Britannien. ● = Schiffe romano-keltischer Bauart (nur sichere Zeugnisse; nach Bockius 2007a mit Ergänzungen lt. frdl. Hinweis R. Bockius); ● = Inschriften der *moritices*; ● = Inschriften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



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

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

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

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

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

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

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

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

⁵⁶⁵ Ebenda mit Abb. 12.

⁵⁶⁶ de Izarra 1993, 120 mit Abb.

RELEVANTE KAISERZEITLICHE ZEUGNISSE

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

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

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

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

⁵⁶⁷ CIL XIII 3026 = Kat.-Nr. 30.

⁵⁶⁸ ILGN 361 = Kat.-Nr. 38.

⁵⁶⁹ CIL XIII 7067 = Kat.-Nr. 66.

⁵⁷⁰ CIL XII 2331 = Kat.-Nr. 53.

⁵⁷¹ Kneiβ 1998, 432 f.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DIE ROLLE DER FERNHÄNDLER IM TRANSPORTWESEN

FRAGESTELLUNG UND LÖSUNGSANSÄTZE

Das folgende Kapitel widmet sich den Fernhändlern und ihrer Rolle in der Handelsschifffahrt im Arbeitsgebiet. Dabei steht mit den *negotiatores* eine häufig in der epigraphischen Überlieferung vertretene Berufsgruppe im Mittelpunkt des Interesses. Diese waren auch Träger des Fernhandels, während – zumindest im Norden des Römischen Reiches – die *mercatores* eher den kleinräumigen Handel betrieben⁵⁷⁷. Durch Zusätze zur Bezeichnung *negotiator* lassen sich Spezialisierungen auf Produkte bzw. Regionen erkennen. Die umfassende Studie von Schlippschuh und nachfolgende Überblicksarbeiten bilden eine solide Basis für weitere Forschungen⁵⁷⁸. Allerdings stellt ein kommentierter Katalog der relevanten Inschriften noch ein Desiderat dar.

Für unsere Fragestellungen erscheinen drei Ansätze aufgrund der bekannten Zeugnisse vielversprechend. Offensichtliche Verbindungen von Fernhändlern zum Schiffstransport liegen bei *negotiatores* vor, die auch eine nautische Berufsbezeichnung führten. Zudem gilt es zu prüfen, ob die Verbreitung der Inschriften der *negotiatores* und der behandelten Berufsbezeichnungen zur Lastschifffahrt Abweichungen aufweisen, die Rückschlüsse auf die Durchführung des Warentransfers zulassen. Schließlich sollen auch noch die *negotiatores* mit regionaler Spezialisierung näher betrachtet werden, da für ihre Tätigkeit der Transport eine unabdingbare Voraussetzung darstellt.

DIREKTE VERBINDUNGEN VON FERNHANDEL UND SCHIFFSTRANSPORT

Acht Inschriften nennen neben einer mit der Schifffahrt in Verbindung stehenden Berufsbezeichnung noch eine Tätigkeit der betreffenden Person als *negotiator* (Tab. 17). Bezogen auf die 50 Individuen mit nautischen Berufsangaben, die wir aus dem Arbeitsgebiet kennen, ergibt dies einen relativ geringen Anteil (16%). Sechs Belege kommen aus Lyon sowie jeweils einer aus Köln bzw. Worms. Bei den Akteuren aus Lyon handelt es sich um *nautae*, die entweder die Rhône oder die Saône als ihr Revier angeben. Die einzelnen Inschriften wurden bereits oben besprochen (s. S. 18-20). Bemerkenswerterweise ist bei fünf von ihnen eine Spezialisierung auf den Handel mit Lebensmitteln nachzuweisen: zwei Weinhändler (*negotiatores vinarii*) und je ein Händler für Getreide (*negotiator frumentarius*), Öl (*negotiator olearius*) und Gewürzsoßen (*negotiator murarius*)⁵⁷⁹. Etwas aus dem Rahmen fällt dabei ein auf Duftstoffe spezialisierter *negotiator splesarius*⁵⁸⁰, bei dem allerdings auch die Ergänzung der Berufsbezeichnung als *nauta* mit Unsicherheiten behaftet ist. Für die beiden Weinhändler sind neben ihrem Engagement in den zugehörigen Vereinen noch weitere Ehrenämter und Ehrungen nachgewiesen. Damit gehörten sie zur lokalen Oberschicht. Dies mag auch mit der beherrschenden Stellung zusammenhängen, die die Lyoner Weinhändler beim Vertrieb der im Rhônetal angebauten Weine innehatten⁵⁸¹. Im Übrigen lässt sich noch für den *negotiator frumentarius* Toutius Incitatus als *sevir Augustalis* in Lugdunum ein gehobener gesellschaftlicher Rang attestieren.

⁵⁷⁷ P. Kneißl, *Mercator – negotiator. Römische Geschäftsleute und die Terminologie ihrer Berufe*. Münster. Beitr. Ant. Handelsgesch. 2/1, 1983, 73-90 bes. 75 f.

⁵⁷⁸ Schlippschuh 1974; Hassall 1978; Jacobsen 1995.

⁵⁷⁹ Schlippschuh 1974, 14-39 zu den im Lebensmittelhandel tätigen *negotiatores*. – Zu den im Text genannten Spezialisierungen ebenda 14-21.

⁵⁸⁰ AE 1982, 702 = Kat.-Nr. 21.

⁵⁸¹ Schlippschuh 1974, 25-33; Kneißl 1998, 242-244; Jacobsen 1995, 30 zu den *negotiatores vinarii*.

Ort (Kat.-Nr.)	Name	Schifffahrt	Fernhandel	Dat.
Lyon (23)	M. Inthatius Vitalis	nauta Arare navigans patron(us) coporis nautarum	negotiat(or) vinari[us] patronus, curator, quaestor negotiatorium vinariorum	2. Jh.
Lyon (14)	C. Apronius Raptor	n(auta) Araricus patronus eiusdem corporis	negotiator vinarius patro[n]us negotiatorium vinari(orum) Lugud(uno) consistentium	E. 1./ A. 2. Jh
Lyon (8)	M. Primus Secundianus	nauta Rhodanic(us) Arare navigans	negot(iator) muriar(ius)	2. H. 2./3. Jh.
Lyon (10)	Toutius Incitatus	naut(a) Arar(icus)	negotiator frumentarius	2. H. 2./3. Jh.
Lyon (11)	L. Hilarianus Cinnamus	naut(a) Rhodanicus Rhodano navigans curator corporis nautarum	negotiator oleari(us)	2. Jh.
Lyon (16)	Attal[us]	n[autae Rhodan(icus)]?	neg[otiator s]eplasiarius	2. H. 2./3. Jh.
Köln (58)	C. Aurelius Verus	moritex	negotiator Britannicianus	2. H. 2./3. Jh.
Worms (68)	Seve(rius) Lupulus Severius Florentinus	caudicarius	negotiator	2./3. Jh.

Tab. 17 Personen mit Berufsbezeichnungen und Vereinsfunktionen aus den Bereichen der Schifffahrt und des Fernhandels.

Außerhalb von Lyon ist nur noch in zwei Fällen in den germanischen Provinzen die Kombination von Schiffer und Fernhändler nachweisbar. Dabei handelt es sich nicht um *nautae*, sondern um seltener überlieferte Berufsgruppen. Auf einem Grabstein für zwei Brüder aus Worms werden zwar die Bezeichnungen *caud(icarius)* und *negotia(tor)* zusammen genannt, aufgrund der Abkürzung ist aber unklar, ob sie beide diese Tätigkeit ausübten, oder ob jeder einen der Berufe praktizierte (s. S. 9-11). Ein Zusammenhang zumindest im engeren Familienkreis ist allerdings sicher.

Interessant ist der aus einer Kölner Inschrift bekannte *moritex* und *negotiator Britannicianus* C. Aurelius Verus⁵⁸². Dies ist der einzige Fall, in dem ein regional spezialisierter Händler auch im Schifffahrtsgewerbe tätig war. Da er als *moritex* (s. S. 11-13) ein Revier zwischen der Nordsee- und Atlantikküste und den Gestaden Britanniens befahren haben dürfte, ist er ebenfalls als Einziger nicht an die Binnengewässer gebunden. Bemerkenswerterweise liegt noch eine weitere Inschrift aus Colijnsplaat vor, in der er sich nur als *negotiator Britannicianus* bezeichnet. Unter den *navicularii* des Arbeitsgebietes finden sich jedenfalls keine *negotiatores*. Aus Rom kennen wir allerdings die Inschrift eines *negotians vinarius* und *navicularius* sowie von der Piazzale delle Corporazioni in Ostia allgemein *negotiantes et navicularii*⁵⁸³ bzw. auch die aus Cagliari auf Sardinien stammenden *navicularii et negotiantes Karalitani*⁵⁸⁴.

Die Kombination Schiffer und Fernhändler ist im Arbeitsgebiet häufiger nachweisbar als die Verbindungen anderer Berufsgruppen⁵⁸⁵. Sie betrifft, wie geschildert, in erster Linie die Binnenschifffahrt, was aber angesichts des hohen Anteils von *nautae* bei den Inschriften nicht überrascht. Die nachweisbare Spezialisierung

⁵⁸² CIL XIII 8164a = Kat.-Nr. 58. – Galsterer 1975, 13 Nr. 4 und Walser 1988, 74 Nr. 25 mit Kommentar.

⁵⁸⁴ CIL XIV 4549,21.

⁵⁸⁵ Kneißl 1998, 249 f.

⁵⁸³ CIL XIV 4549,15 f.

Ort (Kat.-Nr.)	Name, Herkunft, Stand	Berufsbezeichnungen	Zitat
Domburg	M. Secund(inius) Silvanus	negoti(a)tor cretarius Britannicianus	CIL XIII 8793
Colijnsplaat	M. Secund(inius) Silvanus	negotiator cretariu[s] Britannicianu[s]	Stuart/Bogaers 2001, A3
Colijnsplaat	Placidus cives(!) Veliocassinius	negotiat(or) Britann(icianus)	Stuart/Bogaers 2001, A6
Colijnsplaat	Arisenius Marius libertus	negotiator Britannicianus	Stuart/Bogaers 2001, B10
Colijnsplaat	C. Aurelius Verus	negotiator Britannicianus	Stuart/Bogaers 2001, A11
Köln (58)	C. Aurelius Verus I(ibertus)	negotiator Britannicianus moritex	CIL XIII 8164a (= Kat.-Nr. 58)
Bordeaux	L. Solimarius Secundinus civis Trever	neg(otiator) Britan(nicianus)	CIL XIII 634

Tab. 18 Personen mit der Berufsbezeichnung *negotiator Britannicianus*.

der *negotiatores* auf Lebensmittel dürfte den umfänglichsten Teil des Warentransfers widerspiegeln. Getreide in Säcken, Wein in Fässern bzw. Amphoren sowie Öl und Gewürzsoßen, ebenfalls in Amphoren, sind Fernhandelsgüter, die oft über weite Strecken und dabei, soweit möglich, über das Gewässernetz transportiert wurden.

DIE VERBREITUNG DER INSCRIFTEN

Um die Rolle der *negotiatores* einschätzen zu können, muss man die räumliche Verteilung der Inschriften berücksichtigen. Aus dem Arbeitsgebiet liegen 95 Belege vor, die einzelne Fernhändler bzw. deren Zusammenschlüsse nennen (s. Anh. 2)⁵⁸⁶. Diese verteilen sich ungleichmäßig auf die einzelnen Provinzen. Am stärksten sind sie in der Germania inferior (31) vertreten, gefolgt von den Provinzen Gallia Lugdunensis (22), Germania superior (19) und Gallia Belgica (12). Dagegen kommen sie in der Gallia Narbonensis und Aquitania (jeweils 5) sowie in Britannien (1) deutlich seltener vor. Betrachtet man nun die relative Verteilung der Inschriften auf die Provinzen im Vergleich zu den hier behandelten Berufen aus dem Bereich der Schifffahrt (**Abb. 46**)⁵⁸⁷, so zeigen sich markante Unterschiede. Die *negotiatores* sind in Niedergermanien und der Belgica deutlich sowie in Obergermanien leicht überrepräsentiert. Dagegen sind sie in der Gallia Lugdunensis und insbesondere in der Narbonensis, für die sich der stärkste Unterschied abzeichnet, unterrepräsentiert⁵⁸⁸. Auch in Britannien sind die Händler, bei einer allerdings nicht aussagekräftigen Anzahl von

⁵⁸⁶ Berücksichtigt wurden Inschriften, für die die Bezeichnung *negotiator* oder deren Ergänzung gesichert bzw. sehr wahrscheinlich ist. Nicht berücksichtigt wurden unsichere Ergänzungen; ebenso die Inschrift eines *frumentarius* aus Mainz-Kastel, der auch als *negotiator* interpretiert wurde. Vgl. Jacobsen 1995, 145. – Unter den von Verboven 2007b, 300 für das Arbeitsgebiet angegebenen Inschriften fehlen die Angaben für Aquitanien. Für diese würde sich, wenn man die Angaben aus der Tab. ebenda 299 umrechnet, eine Anzahl von vier erge-

ben, es handelt sich aber um fünf Inschriften. Abweichungen bei anderen Provinzen, die nach Verboven mehr Inschriften lieferten, erklären sich aufgrund der als Berechnungsgrundlage genannten »individual businessman«, die nicht nur die *negotiatores* umfassen.

⁵⁸⁷ Mit etwas abweichenden Zahlenwerten die Tab. bei Verboven 2007b, 300. Zu den Gründen vgl. die vorherige Anm.

⁵⁸⁸ Vgl. auch Verboven 2007b, 300f.

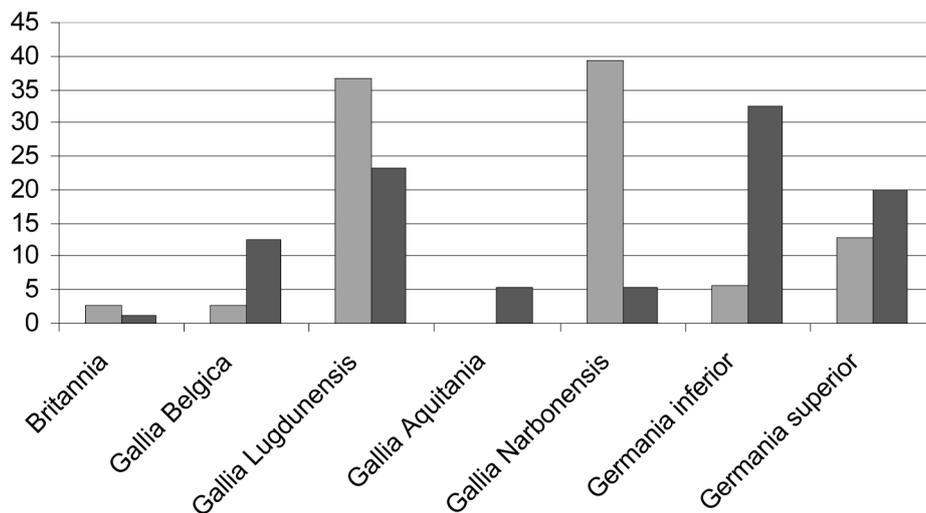


Abb. 46 Prozentuale Verteilung der Inschriften für die im Arbeitsgebiet nachgewiesenen Berufsbezeichnungen aus dem Bereich der Schifffahrt (hellgrau; s. Tab. 15) und der im Arbeitsgebiet nachgewiesenen Inschriften der *negotiatores* (dunkelgrau) auf die Provinzen.

Belegen, weniger häufig nachgewiesen. Für Aquitanien lässt sich zumindest ein gewisser Umfang der Aktivitäten von *negotiatores* feststellen, während dort Berufsbezeichnungen für die Schifffahrt fehlen. Hier zeichnet sich insgesamt eine Zweiteilung des Arbeitsgebietes ab, mit einer stärkeren Präsenz der Fernhändler im epigraphischen Material des nördlichen Teils und einer stärkeren Präsenz der Berufe der Schifffahrt im südlichen Teil.

Die Verbreitungskarte (Abb. 47) zeigt eine Konzentration im Bereich von Mosel, Rhein und Limesgebiet. Dies ist ein markanter Unterschied zur Verbreitung der Berufsbezeichnungen der Schifffahrt (Abb. 2)⁵⁸⁹, bei denen der Schwerpunkt im Rhônetal lag. Allerdings lässt sich für beide Verbreitungen als Gemeinsamkeit die Massierung der Zeugnisse im östlichen Teil des Arbeitsgebietes im Bereich von Rhône, Saône und Rhein sowie ihren Nebenflüssen festhalten⁵⁹⁰. Die starke Ausrichtung der *negotiatores* nach Norden kann auch an der geringen Anzahl von zehn Belegen (10,5%) in den gallischen Provinzen südlich und östlich von Lyon ermessen werden. Dies ist besonders angesichts der bekannten Fülle von Inschriften – auch mit Berufsangaben – aus der Narbonensis bemerkenswert.

Neben der bereits genannten räumlichen Konzentration sind die lokalen Verbreitungsschwerpunkte in Lyon (22), Colijnsplaat (14), Köln (10), Mainz und Trier (je 6) auffällig. Lediglich für Lyon lässt sich mit 21 Inschriften für die Schifffahrt eine vergleichbare Häufung feststellen, wobei auch, wie oben erläutert, einzelne Personen Berufsbezeichnungen aus beiden Bereichen führten. Von den übrigen genannten Orten kennen wir dagegen lediglich jeweils ein bis zwei Inschriften mit nautischen Berufen. Dies kann sicherlich nicht mehr mit dem Überlieferungszufall begründet werden, zumal die aufgeführten Siedlungen eine Vielzahl von Inschriften lieferten. Vielmehr muss man auf eine wichtige Rolle der *negotiatores* bei der Durchführung des Warentransportes in die zivilen und militärischen Zentren der germanischen Provinzen schließen. Dies war bereits von Schlippschuh vermutet worden⁵⁹¹. Es liegt nahe anzunehmen, dass sich maßgeblich in den Warentransfer involvierte Personen in der Gallia Belgica und den germanischen Provinzen eher als *negotia-*

⁵⁸⁹ Eine Verbreitungskarte für die gallischen und germanischen Provinzen bei Middleton 1979, 86.

⁵⁹¹ Schlippschuh 1974, 93.

⁵⁹⁰ Jacobsen 1995, 67 erklärte dies mit einem vorrangigen Interesse der auswärtigen Fernhändler an den »wichtigsten Handelsstrecken«.

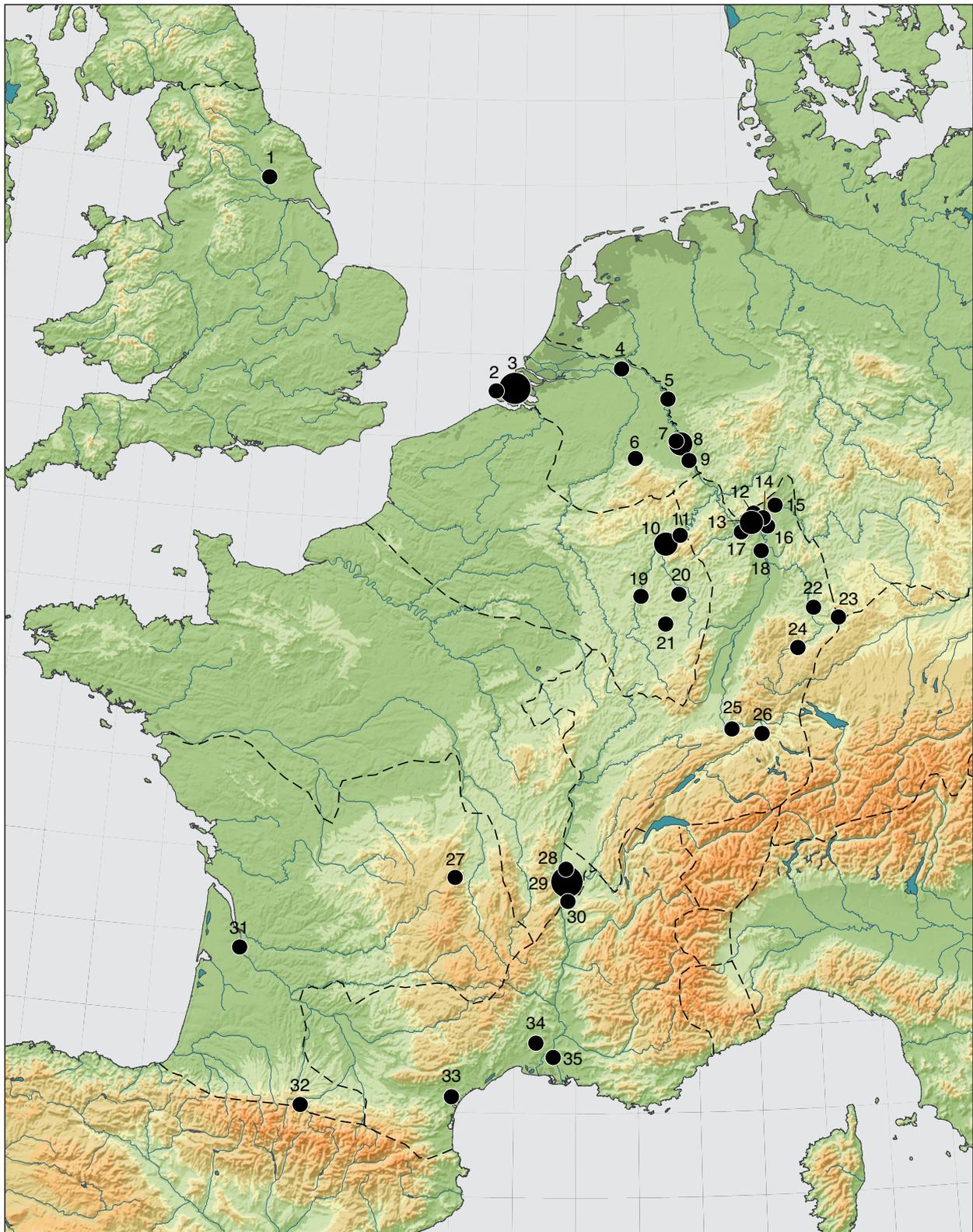


Abb. 47 Inschriften von *negotiatores* in den gallischen und germanischen Provinzen sowie in Britannien. Anzahl der Nachweise: ● = 1-2; ● = 6-10; ● = 14-21. – 1 York. – 2 Domburg. – 3 Colijnsplaat. – 4 Nijmegen. – 5 Stockum. – 6 Aachen. – 7 Bocklemünd. – 8 Köln. – 9 Bonn. – 10 Trier. – 11 Neumagen. – 12 Wiesbaden. – 13 Mainz. – 14 Mainz-Kastel. – 15 Heddernheim. – 16 Groß-Gerau. – 17 St. Johann. – 18 Worms. – 19 Metz. – 20 Cocheren. – 21 Marsal. – 22 Marbach am Neckar. – 23 Lorch. – 24 Rottenburg. – 25 Augst. – 26 Windisch. – 27 Puy de Dôme. – 28 Genay. – 29 Lyon. – 30 Vienne. – 31 Bordeaux. – 32 Saint-Bertrand-de-Comminges. – 33 Narbonne. – 34 Nîmes. – 35 Arles.



Abb. 48 Sockelzone der Igeler Säule mit Darstellung einer Treidelszene im mittleren Bildfeld. Der Kleinfrachter ist mit zwei Tuchbällen beladen. – (Nach Dragendorff/Krüger 1924, Taf. 23).

tor anstatt als *nauta* oder *moritex* bezeichneten. Allerdings beinhaltet dies keine Ausschließlichkeit, wie die weniger zahlreichen Inschriften der *nautae* am Rhein zeigen. Auch ikonographische Zeugnisse, wie etwa die Igeler Säule (Abb. 48), legen eine Verbindung von Handel und Transport nahe. Be- und Entladeszenen von Frachtschiffen aus Mainz könnten aufgrund der Inschrift zum Grabmal eines *negotiator* gehören (Abb. 49), doch ist die Ergänzung der Berufsbezeichnung unsicher⁵⁹².

Die Verbreitung der epigraphischen Zeugnisse macht die Ausrichtung der *negotiatores* auf die Militärzone in den germanischen Provinzen evident. Inwieweit dies mit einer unmittelbaren Belieferung des Militärs zusammenhängt, lässt sich aber nicht bestimmen. Kritisch erscheint auch die postulierte Rolle der in diesem Raum kaum nachweisbaren Kollegien der Fernhändler⁵⁹³. Dass vertragliche Vereinbarungen über die Lieferung etwa von Lebensmitteln, Kleidung und Waffen bestanden, ist unbestritten⁵⁹⁴; allerdings decken die überlieferten Spezialisierungen der Fernhändler auch Bereiche ab, die nicht mit dem Heer in Verbindung standen⁵⁹⁵. Somit erscheint eine reduzierte Erklärung der Aktivitäten der *negotiatores* im zivilen Sektor als »Neben-« oder »Folgehandel« zumindest in der mittleren Kaiserzeit schon hinsichtlich der großen Verbreitung vieler Importwaren nicht angemessen⁵⁹⁶. Letztlich dürften die Truppenkonzentrationen aufgrund der Soldzahlungen für einen attraktiven Markt gesorgt haben, der auch auf die umliegenden zivilen Zentren ausstrahlte⁵⁹⁷.

⁵⁹² Schlippschuh 1974, 93 zu diesen beiden Beispielen. Er zieht die Ergänzung der Inschrift (CIL XIII 7068) nicht in Zweifel. Allerdings ist sie m. E. so unsicher, dass sie nicht in der Verbreitungskarte und der Tabelle der Inschriften für *negotiatores* berücksichtigt wurde. Zur Rekonstruktion des Monumentes Behrens 1949/50, 53 mit Abb. 7.

⁵⁹³ So Jacobsen 1995, 61 f.; ebenda bes. 174-186 für eine Heeresbelieferung im Verbund mit der *annona*. Dagegen vgl. S. 116-121.

⁵⁹⁴ Verboven 2007a, 307 f. mit Beispielen für die Bedürfnisse der Armee und der nachgewiesenen Händler.

⁵⁹⁵ Händler, die von der Armee profitierten, aber sicher nicht vertragsgebunden waren, waren etwa die *negotiatores rei cretariae*.

⁵⁹⁶ Zu den Begriffen vgl. Jacobsen 1995, 175-184.

⁵⁹⁷ Verboven 2007a, 305 sah zuletzt aufgrund des verstärkten Handels mit mediterranen Waren in den nordwestlichen Provinzen eine »consumer revolution«. Zusätzlich ist aber auch ein nicht zu gering einzuschätzender Handel von Nordgallien in die südlich gelegenen Provinzen anzunehmen. Verwiesen sei hier etwa auf den Tuchhandel, aber auch Salz bzw. die Ausbeute der britannischen Silber- und Bleigruben käme in Betracht.

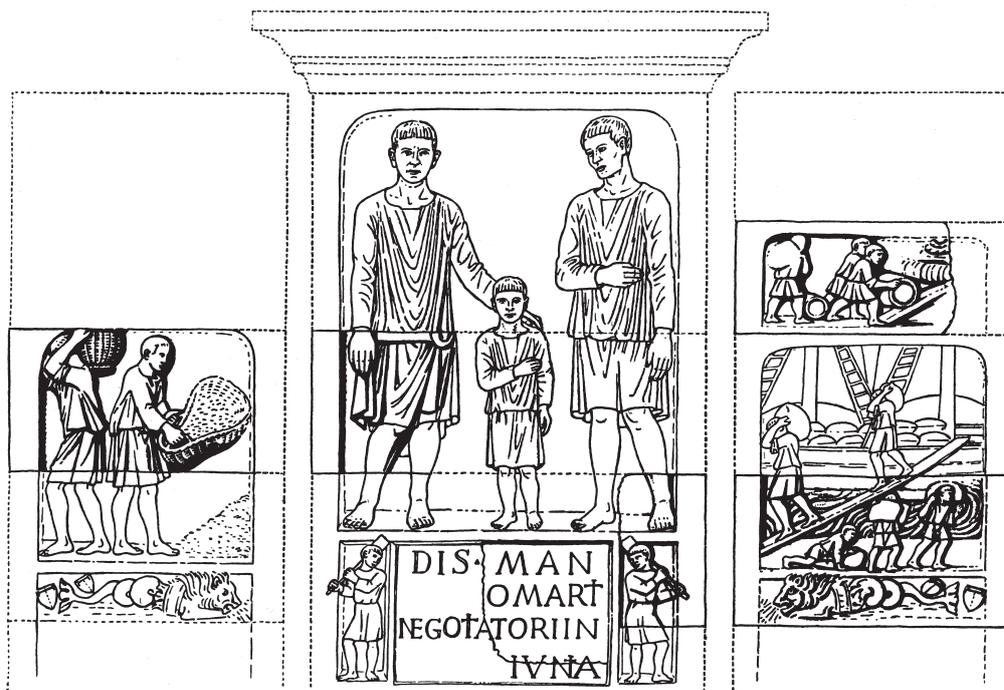


Abb. 49 Rekonstruktion des Grabmonumentes eines *negotiator* aus Mainz. – (Nach Behrens 1949/50, 53 mit Abb. 7).

AUF FERNVERBINDUNGEN SPEZIALISIERTE *NEGOTIATORES*

Einige *negotiatores* in den nordwestlichen Provinzen trugen Beinamen, die das geographische Ziel ihrer Aktivitäten beschreiben. Unumgänglich war die Nutzung der Wasserwege dabei für die *negotiatores Britannicani*⁵⁹⁸, die auf sieben Inschriften für fünf Personen bezeugt sind (Tab. 17)⁵⁹⁹. Die Verbreitung der Inschriften zeigt einen Schwerpunkt im Norden der Provinz Niedergermanien. So stammen vier Wehinschriften aus den Heiligtümern bei Domburg und Colijnsplaat in der Rhein-Schelde-Mündung. Jeweils ein Beleg kommt aus Köln und Bordeaux. Damit können bereits zwei Ausgangsräume bzw. Transportwege für den Warentransfer nach Britannien festgelegt werden: vom Norden Niedergermaniens über die Nordsee bzw. von Bordeaux aus über den Atlantik. Der auf zwei identischen Inschriften aus Domburg und Colijnsplaat (Abb. 50) überlieferte M. Secund(inus) Silvanus bezeichnet sich als *negotiator cretarius Britannicianus*⁶⁰⁰. Ob er sich tatsächlich auf die Lieferung von Keramik nach Britannien spezialisiert hatte, oder ob wir eher einen *negotiator cretarius (et) Britannicianus* annehmen sollten, bleibt ungewiss⁶⁰¹. Er gehörte wohl zu einer Familie, für die noch ein weiteres Mitglied in Köln im Keramikhandel tätig war⁶⁰². Auf dem von ihm für die Göttin Nehalennia gestifteten Altar wird die Formel *ob merces recte conservatas*

⁵⁹⁸ In dieser Form bei fünf Inschriften nachgewiesen; in zwei Fällen als Abkürzung.

⁵⁹⁹ Zusammenstellungen unter Berücksichtigung anderer Zeugnisse bei Hassall 1978, 43 Tab. II; Chastagnol 1981; Pferdehirt 2005, 33f.; Verboven 2007a, 301 mit Anm. 26.

⁶⁰⁰ Stuart/Bogaers 2001, 53f. A3 mit Taf. 3 (s. Anh. 3).

⁶⁰¹ So ebenda 35; dagegen Jacobsen 1995, 57 als *negotiator cretarius (et) Britannicianus* als ein Beispiel für »die Angabe

mehrerer ergänzender Zusätze bei ein und derselben Erwähnung«.

⁶⁰² Ebenda 34. 54 zu dem Beleg aus Köln und der daraus abgeleiteten Namensergänzung Secund(inus statt -dius). – Chastagnol 1981, 65 verwies darüber hinaus auf den *negotiator artis cretariae* Secundius Agricola, der in Wiesbaden (CIL XIII 7588; s. Anh. 3) nachgewiesen ist.

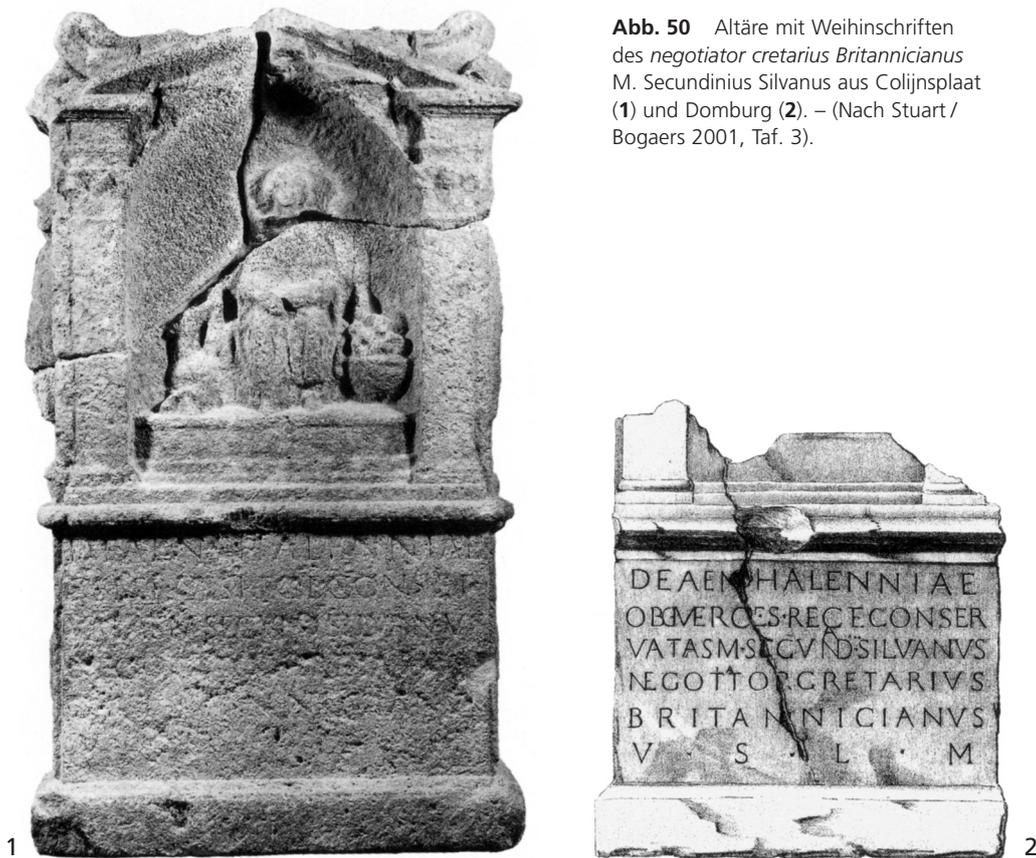


Abb. 50 Altäre mit Weihinschriften des *negotiator cretarius Britannicianus* M. Secundinius Silvanus aus Colijnsplaat (1) und Domburg (2). – (Nach Stuart/Bogaers 2001, Taf. 3).

verwendet, was auf eine Aufstellung nach seiner Rückkehr schließen lässt⁶⁰³. Dies zeigt, dass er den Warentransport über die Nordsee zumindest begleitete. Gleiches gilt für den Freigelassenen Arisenius Marius, der ebenfalls einen Altar für Nehalennia im Heiligtum bei Colijnsplaat stiftete⁶⁰⁴. Einen eindeutigen Bezug zur Schifffahrt zeigt auch der bereits oben (S. 12 f.) behandelte Freigelassene C. Aurelius Verus aus Köln (Abb. 9), der sich zusätzlich als *moritex* bezeichnet. Auf einem ihm zugeschriebenen Altar in Colijnsplaat begegnet er uns lediglich als *negotiator Britannicianus*⁶⁰⁵. Dies ließe sich als Hinweis auf eine Bevorzugung dieser Berufsbezeichnung deuten, auch wenn der Betreffende selbst zur See fuhr. Auffallend ist der hohe Anteil von zwei Freigelassenen unter den fünf bekannten *negotiatores Britanniciani*⁶⁰⁶.

Besonderen Wert besitzt die Inschrift aus Bordeaux⁶⁰⁷, da wir aus Aquitanien keine Berufsangaben aus dem Bereich der Schifffahrt kennen. Handelsbeziehungen von dort nach Britannien sind auch durch eine andere Inschrift erschlossen worden, in der allerdings keine Berufsbezeichnungen genannt werden⁶⁰⁸. Der Transport von Wein von Bordeaux aus nach Britannien wurde zudem aufgrund eines Fassfundes aus Silchester und allgemeiner Überlegungen angenommen⁶⁰⁹.

⁶⁰³ Hassall 1978, 43 f.; Stuart/Bogaers 2001, 39 f.

⁶⁰⁴ Stuart/Bogaers 2001, 109 f. B 10 mit Taf. 62; 115 (s. Anh. 3).

⁶⁰⁵ Bogaers 1983, 19 mit Taf. 4; Stuart/Bogaers 2001, 60 f. A11 mit Taf. 10 (s. Anh. 3).

⁶⁰⁶ Nach Jacobsen 1995, 70 kommen Freigelassene unter den Händlern vor allem im 1. Jahrhundert vor.

⁶⁰⁷ CIL XIII 634 (s. Anh. 3); zu Deutung und Datierung Wierschowski 2001a, 284 f. Nr. 392.

⁶⁰⁸ AE 1922, 116 = ILTG 141 (s. Anh. 3); dazu P. Courteault, An inscription found at Bordeaux. *Journal Roman Stud.* 11, 1921, 101-107; Chastagnol 1981, 86; Wierschowski 2001a, 437 f. Nr. 634.

⁶⁰⁹ D. P. S. Peacock, The Rhine and the problem of Gaulish wine in Roman Britain. In: du Plat Taylor/Cleere 1978, 49-51 bes. 51.

Bemerkenswerterweise dürfte keiner der hier behandelten *negotiatores Britanniciani* aus Britannien selbst stammen⁶¹⁰. Anhand von Herkunftsangaben lassen sich der Veliocasser Placidus⁶¹¹ und der Treverer L. Solimarius Secundinus sicher zuweisen (s. **Tab. 18**). Eine Inschrift aus York nennt mit L. Viducius Placidus einen weiteren *negotiator* und Veliocasser, für den sich allerdings der Zusatz *Britannicianus* nicht erhalten hat. Er dürfte mit dem erwähnten Placidus identisch bzw. nahe verwandt sein⁶¹². Die *civitas* der Veliocasser, Rotomagus/Rouon, am Unterlauf der Seine gelegen, könnte dabei auch einen Hinweis auf die Seinemündung als Ausgangspunkt des Britannienhandels geben. Darüber hinaus sind, nicht zuletzt aufgrund der Verbreitung der Zeugnisse, Verbindungen nach Niedergermanien evident⁶¹³. Auf einen Zusammenschluss der *negotiatores Britanniciani* in einer Korporation liegen bisher keine Hinweise vor⁶¹⁴.

Direkt an die *negotiatores Britanniciani* anzuschließen ist die Weihung eines *negot(iator) Can[tianus] [et(?)] Geserecan[us]*, die ebenfalls in der Oosterschelde bei Colijnsplaat gefunden wurde. Die beiden Ortsbezeichnungen lassen auf Handelsfahrten zwischen Kent und Gaesoriacum/Boulogne-sur-Mer schließen⁶¹⁵. Ob auf der fragmentierten Inschrift noch ein weiterer Ort, etwa CCAA für Köln als Herkunftsort, vermerkt war, wie Bogaers und Stuart vermuteten, ist unklar⁶¹⁶. Aufgrund des Kastells der *classis Britannica* in Boulogne-sur-Mer ist dort mit einem geeigneten Hafen zu rechnen, der schon aufgrund der Truppenversorgung für Transportschiffe benutzbar gewesen sein musste⁶¹⁷. Der Standort der Inschrift könnte sich durch eine Übernahme von Fernhandelsgut in der Scheldemündung erklären, das dann weiter nach Boulogne-sur-Mer und über den Ärmelkanal nach Richborough oder Dover verschifft wurde⁶¹⁸. Die Orientierung bei der Überfahrt nach Dover wurde dabei durch die Leuchttürme dort und in Boulogne-sur-Mer erleichtert⁶¹⁹.

Die *negotiatores Cisalpini et Transalpini* stellen die zweite große Gruppe von Fernhändlern dar, deren Berufsbezeichnung eine Beteiligung am Ferntransport impliziert. Sie waren in einem mit dem Adjektiv *splendidissimum* beschriebenen *corpus* organisiert, was sie mit den Rhône- und Saôneschiffern vergleichbar macht. Aus dem Arbeitsgebiet belegen vier Inschriften aus Avenches, Augst und Lyon die Korporation⁶²⁰, wobei das Augster Fragment den Zusammenschluss wohl als *collegium* bezeichnet. In der bereits oben (s. S. 33) ausführlich besprochenen Ehreninschrift aus Avenches für Q. Otacilius Pollinus, der sowohl als Patron des *corpus Cisalpinorum et Transalpinorum* als auch als Patron des *corpus nautarum Araricorum et Rhodanicorum* tätig war, deuten sich mögliche Verbindungen zwischen diesen beiden Gruppen an. Südlich der Alpen liegen zwei Nachweise aus der Transpadana vor, wobei der *negotiator Cisalpinus et Transalpinus* aus Mailand als Patron der *nautae* von Como aufgeführt wird⁶²¹. Die Fundorte der genannten Zeugnisse und auch der Name der Korporation legen eine Nutzung der Alpenpässe und der schiffbaren

⁶¹⁰ Ein britannischer *negotiator* ist in Mainz-Kastel nachgewiesen (CIL XIII 7300; s. Anh. 3); allerdings kann aus der Formulierung [*negotiatori* [---]ario ex [*provincia*] *Br[tannia]*] nicht geschlossen werden, dass seine Geschäftsinteressen in Britannien lagen.

⁶¹¹ Stuart/Bogaers 2001, 56 A6 mit Taf. 6 (s. Anh. 3).

⁶¹² AE 1983, 643 (s. Anh. 3). Zur Rekonstruktion vgl. Hassall 1978, 46f. mit Abb. 43. – Nach Chastagnol 1981, 63f. handelt es sich um Vater und Sohn. Dagegen Hassall 1978, 42; Bogaers 1983, 22; Jacobsen 1995, 69. 161 für dieselbe Person.

⁶¹³ Insbesondere zur Provinzhauptstadt Köln deuten sich Verbindungen durch den Fundort einer Inschrift (CIL XIII 8164a = Kat.-Nr. 58) und die oben angeführten Überlegungen zu Secundinus Silvanus an.

⁶¹⁴ So Kneißl 1998, 444 zu Recht aufgrund der vorliegenden Inschriften. – Dagegen wurde ein Zusammenschluss von Hassall 1978, 45 vorgeschlagen.

⁶¹⁵ Bogaers 1983, 13-17 mit Taf. 1-2; Stuart/Bogaers 2001, 59 A9 mit Taf. 8. 114 (s. Anh. 3).

⁶¹⁶ Ergänzungsvorschlag bei ebenda 59 A9.

⁶¹⁷ M. Reddé, La marine militaire. In: M. Reddé (Hrsg.), *L'armée romaine en Gaule* (Paris 1996) 211-219; Cl. Seillier, Le camp de la Flotte de Bretagne à Boulogne-sur-Mer (Gesoriacum). In: M. Reddé (Hrsg.), *L'armée romaine en Gaule* (Paris 1996) 212-219 bes. 212-219 zum Flottenstützpunkt.

⁶¹⁸ Nach P. Salway, *The Oxford illustrated history of Roman Britain* (Oxford, New York 1993) 382: »the principal ports of the short Channel crossing from Boulogne«.

⁶¹⁹ Zu den Leuchttürmen vgl. RGA2 18 (2001) 289-292 s.v. Leuchtfeuer (D. Ellmers).

⁶²⁰ CIL XIII 5116 = 11480-11492 = Kat.-Nr. 60 (Avenches); CIL XIII 5303 = 11547; AE 1999, 1121 (Augst; s. Anh. 3); CIL XIII 2029 (Lyon; s. Anh. 3).

⁶²¹ CIL V 5911 (Mailand; s. Anh. 3). – AE 2000, 632 (s. Anh. 3) belegt einen *negotiator vestiarius Cisalpinus et Transalpinus*, wobei fraglich erscheint, ob nicht nach dem *vestiarius* ein (*et*) zu ergänzen wäre (s. o. Anm. 598).

Binnengewässer nahe. Wie weit sich ihre Aktivitäten nach Norden ausdehnten, ist unklar⁶²². Der Status als *corpus* dürfte mit einer Übernahme von Transporten zusammenhängen, die im staatlichen Interesse bzw. Auftrag erfolgten. Weiterführende Indizien bezüglich der beförderten Waren bzw. der Zielrichtung fehlen⁶²³. Aufgrund der Zeugnisse ist zu vermuten, dass man sich für den Transport auf den Binnengewässern der dort tätigen *nautae* bediente.

Als Indiz für Fernhandelsbeziehungen zwischen den Rhein- und Donauprovinzen lässt sich eine Mainzer Weihinschrift aus dem Jahr 225 anführen. Sie nennt einen Zusammenschluss der *neg(otiatores) Pann[onii]* bzw. *oniae*], wobei allerdings nicht klar ist, ob es sich hier um Fernhändler aus Pannonien handelt, oder um solche, deren Zielgebiet die pannonischen Provinzen bildeten⁶²⁴. Im letztgenannten Fall wäre eine Nutzung von Rhein und Donau als Transportwege naheliegend. Funde Rheinzaberner Terra Sigillata in Pannonien bezeugen eine Verbindung der beiden Räume⁶²⁵. Ein in Niedergermanien nachgewiesener *negotiator vestiarius importator* verhandelte Kleidungsstücke, die außerhalb seiner Heimatprovinz hergestellt wurden⁶²⁶. Als mögliche Herkunftsgebiete der Textilien gelten die Gallia Belgica oder auch Britannien⁶²⁷.

Die hier vorgestellten Inschriften belegen insbesondere Handelsverbindungen zwischen Gallien/Niedergermanien und Britannien sowie zwischen Oberitalien und Zentralgallien/Obergermanien. Dabei zeichnet sich für den Warentransfer nach Britannien eine größere Bedeutung der *negotiatores* auch für den Seetransport ab. Bemerkenswerterweise ist Ähnliches für die Anbindung Südgalliens an das Mittelmeer trotz der zahlreichen Importgüter aus dem mediterranen Raum kaum nachzuweisen. So finden wir lediglich in Bevagna (Umbrien) einen *negotiator Gallicanus et Asiaticus* und in Cagliari auf Sardinien einen *negotians Gallicanus*⁶²⁸. Angesichts der Anzahl und Bedeutung der Zeugnisse für die im Mittelmeerraum tätigen gallischen *navicularii* dürften die *negotiatores Gallicani* beim Seehandel eine relativ geringe Rolle gespielt haben.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Betrachtung der epigraphischen Überlieferung für die *negotiatores* erbrachte Hinweise auf ihre Beteiligung am Warentransport. Südlich von Lyon, insbesondere im Bereich von Rhône und Saône, sind die *negotiatores* gegenüber den *nautae* deutlich unterrepräsentiert. In Lyon selbst, das als Drehscheibe und Relais zum nördlichen Gallien und zu den Grenzprovinzen verstanden werden darf, finden wir eine vergleichbar große Präsenz von *negotiatores* und *nautae*, die auch durch eine Kombination von Berufsbezeichnungen der Frachtschiffahrt und des Fernhandels gekennzeichnet ist. Nördlich von Lyon überwiegen schließlich die *negotiatores*, deren Zeugnisse sich im Bereich der Grenzzone an Rhein und Limes sowie der Mosel häufen. Sie stellt ein Bindeglied zwischen Zentralgallien und der Grenzzone dar. Einen Beleg für die Nutzung der

⁶²² Zusammenfassend Schlippschuh 1974, 112f.; Martin-Kilcher 1994, 537f.; A. Kolb / J. Ott, Ein »Collegium negotiatorum Cisalpinorum et Transalpinorum«. Zeitschr. Papyrologie u. Epigr. 73, 1988, 107-110; G. Walser, Quelques hypothèses sur le splendissimum corpus mercatorum Cisalpinorum et Transalpinorum. Ktema 14, 1989, 89-93. Walser mit Verweis auf weitere Inschriften für einen bis nach Nordgallien bzw. Niedergermanien reichenden Aktionsradius. Die *cives Agripin[enses] Transalpini* aus Aquincum (CIL III 10548) erscheinen allerdings nicht relevant. Vgl. Schlippschuh 1974, 112.

⁶²³ Martin-Kilcher 1994, 537 verweist auf mögliche Leistungen bei der Heeresversorgung oder der Versorgung Roms im Zusammenhang mit der Verleihung der *immunitas* an Otacilius.

⁶²⁴ CIL XIII 6744 (s. Anh. 3).

⁶²⁵ Verbreitungskarte: Mees 2002, 151 Abb. 101.

⁶²⁶ CIL XIII 8568 (s. Anh. 3); vgl. Rothenhöfer 2005, 189.

⁶²⁷ J. P. Wild, Cross-Channel trade and the textile industry. In: du Plat Taylor / Cleere 1978, 79-81 bes. 80.

⁶²⁸ CIL XI 5068 (Bevagna; s. Anh. 3); CIL X 7612 (Cagliari; s. Anh. 3); Wierschowski 2001a, 92 Nr. 107 mit Kommentar. – Kritisch zu diesen Zeugnissen Hassall 1978, 44.

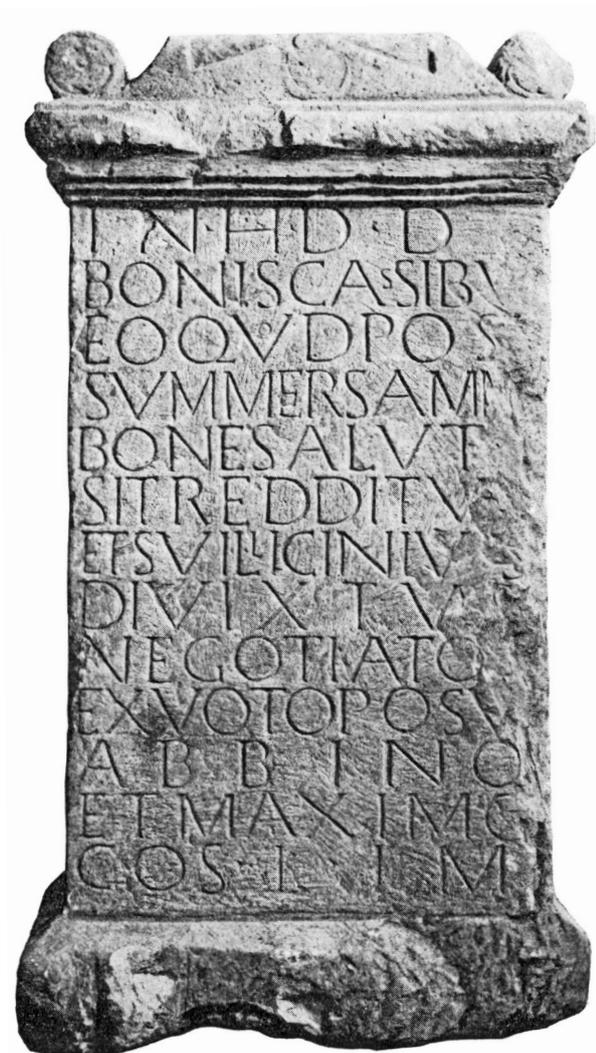


Abb. 51 Altar mit Weihinschrift des *negotiator* L. Licinius Divixtus aus Marbach. – (Nach Paret 1968, 324 Abb. 1).

Binnengewässer durch einen *negotiator* bildet der von L. Licinius Divixtus im Jahre 227 nach einem Schiffsunglück (*post summersam*) gestiftete Altar aus Marbach am Neckar (Abb. 51)⁶²⁹. Die ebenfalls von dort bekannte Weihung für den *genius* der *nautae* (s. S. 41f.)⁶³⁰ bezeugt das Nebeneinander von Fernhändlern und Schiffern beim Warentransport. Insbesondere für die Handelsschifffahrt nach Britannien muss mit einem hohen Anteil von spezialisierten *negotiatores* aus den gallischen und germanischen Provinzen gerechnet werden. Dies gilt in erster Linie für Nordsee und Ärmelkanal, aber auch für den Warenverkehr von Aquitanien aus. Für weite Teile Nordwestgalliens und seine Anbindung lassen sich keine Berufsgruppen als Träger des Warenverkehrs benennen. Die wenigen Zeugnisse sprechen im Binnenmilieu für *nautae*. Hier könnten die Herkunftsangaben der *negotiatores* weiterhelfen, wenn man annimmt, dass ihre Handelsaktivitäten nicht nur im Bereich des Aufstellungsortes der Inschrift, sondern auch im Umfeld ihrer Heimatgemeinden zu suchen sind. Herkunft und Mobilität der *negotiatores* wurden bereits zusammenfassend betrachtet⁶³¹, wobei aber eine systematische Bewertung der Inschriften unter Berücksichtigung der Wirtschaftsstruktur der Heimatgemeinden, die an dieser Stelle nicht geleistet werden kann, bislang ein Desiderat darstellt. Verwiesen sei aber exemplarisch auf die oben genannten, in den Britannienhandel involvierten Velocasser, in deren Heimatregion am

Unterlauf der Seine keine *negotiatores* bezeugt sind. Dies ist umso bemerkenswerter, als für Nordwestgallien mit den Mündungsdeltas von Seine und Loire keine Inschriften für Berufsgruppen vorliegen, die sich mit der Schifffahrt auf dem Atlantik in Verbindung bringen ließen.

⁶²⁹ AE 1969/70, 436; Schillinger-Häfele 1977, 476f. Nr. 36; Paret 1968 (s. Anh. 3).

⁶³⁰ CIL XIII 6450 = Kat.-Nr. 67.

⁶³¹ Schlippschuh 1974, 146-157; Jacobsen 1995, 65-67. 186f. (Liste); Wierschowski 1995, 209-225 auch zu anderen Berufsgruppen.

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 Beirut⁶³², 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 fungierte⁶³³. 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 behandelt⁶³⁴, 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*⁶³⁵, 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 (Iunarii)* 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 stellte⁶³⁶.

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 Hadrian⁶³⁷. Einen indirekten Hinweis gibt jedoch die Befreiung von der *tutela* (Vormundschaft) für die *domini navium* unter Traian⁶³⁸. Die Relevanz dieses Textes hängt davon ab, ob man

⁶³² CIL III 14165,8 = Kat.-Nr. 70.

⁶³³ CIL XII 672 = Kat.-Nr. 36.

⁶³⁴ 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.

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

⁶³⁶ Ausführlich Herz 1988, 95-99; Sirks 1991, 63f.; De Salvo 1992, 34f. 382f.; 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.

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

⁶³⁸ Dig. 27,1,17,6.

den Begriff *dominus navis* als Synonym für *navicularius* auffassen kann, wofür sich Argumente in der inschriftlichen Überlieferung finden lassen⁶³⁹.

In hadrianischer Zeit kann die Befreiung von den *munera publica* sicher nachgewiesen werden⁶⁴⁰. 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 investieren⁶⁴¹. 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 werden⁶⁴².

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 beanspruchten⁶⁴³. Aus der Formulierung *aliquo naviculario* war geschlossen worden, dass dies auf Individuen zielte und nicht auf einen Verein⁶⁴⁴.

Einen Hinweis zur Rolle der Korporationen erhalten wir durch einen Kommentar Callistrats zu einem griechischen Reskript aus der Samtherrschaft Marc Aurels und Lucius Verus⁶⁴⁵. 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 angesehen⁶⁴⁶. Dem ist zu Recht widersprochen worden⁶⁴⁷.

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 hingewiesen⁶⁴⁸.

In die Regierungszeit Marc Aurels lässt sich aufgrund der Autorenschaft Scaevolus 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 gewährt⁶⁴⁹. Die Erwähnung dieses Zeitraums spricht gegen eine generelle Vergabe der Privilegien an diese Berufsgruppen und für Vertragsverhältnisse mit dem *fiscus*⁶⁵⁰.

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-

⁶³⁹ 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.

⁶⁴⁰ Herz 1988, 120 f.

⁶⁴¹ Dig. 50,6,6,8.

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

⁶⁴³ 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.

⁶⁴⁴ Pavis d'Escurac 1976, 221.

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

⁶⁴⁶ Rougé 1966, 245.

⁶⁴⁷ Sirks 1991, 53.

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

⁶⁴⁹ Dig. 50,4,5. – Dazu Sirks 1991, 52 f.

⁶⁵⁰ Nach Sirks 1991, 52 f.

lichen würde⁶⁵¹. In diesem Zusammenhang ist ein weiterer Erlass aus der Regierungszeit des Septimius Severus interessant, der eine Wahl von *navicularii* zu Dekurionen untersagt⁶⁵². 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, gefördert⁶⁵³. 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 sein⁶⁵⁴. 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 dar⁶⁵⁵. 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 einherging⁶⁵⁶. Die Einrichtung der in die Lebensmittelversorgung Roms eingebundenen Korporationen unter Traian erscheint durchaus folgerichtig, belegt ist sie allerdings erst später⁶⁵⁷. 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 Rom⁶⁵⁸. 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 versuchten⁶⁵⁹.

Für die severische Zeit lässt sich eine Ausweitung der Privilegien auch auf weitere Gruppen nachweisen, die mit der Versorgung Roms betraut waren⁶⁶⁰. Wenn die Verleihung einer *maxima immunitas* für die *negotiatores* durch Severus Alexander in der *Historia Augusta* vermeldet wird⁶⁶¹, 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 kennen⁶⁶². Abgesehen vom Fehlen eindeutiger Zeugnisse spricht die Inschrift aus Beirut gegen eine solche Einschätzung (s. S. 62 f.)⁶⁶³.

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

⁶⁵² Dig. 50,2,9,1. – Dazu Sirks 1991, 95 f.

⁶⁵³ Dig. 50,5,3. Vgl. dazu Höbenreich 1997, 81.

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

⁶⁵⁵ 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).

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

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

⁶⁵⁸ Herz 1988, 120-150 umfassend zur Versorgung Roms in diesem Zeitraum.

⁶⁵⁹ Ausbüttel 1982, 104 mit weiteren Beispielen.

⁶⁶⁰ Herz 1988, 151-184 bes. 162-169. 172.

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

⁶⁶² Sirks 1991, bes. 130-139. 281 f.

⁶⁶³ 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 werden⁶⁶⁴. Es stellt sich nun die Frage, welche Gegenleistungen dafür zu erbringen waren. Man wird an eine Bereitstellung von Transportkapazitäten für staatliche Stellen denken dürfen⁶⁶⁵, 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 kommt⁶⁶⁶. Der Begriff *nauta* tritt dort nur als Bezeichnung für den Seemann als Besatzungsmitglied eines Schiffes auf⁶⁶⁷, 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 sind⁶⁶⁸. Inschriften des 2.-3. Jahrhunderts belegen die Organisation als *corporata* für die beiden letztgenannten, wobei die *lenuncularii* in mehreren Vereinen organisiert waren⁶⁶⁹. 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 Fiskalgut⁶⁷⁰. Im Arbeitsgebiet liegt ein Nachweis für einen *caudicarius* vor⁶⁷¹, 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 Schiffstransporte⁶⁷². Eine Besonderheit besteht in der bereits seit ptolemäischer Zeit nachweisbaren staatlichen Inanspruchnahme von Transportkapazitäten. Da der Begriff *naukleros* (ναύκληρος) so-

⁶⁶⁴ CIL XIII 2041 = Kat.-Nr. 27.

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

⁶⁶⁶ Dig. 50,6,6,5.

⁶⁶⁷ Dig. 4,9,1,2.

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

⁶⁶⁹ 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.

⁶⁷⁰ 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.

⁶⁷¹ CIL XIII 6250 = Kat.-Nr. 68.

⁶⁷² 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 schwer⁶⁷³. 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 handelte⁶⁷⁴, 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 wurden⁶⁷⁵. Dies schließt allerdings eine frühere Einführung der Liturgie, möglicherweise bereits im Laufe des 2. Jahrhunderts, nicht aus⁶⁷⁶. 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 Ladung⁶⁷⁷. Es ist unklar, ob die Nilschiffer über Korporationen verfügten. Überliefert sind die *naukleroi* des *cheirismos* von Neapolis (ναύκληροι τοῦ χειρισμοῦ Νέας πόλεως)⁶⁷⁸. Da schon der Gebrauch des Begriffes *cheirismos* keinen eindeutigen Bezug zu einer Korporation bietet, stellt dies keinen Beleg für eine solche Vereinigung dar⁶⁷⁹.

Die *Historia Augusta* überliefert einen wohl fiktiven Brief Kaiser Aurelianus 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 eingeführt⁶⁸⁰. Diese Stelle ist nicht einfach zu deuten, insbesondere im Hinblick auf die *navicularii amnici*⁶⁸¹. 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 einbezieht⁶⁸².

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 setzten⁶⁸³. Die *scapharii* wird man als Besitzer von Kleinfahrzeugen,

⁶⁷³ Drecoll 1997, 179 mit Angaben zu Ladekapazitäten.

⁶⁷⁴ 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.

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

⁶⁷⁶ 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.

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

⁶⁷⁸ 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.

⁶⁷⁹ 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.

⁶⁸⁰ SHA Aurel. 47,3.

⁶⁸¹ 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.

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

⁶⁸³ 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 wurden⁶⁸⁴, aber auch ein größerer Wirkungsbereich innerhalb der Binnengewässer ist denkbar⁶⁸⁵. 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*⁶⁸⁶ bzw. *scapharii Romulae consistentes*⁶⁸⁷ 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* bildeten⁶⁸⁸. 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 Ulpii Saturnini praef. annon./ ad oleum Afrum et Hispanum recensendum item solamina transferenda item vecturas navicularii exsolvendae proc. Augg. ad I 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 begründet⁶⁸⁹. 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*⁶⁹⁰ nicht sicher deuten lässt. Ebenso gehörte bezeichnenderweise die Bezahlung der *navicularii* zu seinen Aufgaben⁶⁹¹. 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 ordnen⁶⁹². 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

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

⁶⁸⁵ De Salvo 1992, 168-170 aufgrund von CIL XIV 1872.

⁶⁸⁶ CIL II 1168f.

⁶⁸⁷ CIL II 1183. – AE 1987, 98 mit einer unsicheren Ergänzung.

⁶⁸⁸ CIL XIV 409; 5327f.

⁶⁸⁹ z. B. Remesal Rodríguez 1998, 188.

⁶⁹⁰ 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.

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

⁶⁹² 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 dar⁶⁹³. 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 entwickelt⁶⁹⁴. Dabei wären Transport und Verrechnung des als Fiskalgut eingestuftes Öls in der Verantwortlichkeit des Annonapräfekten durchgeführt worden. Gleiches wurde von Schülern Remesals für Britannien aufgrund des Studiums der dortigen Amphorenverbreitung gefolgert⁶⁹⁵. Dieses Modell rief starke Kritik hervor, insbesondere bei Teilen der deutschsprachigen Forschung⁶⁹⁶. 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 vor⁶⁹⁷.

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.)⁶⁹⁸. 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 sein⁶⁹⁹. 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 interpretiert⁷⁰⁰. Für ein grundsätzlich anderes

⁶⁹³ 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.«

⁶⁹⁴ 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.

⁶⁹⁵ Carreras Monfort 1998; 1999; 2000; 2002; Carreras Monfort / Funari 1998; Funari 2002.

⁶⁹⁶ 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.

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

⁶⁹⁸ CIL XII 672 = Kat.-Nr. 36.

⁶⁹⁹ Remesal Rodríguez 1997, 75 f.

⁷⁰⁰ 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 schloss⁷⁰¹. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf C. Attius Alcius Felicianus, einen weiteren *procurator annonae provinciae Narbonensis* in spätereiverischer Zeit⁷⁰², 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 Skepsis⁷⁰³ bezüglich der Nennung Liguriens in der eingangs genannten Inschrift als Lieferant von Getreide relativieren⁷⁰⁴, 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 könnten⁷⁰⁵.

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 wird⁷⁰⁶. Die Versorgung der Truppen wurde üblicherweise als *copiae* bezeichnet⁷⁰⁷. Ab dem späten 2. Jahrhundert erscheint der Begriff *annona* mehrmals im Zusammenhang mit Sonderposten zur Nahrungsmittelversorgung bei Feldzügen⁷⁰⁸. 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 Beirut⁷⁰⁹. 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 hätte⁷¹⁰. Im letztgenannten Fall wäre zu fragen, warum Beirut als Zielhafen anstelle des bereits früher in der Militärlogistik erprobten und günstiger gelegenen Seleucia Pieria⁷¹¹ 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.

⁷⁰¹ Pflaum 1960, 508 f.

⁷⁰² Ebenda 843-849 Nr. 327 zu Inschriften und Karriere.

⁷⁰³ Ebenda 508.

⁷⁰⁴ 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.

⁷⁰⁵ 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.

⁷⁰⁶ Höbenreich 1997, 24-32 ausführlich zu Begriff und Bedeutung.

⁷⁰⁷ Eich 2006, 63 f. mit Einschränkung auf das 1.-2. Jh.

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

⁷⁰⁹ CIL III 14165,8 = Kat.-Nr. 71.

⁷¹⁰ 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.

⁷¹¹ 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 Rom⁷¹². 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 lässt⁷¹³. 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 produzierte⁷¹⁴. 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 angesehen⁷¹⁵. 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 auf⁷¹⁶. 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 war⁷¹⁷. In der dort überlieferten Liste werden Soldaten aufgeführt, die zur Beschaffung von Kleidung und Getreide nach Gallien geschickt worden waren⁷¹⁸. Der Begriff ist zwar verschrieben, seine Interpretation jedoch allgemein anerkannt. Das Dokument stellt ein Paradebeispiel für die Eigenversorgung der Truppen auch in entfernten Regionen dar⁷¹⁹. 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 ...«⁷²⁰ Für den Stamm der Belger vermerkt er neben zahlreichen Viehherden auch Lieferungen von Pökelfleisch nach Italien⁷²¹, was einen frühen Beleg für den Export gallischer Lebensmittel darstellt.

⁷¹² 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.

⁷¹³ Die entsprechenden Nachweise s. o. Anm. 634-640.

⁷¹⁴ 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.

⁷¹⁵ z. B. Frézouls 1990; Kneißl 1988.

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

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

⁷¹⁸ 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.

⁷¹⁹ Vgl. z. B. Remesal Rodríguez 1997, 68f.; Eck 2006, 53.

⁷²⁰ Strab. 4,1,2.

⁷²¹ Strab. 4,4,3.

Ob neben Getreide auch andere gallische Güter im Rahmen der *annona* nach Rom gebracht worden sein könnten, ist unklar⁷²². 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 überliefert⁷²³. Der Transport von Wein im Rahmen der *annona* vor Aurelian wurde vereinzelt als möglich angesehen⁷²⁴; aufgrund der Quellenlage bleibt dies jedoch unsicher. Die Ausbreitung des Weinbaus in der Narbonensis lässt sich durch eine Vielzahl von Amphorentöpfereien nachweisen⁷²⁵. Ab der Mitte des 1. Jahrhunderts wird man aufgrund von Funden aus Ostia mit einer umfangreichen Einfuhr narbonensischen Weins rechnen müssen⁷²⁶.

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 dar⁷²⁷. Hier wird man an eine Versorgung aus den Provinzen selbst denken dürfen mit möglichen Ergänzungen durch Getreide aus der Provinz Gallia Belgica⁷²⁸. Auch die gemeinsame Finanzprokurator für diese drei Provinzen könnte im Kontext der Versorgung gesehen werden⁷²⁹, 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 sein⁷³⁰. Die im Rhein bzw. in seinen verlandeten Altarmen bei Militärlagern entdeckten Prahme stellen ein Zeugnis für den Gütertransport dar⁷³¹, 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 nachweisbar⁷³². Vor dem Hintergrund des anzunehmenden Transportumfanges erscheint das Verbreitungsbild der Inschriften von Binnenschiffen, 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*⁷³³ oder auch durch das Militär bzw. speziell die Flotte erklärt worden⁷³⁴. 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)⁷³⁵, 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 belegen⁷³⁶, deuten auf Beschaffungsmaßnahmen hin, die mindestens auf der Ebene der Einheiten oder von übergeordneten Stellen durchgeführt wurden⁷³⁷. *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 gibt⁷³⁸. 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-

⁷³⁰ 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.

⁷³¹ 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.

⁷³² Hierauf verweist zu Recht Carreras Monfort 2002, 76.

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

⁷³⁴ Middleton 1979, 84 f.

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

⁷³⁶ 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.

⁷³⁷ 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.

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

günstigeren Durchführbarkeit für die Atlantikroute als wichtigsten Schifffahrtsweg entschieden⁷³⁹, was allerdings nicht unbestritten blieb⁷⁴⁰. Seiner Ansicht nach hätten die Schiffe weiter rheinaufwärts zu den Militärstandorten fahren können⁷⁴¹. Grundsätzlich ist von einer Nutzung der Atlantikroute in der römischen Kaiserzeit auszugehen⁷⁴², 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, unrealistisch⁷⁴³. 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 Belege⁷⁴⁴. Aufgrund dreier erhaltener *tituli picti*, für deren Formulare Parallelen aus Rom bekannt sind, hatte Remesal Rodríguez auf denselben, für den Transport verantwortlichen Personenkreis geschlossen⁷⁴⁵. 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*⁷⁴⁶ 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 angegeben⁷⁴⁷. 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 Bleiplomben⁷⁴⁸. Dort lassen sich die 14., 20., 22. und 30. Legion

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

⁷⁴⁰ Martin-Kilcher 1994, 546-548.

⁷⁴¹ 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.«.

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

⁷⁴³ 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.

⁷⁴⁴ 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.

⁷⁴⁵ 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.

⁷⁴⁶ CIL XIII 1996 = Kat.-Nr. 11.

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

⁷⁴⁸ 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.

nachweisen⁷⁴⁹. 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 trägt⁷⁵⁰. Lieferungen für Feldzüge deutete wohl die Aufschrift *exp(editio) an*⁷⁵¹. 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 deutete⁷⁵². Daneben wurde auch auf dessen Verwendung für die *annona* hingewiesen⁷⁵³. 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 verzichteten⁷⁵⁴. 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 anzunehmen⁷⁵⁵, 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 versorgte⁷⁵⁶. 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 seien⁷⁵⁷. 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.

⁷⁴⁹ 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.

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

⁷⁵¹ CIL XIII 10029,56; Turcan 1987, 24 Nr. 16.

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

⁷⁵³ 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.

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

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

⁷⁵⁶ Carreras Monfort 1998; 1999; 2000; 2002; Carreras Monfort/Funari 1998; Funari 2002.

⁷⁵⁷ 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 zwingend⁷⁵⁸. 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 wurde⁷⁵⁹. Abweichungen der Stempelspektren in Britannien und den germanischen Gebieten sollen eine Nutzung der Atlantikroute belegen⁷⁶⁰, was allerdings so aufgrund der Daten nicht als gesichert gelten kann⁷⁶¹. 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 könnten⁷⁶². 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 Neuregelung⁷⁶³. 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 könnte⁷⁶⁴.

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 haben⁷⁶⁵. Der für die Versorgung der Soldaten

⁷⁵⁸ 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.

⁷⁵⁹ Carreras Monfort 2000, 130 f.

⁷⁶⁰ Carreras Monfort 1998, 163.

⁷⁶¹ 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.

⁷⁶² 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.

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

⁷⁶⁴ Remesal Rodríguez 1997, 66 f.

⁷⁶⁵ 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 erheblich⁷⁶⁶. Dass er dagegen in den Amphorenspektren unterrepräsentiert ist, liegt sicherlich an der häufigen Benutzung von Holzfässern⁷⁶⁷.

Transporte im staatlichen Auftrag sind auch von Britannien zum Festland anzunehmen. Wie Stempel auf Bleibarren belegen, gehörten die Blei- und Silberminen zum kaiserlichen Besitz⁷⁶⁸. 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 denkbar⁷⁶⁹.

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 belegen⁷⁷⁰. 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

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

⁷⁶⁷ 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.

⁷⁶⁸ 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.

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

⁷⁷⁰ 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.

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«; Mittulgallien 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.

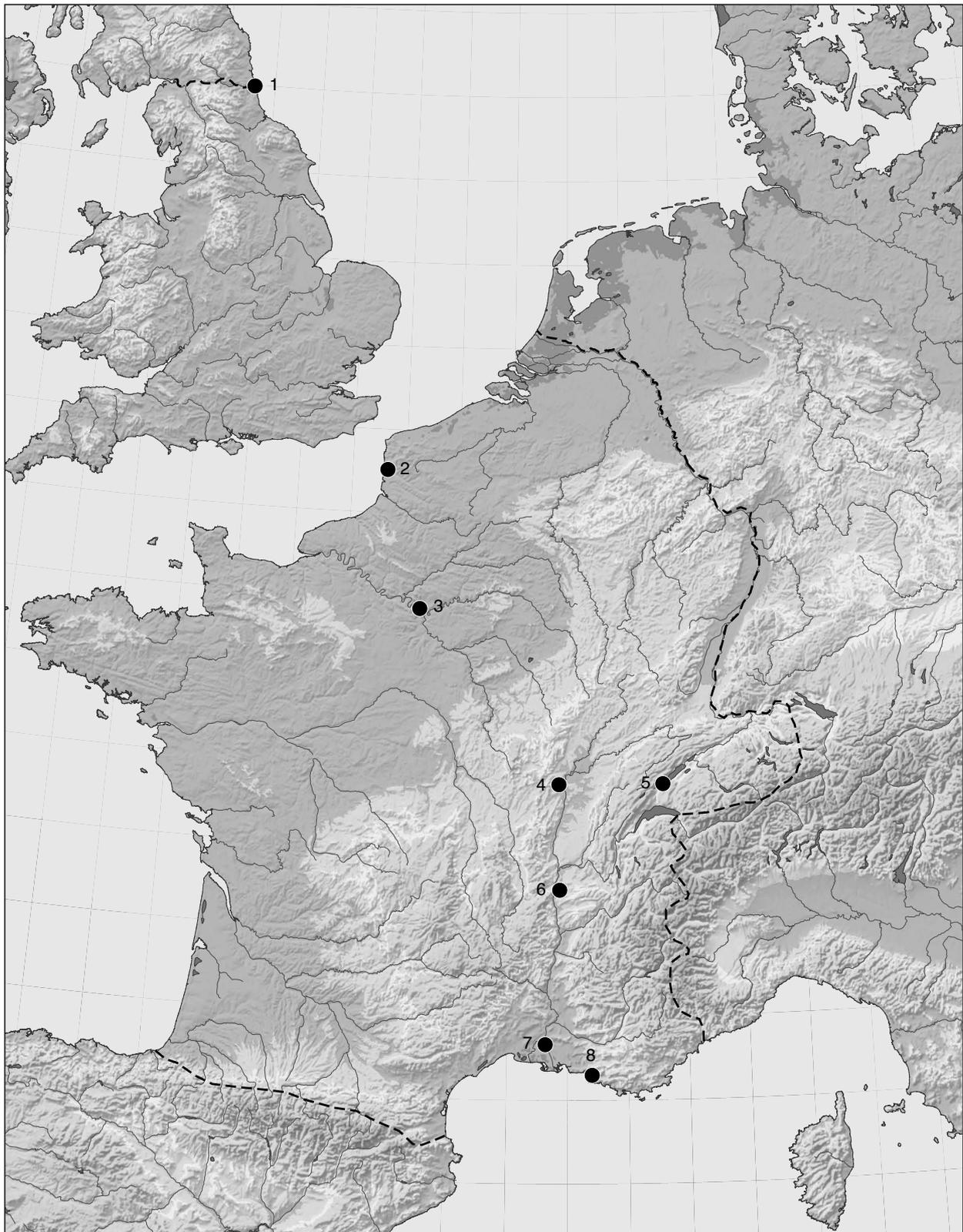


Abb. 52 Spätantike Flotteneinheiten in den gallischen und germanischen Provinzen sowie in Britannien nach der Notitia Dignitatum: 1 South Shields. – 2 Étaples (Zuweisung unsicher). – 3 Paris. – 4 Chalon-sur-Saône. – 5 Yverdon-les-Bains. – 6 Vienne. – 7 Arles. – 8 Marseille.

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. *Ktéma* 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.

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 Schifffern 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 Schifffern 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.

KATALOG DER INSCRIFTEN

Der Katalog umfasst 73 Inschriften, die Berufsbezeichnungen aus dem Bereich der zivilen Schifffahrt in den gallischen, germanischen und britannischen Provinzen nennen. Hinzu kommen relevante Inschriften außerhalb dieses Raumes, die Bezug auf die Schifffahrt im Arbeitsgebiet nehmen. Der Katalog ist nach Provinzen (Zuweisung der Orte wie im CIL) geordnet (Britannien, gallische, germanische Provinzen, Provinzen außerhalb des Arbeitsgebietes) und innerhalb dieser nach modernen Ortsnamen und schließlich nach Gattungen (Grab-, Ehren-, Weihinschriften, sonstige). Die angegebenen Datierungen beruhen, wenn sie nicht durch entsprechende Angaben absolut erfolgen können, meist auf Formeln, deren Gebrauch sich in den gallisch-germanischen Provinzen zeitlich fixieren lässt (s. Wierschowski 2001a, 9 f.; Dondin-Payre/Raepsaet-Charlier 1999, VII-XI). Nach der Inschrift und der relevanten Literatur folgt eine Aufzählung der Inschriftenteile nach folgendem Schema:

B: Berufsbezeichnung

V: Verein (Angabe *corpus* in Klammern, wenn sie sich aufgrund einer indirekten Formulierung, z. B. Amt mit *eiusdem corporis*, erschließt)

F: Funktion innerhalb des Vereins

Gegebenenfalls wird am Ende noch ein Kommentar (K) hinzugefügt, der insbesondere die Querverweise liefert. Der Katalog beansprucht für sich keine erschöpfenden Literaturangaben, sondern beschränkt sich teilweise auf relevante Publikationen, die für den Kontext der Schifffahrt wichtig sind.

Auf den Katalogteil folgend werden noch mit einem * gekennzeichnete Inschriften (Kat.-Nr. 72*-86*) aufgelistet, bei denen diese Berufsbezeichnungen ebenfalls erschlossen oder ergänzt wurden, aber m. E. nicht mit der nötigen Sicherheit.

BRITANNIA

1. Weihung des Tiberinius Celerianus (Abb. 8)

London-Southwark (Greater London/GB), spätes 2. bis frühes 3. Jahrhundert

Num(inibus) Augg(ustorum) | deo Marti Ca|mulo
Tiberini|us Celerianus | c(ivis) Bell(ovacus) | moritix |
Londiniensi|um | [pr]imus [.]. | [---]VA[---]

Lit.: AE 2002, 882; AE 2003, 1015; Tomlin/Hassall 2003, 364 f. mit Abb. 6 f.; Adams 2003.

B: *moritix*

K: In Z. 9 [*Pr?*]imus als Eigenname lt. AE 2003. – Datierung nach Tomlin/Hassall frühestens unter Marc Aurel, wahrscheinlich severisch, dagegen im Kommentar der AE 2003 für Marc Aurel/Lucius Verus bzw. Marc Aurel/Commodus mit Verweis auf die Fundkeramik. Zum Verständnis der Bezeichnung *moritex*, die sich aus dem keltischen Sprachgebrauch herleitet und als Seefahrer bzw. Seemann übersetzen lässt, vgl. Adams 2003. Die Berufsbezeichnung *moritex* bzw. *moritix* ist noch zweimal nachgewiesen (Kat.-Nr. 2; 58).

2. Grabinschrift des M. Verecundius Diogenes (Abb. 10)

York/Eburacum (City of York/GB), 2.-3. Jahrhundert

M(arcus) Verec(undius) Diogenes sev(ir) col(oniae) |
Ebor(acensis) idemq(ue) mor(itex) cives(!) Biturix | Cubus
haec sibi vivus fecit

Lit.: CIL VII 248; ILS 7062; Eburacum I. An Inventory of the Historical Monuments in the City of York (London 1962) 131 Nr. 110; RIB I 678 mit Abb.; Wierschowski 2001a, 446 f. Nr. 650.

B: *mor(itex)* bzw. *mor(itix)*

K: Die Inschrift auf einem Sarkophag ist nur durch eine alte Abschrift überliefert, was die Lesung erschwert. In Z. 2: RIB *qu[inq(uennalis) et]* statt *mor(itex)*; Eburacum I als *mort(uus)*; Bogaers (vgl. Hassall 1978, 43 Anm.*) als *Mor(inorum)*, wonach M. Verecundius auch bei den Morini (Hauptort Tervanna/Terouanne) in Nordgallien als *sevir* tätig gewesen wäre. Auf der im RIB abgebildeten Zeichnung ist eindeutig *MOR* erkennbar, sodass die Lesung im

RIB als unwahrscheinlich anzusehen ist. Bei dem Verstorbenen soll es sich nach Wierschowski um einen Freigelassenen handeln. Die Berufsbezeichnung *moritex* bzw.

moritix ist noch zweimal nachgewiesen (Kat.-Nr. 1; 58); Grabinschriften auf Sarkophagen kommen noch dreimal vor (Kat.-Nr. 8; 11; 32).

GALLIA BELGICA

3. Grabinschrift(?) für M. Publicius Secundanus

Metz/Divodurum (dép. Moselle/F)

M(arco) Publicio Sec[un]dano nautaru[m] |
Mosallicor(um) liber[t(o)] | tabulario [I]IIII[I]vi[ro] |
Augustali

Lit.: CIL XIII 4335; Waltzing III, 581 Nr. 2135; Bonnard 1913, 179 Nr. 33; De Salvo 1992, 636 Nr. 109.

V: *nautae Mosallici*

F: *tabularius*

K: Eine Ehreninschrift kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden. M. Publicius Secundanus ist der einzige bekannte *tabularius* eines Vereins der *nautae*; ebenso stellt dieses Zeugnis den einzigen Beleg für die Moselschiffer dar.

4. Weihung der »Brüder« Libonius Mettus und Cracuna (Abb. 35)

Trier/Augusta Treverorum (Stadt Trier/D), spätes 2. Jahrhundert, ca. 170-185

Num(inibus) Aug(ustorum) et gen(io) proretar(um) |
Liboni Mettus et Cracuna | fr(atres) d(onum) d(ederunt)

Lit.: AE 1964, 149; Büttner 1964a; 1964b; Deininger 1966; Menzel 1966, 114f. Nr. 58a mit Taf. 99-101; Schillinger-Häfele 1977, 452 Nr. 1; Göttlicher 1978, 82 Nr. 491.

V: *proretae*

K: Die Inschrift befindet sich an der Vorderseite eines stilisierten bronzenen Schiffsvorderteils (Prora), das oben mit einem Frauenkopf abschließt. In Z. 1 *num(ini) Aug(usti)* nach Büttner, dagegen Deininger für den Plural. Eine Datierung in die Regierungszeit von Marc Aurel bzw. in die frühen Regierungsjahre von Commodus aufgrund der Drehsträhnenfrisur nach Büttner, in die Zeit 170-185 durch Deininger. Die Berufsbezeichnung *proreta* ist im Arbeitsgebiet für die zivile Schifffahrt singulär. Eine Weihung an den Genius der *nautae* ist aus Marbach (Kat.-Nr. 67) bekannt. Die Bezeichnung *fratres* könnte neben einem Verwandtschaftsgrad auch die Zugehörigkeit zu demselben Verein kennzeichnen (s. Kat.-Nr. 26).

GALLIA LUGDUNENSIS

5. Grabinschrift des M. Rufius Catullus

Murs-et-Geligneux/Gelinacium (dép. Ain/F), 2. Hälfte 2./3. Jahrhundert

Memoriae aeter[nae] M(arcus) Rufius Catull[us] curator
n(autarum) R[hod(anicorum)] | vivus sibi et R[uf(io)]
Rufiano f(ilio) | Ruf(iae) Pupae fil(iae) | et Rufiae Saciratae
fil(iae) defunctae annor(um) | XXII aedic(u)lam cum vinea
et muris ad opus | consummandum et tutelam eius et ad
cenam om[ni]bus Tricontis ponendam | (denarios) II in
perpet(uum) sic ut PETRVDECA|METO consumatur hoc
opus sub ascia est haec o(pera?) s(ive?) l(ocus) h(eredem)
n(on) s(equetur)

Lit.: CIL XIII 2494; ILS 9439; Bonnard 1913, 185 Nr. 36; De Salvo 1992, 637 Nr. 115.

V: *nautae Rhodanici*

F: *curator*

K: In der Umzeichnung der Inschrift im CIL erscheint der Vereinsname als n RIII (jeweils mit Überstrich). In der letzten Zeile wäre nach Kommentar im CIL auch *o(ssibus) s(iti) l(evis)* möglich.

6. Grabinschrift für Q. Capitonius Probatas Senior

Lyon/Lugdunum (dép. Rhône/F), 2. Jahrhundert

D(is) M(anibus) | Q(uinti) Capitoni(i) Probati | Senioris
domo Rom(a) | IIIIIvir(i) Aug(ustalis) Lugudun(i) | et
Puteolis | navic(u)lario marino | Nereus et Palemon |
Liberti patrono | quod sibi vivus insti|tuit posterisq(ue)
suis | et sub ascia dedicav(erunt)

Lit.: CIL XIII 1942; ILS 7029; Waltzing III, 569 Nr. 2092; Bonnard 1913, 166 Nr. 16; Rougé 1964, 137-152; 1984; De Salvo 1992, 623 Nr. 111; Wierschowski 2001a, 323f. Nr. 449.

B: *navicularius marinus*

K: Der Verstorbene ist der einzige sicher nachweisbare *navicularius* nördlich der Provinz Gallia Narbonensis. Wie einige *nautae* aus Lyon (s. Kat.-Nr. 8; 10; 16; 23) war er als *sevir Augustalis* tätig. Dasselbe Amt übte er auch in Puteoli aus, was in dieser Kombination ebenfalls für einen Patron der *nautae Rhodanici* (Kat.-Nr. 7) nachgewiesen ist. Bemerkenswert sind die Namen der beiden Freigelassenen, die auf Meeresgottheiten zurückgehen (Rougé 1984).

7. Grabinschrift des C. Marius MA...

Lyon/Lugdunum (dép. Rhône/F), 2. Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

D(is) [M(anibus)] | et mem[oriae aeternae] | C(aius) Marius MA[---] IIIIIvir Aug(ustalis) coloniae | Flaviae Aug[ustae Puteolorum item] | curatura eiu[sdem corporis functus eiusque] | patronus et pat[ronus nautarum Rhodanicorum] | Arare navig[antium item ---] | utriclarior[um Luguduni consistenium?] | vivus sibi et [---] | quondam c[oniugi --- et incompa]rabilis et per [---] | superstiti civ[itatis eiusdem ponendum cu]ravit [et sub ascia dedicavit]

Lit.: CIL XIII 1960; Waltzing III, 570 Nr. 2095; Bonnard 1913, 192 f. Nr. 52; De Salvo 1992, 638 Nr. 125; Wierschowski 2001a, 329 f. Nr. 456.

V: *nautae Rhodanici Arare navigantes*

F: *patronus*

K: Ein *nauta Rhodanicus Arare navigans* wird in Kat.-Nr. 8 genannt. Wierschowski a.a.O sieht die Gallia Lugdunensis als »Hauptwirkungsgebiet« des Verstorbenen an, wobei sich seine Herkunft nicht definitiv feststellen lässt.

8. Grabinschrift des M. Primus Secundianus

Lyon/Lugdunum (dép. Rhône/F), 2. Hälfte 2./3. Jahrhundert

D(is) M(anibus) | et memoriae aeternae | M(arci) Primi Secundiani IIIIIvir(i) Aug(ustalis) | c(oloniae) C(opiae) C(laudiae) Aug(ustae) Lug(uduni) curator(is) eiusd(em) cor[por(is) nautae Rhodanic(i) Arare na]vigant(is) corporat(i) inter fabros | tign(arios) Lug(uduni) consist(ent)es negot(iatoris) muriar(ii) | M(arcus) Primius Augustus fil(ius) et heres patri | karissim(o) ponend(um) cur(avit) et sub asc(ia) ded(icavit)

Lit.: CIL XIII 1966; ILS 7028; Waltzing III, 570 Nr. 2096; Bonnard 1913, 192 Nr. 51; De Salvo 1992, 638 Nr. 126.

B: *nauta Rhodanicus Arare navigans*

K: Es handelt sich um eine der wenigen hier behandelten Grabinschriften auf einem Sarkophag (ferner Kat.-Nr. 2; 11; 32). Aus Lyon sind noch weitere *nautae* bekannt, die auch *seviri Augustales* waren (s. u. Kat.-Nr. 10; 16). In der Korporation der *fabri tingnarii* (Zimmerleute) dürfte er als Ehrenmitglied anzusehen sein (Reynaud/Helly/Le Glay 1982, 129; vgl. Kat.-Nr. 16). Die Funktion der *fabri tingnarii* lag wohl im Bereich der lokalen Brandbekämpfung, was die Aufnahme »Berufsfremder« erleichtert haben dürfte. *Nautae Rhodanici Arare navigantes* werden auch in einer weiteren Inschrift (s. o. Kat.-Nr. 7) erwähnt. Der in Inschrift Kat.-Nr. 9 erwähnte Primus Secundianus dürfte mit dem Bestatteten identisch sein. Vgl. Reynaud/Helly/Le Glay 1982, 129.

9. Grabinschrift des C. Primus Secundus

Lyon/Lugdunum (dép. Rhône/F), 2. Jahrhundert

[D(is) M(anibus)] | [C(ai) Primi] | [Secu]nd(i) IIIII[vir(i)] Aug(ustalis) c(oloniae) C(opiae) C(laudiae) | [Au]g(ustae) Lug(uduni) cur(atoris) | [eius]d(em) corp(or)is n(autae) | [Rh]od(an)ici praef(ecti) | [eius]d(em) cor(por)is fab(rorum) | [tign(or)um] Lug(uduni) cons(istentium) | [om]nib(us) hono[r]ib(us) apud eos fu[nc]t(i) pat(roni) eiusd(em) | [co]rp(or)is Prim(us) Sel[cu]ndianus fil(ius) | [pat]ri incomparabili | [mon]umentum] quod sibi vi[us] p[os]uit insc[ri]bend(um) cur(avit) et s[ub] ascia [dedic]avit || [AE [---]]RIA[---] quae cum(?) | con[i]u[ge] in | co[n]cordali? | [ad]fectu(?) vixi]t an[nos ---] | m(enses) X di[es ---] | sine u[ll]a eius | animi [laesio]ne C(aius) Pr[imi]us | Secund[us] con[i]u[ge] o[pti]mae ite[m] l[us]t[ro] uni[co] fil(i)o | Primi(o) [---] po[n]end[um] cu]r[avit] et | s[ub] asc(ia) ded(icavit)

Lit.: CIL XIII 1967; Waltzing III, 570 f. Nr. 2097; Bonnard 1913, 186 Nr. 38; De Salvo 1992, 638 Nr. 127.

B: *nauta Rhodanicus*

V: *nautae Rhodanici (corpus)*

F: *praefectus*

K: Der als Sohn genannte Primus Secundianus dürfte identisch mit dem bei Kat.-Nr. 8 genannten Verstorbenen sein.

10. Grabinschrift des Toutius Incitatus

Lyon/Lugdunum (dép. Rhône/F), 2. Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

D(is) M(anibus) | et quieti aeternae | Touti(i) Incitati IIIIIvir(i) | Aug(ustalis) Lug(uduni) et naut(ae) Arar(ici) item | centonario Lug(uduni) consis[te]nt(i) honorato negotia[tor]i frumentario | Toutius Marcellus lib(ertus) | [p]at[ro]no pi[is]simo et sibi vi[us] p[os]uit et sub ascia dedicav(it) | [opt]o felix et hilaris vivas qui | [leg]eris et Manibus meis be[ne] optaveris

Lit.: CIL XIII 1972; Waltzing III, 571 Nr. 2098; Bonnard 1913, 190 f. Nr. 47; De Salvo 1992, 638 Nr. 128.

K: Die Namensgebung lässt auf einen Einheimischen schließen. Neben Toutius Incitatus sind noch zwei weitere *seviri Augustales* unter den *nautae* aus Lyon bekannt (Kat.-Nr. 8; 16). Die Inhaberschaft von Ehrenämtern (*honoratus*) bezieht sich auf *centonarius* und nicht auf den *negotiator frumentarius*. Diese Lösung ist m. E. vorzuziehen, da Toutius Incitatus als *nauta* und *negotiator* tätig gewesen sein dürfte und den *centonarii* als Berufsfremder wegen ihrer Bedeutung für die lokale Brandbekämpfung beigetreten war. Zu einem vergleichbaren Fall (*corporatus inter centenarios*) s. u. Kat.-Nr. 16.

11. Grabinschrift des L. Hilarianus Cinnamus

Lyon/Lugdunum (dép. Rhône/F), 2. Jahrhundert

D(is) M(anibus) | L(uci) Hilariani Cinnami civis Lug(udunensis) naut(ae) | Rhodanico Rho[dano] navigantis | curatori(s) eiusdem | corporis negotia[tor]is <ole=QH>ari(i) Q(uintus) Maspe[ti]us Severianus

s<o=EX>|cer eius et Cl(audius) Severi[a]nus amicus
idemqu[e] | heredes p(onendum) c(uraverunt) et sub |
[as]cia dedicaverun[t]

Lit.: CIL XIII 1996; ILS 7031; Waltzing III, Nr. 2104; Bonnard 1913, 187 Nr. 40; De Salvo 1992, 638 Nr. 131.

B: *nauta Rhodanicus Rhodano navigans*

V: *corpus nautarum Rhodanicorum*

F: *curator*

K: Es handelt sich um eine der wenigen Inschriften auf einem Sarkophag (s. o. Kat.-Nr. 2; 8; 32). Der Zusatz *Rhodano navigans* ist für einen *nauta Rhodanicus* einmalig. Zweimal lässt sich aber *Arare navigans* nachweisen (s. o. Kat.-Nr. 7-8).

12. Grabinschrift des G. Libertius Decimanus

Lyon/Lugudunum (dép. Rhône/F), 2. Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

D(is) M(anibus) | et memoriae aetern(ae) | G(aii) Liberti(i)
Decimani | civi Viennens(i) naut(ae) | Ararico honorato |
utric(u)lario Lugu(duni) consistenti | Matrona Marcia|ni
coniugi ca[r]issimo qui cum ea vixit(!) annis XVI |
mensibus III diebus | XV sine ulla a[n]imi l(a)esione |
ponendum cu[r]avit et sub as[ci]a dedicavit

Lit.: CIL XIII 2009; Waltzing III, 574 Nr. 2109; Bonnard 1913, 188 Nr. 42; De Salvo 1992, 639 Nr. 134; Wierschowski 2001a, 345 f. Nr. 476.

B: *nauta Araricus*

K: Eine ausführliche Würdigung der Inschrift bei Wierschowski mit Verweis auf eine weitere Grabinschrift (CIL XIII 2264), die G. Libertius für seine erste Ehefrau gesetzt haben könnte. Die gleichzeitige Nennung eines *nauta* als *utriclarius* ist noch zweimal (Kat.-Nr. 34; 40) belegt. Von Wierschowski werden die genannten Ehrungen (*honoratus*) auf den Begriff *utriclarius* bezogen.

13. Grabinschrift der Secundia Placida

Lyon/Lugudunum (dép. Rhône/F), zweite Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

D(is) M(anibus) | et qu[i]eti] aetern[ae] | Secu[ndi]ae
Pla[ci]dae [fe]minae s[anc]tiss[im]ae quae vix[it] | mecum
annis XV | m[en]sibus III diebus XI | sine ul(l)a anim[i] |
[l]aesione G(aius) Tipur[i]n[us] (?) Sacruna nau[ta] |
Araric(us) coniug[i] | karissimae et sib[i] | viv(u)s
ponendum | curavit et sub | ascia dedicavi[t]

Lit.: CIL XIII 2028; Waltzing III, 575 f. Nr. 2115; Bonnard 1913, 187 Nr. 41; De Salvo 1992, 639 Nr. 137.

B: *nauta Araricus*

14. Grabinschrift des C. Apronius Raptor

Lyon/Lugudunum (dép. Rhône/F), spätes 1./frühes 2. Jahrhundert

[Dis Ma]nibus | [C(ai) Aproni Ra]ptoris Trell[veri]
dec(urionis) ci]vitat(is) negot[iatoris] vinar(ii) in canab(is)
nautae | [Arar(ici) patron(o)] utrorumq(ue) cor]p[orum] ---
] Aproniae Belli[---] curaverunt et | [sub ascia]
dedicaverunt

Lit.: CIL XIII 11179; AE 1904, 176; De Salvo 1992, 639 Nr. 140; Krier 1981, 32 mit Abb. 9; Wierschowski 2001a, 318 f. Nr. 443.

B: *nauta Araricus*

V: *nautae Ararici (corpus)*

F: *patronus*

K: Von Apronius Raptor ist auch eine Ehreninschrift überliefert (s. u. Kat.-Nr. 21). Auf der Grabinschrift wird der Verstorbene im Gegensatz zu dieser auch als *negotiator vinaris* bezeichnet.

15. Grabinschrift des L. Helvius Victorinus

Lyon/Lugudunum (dép. Rhône/F), 2. Jahrhundert

D(is) M(anibus) | L(uci) Helvi(i) Victo[r]ini n(autae) Araric(i) |
Romania Sel[cun]dilla | [coniu]nx ka[r]issima] et | [... et
sub ascia dedicaverunt]

Lit.: AE 1975, 613; AE 1976, 445; J. F. Reynaud / A. Audin / J. Pouilloux, in: Journal des Savants 1975, 51-54 Nr. 15 mit Abb. 5; M. Le Glay / A. Audin, Notes d'épigraphie et d'archéologie lyonnaises (Lyon 1976) 52 Nr. 5; De Salvo 1992, 639 Nr. 141 f.; Wierschowski 2001a, 320 Nr. 445.

B: *nauta Araricus*

K: Ein anderer Vertreter aus der Familie der Helvii, L. Helvius Frugus, war Patron der Rhône- und Saôneschiffer (Kat.-Nr. 22). Er entstammt aus einer Viennenser Dekurionenfamilie, zu der auch L. Helvius Victorinus gehört haben dürfte (vgl. Wierschowski 2001a, 320 f.). Bei De Salvo wird die Inschrift fälschlich unter zwei Nummern geführt.

16. Grabinschrift des Attalus

Lyon/Lugudunum (dép. Rhône/F), 2. Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

D(is) M(anibus) | et m[em]oriae a]eter[na]e ---] At[tal]i
IIIIIIvir(i) Aug(ustalis) Lug(uduni) | negotiator(is)
s]eplasi(ari) n[autae] Rhodan(ici?) cor]p[or]ati inter
cen]to[na]rios Lugud(uni) c]on[s]istentes | Cal[---]nus |
Epic[---]mon | lib(erti) [patrono opti]mo |
inc[om]parabiliq(ue) po]n[en]dum curaver]unt | et s[ub]
ascia dedi]cave]runt]

Lit.: AE 1982, 702; Reynaud/Helly/Le Glay 1982, 124-148 Nr. 1 mit Abb. 4; De Salvo 1992, 639 Nr. 143.

B: *nauta*

K: Der Grabstein mit einer großen, frontal angebrachten Inschrift wurde sekundär als Sarkophag (Nekropole Saint-Irénée, Grab 53) verwendet. Aufgrund der Aushöhlung sind nur noch die Ränder der stark ergänzten Inschrift vorhan-

den. Die Ergänzung (Reynaud/Helly/Le Glay 1982) mit der Berufsbezeichnung *n[auta]* ist letztlich mit Unsicherheiten behaftet, erscheint aber durch den Platzbedarf der Ergänzung sinnvoller als andere Möglichkeiten, wie die zweite Nennung als spezialisierter *negotiator*. Ob Attalus Rhône- oder Saôneschiffer war, lässt sich wohl nicht mehr eindeutig bestimmen (Z. 6 statt *Rhodan[ici?]* wäre auch *Araric[o]* möglich). Die Mitgliedschaft in der Korporation der *centonarii* (Deckenhersteller) dürfte eine Ehrenmitgliedschaft darstellen (Reynaud/Helly/Le Glay 1982, 129; vgl. Kat.-Nr. 8). Dabei dürfte die Funktion des Vereins im Bereich der lokalen Brandbekämpfung die Aufnahme »Be-rufsfremder« erleichtert haben. Wir kennen noch zwei weitere *nautae* als *seviri Augustaes* in Lyon (Kat.-Nr. 8; 10).

17. Grabinschrift des ...nio

Lyon/Lugdunum (départ. Rhône/F), Ende 1. bis frühes 2. Jahrhundert

[n]ioni | [---] n(autae od. autarum?) Rhod(anico od. orum ?) | [---] Viennae | [---] Luguduni | Pompeia C(ai) f(ilia) Latina | ux(s)or(!) viro piissimo

Lit.: AE 1997, 1130; X. Colin, Une nouvelle inscription Lyonnaise concernant un naute du Rhône. Zeitschr. Papyr. u. Epigr. 119, 1997, 217-220 Taf. 6.

B: *nauta Rhodanicus* ?

V: *nautae Rhodanici* ?

K: Eine ausführliche Würdigung der Inschrift bei Colin. Der Verstorbene hatte Verbindungen nach Vienne. Ob er dort auch ein Amt bekleidete, muss offenbleiben. Die Datierung (ebenda 220) erfolgte aufgrund des Adjektivs *piissimus* in der letzten Zeile (ebenda 219 f.).

18. Ehreninschrift der drei gallischen Provinzen für L. Besius Superior

Lyon/Lugdunum (départ. Rhône/F), *ara Romae et Augusti*, 2.-3. Jahrhundert

L(ucio) Besio [Su]perior[i] | Viroman[duo ---]n | omni[bus honor]i(bus) | apud s[uos fun]c[us] | patrono nautar(um) | Araricor(um) et Rhodanicor(um) patron(o) | [C]ond[eatiu]m item | [A]rcarior(um) Lugd(uni) | consistentium | allector(ori) ark(ae) Galliar(um) | ob allector(am) fidelij[ter a]dm[inistrata]m | [tres p]rovi[nciae] Gallia[e]

Lit.: CIL XIII 1688; ILS 7021; Waltzing III, 564 Nr. 2078; Bonnard 1913, 194 Nr. 55; ILTG 219 (gibt fälschlich das CIL XIII 1688 an, bezieht sich aber auf XIII 1668); Rougé 1974, 138-140; De Salvo 1992, 637 Nr. 121; Wierschowski 2001a, 302 f. Nr. 423.

V: *nautae Ararici et Rhodanici*

F: *patronus*

K: Die Ergänzung der Inschrift erfolgte nach der Neulesung durch Rougé, dort auch Verweis auf abweichende

Versionen, s. auch Kommentar im CIL. Abweichend zu Rougé insbes. die Lesung in Z. 2 als *Viroman(duo) eq(uiti) R(omano)*. De Salvo betrachtet auch die genannten *Condeates* und *Arecarii* als Schiffer, was aber äußerst unsicher ist. Sie werden auch in Kat.-Nr. 20 genannt.

19. Ehreninschrift (Statuenbasis) der drei gallischen Provinzen für Q. Iulius Severinus (Abb. 22)

Lyon/Lugdunum (départ. Rhône/F), *ara Romae et Augusti*, 2.-3. Jahrhundert

Q(uinto) Iulio Severino | Sequano omnib(us) | honoribus in[ter] suos functo | patrono splend[idi]ssimi corporis | n(autarum) Rhodanicor(um) et | Araricor(um) cui ob innoc(entiam) | morum ordo civi[tatis] suae bis statuas | decrevit inquisito[r]i Galliarum tres | provinciae Gall(iae)

Lit.: CIL XIII 1695; Waltzing III, 564 f. Nr. 2079; Bonnard 1913, 193 Nr. 53; Walser 1988, 146 f. Nr. 61 mit Abb.; De Salvo 1992, 637 Nr. 116; Wierschowski 2001a, 303 Nr. 424; Kakoschke 2004, 36 f. Nr. 1.17.

V: *splendidissimum corpus nautarum Rhodanicorum et Araricorum*

F: *patronus*

K: Walser, Wierschowski und Kakoschke jeweils mit Kommentar. Im CIL ist Z. 7 zu *n(ostris) Rhodanicor(um)* ergänzt.

20. Ehreninschrift für L. Tauricius Florens

Lyon/Lugdunum (départ. Rhône/F), *ara Romae et Augusti*, 2.-3. Jahrhundert

L(ucio) Tauricio | Florenti Taurici | Tauriciani filio | Veneto | allecto ark(ae) Galliar(um) | patron(o) nautar(um) | Araricorum et | Ligericor(um) item | Arecar[i]orum et | Condeatium | [I]ll provinc(iae) Galliae

Lit.: CIL XIII 1709; ILS 7020; Waltzing III, 565 Nr. 2080; Bonnard 1913, 177 Nr. 31; De Salvo 1992, 637 Nr. 117; Rougé 1974, 137 f.; Wierschowski 2001a, 303 f. Nr. 425.

V: *nautae Ararici et Ligerici*

F: *patronus*

K: Ausführlich wird diese Inschrift von Wierschowski gewürdigt, der Verbindungen der Familie nach Aquitanien aufzeigt. Die Kombination des Patronats der Saône- und Loireschiffer ist einmalig. Seine Herkunft als Veneter dürfte dies beeinflusst haben. Diese siedelten im südlichen Armorica an der Atlantikküste und ihre Aktivitäten als Seefahrer im Britannienhandel werden bei Caesar beschrieben (s. S. 87). Zum Patronat bei den Arekariern und Condeatern s. o. Kat.-Nr. 18.

21. Ehreninschrift (Statuenweihe) für C. Apronius Raptor (Abb. 12)

Lyon/Lugdunum (départ. Rhône/F), spätes 1./frühes 2. Jahrhundert

C(aio) Apronio | Aproni | Blandi fil(io) | Raptori | Trevero | dec(urioni) eiusd(em) civitatis n(autae) Ararico patrono | eiusdem corporis | negotiatores vinari(i) | Lugud(unenses) | consistentes | bene de se m[er]enti | patro[n]o | cuius statuae dedica[t]ione sportulas ded(it) negot(ori)bus | sing(ulis) corp(oratoris) HS V

Lit.: CIL XIII 1911; ILS 7033; Waltzing III, 567 f. Nr. 2088; Bonnard 1913, 188 f. Nr. 43; Walser 1988, 148 f. Nr. 62 mit Abb.; De Salvo 1992, 637 Nr. 122; Krier 1981, 31 Nr. 7 mit Abb. 8; Wierschowski 2001a, 318 f. Nr. 443.

B: *nauta Araricus*

V: *nautae Ararici (corpus)*

F: *patronus*

K: Die Inschrift wird von Wierschowski ins späte 1. bzw. frühe 2. Jh. datiert, dagegen Krier (1981, 33) zwischen 110 und 115. Von Apronius Raptor ist auch die Grabinschrift aus Lyon (Kat.-Nr. 14) überliefert. Nach der Ergänzung von Walser *n(autarum) Ararico(rum) patrono* wäre er selbst nicht zwangsläufig *nauta*; dagegen spricht aber das folgende *eiusdem corporis* (vgl. auch Wierschowski 2001a, Anm. 249). Die Aufstellung einer Ehrenstatue infolge eines Patronats ist auch für Kat.-Nr. 25 nachgewiesen.

22. Ehreninschrift (Statuenweiheung) für Lucius Helvius Frugus

Lyon/Lugdunum (dép. Rhône/F), 2. Jahrhundert

L(ucio) Helvio L(uci) filio | Voltin(ia) Frugi | curatori nau[lt]arum bis | Ilvir(o) Viennen[s]ium patrono Rho[ld]anicorum | et Araricor(um) | n(autae) Rhod(anici) et Arar(ici) | [---] Rhod(anici ?) || L(ucio) Helvio L(uci) filio | Voltin(ia) Frugi | curatori nau[lt]arum bis Ilvir(o) | Viennensium | patrono Rho[ld]anic(orum) et Arar(icorum) | n(autae) Rhod(anici) et Arar(ici)

Lit.: CIL XIII 1918; Waltzing III, 568 Nr. 2089; Bonnard 1913, 193 Nr. 54; De Salvo 1992, 638 Nr. 123; Bérard 2005; Wierschowski 2001a, 320 f. Nr. 445.

V: *nautae Rhodanici et Ararici*

F: *curator, patronus*

K: Ein Verwandter des L. Helvius Frugus war L. Helvius Victorinus, der als *nauta Araricus* in Lyon tätig war (s. o. Kat.-Nr. 15). Weitere Belege für die Helvii in Lyon bei Wierschowski. Nach Bérard 2005 handelt es sich um eine Statuenbasis.

23. Ehreninschrift (Statuenweiheung) für M. Inthatus Vitalis

Lyon/Lugdunum (dép. Rhône/F), 2. Jahrhundert

M(arco) Inthatio M(arci) fil(i)o | Vitali negotiat(ori) vinari[o] | Lugud(uniensi) in kanabis con[sist]enti curatura eiusdem | corpor(is) bis funct(o) itemq(ue) | q(uaestora) nautae Arare navig(anti) | patrono eiusd(em) corporis |

patron(o) eq(uitum) R(omanorum) IIIIIvir(orum) utr[i]clar(iorum) fabr(orum) Lugud(uni) con[sist]entium | cui ordo splendidis[si]mus civitat(is) Albensium | consessum dedit | negotiatores vinari(i) [Lug(udunienses)] | in kanab(is) consist(ent)es pat[rono] | ob cuius statuae ded[ica]tione sportul(as) |(denarios) [---] | dedit

Lit.: CIL XIII 1954; ILS 7030; Waltzing III, 569 f. Nr. 2094; Bonnard 1913, 189 Nr. 45; De Salvo 1992, 638 Nr. 124; Wierschowski 2001a, 327 f. Nr. 454.

B: *nauta Arare navigans*

V: *nautae Arare navigantes*

F: *quaestor, patronus*

K: Wierschowski ausführlich zu dieser Inschrift mit dem Vorschlag, dass M. Inthatus Vitalis das Patronat bei den römischen Rittern innehatte, ohne selbst zum Ritterstand zu gehören. Die Ämterhäufung weist auf eine herausragende Persönlichkeit. Das Recht, unter den Ratsherren zu sitzen, dürfte sich auf die Spiele in Alba (Narbonensis) beziehen und mit seiner Tätigkeit als Weinhändler zusammenhängen (Botermann 2005, 287). S. o. (Kat.-Nr. 21) mit einer weiteren Stiftung der *negotiatores vinarii* aus Lyon.

24. Ehreninschrift des C. Iulius Sabinianus für die nautae Rhodanici (Abb. 21)

Lyon/Lugdunum (dép. Rhône/F)

C(aius) Iulius Sabinianus | nauta Rhod(anicus) | in honorem | nautarum Rhodanicor(um) dat || L(ocus) d(atus) | dec(reto) | n(autarum) R(hodanicorum) || Dedicacione | doni huius | omnibus | navigantibus | (denarios) III | dedit

Lit.: CIL XIII 2002; ILS 7032; Waltzing III, 573 Nr. 2106; Bonnard 1913, 186 Nr. 39; De Salvo 1992, 638 Nr. 133; Walser 1988, 144 f. Nr. 60 mit Abb.

B: *nauta Rhodanicus*

V: *nautae Rhodanici*

K: Der im CIL (S. 313) als »basis oblinga litteris perbonis« beschriebene Inschriftenträger ist auf drei Seiten beschriftet (Abb. der Vs. bei Walser). Bei der durchaus imposanten Größe (1,65 × 90 × 68 cm) stellt sich die Frage, ob sich darauf noch eine Darstellung befunden hat (z. B. Schiff, Gottheit), die mit dem Verein in Verbindung gebracht werden konnte. Die auf der Seite angegebene Zuweisung des Platzes auf dessen Beschluss ist einmalig und dürfte für vereinseigenen Grundbesitz sprechen (s. u. Kat.-Nr. 25; 27).

25. Ehreninschrift (Statuenweiheung) für C. Novellius Ianuarius

Lyon/Lugdunum (dép. Rhône/F), 216 n. Chr.

C(aio) Novellio Ianuario | civi Vangioni nautae | Ararico curatori et | patrono eiusd[em] corp(or)is | Novelli Faus[tus et Soteri]cus de se [merenti?] | patrono in[dulgen]t[is]simo c[uius] statu[a]e | dedica[t]ione ded[it] |

sportulas u[niversis n]a[ut]is praesent[ibus] [(denarios) III | l(ocus) d(atus) d(ecreto) n(autarum) Araric(or)um | dedicata pr(idie) [---] Sept(embres) | Sabino II et [Anullin]o | co(n)s(ulibus)

Lit.: CIL XIII 2020; Waltzing III, 575 Nr. 2112; Bonnard 1913, 191 Nr. 48; De Salvo 1992, 639 Nr. 135; Wierschowski 2001a, 351 f. Nr. 486; Kakoschke 2004, 52 f. Nr. I.31.

B: *nauta Araricus*

V: *nauta Ararici (corpus)*

F: *curator, patronus*

K: Die Inschrift ist über die Konsulangebe ins Jahr 216 n. Chr. datiert. Als Vangione stammt C. Novellius aus Borbetomagus/Worms. Zu den hohen Ehren, die er als *nauta* erreichte, gehörte das Patronat des Vereins der Saôneschiffer. In dieser Funktion erhielt er eine Ehrenstatue (s. o. Kat.-Nr. 21). Die Zuweisung des Platzes durch den Verein ist Beleg für dessen Grundbesitz (s. Kat.-Nr. 24; 27).

26. Weihinschrift der *ratarii Eburodunenses* (Abb. 37)

Lyon/Lugudunum (départ. Rhône/F), 1. Hälfte 3. Jahrhundert
Num(ini) Aug(usti) rat(iarii) | Eburod(unenses) frat(res)

Lit.: AE 1999, 1065; AE 2003, 1176; Baratte 2003.

V: *ratarii Eburodunenses*

K: In Z. 1 ist *num(inibus) Aug(ustorum)* bei ausgeschriebenen Varianten häufiger nachgewiesen (vgl. Deininger 1966 und Kat.-Nr. 4). Die Inschrift ist auf einer Apollo-Helios-Statuette aufgebracht, die sich in einem Hortfund der 2. Hälfte des 3. Jahrhunderts befand. Die Datierung der Statuette nach Baratte. Der Zusatz *Eburodunenses* ist von Eburodunum/Yverdon-les-Bains, einem römischen Vicus im Territorium der Helvetier, abzuleiten. Aus dem Arbeitsgebiet liegen zwei weitere Belege für *ratarii* vor (Kat.-Nr. 39; 53). Der Begriff *fratres* bezeichnet hier Mitglieder eines Vereins; Gleiches wäre auch bei den *proretae* denkbar (s. Kat.-Nr. 4).

27. Inschriftenfragment mit Angaben zu Privilegien für die Saôneschiffer

Lyon/Lugudunum (départ. Rhône/F)

[---] | [---] splendidissim[...]. m[...] | perpetuam vacatione[m] ... | decre[...] | l(ocus) d(atus) d(ecreto) n(autarum) Araric(or)um

Lit.: CIL XIII 2041; Waltzing III, 577 Nr. 2121; Bonnard 1913, 189 Nr. 44; De Salvo 1992, 639 Nr. 139.

V: *nautae Ararici (corpus splendidissimum)*

K: Lesung nach Waltzing/CIL: [---] | [corpus?] splendidissim[u]m [...] | perpetuam vacatione[m] ... | decre[v(it)] | . Als Alternative zur Ergänzung *corpus* auch *epulum* bzw. *munus splendissimum* angegeben. Gegen die Ergänzung zu *splendidissim[u]m* dürfte der für einen Buchstaben zu

große Abstand sprechen. Das folgende Wort würde dann mit einem M beginnen. Hier wäre im Hinblick auf die folgende Zeile auch *m[uneri]s* möglich. Aufgrund der skizzenhaften Zeichnung im CIL lässt sich nicht entscheiden, ob hinsichtlich des Platzbedarfes auch eine Abkürzung infrage käme. Entsprechend könnte davor ein Dativ stehen. Somit wäre m. E. folgende Lesung möglich:

[---] | [corpori] splendidissim[o] m[uneri]s | perpetuam vacatione[m] ... | decre[vit bzw. tam ?] | l(ocus) d(atus) d(ecreto) n(autarum) Araric(or)um. Das Adjektiv *splendidissimum* lässt sich, dort bezogen auf das *corpus* der Rhône- und Saôneschiffer, noch auf einem weiteren Monument aus Lyon (Kat.-Nr. 19) nachweisen. Die vorliegende Inschrift dürfte an diese bzw. die Saôneschiffer adressiert sein, denen eine Befreiung von den *munera* gewährt wurde. Dies müsste durch den Kaiser bzw. den Senat geschehen sein (s. S. 42). Es dürfte sich bei dem vorliegenden Fragment wohl nicht um ein staatliches Dokument, etwa ein Reskript, handeln. Der Inschriftentyp bleibt unklar, möglicherweise wäre eine Ehreninschrift für eine der beiden genannten Korporationen denkbar. Die Zuweisung des Platzes durch Vereinsbeschluss ist bei zwei weiteren Inschriften aus Lyon nachweisbar (s. o. Kat.-Nr. 24-25).

28. Grabstein des Pescennius Sabinus

Nantes/Portus Namnetum (départ. Loire-Atlantique/F), spätes 2./3. Jahrhundert

D(is) M(anibus) | et me[m]or[ia]e Pes[sicini]i | Sabini | nauta(e) | Ligerici

Lit.: CIL XIII 3114; De Salvo 1992, 640 Nr. 146 (mit falschem CIL-Zitat).

B: *nauta Ligericus*

K: Ein Verein der Loireschiffer ist in der folgenden Inschrift belegt.

29. Weihinschrift zum Wohl der Loireschiffer

Nantes/Portus Namnetum (départ. Loire-Atlantique/F), 2. Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

Deo Vol(cano) | pro salute | vic(anorum) Por(tensium) et nau(tarum) | Lig(ericorum)

Lit.: CIL XIII 3105; ILS 7052; Bonnard 1913, 179 Nr. 32; De Salvo 1992, 639 Nr. 145.

V: *nautae Ligerici*

K: Ein Loireschiffer ist in der vorangegangenen Inschrift überliefert.

30. Ehreninschrift für Kaiser Tiberius – der »Pariser Nautenpfeiler« (Abb. 23-24)

Paris/Lutetia (départ. Paris), 14-37 n. Chr.

Tib(erio) Caesare | Aug(usto) Iovi Optum[o] | Maxsumo (!) | nautae Parisiac[i] | publice posierun[t!] || Eurises ||

Senani U[s]eiloni || Iovis || Tarvos Trigaranus || Volcanus ||
Esus || [C]ernunnos || Castor || [---] || Smert[ri]os ||
Fort[una?] ||]TVS[---]

Lit.: CIL XIII 3026; ILS 4613d; Bonnard 1913, 180 Nr. 35; Espérandieu IV, Nr. 3132; Waltzing II, I 580 Nr. 2131; ILTG 331; De Salvo 1992, 640 Nr. 147.

K: Die scheinbare Verwendung des Ablativs (m. E. eher ein verschriebener Dativ) beim Kaisernamen in Z. 1 wurde z. T. im Sinne einer Zeitangabe statt einer Dedikation verstanden (vgl. dazu Espérandieu; ILTG S. 132). Das Monument

bestand ursprünglich aus fünf reliefverzierten Blöcken. Der Inschriftenblock zeigt mehrere Personen mit Schild und Speer bewaffnet (Beischrift *Euriesi*) sowie zwei Männer mit Toga und Tunica (Beischrift *Senani U[s]eiloni*). Bei den Personen könnte es sich um die *nautae*, etwa im Kontext einer Prozession, handeln. Die Interpretation ist aber unsicher. Die übrigen Blöcke stellen überwiegend mit Beischriften versehene keltische Gottheiten dar. Der Nautenpfeiler ist eines der wichtigsten Zeugnisse gallo-römischer Religion. Weitere Ehreninschriften für Kaiser s. u. (Kat.-Nr. 53-54).

GALLIA NARBONENSIS

31. Grabinschrift des L. Secundius Eleuther

Arles/Arelate (dép. Bouches-du-Rhône/F), 2. Jahrhundert

D(is) M(anibus) | L(ucio) Secundio | Eleuthero |
navicular(io) Arel(atensi) | item IIIIIvir(o) Aug(ustali) |
corpor(ato) c(olonia) I(ulia) P(aterna) A(relatis) | Secundia
| Tatianae fil(ia) | patri pientissim(o)

Lit.: CIL XII 704; Waltzing III, 528 Nr. 1966; Bonnard 1913, 167 Nr. 18; Christol 1971, 649-655; De Salvo 1992, 624 Nr. 116; Wierschowski 2001a, 115 Nr. 133.

B: *navicularius Arelatensis*

K: Zur Person und Namen ausführlich Christol. Er kann nachweisen, dass die Namensgebung auf einen Freigelassenen aus der südlichen Gallia Narbonensis schließen lässt. Nach Rougé (1966, 252) soll es sich hier um einen freien *navicularius* ohne Zugehörigkeit zu einer Korporation handeln.

32. Grabinschrift des M. Atinius Saturninus

Arles/Arelate (dép. Bouches-du-Rhône/F), 2. Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

[...] | et quieti aeternae | M(arci) Atini(i) Saturnin(i)
[ap]paritor(is) navicular(iorum) | station[is ...]

Lit.: CIL XII 718; Waltzing III, 529 Nr. 1968; De Salvo 1992, 624 Nr. 118.

V: *navicularii*

F: *apparitor*

K: Inschriftenträger ist ein Sarkophag (s. auch Kat.-Nr. 2; 8; 11). Die bei De Salvo genannte Datierung (1. Jh.?) gründet sich auf *tituli picti* (M. Atini S[...]) auf Ölamphoren des Typs Dressel 20 (vgl. De Salvo 1992, 401 mit Anm. 65). Gegen diesen frühen Zeitansatz sprechen allerdings die Erwähnung der *quietas aeterna* und die Verwendung eines Sarkophages.

33. Grabinschrift des Aur. Septimius Demetrianus

Arles/Arelate (dép. Bouches-du-Rhône/F), 2. Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

Aur(elius) Septimius Demetrianus | nauta Druenticus
vividus | sibi posuit

Lit.: CIL XII 721; Waltzing III, 529 Nr. 1970; Bonnard 1913, 176 Nr. 28; De Salvo 1992, 640 Nr. 154; Wierschowski 2001a, 119 f. Nr. 138.

B: *nauta Druenticus*

K: Datierung der Inschrift nach Wierschowski. Er sieht Septimius Demetrianus aufgrund der Nennung der *Durance* als Ortsfremden an. Zu einem weiteren *nauta Druenticus* aus Arles s. u. Kat.-Nr. 34, zum Verein Kat.-Nr. 51.

34. Grabinschrift des L. Iulius Secundus

Arles/Arelate (dép. Bouches-du-Rhône/F), 2. Jahrhundert

L(ucio) Iul(io) Secundo | utriculario corp(orato) | c(oloniae)
I(uliae) P(aternae) A(relatis) qui legavit | eis testamento
suo | (denarios) CC ut ex usur(a) eor(um) | omnibus annis
sacrificio ei parentetur | item naut(ae) Druentic(o) |
corpor(ato) Mogituma | Epipodius filius nat(us) | patri
pientissimo

Lit.: CIL XII 731; Waltzing III, 530 Nr. 1977; Bonnard 1913, 176 Nr. 27; De Salvo 1992, 640 Nr. 156; Wierschowski 2001a, 120 Nr. 139.

B: *nauta Druenticus*

K: Mogituma wird als Ortsangabe für die *nautae Druentici* aufgefasst; die Deutung als Eigenname (Thesaurus Linguae Gallicae S. 108) ist falsch. Die Siedlung lässt sich nicht näher lokalisieren (Wierschowski 2001a, 120 Anm. 93). Ein weiterer *nauta Druenticus* aus Arles s. o. Kat.-Nr. 33. Die Kombination von *nauta* und *utricularius* ist noch zweimal belegt (Kat.-Nr. 12; 52). Bei De Salvo wird er nur als *utricularius* geführt.

35. Grabinschrift, gestiftet von M. Aurelius VO...

Arles/Arelate (dép. Bouches-du-Rhône/F)

M(arcus) Aurelius VO[---] | navicularius [marinus ?] | fecit

Lit.: ILGN 116; De Salvo 1992, 624 Nr. 120.

B: *navicularius*

K: Ergänzung *marinus* nach ILGN, auch eine andere Lösung, etwa *sibi*, wäre möglich. Das Gentiliz Aurelius gibt keinen engeren Datierungsanhalt (vgl. Gayraud 1981, 420).

36. Ehreninschrift für Cominius Bonus Agricola Laelius Aper

Arles/Arelate (dép. Bouches-du-Rhône/F), spätes 2. Jahrhundert

[---] Cominio | [-] f(ilio) Claud(ia) Bono | Agricolae L[ae]lio | Apro praef(ecto) [c]ohort(is) | tert(iae)

Bracaraugustano(rum) | tribun(o) leg(ionis) [I] Adiu(ricis) procur(atori) | Augustorum ad annonam | provinciae Narbonensis | et Liguria praef(ecto) a[lae] mil(l)iariae | in Mauretania Caesariensi | navic(ulariorum) marin(or)um Arel(atensium) | corp(ora) quinq(ue) patron(o) | optimo et innocentissimo

Lit.: CIL XII 672; ILS 1432; Waltzing III, 525f. Nr. 1960; Bonnard 1913, 167f. Nr. 19; Christol/Demougin 1984; Alföldy 1986.

V: *navicularii marini Arelatenses corpora quinque*

F: *patronus*

K: Zur Lesung des Namens s. Alföldy aufgrund einer Autopsie des Originals, abweichende Namensform in älteren Arbeiten (Kommentar CIL; Pflaum 1960, 507). Remesal Rodríguez (1997, 75) löste Z. 5 zu *adiut(ori) procur(atoris)* auf. Für die Datierung der Prokuratur kommen die Samtherrschaften von Marc Aurel/Lucius Verus (Alföldy 1986; Pflaum 1960, 507; Kneißl 1998, 439), Marc Aurel/Commodus (Remesal Rodríguez) oder Septimius Severus/Caracalla (Christol/Demougin) in Betracht. Erstgenannte Variante erscheint am wahrscheinlichsten, ist aber nicht eindeutig zu belegen. Der viel diskutierte Vereinsname mit dem Zusatz *corpora quinque* ist noch ein zweites Mal (s. u. Kat.-Nr. 71) belegt. Die Wahl eines mit einem Sonderposten im Rahmen der *annona* ausgestatteten Patrons dokumentiert die Verbindungen der *navicularii Arelatenses* zu dieser Behörde; allerdings sind Inhalt und Adressat der Transportleistung umstritten (s. S 62 f.).

37. Ehreninschrift für Cn. Cornelius Optatus

Arles/Arelate (dép. Bouches-du-Rhône/F), 2. Jahrhundert(?)

Cn(aeo) Cornel(io) | Cn(aei) fil(io) Ter(etina) | Optato | llvir(o) pontific(i) | flamini | naviculari(or)um marin(or)um | Arel(atensium) patrono

Lit.: CIL XII 692; Waltzing III, 527 Nr. 1963; Bonnard 1913, 168 Nr. 20; De Salvo 1992, 623 Nr. 114.

V: *navicularii marini Arelatenses*

F: *patronus*

K: Die Datierung der Inschrift ist unsicher. Kneißl (1998, 439) hielt das 1. Jahrhundert für möglich, aber das 2. Jahrhundert aufgrund der Datierung der übrigen Zeugnisse aus Arles für wahrscheinlicher. Die Tribus Teretina ist außerhalb von Italien nur in Arles nachgewiesen (Wierschowski 2001a, 245).

38. Ehreninschrift für Q. Decius Alpinus

Genf/Genava (Kt. Genf/CH), 1. Hälfte 1. Jahrhundert

Q(uinto) Decio Alpino | Illvir(o) | nautae lacus | Lemanni

Lit.: AE 1926, 2; Espérandieu Nr. 361; Howald/Meyer 1941, 221 Nr. 92; ILGN 361; Stähelin 1948, 481 Abb. 127; De Salvo 1992, 641 Nr. 163.

V: *nautae lacus Lemanni*

K: Der durch die Inschrift geehrte Quintus Decius Alpinus war als Quattuorvir Magistrat der römischen Kolonie Vienne. Howald/Meyer datieren die Inschrift aufgrund des Amtstitels vor 40 n. Chr. Zu den Decii, einer lokalen Familie aus der Oberschicht, existieren weitere Zeugnisse (CIL XII 2430; 2623; vgl. Demougin 1992, 253). Eine weitere Inschrift der *nautae lacus Lemanni* ist aus Lausanne bekannt (s. Kat.-Nr. 65).

39. Weihinschrift des L. Sanctius Marcus für Silvanus

Genf/Genava (Kt. Genf/CH), 2. Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

Deo Silvano | pro salu[t]e ratiarior(um) | superior(um) | amicor(um) | suor(um) | pos(u)it l(ibens) Sanct(ius) | Marcus civis Hel(vetius) | v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito) | d(onum) d(edit)

Lit.: CIL XII 2597; Waltzing III, 540 Nr. 2019; Bonnard 1913, 196 Nr. 56; Howald/Meyer 1941, 227 Nr. 103; De Salvo 1992, 641 Nr. 162; Wierschowski 2001a, 165 Nr. 199.

V: *ratiarii superiores*

K: Der Sinn der Attributs *superiores* ist unbekannt. Es wurde ein Bezug zur oberen Rhône vermutet (Howald/Meyer). Die Weihung an Silvanus könnte einen Bezug zum Holz für die Flöße der *ratiarii* beinhalten; der Zusatz *deus* spricht aber für eine keltische Gottheit. Datierung nach Wierschowski. Aus dem Arbeitsgebiet liegen zwei weitere Belege für *ratiarii* vor (s. Kat.-Nr. 26; 53).

40. Grabinschrift des L. Sollius Calendio

Die/Dea Augusta Vocontiorum (dép. Drôme/F), 2. Jahrhundert

D(is) M(anibus) | L(ucii) Sollii Callendionis | n(autae)
R(hodanici) | Sollia Salbina con|jug(i) kariss(imo) | et s(ub)
a(scia) d(edicavit)

Lit.: CIL XII 1667; Wierschowski 2001a, 144 Nr. 166.

B: *nauta Rhodanicus*

K: Im Kommentar zu dieser Inschrift wurde im CIL die Ergänzung *n(atione) R(aeti)* vorgeschlagen. Dies konnte Wierschowski aufgrund des in das Gebiet der Allobroger weisenden Gentiliz widerlegen. Die von ihm vorgeschlagene Ergänzung zu *n(autae) R(hodanici)* ist folgerichtig. Die Abkürzung mit nur zwei Buchstaben lässt sich noch in einer Inschrift (s. Kat.-Nr. 24) nachweisen; ansonsten wird *n(auta bzw. autae)* häufig mit einem Buchstaben abgekürzt. Eine gleichzeitige Nennung von *nauta* und *utriclarus* ist noch zweimal belegt (s. Kat.-Nr. 12; 34).

41. Weihinschrift eines *vilicus navis*

Montalieu-Vercieu (dép. Isère/F)

[---] | vilicus navis | v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)

Lit.: CIL XII 2379; ILN V/2, 558.

B: *vilicus navis*

K: Es handelt sich um den einzigen Beleg eines *vilicus navis*. Nach Carlsen (1995, 29) ist er mit einem *magister navis* gleichzusetzen. Er dürfte mit Verwaltungsaufgaben, vergleichbar dem *actor navis* (s. Kat.-Nr. 57), beauftragt worden sein.

42. Grabinschrift des C. Allius

Narbonne/Narbo (dép. Aude/F), 1. Jahrhundert

C(aio) Allio L(uci) [f(ilio) naviculario] | mar(ino)
N[arbonensi] | viva sibi et [---] | Narbon(e) M[---]

Lit.: CIL XII 4380; De Salvo 1992, 624 Nr. 122.

B: *navicularius marinus Narbonensis(?)*

K: Die Lesung als Berufsbezeichnung nach Gayraud (1981, 530 Tab. 534 mit Anm. 417); dagegen lt. CIL in Berufung auf Mommsen Z. 2-3: [f(ilio)] | mar(ito) N[umisia?]. Die Deutung von Gayraud ist m. E. wahrscheinlicher, aber letztlich nicht eindeutig zu belegen, da die Abkürzung singular für Narbonne ist. Eine abweichende Form der Abkürzung bei der Berufsbezeichnung ist für Narbonne belegt (s. Kat.-Nr. 43); Vergleichbares ist aus Arles bekannt (s. Kat.-Nr. 35). Als unpassend erscheint auch *viva* in Z. 4. Allerdings wäre hier auch eine Fehlschreibung denkbar (s. Kat.-Nr. 44). Aufgrund des Gentilnomens vermutet Gayraud (1981, 425) eine auswärtige Herkunft. Der Name kommt häufiger in Nîmes, bei einer führenden Familie aus Apt sowie in Italien vor.

43. Grabinschrift des Ti. Iunius Eudoxus (Abb. 28)

Narbonne/Narbo (dép. Aude/F), 2. Jahrhundert

D(is) M(anibus) | Tib(erii) Iuni(i) Eudoxi | navicul(arii)
mar(ini) | c(oloniae) I(uliae) P(aternae) C(laudiae)
N(arbonis) M(artii) | Ti(berius) Iun(ius) Fadianus | IIIIIvir
Aug(ustalis) | c(oloniae) I(uliae) P(aternae) C(laudiae)
N(arbonis) M(artii) et | cond(uctor) ferrar(iarum) | ripae
dextrae | fratri piiss(imo)

Lit.: CIL XII 4398; ILS 6971; Waltzing III, 551 Nr. 2051; Bonnard 1913, 168f. Nr. 21; De Salvo 1992, 624 Nr. 123.

B: *navicularius marinus coloniae Iuliae Paternae Claudiae Narbonis Martii*

K: Für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Stellung der Familie sind die Angaben zum Bruder des Verstorbenen aufschlussreich, der als Bergwerkspächter tätig war und es bis zum *sevir Augustalis* brachte. Gayraud (1981, 534) hält aufgrund des Cognomens Fadianus eine Heiratsverbindung der Iunii mit der Familie der Fadii für möglich. Die Berufsbezeichnung ist, erweitert um die Angabe *marinus*, so noch einmal nachgewiesen (s. Kat.-Nr. 49).

44. Grabinschrift des L. Gaienina Masculus

Narbonne/Narbo (dép. Aude/F), 1. Jahrhundert

Vivont(!) | L(ucius) Gaienina | Masc(u)lus | nauclarius | sibi
et suis | in f(ronte) p(edes) XV

Lit.: CIL XII 4493; Waltzing III, 552 Nr. 2055; De Salvo 1992, 624 Nr. 125.

B: *nauclarius*

K: Die Berufsbezeichnung wird im CIL zu *nav(i)c(u)larius* ergänzt. Die Verwendung des Begriffes *nauclarius* erscheint vor dem Hintergrund einer zweiten Erwähnung (s. Kat.-Nr. 46) nicht zwingend als Verschreibung oder Abkürzung. Während das Gentiliz ohne Vergleich ist, lassen sich in der Gallia Narbonensis, darunter auch in Narbonne selbst, mehrere Nachweise für das Cognomen *Musculus* (vgl. Mócsy 1983, 180) finden.

45. Grabinschrift für C. Valerius Gemellus

Narbonne/Narbo (dép. Aude/F), 1. Jahrhundert

Viv(it) | C(aius) Valerius | Gemellus For(o) | Iuliensis |
navicularius | sibi et Iuliae | M(arci) f(iliae) Quintae | uxori
| in a(gro) p(edes) q(uadratos) XV

Lit.: CIL XII 4494; Waltzing III, 552 Nr. 2056; De Salvo 1992, 624 Nr. 126; Wierschowski 2001a, 218 Nr. 283.

B: *navicularius*

K: Ausführlich zu dieser Inschrift Wierschowski. Der Verstorbene stammt aus Fréjus. In der nur durch ältere Abschriften überlieferten Inschrift findet sich auch *augurarius* statt *navicularius* (s. CIL). Somit bleibt dies unsicher, auch wenn Letztgenanntes sinnvoller erscheint. Der Vorname

ist fraglich, eine Version lt. CIL *Q(uintus)*. In der letzten Zeile wäre auch *in fronte* statt *agro* denkbar.

46. Grabinschrift für D. Uleius Auctus

Narbonne/Narbo (dép. Aude/F), 1. Jahrhundert

D(ecimo) Uleio D(ecimi) l(iberto) Aucto | nauclario |
L(uciae) Clarae uxori(!)

Lit.: CIL XII 4495; Waltzing III, 552 Nr. 2057; De Salvo 1992, 624 Nr. 127.

B: *nauclarius*

K: Zur Bezeichnung als *nauclarius* vgl. Kat.-Nr. 44. Gayraud (1981, 531) datierte die Inschrift an das Ende des 1. Jahrhunderts, ohne dies näher zu begründen.

47. Grabinschrift für L. Squeilianus Faustus

Narbonne/Narbo (dép. Aude/F), 1. Jahrhundert

L(ucio) Squeiliano L(ucii) l(iberto) | Fausto nav(i)culario |
et Flaviae M(arci) l(ibertae) | Venustae uxori | arbitrato |
Venustae uxoris | meae

Lit.: CIL XII 5972; Waltzing III, 552 Nr. 2059; Wierschowski 2001a, 252 Nr. 336.

B: *navicularius*

K: Wierschowski vermutete in Berufung auf Gayraud (1981, 440) aufgrund des Cognomens eine Herkunft des Mannes aus Ostia. Gayraud (1981, 531) datierte die Inschrift an das Ende des 1. Jahrhunderts, ohne dies näher zu begründen.

48. Grabinschrift eines anonymen *navicularius*

Narbonne/Narbo (dép. Aude/F)

] nav[ic]ul[ario] | [C]orneli[us] | [P]anegyricus et |
Cornelius | Chryseros | amico optimo

Lit.: AE 1905, 8; ILGN 575; De Salvo 1992, 625 Nr. 129 und 130 (versehentlich? mit demselben ILGN-Zitat).

B: *navicularius*

K: Die Inschrift wurde wohl von zwei Freigelassenen für ihren Freund gestiftet, dessen Name sich nicht erhalten hat. Bei diesem könnte es sich folglich auch um einen Freigelassenen handeln.

49. Ehreninschrift für P. Olitius Apollonius

Narbonne/Narbo (dép. Aude/F), 2. Jahrhundert

Dec(reto) IIIIIvir(or)um | Augustal(ium) | P(ublio) Olitio |
Apollonio | IIIIIvir(o) Aug(ustali) et | navic(ulario)
c(oloniae) l(uliae) P(aternae) C(laudiae) N(arbonis) M(artii)
| ob merita et liberalitates eius qui | honore decreti |
usus impendium | remisit et | statuam de suo | posuit

Lit.: CIL XII 4406; Waltzing III, 551 Nr. 2052; Bonnard 1913, 169 Nr. 22; De Salvo 1992, 624 Nr. 124; Wierschowski 2001a, 210 f. Nr. 276.

B: *navicularius coloniae Iuliae Paternae Claudiae Narbonis Martii*

K: Ausführlicher Kommentar zur Inschrift bei Wierschowski, der Olitius als Exponent des vermehrten Engagements von Galliern im Handel mit Italien deutet. Vom Monte Testaccio sind Pinselaufschriften auf Ölamphoren vom Typ Dressel 20 mit Angabe dieses Namens bekannt. Nach Gayraud (1981, 531) könnte es sich um einen Freigelassenen handeln. Die so abgekürzte Berufsbezeichnung (ohne den Zusatz *marinus*) ist noch einmal belegt (s. Kat.-Nr. 43).

50. Ehrenplätze für Vereine im Amphitheater von Nemausus

Nîmes/Nemausus (dép. Gard/F), 2. Jahrhundert(?)

a)

N(autis) Atr(icis) et Ovidis loca n(umero) XXV || d(ata)
d(ecreto) d(ecurionum) N(emausensium) n(autis)
Rhod(anicis) et Arar(icis) XL d(ata) d(ecreto) d(ecurionum)
N(emausensium)

Lit.: CIL XII 3316; ILS 5656; Waltzing III, 545 Nr. 2034; Bonnard 1913, 176 Nr. 29; De Salvo 1992, 642 Nr. 170; Wierschowski 2001a, 185 f. Nr. 229.

V: *nautae Atrici et Ovidis, nautae Rhodanici et Ararici*

K: Ausführlich zu dieser Inschrift Wierschowski. Zusammen mit der folgenden, stärker fragmentierten und ursprünglich wohl gleichlautenden Inschrift aus dem Amphitheater von Nîmes belegt sie die Ehrung von Vereinen der *nautae* durch ein Gemeinwesen. Der Aktionsradius der Vereine lag aber außerhalb von Nemausus. Die *nautae Atrici et Ovidis*, die noch durch einen weiteren Beleg nachgewiesen sind (s. Kat.-Nr. 52), waren auf der Ardèche und Ouvèze tätig.

b)

[N(autis) Atr(icae)] et O[vidis] loca XXV [d(ata) d(ecreto)
d(ecurionum) N(emausensium)] n(autis) R[hod(ani) [---]

Lit.: CIL XII 3317; ILS 5656; Waltzing III, 545 Nr. 2035; De Salvo 1992, 642 Nr. 171.

V: *nautae Atrici et Ovidis, nautae Rhodanici et Ararici*

K: s. o.

c)

D[---][---]I[---]DIVB nav(iculariorum) || Arelat(ensium?)

Lit.: CIL XII 3318d-e; Waltzing III, 545 Nr. 2036; De Salvo 1992, 625 Nr. 131.

V: *navicularii Arelatenses* ?

K: Die angegebene Abfolge der Blöcke nach Waltzing erscheint sinnvoll. Falls sie nicht zusammengehören sollten, wäre auch eine Lesung als *nau(tarum)* möglich.

51. Grabinschrift des M. Frontonius Euporus

Saint-Gabriel (Kirche 5 km nördlich von Fontvieille) (départ. Bouches-du-Rhône/F), 2. Jahrhundert

[D(is)] M(anibus) || M(arci) Frontoni(i) Eupori | IIIIIvir(i)
Aug(ustalis) col(oniae) Iulia(e) | Aug(ustae) Aquis Sextis
navicular(ii) | mar(itimi) Arel(atensis) curat(oris) eiusd(em)
corp(or)is | patrono(!) nautar(um) Druen|ticorum et
utric(ularior(um) | corp(orati) Ernaginensum | Iulia Nice
uxor | coniugi carissimo

Lit.: CIL XII 982; ILS 6986; Waltzing III, 532 Nr. 1986; Bonnard 1913, 167 Nr. 17; De Salvo 1992, 624 Nr. 121; 641 Nr. 161; Christol 1971, 648-651; Wierschowski 2001a, 123 f. Nr. 145.

B: *navicularius maritimus Arelatis*

V: *navicularii maritimi Arelatenses (corpus = a), nautae Druentici (= b)*

F: *patronus* (zu b), *curator* (zu a)

K: Ausführlich zu dieser Inschrift Christol und Wierschowski. Christol kann nachweisen, dass es sich um den Freigelassenen einer Familie aus dem Süden der Narbonensis handelt. Die meisten Belege des Gentiliz kommen in der Umgebung von Nîmes vor, eine sichere Zuweisung ist aber nicht möglich. Zwei weitere *navicularii* sind in Arles selbst belegt (s. o. Kat.-Nr. 31; 35). M. Frontonius Euporus ist der einzige Funktionär in den Vereinen der *nautae* und *utriclarii*, der als *navicularius* tätig war. Ob die als Spolie verbaute Inschrift eine exakte Lokalisierung der Ortschaft an dieser Stelle erlaubt, ist fraglich. Zu den *nautae Druentici* s. Kat.-Nr. 33-34; nach Kat.-Nr. 34 hatte der Verein seinen Sitz in dem bislang nicht lokalisierten Mogituma.

52. Inschrift eines anonymen *nauta*

Saint-Gilles (départ. Gard/F)

] | naut(a) Atr(icae) et Ov(idis) curator | eiusdem corporis
item | utriclar(ius) corp(oratus) Arelat(ensis) |
eiusdemq(ue) corp(or)is curat(or) | [---]

Lit.: CIL XII 4107; Waltzing III, 547 Nr. 2044; Bonnard 1913, 177 Nr. 30; De Salvo 1992, 642 Nr. 173.

B: *nauta Atricae et Ovidis*

V: (*corpus*)

K: Laut der Beschreibung im CIL war der Stein mit menschlichen Gestalten (sieben auf der Vorderseite, drei auf einer Seitenfläche) sowie einem zweihenkeligen Gefäß (Seitenfläche) verziert. Das Arbeitsfeld der *nautae Artricae et Ovidis* lag im Bereich von Ardèche und Ouvèze, zwei Nebenflüssen der unteren Rhône. Sie werden ferner auf Inschriften im Amphitheater von Nîmes genannt (Kat.-Nr. 50a-b). Eine Kombination von *nauta* und *utriclarius* ist noch zweimal (Kat.-Nr. 12; 34) belegt.

53. Ehreninschrift der *ratiarii Voludnienses* für Kaiser Caligula

Saint-Jean-de-la-Porte (départ. Savoie/F), 37 n. Chr.

C(aio) Caesare Aug(usto) | Germanico | imp(eratori)
pont(ifici) max(imo) | trib(unicia) potest(ate) co(n)s(uli) |
ratiari(i) | Voludnienses

Lit.: CIL XII 2331; Waltzing III, 539 Nr. 2013; Bonnard 1913, 196 Nr. 57; ILN V/2, 520; De Salvo 1992, 641 Nr. 166.

V: *ratiarii(i) Voludnienses*

K: Die Bezeichnung *Voludnienses* ist ohne Parallele und bezieht sich wohl auf die Einwohner einer beim Fundort gelegenen Siedlung (Bonnard). Es sind noch jeweils zwei weitere Belege für *ratiarii* (Kat.-Nr. 26; 39) bzw. für Ehreninschriften an einen Kaiser vorhanden (Kat.-Nr. 30; 45).

54. Ehreninschrift der Rhôneschiffer für Kaiser Hadrian

Saint-Jean-de-Muzols (départ. Ardèche/F), 119 n. Chr.

Imp(eratori) Caes(ari) divi | Traiani Parthici | fil(io) divi
Nervae | nepoti Traiano | Hadriano Aug(usto) | pontif(ici)
max(imo) trib(unicia) | potest(ate) III co(n)s(uli) III |
n(autae) Rhodanici | indulgentissimo | principi

Lit.: CIL XII 1797; Waltzing III, 536 Nr. 2000; Bonnard 1913, 185 Nr. 37; De Salvo 1992, 641 Nr. 165.

V: *nautae Rhodanici*

K: Es liegen weitere Ehreninschriften an die Kaiser Tiberius und Caligula vor (s. Kat.-Nr. 30; 53).

55. Grabinschrift des Aebutius Agatho

Saint-Remy-de-Provence/Glanum (départ. Bouches-du-Rhône/F), 2. Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

[D(is) M(anibus) et] | [me]mori(a)e aeterna[e] | Aebuti(o)
Agathon[i] | [IIIIII]viro Aug(ustali) corp(orato) [col(oniae)
Iul(iae)] | [Pat]er(nae) Arel(at)is curat(ori) eius[[de]m
corp(orationis) bis item IIII[III]][vi]ro col(oniae) Iul(iae)
Aptae nau[t]ae Ararico curator[i] | peculi(i) r(ei)
p(ublicae) Glanico qui | vixit annos LXX | Aebutia
Eutychia patro|no erga se pietissimo

Lit.: CIL XII 1005; Waltzing III, 532 f. Nr. 1987; Bonnard 1913, 191 f. Nr. 50; De Salvo 1992, 641 Nr. 164; Wierschowski 2001a, 126 f. Nr. 148.

B: *nauta Araricus*

K: Als Einziger der hier behandelten Schiffer bekleidete Aebutius Agatho, wohl ein Freigelassener, das Amt eines *sevir Augustalis* in zwei narbonensischen Städten, nämlich Arles und Apt (ausführlich dazu Wierschowski). Dagegen waren seine Geschäftsinteressen als *nauta Araricus* weiter nördlich angesiedelt.

GERMANIA INFERIOR

56. Weihung des Vegisonius Martinus für Nehalennia (Abb. 18)

Oosterschelde bei Colijnsplaat (prov. Zeeland/NL), spätes 2.-3. Jahrhundert

Deae Nehalenniae | Vegisonius Mar[tinus] cives (!) | Secuanus(!) nauta | v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)

Lit.: AE 1973, 372; Stuart/Bogaers 1971, 67 Nr. 13 Abb. 13a; De Salvo 1992, 642 Nr. 179; Stuart/Bogaers 2001, 93 Nr. A57 Taf. 47; Kakoschke 2002, 34f. Nr. 1.4.

B: *nauta*

K: Der Weihstein ist auf seiner Vorderseite mit einem Bildnis der Göttin Nehalennia versehen, deren linker Fuß auf einem Schiffsrumpf ruht. Auf dem linken Oberschenkel hält sie einen Fruchtkorb. Zu ihrer Rechten sitzt ein Hund, den Kopf ihr zugewandt. Diese Darstellung kommt häufig auf den Weihaltären aus Colijnsplaat vor und steht somit nicht in unmittelbarer Beziehung zur angegebenen Tätigkeit. Ein kanuförmiges Binnenfahrzeug ist auf einem anderen Altar abgebildet (Stuart/Bogaers 2001, 58 Nr. A8 Taf. 7). Ausführlich zu Namen und Herkunft Kakoschke a.a.O. Der Weihende gibt sich als Sequaner (Hauptort Vesontio/Besançon) zu erkennen. Ein Landsmann ist als Patron der Rhône- und Saôneschiffer bekannt (s. o. Kat.-Nr. 19).

57. Weihinschrift des Bosiconius Quartus für Nehalennia

Oosterschelde bei Colijnsplaat (prov. Zeeland/NL), spätes 2.-3. Jahrhundert

Nehalenniae | Bosiconius | Quartus | actor navis | Flori Severi | v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)

Lit.: AE 2001, 1489; Stuart/Bogaers 2001, 127 B38 mit Taf. 85.

B: *actor navis*

K: Ein ausführlicher Kommentar zur Inschrift bei Stuart/Bogaers 2001. Die angegebene Zeitstellung lehnt sich an

die datierten Inschriften des Fundplatzes an (ebenda 40). Die singuläre Berufsbezeichnung wird als Kapitän gedeutet (ebenda 37. 127); m. E. handelt es sich aber hier um einen Verwalter eines Schiffes, der nicht aktiv zur See fahren muss. Im Kommentar der AE wird er als »agent d'armateur« bezeichnet. Eine vergleichbare Aufgabe hatte wohl auch ein *vilicus navis* (s. Kat.-Nr. 41).

58. Weihinschrift des C. Aurelius Verus (Abb. 9)

Köln/Colonia Claudia Ara Agrippinensium (Stadt Köln/D), 2. Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

Apollini | C(aius) Aurelius C(ai) l(ibertus) | Verus negotiator | Britannicianus | moritex d(onum) d(edit) | l(ocus) d(atus) d(ecreto) d(ecurionum)

Lit.: AE 1893, 31; CIL XIII 8164a; ILS 7522; Galsterer / Galsterer 1975, 74f. Nr. 25 mit Abb.; Walser 1988, 74f. Nr. 25 mit Abb.

B: *moritex*

K: Datierung nach Galsterer/Galsterer 1975. Die Berufsbezeichnung *moritex* bzw. *moritix* ist noch zweimal nachgewiesen (Kat.-Nr. 1-2).

59. Weihinschrift für die Göttin Viradecdis

Vechten/Fectio (prov. Utrecht/NL), 2. Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

Deae | [Vir]adecdi(i) | [civ]es Tungri | [et] nautae | [qu]i Fectione | [c]onsistunt | v(otum) s(olverunt) l(ibentes) m(erito)

Lit.: CIL XIII 8815; ILS 4757; De Salvo 1992, 643 Nr. 180; Wierschowski 2001a, 412 Nr. 583; Kakoschke 2002, 31f. Nr. 1.1.

K: Ausführliche Kommentare bei Wierschowski und Kakoschke. Das in Z. 3 ergänzte *et* ist nicht sicher, sodass es sich hier um eine Personengruppe handeln könnte.

GERMANIA SUPERIOR

60. Ehreninschrift für Q. Otacilius Pollinus

Avenches/Aventicum (Kt. Waadt/CH), Mitte 2. Jahrhundert

Q(uinto) Otacil[i]o Quir(ina) Pollino Q(uinti) Otac[i]lii | Cerial[s] filio omnibus honor[ibus] | apud suo[s] functo t[e]r[re] immunit[ate] | a divo [H]adr[ian]o don[at]o inquis[itor]i | Il[l] Gall[iar]um pa[tri]no venal[iciorum] [corporis] | Cisal[p]ino[rum] et Transalpinorum | item [n]aut[ar]um Ar[ar]icorum [Rho]danicorum | ob [egre]g[i]a eius erga re[m]publ[icam] erga[que] |

sin[gulos] univ[er]so[sque] me[r]it[is] | Helv[et]ii publ[ic]e p[at]ron[is] et | [inscr]ibit[is] on[is] a) b) qu[od] su[o]

Lit.: CIL XIII 5116; 11480-11492; Howald/Meyer 1941, 262-263 Nr. 212; J. Reynolds, Q. Otacilius Pollinus of Aventicum. Bull. Pro Aventico 20, 1969, 53-57 mit Taf. 14-16; R. Frei-Stolba, Q. Otacilius Pollinus: inquisitor III Galliarum. In: P. Kneißl/V. Losemann (Hrsg.), Alte Geschichte und Wirtschaftsgeschichte [Festschr. K. Christ] (Darmstadt 1988) 186-201; De Salvo 1992, 643 Nr. 183;

St. Oelschig, Methode und Geschichte. Variationen zur Inschrift CIL XIII 11480. In: Arculiana. Recueil d'hommages offerts à Hans Bögli (Avenches 1995) 47-60; Kakoschke 2004, 60f. Nr. 1.39.

V: *nautae Ararici et Rhodanici*

F: *patronus*

K: Die Inschrift ist in der neuen Lesung nach Oelschig wiedergegeben; abweichend Reynolds Z. 8 ff.: [ob adfectionem r]ar[issimam] ergaq(ue) | [singulos uni]verso[sque merit]a | [Helvetii publice poni iusserunt] | [...]. Die Otacilier gehörten zu den führenden einheimischen Familien bei den Helvetiern (vgl. Howald/Meyer 1941, 263; Kakoschke 2002, 197).

61. Bauinschrift eines Vereinshauses der *nautae Aruranci Aramici*

Avenches/Aventicum (Kt. Waadt/CH), 2. Hälfte 2. bis 3. Jahrhundert

In honorem domus divinae | [n]autae Aruranci Aramici | scholam de suo instruxerunt | [l(ocus)] d(atus) d(ecreto) d(ecurionum)

Lit.: CIL XIII 5096; Waltzing III, 591 Nr. 2173; Bonnard 1913, 180 Nr. 34; Howald/Meyer 1941, 264 Nr. 217; De Salvo 1992, 643 Nr. 181.

V: *nautae Aruranci Aramici*

K: Die genaue Zuweisung der Gewässernamen ist unklar. Während sich die Arura wohl als Aare deuten lässt, ist Arurancus unsicher. Der Aramus wird als einer der Nebenflüsse der Aare bzw. als Kollektivbegriff für das sich gabelnde Gewässernetz mit dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee interpretiert. Vgl. Howald/Meyer 1941, 374-375.

62. Grabinschrift eines anonymen *nauta* mit Wagendarstellung (Abb. 14)

Dijon/Dibio (dép. Côte-d'Or/F), 2.-3. Jahrhundert

Nauta Araricus | h(oc) m(onumentum) s(ive) l(ocus) h(eredem) n(on) s(equetur)

Lit.: CIL XIII 5489; Espérandieu IV, 404 Nr. 3521; Bonnard 1913, 191 Nr. 49; G. Drioux, Les Lingons. Textes et inscriptions antiques (Paris 1934) 1114 Nr. 528; S. Deyts, Dijon – Musée Archéologique. Sculptures gallo-romaines mythologiques et religieuses. Inv. Coll. Pub. Franc. 20 (Paris 1976) Nr. 70; Le Bohec 2003, 67f. Nr. 67 (mit weiterer Lit.); U. Erdmann, Römische Spuren in Burgund. Ein archäologischer Reiseführer (Wiesbaden 2004) 23-24 Abb. 6a.

B: *nauta Araricus*

K: Die Inschrift läuft über die obere Hälfte eines Bildfeldes und die seitlichen Einfassungen. Darunter ist die obere Hälfte einer Wagendarstellung mit zwei angespannten

Maultieren erhalten. Ein Mann steht über dem Wagen und hält einen kegelförmigen Gegenstand in den Händen. Ob er den Wagen be- oder entlädt bzw. der Gegenstand ein Teil der Fracht ist, oder ein auszuleerendes Behältnis wiedergibt, bleibt unklar. Die Darstellung ist wohl als Beleg für eine Übernahme auch von Landtransporten durch *nautae* zu bewerten. In diesem Fall dürfte konkret die Landstrecke zwischen der nahe gelegenen Saône und der Seine gemeint sein. Auf der nicht abgebildeten linken Nebenseite befindet sich die Darstellung eines Mannes, der auf den Schultern einen Korb oder Sack hält. Nach Espérandieu soll sich der Anfang der Inschrift mit dem Namen des Verstorbenen auf der gegenüberliegenden, nicht erhaltenen Seite des Blockes befunden haben.

63. Weihinschrift für Neptun (Abb. 25)

Ettlingen (Lkr. Karlsruhe/D), 2. Hälfte 2./3. Jahrhundert

In h(onorem) d(omus) d(ivinae) | d(eo) Neptuno | contubernio | nautarum | Cornelius | Aliquandus | d(e) s(uo) d(edit)

Lit.: CIL XIII 6324; ILS 3286; Waltzing III, 590 Nr. 2170; Wagner 1911, 66-67 mit Abb. 69; Bonnard 1913, 175 Nr. 24; Espérandieu 1931, 295-296 Nr. 452; De Salvo 1992, 643 Nr. 185; Ch. Leschke / P. Knötzele, Aus dem Erdreich geboren. Archäologische Funde aus Ettlingen. Gesch. Stadt Ettlingen 1a (Heidelberg, Basel, Ubstadt-Weiher 2006) 253-255 (mit Bibliographie).

V: *contubernium nautarum*

K: Die Angabe *contubernium* als Vereinsbezeichnung ist zumindest für den Bereich der Schifffahrt singulär. Links neben der Inschrift befindet sich ein Relief des Gottes Neptun mit Dreizack und einem Meeresungeheuer im Hintergrund.

64. Weihinschrift der Schiffer aus Lausanne für Neptun

Lausanne/Lousonna (Kt. Waadt/CH)

Neptuno | nautae Leu[son(nenses) ex inper(io)!] | [---]]CEAC[---]

Lit.: AE 1946, 256; Howald/Meyer 1941, 244 Nr. 154; Nesselhauff/Lieb 1959, 133 Nr. 28; De Salvo 1992, 636 Nr. 108.

V: *nautae Leusonnenses*

K: Die Lesung folgt Nesselhauff/Lieb; abweichend Z. 3 bei Howald/Meyer als *inpen[sis---*]. Der Vereinsname ist wohl als Kurzform der in der folgenden Inschrift vollständig ausgeführten Formel zu verstehen (vgl. auch Kat.-Nr. 38).

65. Weihinschrift der Schiffer vom Genfer See für die göttliche Wirkkraft des Kaisers

Lausanne/Lousonna (Kt. Waadt/CH), 2. Hälfte 2./3. Jahrhundert

Numinibus Aug(ustis bzw. orum) | nautae [lac]u
Lemanno | qui Leuso[nn]ae consistunt | l(ocus) d(atus)
d(ecreto) d(ecurionum)

Lit.: AE 1939 207; Howald/Meyer 1941, 243 Nr. 152; Nesselhauff/Lieb 1959, 133 Nr. 30; De Salvo 1992, 636 Nr. 106.

V: *nautae lacu Lemanno qui Leusonnae consistunt*

K: Zur Weiheformel vgl. die Angaben zu Kat.-Nr. 4. In Z. 2 wurde für die geographische Angabe wohl versehentlich der Dativ statt des Genitivs verwendet. Aufgrund der Fundstelle der Inschrift wird in der Nähe eine *schola* vermutet (vgl. ebenda). Der Verein der Schiffer vom Genfer See ist auch in Genf nachgewiesen (Kat.-Nr. 38), ebenso nimmt Kat.-Nr. 64 Bezug auf diesen.

66. Grabinschrift des Blussus (Abb. 15-16)

Mainz/Mogontiacum (Stadt Mainz/D), 2. Viertel 1. Jahrhundert

Vorderseite

Blussus Atus[iri f(i)lius nauta] | an(norum) LXXXV h(ic)
s(itus) e(st) Me[niman<ii=e> Brigio]nis f(ilia) an(norum)
uxso[r(!) viva sibi fecit] | Satto vern[a an(norum) --- h(ic)
s(itus) e(st) Primus] | f(i)lius parentibus p[ro pietate
posuit]

Rückseite

Blussus Atusiri f(i)lius | nauta an(norum) LXXXV h(ic)
s(itus) e(st) | Meniman<ii=e> Brigionis f(ilia) an(norum) |
uxsor(!) viva sibi fecit Primus f(i)lius | parentibus pro
pietate pos(u)it

Lit.: CIL XIII 7067; Waltzing III, 585 Nr. 2148; Bonnard 1913, 174 Nr. 23; Boppert 1992, 53-59 (mit ausführlicher Bibliographie); Boppert 1992/93; De Salvo 1992, 643 Nr. 186.

B: *nauta*

K: Es handelt sich um einen der ältesten zivilen Grabsteine aus Mainz. Er ist aufgrund der Darstellungen und der frühen Zeitstellung von herausgehobener Bedeutung. Die Vorderseite des Grabsteins zeigt Blussus zusammen mit seiner Frau Menimae und seinem Sohn Primus. Es ist die einzige Personendarstellung, die wir von einem *nauta* bzw. einem anderen der hier behandelten Personen besitzen. Auf der Rückseite wird ein Kleinfahrzeug abgebil-

det (vgl. dazu Ellmers 2000; Bockius 2001, 139-142). Zu einer weiteren Schiffsdarstellung s. Kat.-Nr. 59.

67. Weihinschrift für den Genius der *nautae*

Marbach am Neckar (Lkr. Ludwigsburg/D), 2.-3. Jahrhundert

Pro sal(ute) Imp(eratoris) | gen(io) naut(arum) | G(aius)
Iul(ius) Urbicus | d(onum) d(edit) v(otum) s(olvit) l(ibens)
l(aetus) m(erito) || Vex[---]

Lit.: CIL XIII 6450; Waltzing III, 589 Nr. 2163; Bonnard 1913, 175 Nr. 25; F. Haug / G. Sixt, Die römischen Inschriften und Bildwerke Württembergs (Stuttgart 21914) 468 f. Nr. 330; De Salvo 1992, 643 Nr. 187.

V: *nautae*

K: Eine Weihung an den Genius der *proretae* aus Trier bekannt (Kat.-Nr. 4).

68. Grabstein für Severius Lupulus und Severius Florentinus (Abb. 7)

Worms/Borbetomagus (Stadt Worms/D), 2.-3. Jahrhundert

Seve(rio) Lupulo i(u)veni qui | v(ixi)t an(nos) XXXV
m(enses) V et Severio | Florentino fratre(!) q(ui) v(ixit)
an(nos) | XXII m(enses) X negotiat(ori) et caud(icario) |
Licontius mater infelix qu(a)e | sibi a fili(i)s optave(rat)
fieri cont[ra] votum fili(i)s mem[oriam ---]

Lit.: CIL XIII 6250; Esperandieu VIII, Nr. 6045; Weckerling 1887, Taf. 5,1; AE 1994, 1301; Boppert 1994.

B: *caudicarius*

K: Ausführlich zu dieser Inschrift Boppert 1994. Das (ebenda 408) ergänzte [*D(is) M(anibus) ?*] erscheint nicht zwingend erforderlich. – Z. 4.: Für die von Boppert vorgenommene Ergänzung *caud(icario)* bleiben Restzweifel, allerdings würde bei der Ergänzung eines Namens [lt. CIL als *Gaud(...ius)*] das vorstehende *et* unverständlich. Je nach Bezug der Berufsbezeichnungen wäre auch der Plural denkbar. Die Inschrift ist, die korrekte Ergänzung vorausgesetzt, das einzige ernst zu nehmende Zeugnis eines *caudicarius* im Arbeitsgebiet. Zwei weitere vermeintliche Belege für *codicarii* (s. u. Kat.-Nr. 78* und 85*) sind abzulehnen. Ungewöhnlich, aber nicht ohne Parallele ist die weibliche Namensbildung mit der Endung -us. Die von Boppert (1994, 418) bevorzugte engere Datierung in die 1. Hälfte des 3. Jahrhunderts beruht auf dem ebenda geschilderten Zusammenhang mit der Truppenversorgung; die Indizien aus der Inschrift lassen ansonsten nur den oben angegebenen Zeitrahmen (ebenda 410) zu.

ROMA

69. Grabinschrift des C. Sentius Regulianus

Rom/Roma (I), 2. Jahrhundert

D(is) M(anibus) s(acrum) | C(aio) Sen[ti]o Reguliano
eq(uiti) R(omano) | diffus(ori) oleario ex Baetica |
curator(i) eiusdem cor|poris negot(iatori) vinario
Lugu|dun(i) in canabis consisten(ti) | curatori et patrono
ei|usd(em) corporis nautae Arari|co patrono eiusd(em)
corporis | patrono IIIIIvir(um) Luguduni | consistentium
L(ucius) Silenius | Reginus av(u)s et Ulattia | Metrodora
et fili(i) eius|dem ponendum curaverunt | procurante
Dionysio et | Belliciano et | [---]

Lit.: CIL VI 29722; ILS 7490; Bonnard 1913, 190 Nr. 46;
Wierschowski 2001a, 84-86 Nr. 97; Drexhage/Konen /
Ruffing 2002, 262 Nr. 52.

V: *nautae Ararici (corpus)*

F: *patronus*

K: Wierschowski kann belegen, dass der Verstorbene
nicht der Baetica, sondern einer hochgestellten Lyoner
Familie entstammt. Er ist der einzige sicher nachweisbare
nauta, der dem Ritterstand angehörte.

LATIUM ET CAMPANIA (REGIO I)

70. Mosaikinschrift der *navicularii* aus Narbonne (Abb. 32)

Ostia Antica/Ostia, Piazzale delle Corporazioni (I), 2. Jahr-
hundert

Nav(icularii) Narbonenses

Lit.: CIL XIV 4549,32; AE 1917/18, 109; Becatti 1961, 77
Nr. 110 mit Taf. 181.

V: *navicularii Narbonenses*

K: Inschrift befindet sich in der *statio* Nr. 32. Im Bildfeld
unterhalb der Inschrift sind ein Frachtschiff und ein
Leuchtturm abgebildet.

SYRIA

71. Schreiben des Annonapräfekten Claudius Iulianus nach einer Beschwerde der *navicularii* aus Arles

Beirut/Berytus (RL), Der el Kamar, 198-202 n.Chr.

[Claudius? I]ulianus naviculariis | [mar]jinis Arelatensibus
quinque | [co]rporum salutem | [qu]id lecto decreto
vestro scripserim | [[---]] proc(uratori) Augg(ustorum)
e(gregio) v(iro) subil[e]ci iussi opto felicissimi bene
valeatis e(xemplum) e(pistulae) | exemplum decreti
naviculariorum ma|rinorum Arelatensium quinque
cor|porum item eorum quae aput(!) me acta | sunt
subieci et cum eadem querella la|tius procedat ceteris
etiam implorant|ibus auxilium aequitatis cum quadam
de|nuntiatione cessaturi propediem obsequi | si
permaneat iniuria peto ut tam indemn|tati rationis quam
securitati hominum | qui annonae deserviunt consulatur |
inprimi caractere regulas ferreas et | adplicari
prosecutores ex officio tuo iu|beas qui in urbe pondus
quo susce|perint tradant ||] | Maxi[---] | utique [---] | et
ex[---]tor ex[---]cianu[---]nes pr[---] na|vicula[ri---] | feci |
eiusdem [---] | legi decret[um naviculariorum ---]tes
hom[ines ---]tiones [---] | est ut [---] | con[---] | non [---] |
SES[---] | ST[---] | R[---]

Lit.: CIL III 14165,8; Waltzing III, 526f. Nr. 1961; Virvoulet
2004, 328; Corbier 2006, 232.

V: *navicularii marini Arelatenses quinque corporum*

K: Die Inschrift befindet sich auf einer Bronzetafel, die
sekundär zu einem Gefäßboden umgearbeitet wurde. Die
Spuren auf der Rückseite lassen auf eine mamelukische
Arbeit schließen. Ausführlich zu dieser Inschrift zuletzt
Virvoulet 2004 und Corbier 2006, 233-247. Ihre Interpre-
tation ist aufgrund des Fundortes und einiger sprachlicher
Unklarheiten zweifelhaft. Die erhaltenen Teile des Textes
lassen sich als Schreiben des Prätorianerpräfekten Clau-
dius Iulianus an einen unbekanntem kaiserlichen Prokura-
tor deuten (Virvoulet 2004, 341 zu erkennbaren Buch-
stabenresten). Das Schreiben wurde aufgrund einer
Beschwerde der *navicularii* aus Arles verfasst, die Unregel-
mäßigkeiten bei der Abrechnung von Getreidelieferungen
beklagten. Eine Übersetzung findet sich im Textteil (s.
S. 63). Die angegebene Datierung folgt Virvoulet, anson-
sten wurde auch das Jahr 201 n. Chr. vorgeschlagen. Der
viel diskutierte Vereinsname mit dem Zusatz *corpora quin-
que* ist noch ein zweites Mal (Kat.-Nr. 36) belegt. Der
Fundort Beirut dürfte nicht der ursprüngliche Aufstel-
lungsort sein (so auch Virvoulet).

NICHT BERÜCKSICHTIGTE INSCRIFTEN (Abb. 53)

Die an dieser Stelle aufgeführten Inschriften beinhalten zweifelhafte Ergänzungen, die zur Interpretation einer Berufsbezeichnung aus dem Bereich der Lastschifffahrt führten. Sie wurden bei den Tabellen und der Auswertung nicht berücksichtigt; im Einzelfall erfolgt jedoch ein Verweis. Die Inschriften sind, wie im oberen Katalogteil, nach Provinzen geordnet.

GALLIA LUGDUNENSIS

72*. Inschriftenfragment

Corseul/Fanum Martis (départ. Côtes d'Armor/F)

]NA[---] | [---]atium [---] | [--- pulvi]nar(?) cum [---] | [---]quam exsu[---] | [inter confluent]es Araris et [Rhodani] | [---]unt civi[---] | [---]cur[] || T[---] | [---]R ad[---] | [---]per it[] ||]All[---] | [---] Patr[---] | [---] NAV[] || Cani[---] Luca[---] | A [] ||]L | A[] ||]RIMA | IE II[---]

Lit.: CIL XIII 3144; AE 1969/70, 404; AE 1999, 1072; De Salvo 1992, 637 Nr. 120.

K: Die ursprünglich drei fragmentierten Marmorplatten wurden in neuerer Zeit noch durch eine weitere ergänzt (AE 1999, 1072). Es dürfte sich um eine Ehreninschrift aus den Thermen handeln (vgl. ebenda). Die Ergänzung *patr[ono] nau[itarum]* für ein Fragment (CIL XIII 3144c) geht auf den CIL zurück und wurde von De Salvo übernommen. Daneben wäre auch *nav[icularii]* o.Ä. möglich. Allerdings lassen sich keine sicheren Anhaltspunkte für einen Bezug zur Schifffahrt finden.

73*. Weihinschrift für Neptunus Hesperus

Douarnenez-Osismi (départ. Finistère/F), 1. Hälfte 1. Jahrhundert

Aug(usto) | sacr(um) | Neptuno Hesp(erio) p(atrono) C(...)
N(...) | C(aius) Varenius Voltin(ia) | Varus c(urator)
c(ivium) R(omanorum) quartum | posuit

Lit.: AE 1952, 22; AE 1953, 112; AE 1999, 1070; ILTG 338; De Salvo 1992, 623 Nr. 112; Wierschowski 2001a, 443 Nr. 644.

K: Ausführlich zu dieser Inschrift Wierschowski. In Z. 2 nach AE 1999, 1070 *Neptuno Hippios*. Nach Wuilleumier (ILTG S. 136) sind für Z. 3 die Ergänzungen *p(atrono) c(ollegii) n(avicularii)* bzw. *c(onventus) n(ostri)* möglich; nach De Salvo handelt es sich um ein *c(orpus)* bzw. *c(ollegium) n(aviculariorum)*. Die Ergänzungen lassen sich nicht hinreichend absichern. Die Inschrift würde zudem den einzigen Beleg für *navicularii* an der Atlantikküste darstellen.

74*. Grabinschrift des Arrius Attilius Honoratus

Lyon/Lugdunum (départ. Rhône/F)

D(is) M(anibus) | et memoriae aeternae | Arrio Attilio
Honorato | LICIN VALERI VTR [---] | niorum [---] C [---]

]nonarior(um?) | r<i=A>pariorum procurante | Felicia
Felicula amica | carissima sive Felicius | Romanus libellicus
| ponendum curaverunt | et sub asc(ia) dedicaverunt

Lit.: CIL XIII 1979; Waltzing III, 572 Nr. 2101; De Salvo 1992, 638 Nr. 129.

K: Die Lesung dieser heute verlorenen Inschrift bereitet Schwierigkeiten. Dies betrifft insbesondere Z. 4-5. Die Lesung im CIL (S. 309) lautet: *[col]l[eg(iorum) n[auta]-r(um?) [et] utr[iclar]irorum [item] c[orp(or)is] an]nonarior(um?)*. Die Ergänzung für ein *collegium nautarum* wurde von Waltzing und De Salvo übernommen, ist aber höchst unsicher.

75*. Inschriftenfragment

Lyon/Lugdunum (départ. Rhône/F)

[---]mi | [---]ni | [---]AV | [---]tar[---] | [---] Epag]athi(?) | [---]
]INV() | [---]ae | [---]na | [---]um | [---]num

Lit.: CIL XIII 1993.

K: Die im Kommentar im CIL angegebene Ergänzung *[--- nau]tar ?* ist spekulativ.

76*. Fragment einer Grabinschrift

Lyon/Lugdunum (départ. Rhône/F)

] | N[---]RA[---]

Lit.: AE 1982, 703; Reynaud/Helly/Le Glay 1982, 134 Nr. 2 mit 128 Abb. 5; De Salvo 1992, 639 Nr. 144.

K: Der als Sarkophag zweitverwendete Grabstein (Nekropole Saint-Irénée Grab 91; s. o. Kat.-Nr. 21) verfügt nur noch über wenige lesbare Buchstaben im Randbereich. Als hypothetische Lesung wurde in der Erstpublikation (Reynaud 1982) *n[auta?] Rhodan(icus)? A]ra[re? navigans]? vorgeschlagen*. Auch bei De Salvo ist sie mit einem (?) versehen, wird aber nicht unter den zweifelhaften Inschriften geführt.

77*. Ehreninschrift

Lyon/Lugdunum (départ. Rhône/F), *ara Romae et Augusti*

[---] fil(io?) Vul[---] | [Tu]rono(?) | [sacerd(oti)] | [ad
te]mpl(um) Rom(ae) [et Aug(ustorum)] | [ad conf]luentes

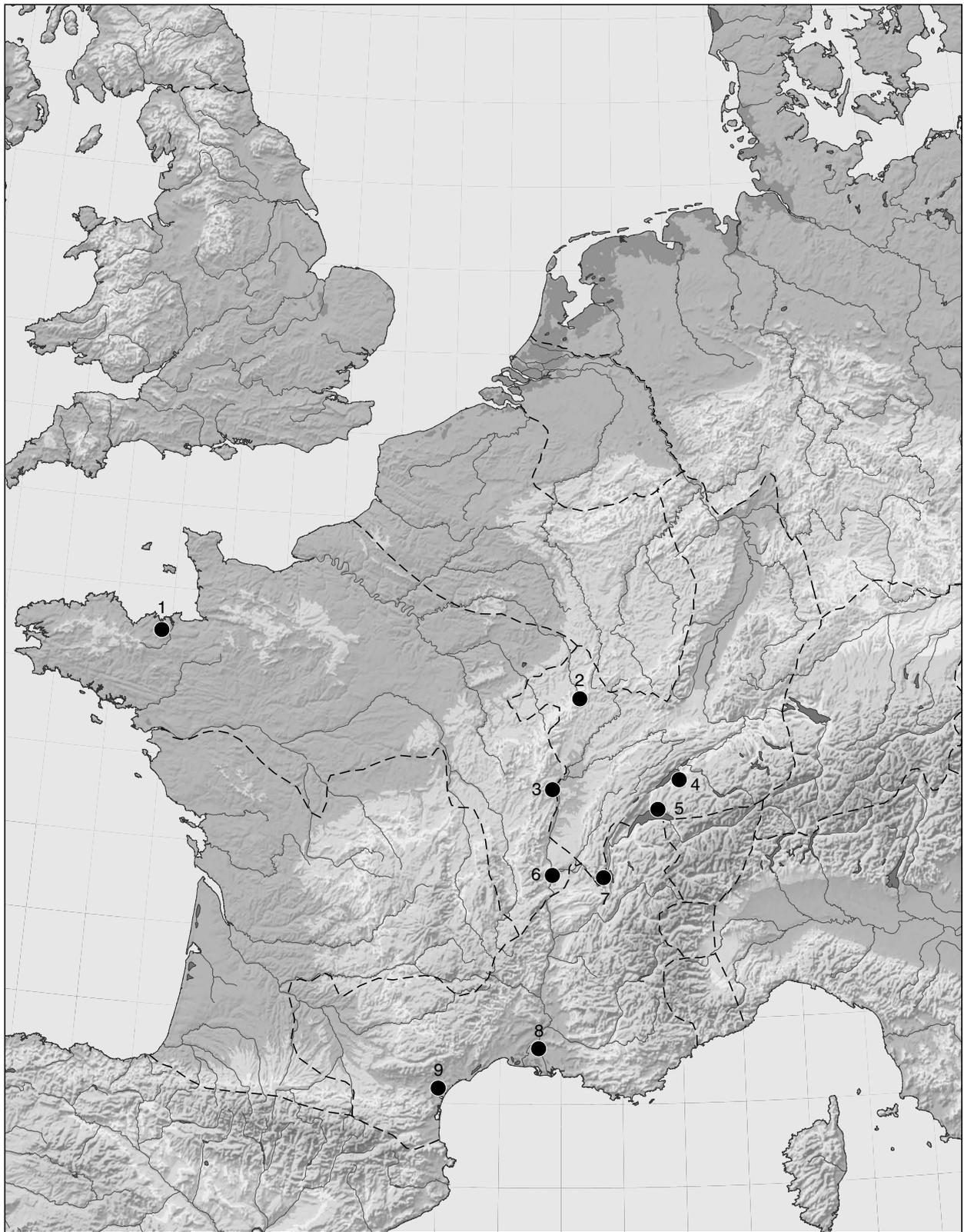


Abb. 53 Verteilung der nicht berücksichtigten Inschriften (s. Kat.-Nr. 72-86*): 1 Corseul. – 2 Langres. – 3 Chalon-sur-Saône. – 4 Avenches. – 5 Lausanne. – 6 Lyon. – 7 Virignin. – 8 Arles. – 9 Narbonne.

[Araris] | [et Rhod(ani)] || praef(ecto) [---] | [---]corum | [tres provinc(iae) Gallia]e(?)

Lit.: CIL XIII 1716; Waltzing III, 565 Nr. 2081; De Salvo 1992, 637 Nr. 118.

K: Die Ergänzung *praef(ecto) [nautarum?]* findet sich im Kommentar zu dieser Inschrift im CIL. Ein *praefectus* als Funktionär ist einmal für die Rhôneschiffer belegt (s. Kat.-Nr. 9). Wenn man hier nicht ein militärisches Kommando annehmen möchte, könnte evtl. auch ein öffentliches Amt infrage kommen; z. B. *praefectus operum publicorum* (CIL XIII 5102-4; Avenches).

GALLIA NARBONENSIS

79*. Grabinschrift der Valeria Severina

Arles/Arelate (départ. Bouches-du-Rhône/F), 1.-2. Jahrhundert

Q(uintus) Navicula|rius Victori|nus Val(eriae) Seve|rinae coniugi | sanctissimae

Lit.: CIL XII 853; Waltzing III, 531 Nr. 1984; De Salvo 1992, 624 Nr. 119.

K: *Navicularius* tritt hier als Gentilnomen auf; es könnte sich um einen Freigelassenen eines Berufsvereins handeln (Rougé 1966, 253-433). Die Inschrift, die auch bei Waltzing aufgeführt ist, wurde von De Salvo als Beleg für einen *navicularius* angesehen.

80*. Bauinschrift des C. Iunius Priscus aus dem Amphitheater

Arles/Arelate (départ. Bouches-du-Rhône/F), 1.-2. Jahrhundert

Z. 1-2: hier nicht wiedergegeben.

Z. 3: [du]orum dierum [operas sca]en[i]cas [venati]onem edid[it] decur(ionibus)] epulum in XIII [trici]n(iis) XXXIII [biclin(iis) f]lorens[ibus it(em) corpo]r(ibus) it(em) IIIIII[vir(is) Aug(ustalibus)] epulum secun[dum discipli]nam mores[que] dedit

Lit.: CIL XII 697; ILGN 109; Waltzing III, Nr. 527 f. Nr. 1964; De Salvo 1992, 623 Nr. 115.

K: Die Ergänzung der Inschrift nach Espérandieu (ILGN); dagegen aufgrund einer abweichenden Rekonstruktion der Inschriftenfragmente im CIL: *Aug(ustalibus)] n[avicular(iis) ? secundum discipli]nam mores[que] dedit*. Dies war von Waltzing und De Salvo übernommen worden. Vgl. Schlippschuh 1974, 90 zu Zweifeln an dieser Ergänzung.

81*. Sitzsteine im Amphitheater

Arles/Arelate (départ. Bouches-du-Rhône/F)

78*. Weihinschrift des L. Ianius Sedatianus

Saint-Marcel-les-Chalon/Cavillonum (départ. Saône-et-Loire/F)

D[eo] | Bell[atu]m|maro | L(ucius) Iani|us | Sedati|anus sive Cod|[---]ius || Aug(usto) sac(rum) v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito) || [---]itanus

Lit.: CIL XIII 11224; De Salvo 1992, 637 Nr. 119.

K: Im CIL (in Berufung auf Espérandieu) und bei De Salvo wurde für Z. 7 *cod[icar]ius* vorgeschlagen. Allerdings dürfte es sich aufgrund des vorangestellten *sive* um einen Namen handeln (vgl. S. 9 Anm. 26).

a)

A[-]ARI[---] diff(usorum?)

Lit.: CIL XII 714a1; Waltzing III, 528 Nr. 1967a1; De Salvo 1992, 640 Nr. 153.

b)

[---]TAN.AV[---]

Lit.: CIL 714a6; De Salvo 1992, 624 Nr. 117.

K: Die Auflösung der oberen Inschrift als *A[r]ari[(corum)]?* im CIL, wobei allerdings das erste A eher einem R gleicht. Die Auflösung der unteren Inschrift zu *[loca da]ta nav[iculariis](?)* bei De Salvo; so ließe sich auch *nav[itis]* nicht auszuschließen. Gegen eine dieser Ergänzungen spricht allerdings das Trennzeichen.

82*. Inschriftenfragment

Frejus/Forum Iulii (départ. Var/F)

[---]s guber[---]

Lit.: ILN I 25.

K: Im ILN wurde als Ergänzung *guber[nator]* vorgeschlagen bzw. auch die Möglichkeit eines Eigennamens z. B. *Guber[nius]*. Denkbar wäre zusätzlich noch ein Verb oder Partizip von *gubernare* (vgl. z. B. CIL XI 2115). Falls es sich hier tatsächlich um eine Berufsbezeichnung handelt, wäre sie für die zivile Schifffahrt im Arbeitsgebiet singular; allerdings sind *gubernatores* bei den Flotten nachgewiesen.

83*. Inschriftenfragment

Narbonne/Narbo (départ. Aude/F)

[---]V.CLARIVS [---]

Lit.: CIL XII 4701.

K: Die im CIL vorgeschlagene Ergänzung *[na]uclarius ?* erscheint aufgrund des Trennzeichens unsicher.

84*. Grabinschrift des M. Marvinus

Virignin (dép. Ain/F)

M(arco) Marvino Ma[---]N[---] | Iurihina[---] | RHODO V[---]
]R[---]V | DINT [---] corpor[---] | RI[---]itimo Val[---]ior hi
patrono Marvinius | Marcellus filius patri | pientissimo
p(onendum) c(uravit) | <e=T>t s(ub) a(scia) d(edicavit)

Lit.: CIL XII 2438; Waltzing III, 539 Nr. 2014; De Salvo 1992, 641 Nr. 167.

K: Die Ausflösung von Z. 3-4 als *Rhod[anicor...] corpor[ator...]* im CIL befriedigt nicht, zumal in der Umzeichnung RHODO erkennbar ist. Denkbar erschiene ein abgekürzter Name, der in der Narbonensis nachgewiesen ist (z.B. Rhodope [CIL XII 1646; 4557] bzw. Rhodonius [CIL XII 5699,7]).

GERMANIA SUPERIOR

85*. Fragment einer Bauinschrift?

Avenches/Aventicum (Kt. Waadt/CH)

]SIN[---] | [---]NAVF[---] | [---]iatoria | [---] exst]ructam | [---]
]VM[---]

Lit.: CIL XIII 5115; Bonnard 1913, 175 Nr. 26; Waltzing III, 591 Nr. 2174; De Salvo 1992, 643 Nr. 182.

K: Z. 2: Die Ergänzung als *naut(a)* durch Waltzing wurde von De Salvo übernommen. In der Transskription des CIL wirkt der letzte Buchstabe der Zeile wie eine Ligatur von T und F. Weitere Inschriften aus Avenches s. o. Kat.-Nr. 60-61.

86*. Grabinschrift der Peculiaris

Langres/Andemantunnum (dép. Haute-Marne/F)

D(is) M(anibus) | Peculia]ri Cod(...) | discent(...) |
p(onendum) c(uraverunt)

Lit.: CIL XIII 5826; Le Bohec 2003, 290f. Nr. 515.

K: Im Kommentar des CIL zu Z. 3 wurde *cod(icario)* gegenüber einer Namensnennung vorgezogen; nach Le Bohec als *Cod(oni filio)* ergänzt.

87*. Weihinschrift für Merkur

Lausanne/Lousonna (Kt. Waadt/CH)

Merc[urio] | Aug(usto) s(acrum) [---] | qui Leus[onnae] |
consist[unt]

Lit.: AE 1939, 209; Howald/Meyer 1941, 243 Nr. 152; De Salvo 1992, 636 Nr. 107.

K: Die Ergänzung für Z. 2 wurde von Howald/Meyer *n(autae) l(acus) L(emanni)* od. *c(ives) R(omani)* vorgeschlagen. Erstgenannte Variante von De Salvo übernommen, muss aber als unsicher gelten. Die Inschriften Kat.-Nr. 64-65 überliefern *nautae lacus Lemanni* und *nautae Leuson(nenses)*.

ANHANG

ANHANG 1: LISTE DER FUNDORTE VON INSCRIFTEN MIT BERUFSBEZEICHNUNGEN

Die in der Karte (Abb. 41) verzeichneten Orte werden nach Provinzen getrennt aufgeführt. In Klammern die Anzahl der Berufsbezeichnungen ohne Berufe aus dem Bereich der Schifffahrt.

Britannia

Bath (2); Malton (1); Colchester (1); Chester (1); Birrens (1); York (1); Chichester (1); Birdoswald (1).

Gallia Belgica

Ernestviller (1); Évreux (1); Hermes (1); Hérapel (1); Marsal (1); Metz (14); Neumagen (3); Niederremmel (1); Reims (5); Sarrebourg (1); Tortequenne (1); Trier (26); Vermand (1); Waldfishbach (1); Wasserbillig (1).

Gallia Lugdunensis

Autun (2); Auxerre (1); Bourbon-Lancy (1); Chalons-sur-Saône (1); Entrains (1); Feurs (2); Lyon (63); Monceaux-le-Comté (1); Nantes (2); Paris (1); Sens (2); Saint-Loup-de-Varennes (1); Talissieu (1); Trévoux (1); Vieux (1); Vieuc-et-Valromey (2).

Gallia Aquitania

Agen (1); Albret (1); Antigny (1); Ardiège (3); Asque (1); Auch (5); Bordeaux (9); Bourges (4); Chagnon (1); Clermont-Ferrand (1); Eauze (1); Le Puy-en-Velay (1); Limoges (1); Périgueux (2); Poitiers (1); Puy de Dome (1); Saintes (5); Siradan (1); St. Béat (4); Saint-Bertrand-de-Comminges (2); Saint-Marcel (1); Saint-Pé-d'Ardet (1); Valière (1); Penne-d'Agenais (1).

Gallia Narbonensis

Aix-les-Bains (1); Aix-en-Provence (1); Alba (1); Allan (1); Allondaz (2); Annecy (2); Antibes (2); Aoste (1); Apt (2);

Arles (26); Avignon (1); Beaufort (1); Béziers (1); Die (4); Frejus (2); Genf (4); Grenoble (4); Luc-en-Diois (1); Manosque (1); Marseille (2); Lattes (1); Limony (1); Meyzieu (1); Narbonne (81); Nîmes (45); Orange (2); Peyriac-de-Mer (1); Ruffieux (1); Sernhac (1); Sigale (1); Saint-Bauzély (1); Saint-Hippolyte de Montaigne (1); Saint-Felix (1); Thonon (1); Toulouse (3); Vaison (2); Valence (1); Vienne (17); Villeneuve-de-la-Raho (2).

Germania inferior

Aachen (1); Beetgum (2); Blankenheim (2); Bonn (3); Colijnsplaat (13); Euskirchen (1); Weilerswist (1); Köln (24); Middelburg (3); Nijmegen (2); Pesch (1); Ruimel (1); Stockum (1); Wesseling (1); Xanten (1).

Germania superior

Altrip (1); Amsoldingen (2); Andernach (1); Augst u. Kaiseraugst (4); Avenches (2); Baden-Baden (2); Bad Cannstatt (1); Bad Kreuznach (4); Besancon (1); Bingen (2); Chanteroy (1); Dalheim (1); Dieburg (3); Dijon (2); Koblenz (1); Hedderheim (2); Heidelberg (1); Hönehaus (1); Kirchberg (1); Koblenz (1); Ladenburg (1); Langres (11); Lorch (1); Mainz mit Weisenau (27); Mainz-Finthen (2); Mainz-Kastel (2); Neckarburken (1); Niederbieber (3); Ober-Olm (1); Obernburg (1); Osterburken (1); Riegel (1); Rottenburg (2); Saint-Germain-en-Montagne (1); St. Johann (1); Versois (1); Wiesbaden (1); Windisch (2); Worms (2); Yverdon (1); Zürich (1).

ANHANG 2: LISTE DER *NEGOTIATORES*

Die Inschriften der *negotiatores* aus dem Arbeitsgebiet werden mit Zitat nach Provinzen getrennt aufgeführt: Ortsname (Anzahl; Zitat mit Verweis auf Inschriften, die auch im Katalog verzeichnet sind).

Britannia

York (1) (AE 1977, 512).

Gallia Belgica

Hérapel (1) (CIL XIII 4481); Marsal (1) (CIL XIII 4564); Metz (2) (CIL XIII 4336; AE 1976, 484); Neumagen (2) (CIL XIII 4155; 4156); Trier (6) (AE 1928, 183; 1998, 954; 2000, 980; CIL XIII 3666; 3703f.).

Gallia Lugdunensis

Genay (1) (CIL XIII 2448); Lyon (21) (AE 1982, 702 = Kat.-Nr. 16; 1982, 709; CIL XIII 1906; 1911 = Kat.-Nr. 21; 1921; 1948; 1954 = Kat.-Nr. 23; 1966 = Kat.-Nr. 31; 1972 = Kat.-Nr. 10; 1996 = Kat.-Nr. 11; 2003; 2010; 2018; 2023; 2025; 2029f.; 2033; 2035; 11179 = Kat.-Nr. 14).

Gallia Aquitania
Bordeaux (2) (CIL XIII 634; 642); Puy de Dome (1) (CIL XIII 1522); Saint-Bertrand-de-Comminges (1) (CIL XIII 256).

Gallia Narbonensis
Arles (1) (CIL XII 727); Narbonne (1) (CIL XII 4496); Nîmes (2) (ILGN 423; AE 1909, 81); Vienne (1) (CIL XII 1896).

Germania inferior
Aachen (1) (CIL XIII 7836); Bonn (2) (AE 1931, 27; CIL XIII 8105); Oosterschelde bei Colijnsplaat (14) (Stuart / Bogaers 2001, Nr. A1; A3; A6; A9; A11; A26; A34; A39; A49; A56; B1; B10; B14; B44); Domburg (1) (AE 1984, 661); Köln (10) (CIL XIII 8164a = Kat.-Nr. 58; 8224; 8338;

8350-8353; 8793; Galsterer/Galsterer 1975, Nr. 326. 329); Köln-Bocklemünd (1) (CIL XIII 8513); Nijmegen (1) (CIL XIII 8725); Stockum (1) (CIL XIII 8568).

Germania superior
Augst (2) (AE 1999, 1121; CIL XIII 5303); Frankfurt am Main-Heddernheim (1) (CIL XIII 7360); Groß-Gerau (1) (AE 1997, 1187); Lorch (1) (CIL XIII 6524); Mainz (6) (CIL XIII 6677; 6744; 6797; 7222; 7228; 11812); Mainz-Kastel (1) (CIL XIII 7300); Marbach am Neckar (1) (AE 1969/70, 436); Rottenburg (1) (CIL XIII 6366); St. Johann (1) (AE 1990, 749); Wiesbaden (2) (CIL XIII 7587f.); Windisch (1) (CIL XIII 5221); Worms (1) (CIL XIII 6250 = Kat.-Nr. 68).

ANHANG 3: AUSGEWÄHLTE INSCRIFTEN VON FERNHÄNDLERN

Die hier zusammengestellten Inschriften werden auf S. 95-105 behandelt und sind nicht Bestandteil des Kataloges.

AE 1922, 116 (Bordeaux)
Deae Tutel(a)e Boudig(ae) | M(arcus) Aur(elius) Lunaris IIII-
II|vir Aug(ustalis) col(oniarum) Ebor(aci) et | Lind(i) pro-
v(inciae) Brit(anniae) inf(erioris) | aram quam vover(at) | ab
Eboraci avect(us) | v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito) | Perpe-
tuo et Corne(liano)

AE 1969/70, 436 (Marbach am Neckar)
In h(onorem) d(omus) d(ivinae) | bonis Cas(s)ibu(s) | eo
quod pos(t) | summersam(m) | bon(a)e salu(ti) | sit red-
ditu(s) | et sui(s) L(ucius) Liciniu(s) | Divixtus | negotiato(r) |
ex voto posu(it) | A<l=B>bino | et Maximo co(n)s(ulibus)
l(ibens) l(aetus) m(erito)

AE 1983, 643 (York)
[---] et Genio loci | et [numinib(us) Au]gg(ustorum) L(ucius)
Viducius | [Viduci f(ilius) Pla]cidus domo | civitate Velio-
cas(s)ium | [prov(inciae?) Lugd(unensis?) n]egotiator | [Bri-
tann(icianus?) ar]cum et ianuam | [pro se et suis de]d[it]
Grato et | [Seleuco co(n)s(ulibus)]

AE 1999, 1121 (Augst)
[---] | Ci[s]alp[inorum et Trans]alpin[orum ---]

AE 2000, 632 (Fara Novarese)
D(is) M(anibus) | D(is) M(anibus) | L(uci) Luperi Exessi
Vlvir(i) Aug(ustalis) | civit(ate) Helvetiorum negoti(atoris)
vestiar(ii) Cisalpini et Transalpini qui leg(avit) i(n) m(uni-
cipio) N(ovariensium) HS X[.] n(ummum)

CIL V 5911 (Mailand)
[--- negotiato]ris Cisalpin(i) [e]t Transalpin(i) | patr(oni)
coll(egii) naut(arum) Comens(ium) | hered(es) fac(iendum)
cur(averunt)

CIL X 7612 (Calgiari)
D(is) M(anibus) | L(ucio) Iulio Pon(tic)lo nego(tiant) Gal-
li[cano] Primus | ser<v=B>us amant[is]simo domino posuit

CIL XI 5068 (Bevagna)
C(aius) Rubrius C(ai) l(ibertus) Hilario | Rubella negotiator
| Gallicanus et | Asiaticus testamento | fieri iussit

CIL XIII 634 (Bordeaux)
D(is) M(anibus) | L(ucio) Solimario | Secundino | civi Trevero
| neg(otiatori) Britan(niciano)

CIL XIII 2029 (Lyon)
D(is) M(anibus) | M(arci) Senni Metili [T]reve[ri] negotiatori
| corporis splendi[d]issimi Cisalpino[rum] et Transalpino[rum]
eiusdem cor[poris] praef(ecto) fabri(rum) tignuario(rum)
Lugd(uni) et Senniae | Iullae coniugi eius dull[ci]ssim(a)e
vivae paren[tibus] merentissimis | fili(i) heredes f(aciendum)
c(uraverunt) | et sub ascia dedic(averunt)

CIL XIII 5303; 11547 (Augst)
[---] | coll[egium] negotiatorum | Cisalpin(orum) et
Transalpin(orum) | [---]

CIL XIII 6744 (Mainz)

[In h(onorem) d(omus) d(ivinae) d]eo Mercur[io --- et Ge]nio neg(otiatorum) Pann[oniorum ---] Optatius | [---] Jarriana Pal[---] Op]tatus Patri[cius? fil(ius?) Fus]co et Dextro | co(n)s(ulibus)

CIL XIII 7300 (Mainz-Kastel)

[D(is)] M(anibus) | [---] Fufidio | [negoti]atori | [---]ario ex | [provinc]ia Bri[tannia ---] Elu[---] an(n)orum LXXII | [---]inus et | [---] lib(erti?) f(aciendum) c(uraverunt)

CIL XIII 7588 (Wiesbaden)

D(is) M(anibus) | memoriae Se[cundi Agri]col(a)e negoti]atori(s) artis | cretariae A[gricola Ag]rip(p)ina filia | patri pientis[simo f(aciendum) c(uravit)

CIL XIII 8568 (Stockum)

D(is) M(anibus) | per sec(ulum) | [.] Priminio Ingenu[o] | [n]egotiatori vest(iario) | [i]mportatori Aurel(ia) | Lucretia sive Potenti[na] | coniugi obito h(eres) f(aciendum) [c(uravit)] | u(t) s(it) t(erra) l(evis)

Stuart/Bogaers 2001, 53 f. A3 (Colijnsplaat)

Deae N[e]halenniae | ob merces recte conser[vatas M(ar)cus) Secund(inius?) Silvanus | negotiator cretariu[s] | Britannicianu[s] | v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)

Stuart/Bogaers 2001, 56 A6 (Colijnsplaat)

Deae Nehalenniae | Placidus Viduci fil(ius) | cives Veliocasinius | negotiat(or) Britann(icianus) | v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)

Stuart/Bogaers 2001, 59 A9 (Colijnsplaat)

De[ae] Nehalenni[ae] | [.] Val(erius) Mar[---] | negot(iator) Can[tianus] | [et(?)] Geserecan[us] --- | [o]b merces bene c[onser(vatas)]

Stuart/Bogaers 2001, 60 f. A11 (Colijnsplaat)

Deae | Nehalenniae | C(aius) Aurelius | Verus | negotiator | Britannicianus | ex voto l(ibens) m(erito)

Stuart/Bogaers 2001, 109 f. B10 (Colijnsplaat)

Deae Nehalen[n]iae P(ublius) Ariseniu[s] Marius libert[us] P(ubli) Ariseni V[---]hi negotiato]ris Britannicia[n]i ob merces | bene cons[e]rva]ta[s] v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)

LITERATUR

- Adams 2003: J. Adams, The word *moritix* in a new inscription from London. *Zeitschr. Papyr. u. Epigr.* 143, 2003, 275-276.
- AE: *L'Année Epigraphique* (Paris 1888 ff.).
- Alföldy 1986: G. Alföldy, Zur Nomenklatur und Laufbahn eines römischen Ritters aus Concordia. *Zeitschr. Papyr. u. Epigr.* 63, 1986, 173-180.
- Ausbüttel 1982: F. M. Ausbüttel, Untersuchungen zu den Vereinen im Westen des römischen Reiches. *Frankfurter Althist. Stud.* 11 (Kallmünz/Opf. 1982).
- Baatz/Bockius 1997: D. Baatz / R. Bockius, Vegetius und die römische Flotte. *Monogr. RGZM* 39 (Mainz 1997).
- Bannert 1978: *RE Suppl.* XV (1978) 987-991 s. v. *utric(u)larius* (H. Bannert).
- Baratte 2003: F. Baratte, Une offrande des nautes d'Eburodunum/Yverdon. La statuette d'Hélios de Lyon-Vaise. *Helvetica Arch.* 34, 2003, 20-29.
- Beál 2005: J.-C. Béal, Les »nautes armés« de Lutèce: mythe ou réalité? *Rev. Arch.* 40, 2005, 315-337.
- Becatti 1961: G. Becatti, Mosaici e pavimenti marmorei. *Scavi di Ostia* 4 (Rom 1961).
- Bechert/Willems 1995: T. Bechert / W. J. H. Willems, Die römische Reichsgrenze von der Mosel zur Nordseeküste (Stuttgart 1995).
- Behrens 1949/50: G. Behrens, Römische Grabsteine aus Mainz. *Mainzer Zeitschr.* 44/45, 1949/50, 38-57.
- Bérard 2005: F. Bérard, Lucius Helvius Frugus, patron des nautes du Rhône et de la Saône. In: H. Savay-Guerraz (Hrsg.), *Rencentres en Gaule Romaine* (Strasbourg 2005) 89-90.
- Birley 1990: A. R. Birley, Britannien. In: *Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte in der römischen Kaiserzeit* 1 (Stuttgart 1990) 537-555.
- Blázquez Martínez/Remesal Rodríguez/Rodríguez Almeida 1994: J. M. Blázquez Martínez / J. Remesal Rodríguez / E. Rodríguez Almeida, *Excavaciones arqueológicas en el Monte Testaccio* (Roma). *Memoria Campaña* 1989 (Madrid 1994).
- Bockius 2001: R. Bockius, Antike Schifffahrt. Boote und Schiffe zur Römerzeit zwischen Tiber und Rhein. In: *Abgetaucht, aufgetaucht. Flussfundstücke. Aus der Geschichte. Mit ihrer Geschichte.* Schriftenr. Rheinisches Landesmus. Trier 21 (Trier 2001) 119-158.
- 2007a: R. Bockius, *Schifffahrt und Schiffbau in der Antike* (Stuttgart 2007).
- 2007b: R. Bockius, Spuren griechisch-etruskischen Knowhows im keltischen Schiffbau? In: *Forschungen zur Vorgeschichte und Römerzeit im Rheinland* [Festschr. H.-E. Joachim] (Mainz 2007) 253-267.
- Börner 1939: E. Börner, *Der staatliche Korntransport im griechisch-römischen Ägypten* [Diss. Univ. Hamburg 1939].
- Bogaers 1983: J. E. Bogaers, Foreign affairs. In: B. Hartley / J. Wacher (Hrsg.), *Rome and her northern provinces* (Gloucester 1983) 13-32.
- Bonnard 1913: L. Bonnard, *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque gallo-romaine* (Paris 1913).
- Boppert 1992: W. Boppert, *Zivile Grabsteine aus Mainz und Umgebung.* CSIR Deutschland II.6 (Mainz 1992).
- 1992/93: W. Boppert, Der Blussusstein – Das Grabmal eines einheimischen Aufsteigers. *Mainzer Zeitschr.* 87/88, 1992/93, 345-377.
- 1994: W. Boppert, Caudicarii am Rhein? Überlegungen zur militärischen Versorgung durch die Binnenschifffahrt im 3. Jahrhundert am Rhein. *Arch. Korrb.* 24, 1994, 407-424.
- Botermann 2005: H. Botermann, *Wie aus Galliern Römer wurden: Leben im Römischen Reich* (Stuttgart 2005).
- Büttner 1964a: A. Büttner, Eine Bronzeprora aus der Mosel bei Trier. *Trierer Zeitschr.* 27, 1964, 139-147.
- 1964b: A. Büttner, Eine Prora aus der Mosel bei Trier. *Germania* 42, 1964, 66-72.
- Carlsen 1995: J. Carlsen, *Vilici and Roman Estate Managers until AD 284* (Rom 1995).
- Carreras Monfort 1998: C. Carreras Monfort, Britannia and the imports of Baetican and Lusitanian amphorae. *Journal Iberian Arch.* 1998, 159-170.
- 1999: C. Carreras Monfort, The nature of Roman trade: an archaeological perspective. *Münster. Beitr. Ant. Handelsgesch.* 18/2, 1999, 87-114.
- 2000: C. Carreras Monfort, *Economía de la Britannia Romana: la importación de alimentos.* *Instrumenta* 8 (Barcelona 2000).
- 2002: C. Carreras Monfort, The military supply during the principate. *Transportation and staples.* In: *Erdkamp 2002a*, 70-89.
- Carreras Monfort/Funari 1998: C. Carreras Monfort / P. P. A. Funari, *Britannia y el Mediterráneo. Estudios sobre el abastecimiento de aceite bético y africano en Britannia* (Barcelona 1998).
- Casson 1995: L. Casson, *Ships and seamanship in the ancient world* (Baltimore, London 1995).
- Chastagnol 1981: A. Chastagnol, Une firme de commerce maritime entre l'île de Bretagne et le continent gaulois à l'époque des Severes. *Zeitschr. Papyr. u. Epigr.* 43, 1981, 63-66.
- Christol 1971: M. Christol, *Remarques sur les naviculaires d'Arles.* *Latomus* 30, 1971, 643-663.

- 1982: M. Christol, Les naviculaires d'Arles et les structures du grand commerce maritime sous l'Empire romain. *Provence Hist.* 32, 1982, 5-14.
- Christol/Demougin 1984: M. Christol / S. Demougin, Notes de prosopographie équestre. *Zeitschr. Papyr. u. Epigr.* 57, 1984, 163-170.
- CIG: Corpus Inscriptionum Graecarum (Berlin 1828-1877).
- CIL: Corpus Inscriptionum Latinarum (Berlin 1863 ff.)
- Constans 1921: L. A. Constans, Arles antique (Paris 1921).
- Corbier 2006: M. Corbier, Donner à voir, donner à lire. *Mémoire et communication dans la Rome ancienne* (Paris 2006).
- Cunliffe 1988: B. Cunliffe, Greeks, Romans and barbarians. *Spheres of interaction* (London 1988).
- Daremberg/Saglio: Ch. Daremberg / E. Saglio, Dictionnaire des antiquités grecques et romaines. D'après les textes et les monuments 1-5 (Paris 1877-1919).
- Davies 2002: J. L. Davies, Soldiers, peasants, industry and towns. The Roman army in Britain. A Welsh perspective. In: *Erdkamp 2002a*, 169-203.
- Deininger 1966: J. Deininger, Numinibus Augustorum. Anmerkungen zur Datierung der Trierer Bronzeprora. *Germania* 44, 1966, 138-142.
- Deman 1987: A. Deman, Réflexions sur la navigation fluviale dans l'antiquité romaine. In: T. Hackens / P. Marchetti (Hrsg.), *Histoire économique de l'Antiquité. Bilan et contributions* (Louvain-la-Neuve 1987) 79-106.
- 2002: A. Deman, Avec les utriculaires sur les sentiers muletiers de la Gaule Romaine. *Cahiers Centre G. Glotz* 13, 2002, 233-246.
- Demougin 1992: S. Demougin, Prosopographie des chevaliers romains julio-claudiens. *Coll. École Française Rome* 153 (Rom 1992).
- De Salvo 1992: L. De Salvo, Economia privata e pubblici servizi nell'impero romano. I corpora naviculariorum. *Kleio* 5 (Messina 1992).
- Dondin-Payre/Raepsaet-Charlier 1999: M. Dondin-Payre / M.-Th. Raepsaet-Charlier (Hrsg.), Cités, municipes, colonies. Les processus de municipalisation en Gaule et en Germanie sous le Haut Empire romain. *Hist. Ancienne et Médiévale* (Paris 1999).
- Dragendorff/Krüger 1924: H. Dragendorff / E. Krüger, Das Grabmal von Igel. Römische Grabmäler des Mosellandes und der angrenzenden Gebiete 1 (Trier 1924).
- Drack/Fellmann 1988: W. Drack / R. Fellmann, Die Römer in der Schweiz (Stuttgart 1988).
- Drecoll 1997: C. Drecoll, Die Liturgien im römischen Kaiserreich des 3. und 4. Jhs. n.Chr. *Historia Einzelschr.* 116 (Stuttgart 1997).
- Drexhage 1983: H.-J. Drexhage, Die »Expositio totius mundi et gentium«. Eine Handelsgeographie aus dem 4. Jahrhundert n. Chr., eingeleitet, übersetzt und mit einführender Literatur (Kap. XXII-LXVII) versehen. *Münster. Beitr. Ant. Handelsgesch.* 2/1, 1983, 3-41.
- Drexhage/Konen/Ruffing 2002: H.-J. Drexhage / H. Konen / K. Ruffing, Die Wirtschaft des Römischen Reiches (1.-3. Jahrhundert). Eine Einführung (Berlin 2002).
- Drinkwater 1978: J. F. Drinkwater, The Rise and the Fall of the Gallic Julii. *Latomus* 37, 1978, 817-850.
- Duval 1956: P.-M. Duval, Le group des bas-reliefs des nautae Parisiaci. *Mon. et Mém. Piot* 48/2, 1956, 63-79.
- 1979: P.-M. Duval, Gallien. Leben und Kultur in römischer Zeit (Stuttgart 1979).
- Eck 2006: W. Eck, Der praefectus annonae: ein Superminister im Imperium Romanum? Heeresversorgung und praefectura annonae: nicht eine Großadministration, sondern zwei getrennte administrative Welten. In: M. Müller (Hrsg.), *Grabung – Forschung – Präsentation*. *Xantener Ber.* 14 (Mainz 2006) 49-57.
- Ehmig 2003: U. Ehmig, Amphoren aus Mainz. *Frankfurter Arch. Schr.* 4 (Möhneseesee 2003).
- Eich 2005: P. Eich, Zur Metamorphose des politischen Systems in der römischen Kaiserzeit. *Klio Beih. N.F.* 9 (Berlin 2005).
- 2006: P. Eich, Zum Problem der Vermittlung zwischen Mikroökonomie und der Makroebene der Verwaltung. In: M. Müller (Hrsg.), *Grabung – Forschung – Präsentation*. *Xantener Ber.* 14 (Mainz 2006) 60-72.
- Ellmers 1969: D. Ellmers, Keltischer Schiffbau. *Jahrb. RGZM* 16, 1969, 73-122.
- 1978: D. Ellmers, Shipping on the Rhine during the Roman period: the pictorial evidence. In: du Plat Taylor/Cleere 1978, 1-14.
- 2000: D. Ellmers, Der Mainzer Schiffer Blussus und sein Schiff. Ein Stück Forschungsgeschichte während der Mainzer Amtszeit von Prof. Dr. Niels Bantelmann. In: *Studia Antiquaria* [Festschr. N. Bantelmann]. *Universitätsforsch. Prähist. Arch.* 63 (Bonn 2000) 99-109.
- Erdkamp 2002a: P. Erdkamp (Hrsg.), *The Roman army and the economy* (Amsterdam 2002).
- 2002b: P. Erdkamp, The corn supply of the Roman armies during the principate (27 BC-235 AD). In: *Erdkamp 2002a*, 47-69.
- Erdmann 2004: U. Erdmann, Römische Spuren in Burgund. Ein archäologischer Reiseführer (Wiesbaden 2004).
- Espérandieu I; IV; IX: É. Espérandieu, *Recueil général des bas-reliefs, statues et bustes de la Gaule romaine*. I: Alpes maritimes – Alpes cottiennes – Corse – Narbonnaise (Paris 1907); IV: Lyonnaise/2 (Paris 1911); IX: Troisième partie et Supplément (Paris 1925).
- 1931: É. Espérandieu, *Recueil général des bas-reliefs, statues et bustes de la Germanie romaine* (Paris, Brüssel 1931).
- Étienne/Mayet 2004: R. Étienne / F. Mayet, L'huile hispanique. Trois clés de l'économie romaine de l'Hispanie romaine 3 (Paris 2004).

- Fink 1971: R. O. Fink, Roman Military Records on Papyrus (Ann Arbor 1971).
- Fitzpatrick 1985: A. P. Fitzpatrick, The distribution of Dressel I wine amphorae in North-West Europe. *Oxford Journal Arch.* 4, 1985, 305-340.
- Frenz 1982: H. G. Frenz, Bildliche Darstellungen zur Schifffahrt römischer Zeit an Rhein und Tiber. In: G. Rupprecht (Hrsg.), Die Mainzer Römerschiffe. Berichte über Entdeckung, Ausgrabung und Bergung (Mainz 1982) 78-95.
- Frei-Stolba 1988: R. Frei-Stolba, Q. Otacilius Pollinus: inquisitor III Galliarum. In: P. Kneißl / V. Losemann (Hrsg.), Alte Geschichte und Wirtschaftsgeschichte [Festschr. K. Christ] (Darmstadt 1988) 186-201.
- Freyberger 1999: B. Freyberger, Südgallien im 1. Jahrhundert v. Chr. Phasen, Konsequenzen und Grenzen römischer Eroberung. *Geogr. Hist.* 11 (Stuttgart 1999).
- Frézouls 1990: E. Frézouls, Gallien und römisches Germanien. In: Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte 1 (Stuttgart 1990) 429-509.
- 1991: E. Frézouls, Les noms de métiers dans l'épigraphie de la Gaule et de la Germanie romaines. *Ktéma* 16, 1991, 33-72.
- Fulford 2007: M. Fulford, Economic structures. In: M. Todd (Hrsg.), A companion to Roman Britain (London 2007) 308-326.
- Funari 2002: P. P. A. Funari, The consumption of olive oil in Roman Britain and the role of the army. In: *Erdkamp* 2002a, 235-263.
- Gayraud 1981: M. Gayraud, Narbonne antique des origines à la fin du III^e siècle. *Rev. Arch. Narbonnaise Suppl.* 8 (Paris 1981).
- Galsterer/Galsterer 1975: B. Galsterer / H. Galsterer, Die römischen Steininschriften aus Köln. *Wiss. Kat. Röm.-Germ. Mus. Köln* 2 (Köln 1975).
- Göttlicher 1978: A. Göttlicher, Materialien für ein Corpus der Schiffsmodelle im Altertum (Mainz 1978).
- Grenier 1934: A. Grenier, Manuel d'archéologie gallo-romaine. 2: L'archéologie du sol. *Manuel Arch. Préhist. Celtique et Gallo-Romaine* 6 (Paris 1934).
- Haalebos 1996: J. K. Haalebos, Ein römisches Getreideschiff in Woerden (NL). *Jahrb. RGZM* 43, 1996, 493-498.
- Hassall 1978: M. Hassall, Britain and the Rhine provinces: epigraphic evidence for Roman trade. In: du Plat Taylor/Cleere 1978, 41-48.
- Hatt 1952: J.-J. Hatt, Les monuments gallo-romains de Paris, et les origines de la sculpture votive en Gaule romaine. I. Du pilier des nautes de Paris à la colonne de Mayence. *Rev. Arch.* 39, 1952, 68-83.
- Herz 1988: P. Herz, Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung. Die Lebensmittelversorgung. *Historia Einzelschr.* 55 (Stuttgart 1988).
- Höbenreich 1997: E. Höbenreich, Annona. Juristische Aspekte der stadtrömischen Lebensmittelversorgung. *Grazer Rechts- u. Staatswiss. Stud.* 55 (Leykam 1997).
- Höckmann 1994: O. Höckmann, Bemerkungen zur caudicaria/codicaria. *Arch. Korrb.* 24, 1994, 425-439.
- Horstkotte 1996: H. Horstkotte, Systematische Aspekte der munerata publica in der römischen Kaiserzeit. *Zeitschr. Papyr. u. Epigr.* 111, 1996, 235-255.
- Howald/Meyer 1941: E. Howald / E. Meyer, Die römische Schweiz (Zürich 1941).
- IGR: R. Cagnat u.a., *Inscriptiones Graecae ad Res Romanas Pertinentes I-III* (Paris 1901-1927).
- ILAlg: *Inscriptions latines d'Algérie* (Paris 1922 ff.)
- ILGN: E. Espérandieu, *Inscriptions latines de Gaule (Narbonnaise)* (Paris 1929).
- ILN: *Inscriptions Latines de Narbonnaise (I.L.N.) I-V* (Paris 1985).
- ILS: H. Dessau, *Inscriptiones Latinae Selectae* (Berlin 1892-1916).
- ILTG: P. Wuilleumier, *Inscriptions Latines des trois Gaules. Gallia Suppl.* 17 (Paris 1963).
- IMS: *Inscriptions de la Mésie Supérieure* (1972 ff.).
- de Izarra 1993: F. de Izarra, Hommes et fleuves en Gaule romaine (Paris 1993).
- Jacobsen 1995: G. Jacobsen, Primitiver Austausch oder freier Markt? Untersuchungen zum Handel in den gallisch-germanischen Provinzen während der römischen Kaiserzeit. *Pharos* 5 (St. Katharinen 1995).
- Kakoschke 2002: A. Kakoschke, Ortsfremde in den römischen Provinzen Germania inferior und Germania superior: eine Untersuchung zur Mobilität in den germanischen Provinzen anhand der Inschriften des 1. bis 3. Jahrhunderts n. Chr. *Osnabrücker Forsch. Alt. u. Ant.-Rezeption* 5 (Möhnesee 2002).
- 2004: A. Kakoschke, Germanen in der Fremde. Eine Untersuchung zur Mobilität aus den römischen Provinzen Germania inferior und Germania superior anhand der Inschriften des 1. bis 3. Jahrhunderts n. Chr. *Osnabrücker Forsch. Alt. u. Ant.-Rezeption* 8 (Möhnesee 2004).
- Kienast 1966: D. Kienast, Untersuchungen zu den Kriegsflotten der römischen Kaiserzeit. *Antiquitas* 1/13 (Bonn 1966).
- Kneißl 1981: P. Kneißl, Die utriclarii. Ihre Rolle im gallo-römischen Transportwesen und Weinhandel. *Bonner Jahrb.* 181, 1981, 169-204.
- 1988: P. Kneißl, Zur Wirtschaftsstruktur des römischen Reiches. Das Beispiel Gallien. In: P. Kneißl / V. Losemann (Hrsg.), Alte Geschichte und Wirtschaftsgeschichte [Festschr. K. Christ] (Darmstadt 1988) 234-255.
- 1998: P. Kneißl, Die Berufsvereine im römischen Gallien. In: P. Kneißl / V. Losemann (Hrsg.), *Imperium Romanum. Studien zu*

- Geschichte und Rezeption [Festschr. K. Christ] (Stuttgart 1998) 431-449.
- Konen 2000: H. C. Konen, *Classis Germanica: Die Römische Rheinflotte im 1.-3. Jahrhundert n. Chr.* *Pharos* 15 (St. Katharinen 2000).
- 2002: H. C. Konen, Die ökonomische Bedeutung der Provinzialflotten während der Zeit des Principates. In: *Erdkamp* 2002a, 309-342.
- König 1989: I. König, Wirtschaftsräume und Handelswege im römischen Westen. In: H. E. Herzig / R. Frei-Stolba (Hrsg.), *Labor omnibus unus* [Festschr. G. Walser]. *Historia Einzelschr.* 60 (Stuttgart 1989).
- Kornemann 1901: RE IV (1901) 380-480 s. v. collegium (E. Kornemann).
- Krier 1981: J. Krier, Die Treverer außerhalb ihrer Civitas. *Trierer Zeitschr.* Beih. 5 (Trier 1981).
- Lafer 2001: R. Lafer, *Omnes collegiati, concurrite!* Brandbekämpfung im Imperium Romanum. *Grazer Altertumskde. Stud.* 7 (Frankfurt a.M. u.a. 2001).
- Le Bohec 2003: Y. Le Bohec, *Inscriptions de la cite des Lingons. Inscriptions sur pierre. Inscriptiones Latinae Galliae Belgicae.* 1: Lingones (Paris 2003).
- Leschke/Knötzele 2006: Ch. Leschke / P. Knötzele, Aus dem Erdreich geborgen. Archäologische Funde aus Ettlingen. *Gesch. Stadt Ettlingen 1a* (Heidelberg u.a. 2006).
- Liou/Tchernia 1994: B. Liou / A. Tchernia, L'interprétation des inscriptions sur les amphores Dressel 20. In: *Epigrafia della produzione e della distribuzione. Coll. École Française Rome* 193 (Rom 1994) 133-156.
- Martin-Kilcher 1994: St. Martin-Kilcher, Die römischen Amphoren aus Augst und Kaiseraugst. Ein Beitrag zur römischen Handels- und Kulturgeschichte 2. *Forsch. Augst 7/2* (Augst 1994).
- Mees 2002: A. Mees, Organisationsstrukturen römischer Töpfer- und Manufakturstrukturen am Beispiel von Arezzo und Rheinzabern. *Monogr. RGZM* 52,1 (Mainz 2002).
- Mees/Pferdehirt 2002: A. Mees / B. Pferdehirt, Römerzeitliche Schiffsfunde in der Datenbank »Navis I«. *Kat. Vor- u. Frühgesch.* Alt. 29 (Mainz 2002)
- Meiggs 1960: R. Meiggs, *Roman Ostia* (Oxford 1960).
- Menzel 1966: H. Menzel, Die römischen Bronzen in Deutschland II (Trier 1966).
- Middleton 1979: P. Middleton, Army Supply in Roman Gaul: an hypothesis for Roman Britain. In: B. C. Burnham / H. B. Johnson (Hrsg.), *Invasion and Response: The Case of Roman Britain.* *BAR Brit. Ser.* 73 (Oxford 1979) 81-97.
- Mitteis/Wilcken 1912a: L. Mitteis / U. Wilcken, *Grundzüge der Chrestomathie der Papyrusurkunde.* 1: Historischer Teil. Erste Hälfte: Grundzüge (Stuttgart 1912).
- 1912b: L. Mitteis / U. Wilcken, *Grundzüge der Chrestomathie der Papyrusurkunde.* 1: Historischer Teil. Zweite Hälfte: Chrestomathie (Stuttgart 1912).
- Mócsy 1983: A. Mócsy, *Nomenclator provinciarum Europae Latinarum et Galliae Cisalpiniae cum indice inverso.* *Diss. Pannonicae* III.1 (Budapest 1983).
- Neesen 1981: L. Neesen, Die Entwicklung der Leistungen und Ämter (munera et honores) im römischen Kaiserreich des zweiten bis vierten Jahrhunderts. *Historia* 30, 1981, 203-235.
- Nenninger 2001: M. Nenninger, Die Römer und der Wald. Untersuchungen zum Umgang mit einem Naturraum am Beispiel der römischen Nordwestprovinzen. *Geogr. Hist.* 16 (Stuttgart 2001).
- Nesselhauff/Lieb 1959: H. Nesselhauff / H. Lieb, *Dritter Nachtrag zu CIL XIII. Inschriften aus den germanischen Provinzen und dem Treverergebiet.* *Ber. RGK* 40, 1959, 120-229.
- Onken 2001: B. Onken, Administrative Zuständigkeiten bei der Organisation der römischen Heeresversorgung im 1. u. 2. Jh. n. Chr. *Laverna* 12, 2001, 123-138.
- P. Giss.: O. Eger / E. Kornemann / P. M. Meyer, *Griechische Papyri im Museum des oberhessischen Geschichtsvereins zu Giessen* (Leipzig, Berlin 1910-1912).
- P. Lond.: F. G. Kenyon / H. I. Bell u.a., *Greek Papyri in the British Museum* (London 1893 ff.).
- P. Oxy.: *The Oxyrinchus Papyri* (1898 ff.)
- Paret 1968: O. Paret, Der römische Weihstein aus dem Neckar bei Marbach a. N. *Germania* 46, 1968, 323-325.
- Pavis d'Escurac 1976: H. Pavis d'Escurac, *La préfecture de l'annone. Service administratif impérial d'Auguste à Constantin.* *Bibl. Écoles Française Athènes Rome* 226 (Rom 1976).
- Pekáry 1999: I. Pekáry, *Repertorium der hellenistischen und römischen Schiffsdarstellungen.* *Boreas Beih.* 8 (Münster 1999).
- von Petrikovits 1981: H. von Petrikovits, Die Spezialisierung des römischen Handwerks. In: H. Jankuhn u.a. (Hrsg.), *Das Handwerk in vor- und frühgeschichtlicher Zeit I* (Göttingen 1981) 63-132.
- Pflaum 1960: H.-G. Pflaum, *Les carrières procuratoriennes équestres sous le Haut-Empire romain I* (Paris 1960).
- 1978: H.-G. Pflaum, *Deux carrières équestres de Lambèse de de Zana.* In: *Afrique Romaine. Scripta varia I* (Paris 1978) 123-145.
- Pferdehirt 2005: B. Pferdehirt, From Continent to Britain – inland shipping in Roman times. In: *Mar Exteror. El Occidente atlántico en época romana* (Rom 2005) 33-39.
- Pieri 2005: D. Pieri, *Le commerce du vin oriental à l'époque byzantine (V^e-VII^e siècle). Le témoignage des amphores en Gaule* (Beirut 2005).
- Pilhofer 2000: P. Pilhofer, *Philippi 2: Katalog der Inschriften von Philippi.* *Wiss. Unters. Neues Testament* 119 (Tübingen 2000).

- du Plat Taylor/Cleere 1978: J. du Plat Taylor / H. Cleere (Hrsg.), Roman shipping and trade: Britain and the Rhine provinces. CBA Research Rep. 28 (London 1978).
- Reddé 1986: M. Reddé, Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire romain. Bibl. Écoles Française Athènes Rome 116 (Rom 1986).
- Remesal Rodríguez 1997: J. Remesal Rodríguez, Heeresversorgung und die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Baetica und Germanien: Materialien zu einem Corpus der in Deutschland veröffentlichten Stempel auf Amphoren der Form Dressel 20. Materialh. Arch. Baden-Württemberg 42 (Stuttgart 1997).
- 1998: J. Remesal Rodríguez, Baetican olive oil and the Roman economy. In: The archaeology of early Roman Baetica (Portsmouth, Rhode Island 1998) 183-199.
- 2002a: J. Remesal Rodríguez, Heeresversorgung im frühen Prinzipat. Eine Art, die antike Wirtschaft zu verstehen. Münster. Beitr. Ant. Handelsgesch. 21/1, 2002, 69-84.
- 2002b: J. Remesal Rodríguez, Baetica and Germania. Notes on the concept of ›provincial interdependence‹ in the Roman Empire. In: Erdkamp 2002a, 293-308.
- Reynaud/Helly/Le Glay 1982: J.-F. Reynaud / B. Helly / M. Le Glay, Nouvelles inscriptions de Lyon. Gallia 40, 1982, 124-148.
- RIB: The Roman Inscriptions of Britain I-II (Oxford 1965 ff.).
- Rodríguez Almeida 1984: E. Rodríguez Almeida, Il Monte Testaccio. Ambiente, Storia, Materiali (Rom 1984).
- Rostovtzeff 1929/1-2: M. Rostovtzeff, Gesellschaft und Wirtschaft im römischen Kaiserreich 1-2 (Leipzig 1929).
- Rothenhöfer 2005: P. Rothenhöfer, Die Wirtschaftsstrukturen im südlichen Niedergermanien. Untersuchungen zur Entwicklung eines Wirtschaftsraumes an der Peripherie des Imperium Romanum. Kölner Schr. Arch. Röm. Prov. 7 (Rahden/Westf. 2005).
- Rougé 1959: J. Rougé, Les utriclarii. Cahiers Hist. 4, 1959, 285-306.
- 1964: J. Rougé, Les relations de Lyon et de la mer. À propos de CIL XIII, 1942. In: Actes du 89^e Congrès national des Sociétés Savantes. Section d'archéologie (Paris 1964) 137-152.
- 1966: J. Rougé, Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain (Paris 1966).
- 1974: J. Rougé, Les rapports avec l'ouest-nord-ouest gaulois: à propos de trois inscriptions. Rev. Arch. Est 25, 1974, 137-146.
- 1978: J. Rougé, Aspects économiques du Lyon antique. In: Rougé/Turcan 1978, 47-63.
- 1984: J. Rougé, Les Capitolini lyonnais. Zeitschr. Papyr. u. Epigr. 56, 1984, 261-262.
- Rougé/Turcan 1978: J. Rougé / R. Turcan, Les martyrs de Lyon (177). Colloques internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique 575, Lyon 20-23 Septembre 1977 (Paris 1978).
- Schäfer 1998: Ch. Schäfer, Spitzenmanagement in Republik und Kaiserzeit: die Prokuratoren von Privatpersonen im Imperium Romanum vom 2. Jh. v. Chr. bis zum 3. Jh. n. Chr. Pharos 10 (St. Katharinen 1998).
- Schillinger-Häfele 1977: U. Schillinger-Häfele, Vierter Nachtrag zu CIL XIII und zweiter Nachtrag zu Fr. Vollmer, Inscriptiones Bavariae Romanae. Inschriften aus dem deutschen Anteil der germanischen Provinzen und des Treverergebiets sowie Raetiens und Noricums. Ber. RGK 58, 1977, 452-603.
- Schlippschuh 1974: O. Schlippschuh, Die Händler im römischen Kaiserreich in Gallien, Germanien und den Donauprovinzen Rätien, Noricum und Pannonien (Amsterdam 1974).
- Schmidts 2010: Th. Schmidts, Aurelius Theogeiton: ein Schiffseigner aus dem syrischen Arados auf Italienfahrt. Arch. Korrbbl. 40, 2010, 251-263.
- 2011: Th. Schmidts, Inschriften als Quelle zur römischen Binnenschifffahrt zwischen Mittelmeer und Nordsee. In: Marschenratkolloquium 2009: Flüsse als Kommunikations- und Handelswege – Rivers as Communication and Trade Routes: 5.-7. November 2009, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven. Siedlungs- u. Küstenforsch. Südliches Nordseegebiet 34 (Rahden/Westf. 2011) 37-45.
- im Druck: Th. Schmidts, Between Eastern and Western Roman Empire – Skippers and shipowners from the Eastern Mediterranean. In: Between Continents. Proceedings of the 12th International Symposium of Boat and Ship Archaeology, October 12-16, 2009, Pera Museum, Istanbul (im Druck).
- Schumacher 1988: L. Schumacher, Römische Inschriften (Stuttgart 1988).
- Sirks 1991: B. Sirks, Food for Rome: The Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople. Studia Amstelodamensia ad Epigraphicam, Ius Antiquum et Papyrologicam Perinentia 31 (Amsterdam 1991).
- Stähelin 1948: F. Stähelin, Die Schweiz in römischer Zeit (Basel ³1948).
- Stuart/Bogaers 1971: P. Stuart / J. E. Bogaers, Deae Nehalenniae. Gids bij de tentoonstelling [Ausstellungskat. Stadthuis Middelburg] (Middelburg 1971).
- 2001: P. Stuart / J. E. Bogaers, Nehalennia. Römische Steindenkmäler aus der Oosterschelde bei Colijnsplaat. Coll. Nat. Mus. Ant. Leiden 11 (Leiden 2001).
- Tchernia 2002: A. Tchernia: L'arrivée de l'huile de Bétique sur le limes germanique: Wierschowski contre Remesal. In: L. Rivet / M. Sciallano (Hrsg.), Vivre, produire et échanger: reflets méditerranéens. Mélanges offerts à Bernard Liou (Montagnac 2002) 319-324.
- Tomlin/Hassall 2003: R. S. O. Tomlin / M. W. C. Hassall, Roman Britain in 2002. II. Inscriptions. Britannia 34, 2003, 361-382.
- Turcan 1987: R. Turcan, Nigra Moneta. Coll. Centre Études Rom et Gallo-Romaines N. S. 6 (Lyon 1987).

- Verboven 2007a: K. Verboven, The associative order: status and ethos among Roman businessmen in Late Republic and Early Empire. *Athenaeum* 95, 2007, 861-893.
- 2007b: K. Verboven, Good for business. The Roman army and the emergence of a »business class« in the north-western provinces of the Roman Empire (1st century BC-3rd century AD). In: L. De Blois / E. Lo Cascio (Hrsg.), *The impact of the Roman army (200 BC-AD 476). Economic, social, political, religious and cultural aspects. Impact of Empire 6* (Leiden, Boston 2007) 295-314.
- Virlovet 2004: C. Virlovet, Les naviculaires d'Arles. À propos de l'inscription provenant de Beyrouth. *Mél. École Française Rome* 116, 2004, 327-370.
- Wagner 1911: E. Wagner, Fundstätten und Funde aus vorgeschichtlicher, römischer und alamannisch-fränkischer Zeit im Grossherzogtum Baden. 2: Das Badische Unterland (Tübingen 1911).
- Walser 1988: G. Walser, *Römische Inschrift-Kunst* (Stuttgart 1988).
- Waltzing I-IV: J.-P. Waltzing, *Étude historique sur les corporations professionnelles chez les romains I-IV* (Louvain 1895-1900; New York 1979, Nachdruck).
- Weckerling 1887: A. Weckerling, *Die römische Abteilung des Paulus-Museums der Stadt Worms 2* (Worms 1887).
- Wierschowski 1984: L. Wierschowski, *Heer und Wirtschaft. Das römische Heer der Prinzipatszeit als Wirtschaftsfaktor. Habelts Dissertationsdr. R. Alte Gesch. 20* (Bonn 1984).
- 1995: L. Wierschowski, *Die regionale Mobilität in Gallien nach den Inschriften des 1. bis 3. Jahrhunderts n. Chr.: Quantitative Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der westlichen Provinzen des römischen Reiches. Historia Einzelschr. 91* (Stuttgart 1995).
- 2001a: L. Wierschowski, *Fremde in Gallien – »Gallier« in der Fremde. Die epigraphisch bezeugte Mobilität in, von und nach Gallien vom 1. bis 3. Jh. n. Chr. Historia Einzelschr. 159* (Stuttgart 2001).
- 2001b: L. Wierschowski, *Die römische Heeresversorgung im frühen Prinzipat. Münster. Beitr. Ant. Handelsgesch. 20/2, 2001, 37-61.*
- 2002: L. Wierschowski, *Das römische Heer und die ökonomische Entwicklung Germaniens in den ersten Jahrzehnten des 1. Jahrhunderts. In: Erdkamp 2002a, 264-292.*

INDIZES

LITERARISCHE QUELLEN

Amm. Marc.		Lib. or.	
15,11,18	53	18,83	126
Apollod. Damasc. Poliorcetica		Liv.	
174,1-2	81	44,33	81
Aus. Mos.		Mela	
197	11	2,5	3
Aus. ordo urb. nob.		MGH Epist.	
10,6-8	123	3,1,8	123
19,18-21	123	Nepos Eum.	
Caes. Gall.		8	81
1,1,3	90	Plin. nat.	
1,8,4	88	3,5,4	3
1,12,1	88	18,66	115
1,16,2	87	Plin. epist.	
2,15,4	90	5,6,12	21
3,8,1	87	Sall. Jug.	
3,13,1-6	87	91	81
3,13,7	87	SHA	
4,4,7	87	Aurel. 35,2	116
4,16,7	87	47,3	48, 111
5,13,1	87	48,3-4	116
6,35,6	88	Sev. Alex. 22,1	58, 109
7,55,8	87	22,1-2	56
7,58,4	87	Strab.	
7,61,2-3	87	4,1,2	1, 115, 124
7,62,1	87	4,1,6	51
Caes. civ.		4,1,8	3
1,54,2	89	4,1,12	51
3,29	89	4,1,14	53, 75
Chron. min.		4,4,3	115, 124
I 148	116	Suet.	
Cic. Font.		Cl. 18,2-19	107
11	90	Nero 54	72
Diod.		Sulp. Sev. dial.	
5,22,4	89	1,1,3	123
5,25,5	89	Tac. ann.	
Expos. tot. mundi		13,53	3
58	123	14,17,2	42
59	124	Tac. Agr.	
Gai. inst.		19,5	117
1,32c	107		
Jul. epist. ad Ath.			
p. 36	126		

JURISTISCHE QUELLEN

CTh

13,5,8	124
13,5,10	124
13,5,14pr	124
13,5,32	124
13,5,37	124

Dig.

4,9,1,2	110
13,7,43,1	75
14,2,4	112
14,3,13	118, 124
19,2,31	63
27,1,17,6	107
39,4,9,7-8	119
43,12,1,13	65
50,2,9,1	109
50,3,4,1pr.	108, 110

50,4,5	108
50,5,1,1	42
50,5,3	109
50,6	107
50,6,6,3	42
50,6,6,5	108, 110
50,6,6,6	108, 109
50,6,6,8	108
50,6,6,9	108
50,6,6,13	109

Not. Dig.

occ. 40,22	126
occ. 35,32	126
occ. 42,21	126
or. 40,36	111
or. 42,43	69

INSCHRIFTEN

AE

1893, 31	143
1904, 176	134
1905, 8	141
1905, 153	44
1905, 202	9
1909, 81	152
1910, 65	11
1917/18, 109	146
1920, 69f.	42
1922, 116	13, 102, 152
1926, 2	26, 71, 139
1928, 183	151
1931, 27	152
1932,73	43, 44, 70
1935, 64	11
1938, 47	15
1939, 44	15
1939, 207	38, 145
1939, 209	150
1946, 256	38, 144
1949, 119	83
1952, 22	147
1953, 112	147
1964, 149	67, 132
1967, 281	79
1969/70, 404	147
1969/70, 436	42, 105, 152
1973, 372	8, 26, 143
1975, 613	19, 20, 34, 134

1976, 445	134
1976, 484	151
1977, 298	43, 44
1977, 327	43
1977, 512	85, 151
1982, 702	18, 20, 95, 134, 151
1982, 703	147
1982, 709	151
1983, 643	103, 152
1983, 705	37
1984, 661	152
1987, 98	112
1987, 478a	9
1990, 728	71
1990, 749	152
1990,1072	147
1997, 1130	18, 19, 135
1997, 1187	152
1998, 954	151
1999, 1065	68, 70, 137
1999, 1070	147
1999, 1072	147
1999, 1121	103, 152
2000, 632	103, 152
2000, 924	83
2000, 980	37, 151
2001, 1489	8, 26, 72, 143
2002, 315	12
2002, 882	11, 131
2003, 728	43, 44

2003, 1015	12, 131	XII 729	79
2003, 1176	137	XII 731	20, 21, 28, 37, 115, 138
CIG		XII 733	79
3497	114	XII 805	67
CIL		XII 853	48, 66, 149
II 25	8	XII 982	32, 37, 53, 58, 62, 79, 142
II 260	8	XII 1005	21, 142
II 1168f.	112	XII 1667	15, 22, 70, 140
II 1180	111	XII 1797	30, 142
II 1183	112	XII 1896	152
III 1209	15, 44	XII 1898	19, 79
III 5790	41	XII 2331	70, 90, 142
III 7485	15, 44	XII 2379	8, 72, 140
III 10548	104	XII 2438	150
III 10771	48	XII 2597	38, 71, 139
III 11888a	41	XII 3187	19
III 14165,8	48, 58, 61, 62, 67, 107, 114, 146	XII 3200	19
IV 5445	15	XII 3219	19
V 2315	43	XII 3316	34, 36, 141
V 4016	43, 44	XII 3317	15, 36, 66, 141
V 4017	43, 44	XII 3318d-e	66, 141
V 4990	43, 44	XII 4107	21, 36, 77, 79, 115, 142
V 5295	43, 44	XII 4380	48, 50, 140
V 5911	43, 44, 103, 152	XII 4398	51, 58, 140
V 7679	43, 44	XII 4406	51, 55, 58, 141
VI 1948	66	XII 4493	46, 50, 140
VI 7458	65	XII 4494	50, 56, 140
VI 23432	51	XII 4495	46, 50, 141
VI 29722	15, 20, 33, 118, 146	XII 4496	152
VII 248	131	XII 4525	58
VIII 7157	15	XII 4701	5, 149
IX 2354	41	XII 5808	67
X 6233	15	XII 5972	50, 141
X 6234	15	XIII 256	152
XI 352	61	XIII 634	102
XI 4144	61	XIII 642	152
XI 5068	104, 152	XIII 1522	152
XI 6231	79	XIII 1688	19, 33, 36, 40, 135
XII 136*	73, 75	XIII 1695	19, 33, 36, 42, 135
XII 211*	73, 75	XIII 1709	34, 36, 40, 135
XII 283*	73	XIII 1716	149
XII 360	75	XIII 1734	28
XII 410	19	XIII 1897	9
XII 672	48, 58, 61, 64, 107, 113, 139	XIII 1911	18, 19, 33, 151
XII 692	48, 62, 139	XIII 1918	19, 34, 36, 136
XII 697	149	XIII 1921	151
XII 700	62	XIII 1942	32, 48, 53, 56, 132
XII 704	52, 138	XIII 1948	151
XII 714a	118, 149	XIII 1954	18, 28, 33, 34, 79, 136, 151
XII 717	65	XIII 1960	18, 30, 32, 53, 133
XII 718	65, 138	XIII 1966	18, 20, 30, 32, 133, 151
XII 721	20, 22, 138	XIII 1967	18, 32, 133
XII 727	152	XIII 1972	18, 19, 133, 151
		XIII 1979	9, 147
		XIII 1993	147

XIII 1996	18, 30, 32, 118, 134, 151	XIII 7067	23, 90, 145
XIII 1998	77	XIII 7068	100
XIII 2002	20, 32, 136	XIII 7222	152
XIII 2003	151	XIII 7228	152
XIII 2009	18, 19, 45, 77, 134	XIII 7300	103, 152, 153
XIII 2010	151	XIII 7360	152
XIII 2018	151	XIII 7588	101, 153
XIII 2020	18, 19, 32, 33, 137	XIII 7836	152
XIII 2022	53	XIII 8105	152
XIII 2023	19, 77, 79, 151	XIII 8164a	11, 12, 96, 103, 143, 152
XIII 2025	151	XIII 8224	152
XIII 2028	134	XIII 8338	152
XIII 2029	28, 32, 103, 151, 152	XIII 8350-8353	152
XIII 2030	151	XIII 8513	152
XIII 2033	151	XIII 8568	104, 152, 153
XIII 2035	71, 151	XIII 8701	11
XIII 2039	9	XIII 8725	152
XIII 2041	15, 32, 33, 42, 110, 137	XIII 8793	152
XIII 2161	9	XIII 8815	28, 40, 143
XIII 2243	8	XIII 10029,46	119
XIII 2448	151	XIII 10029,47-51	119
XIII 2839	73	XIII 10029,43	119
XIII 2494	32, 33, 132	XIII 10029,56	119
XIII 2533	8	XIII 11179	18, 19, 33, 134, 151
XIII 3026	26, 39, 90, 138	XIII 11224	9, 149
XIII 3105	13, 137	XIII 11480-11492	34, 103
XIII 3114	13, 27, 36, 137	XIII 11547	103, 152
XIII 3144	147	XIII 11750	41
XIII 3666	151	XIII 11812	152
XIII 3703	71, 151	XIII 11818	11
XIII 3704	151	XIV 131	9
XIII 3822	67	XIV 185	9
XIII 4155	151	XIV 409	112
XIII 4156	151	XIV 1872	112
XIII 4325	37	XIV 2643	15
XIII 4335	37, 66, 68, 132	XIV 3492	66
XIII 4336	151	XIV 4142	108
XIII 4481	151	XIV 4549,15 f.	96
XIII 4564	151	XIV 4549,21	96
XIII 5007	19	XIV 4549,32	56, 146
XIII 5008	19	XIV 5320	110
XIII 5096	37, 144	XIV 5327 f.	112
XIII 5115	150	XIV 14409	110
XIII 5116	34, 103	XV 3993	56
XIII 5221	152		
XIII 5303	103, 152	Galsterer / Galsterer 1975	
XIII 5489	22, 79, 144	4	12, 96
XIII 5826	9, 150	25	143
XIII 6250	9, 110, 144, 152	277	67
XIII 6324	28, 41, 144	326	152
XIII 6366	152	329	152
XIII 6524	152		
XIII 6677	152	Howald / Meyer 1941	
XIII 6744	43, 104, 152, 153	92	38, 139
XIII 6797	152	103	139

152 145, 150
154 144
212 143
217 144

IGR

IV 1213 114

ILAlg

II 821 15

ILGN

109 149
116 52, 139
361 38, 90, 139
423 152
573 55
575 141

ILN

I 25 149
II 11 75
V/2, 550 142
V/2, 558 140

ILS

1432 139
3286 144
4613d 138
4757 143
5656 141
6969 90
6971 140
6986 142
7020 135
7021 135
7028 133
7029 132
7030 136
7031 134
7032 136
7033 136
7052 137
7062 131
7265 44
7490 146
7522 143
9439 132

ILTG

14 83
141 13, 102

219 135
331 138
338 66, 147

IMS

II 261 15

Le Bohec 2003

67 22, 144
515 9, 150

Nesselhauff / Lieb 1959

28 144
30 145

Pilhofer 2000

388 15

RIB

I 678 11, 13, 131
I 2166 11
II 2432.1 69
II 2404.1-24 121
II 2404.28-37 121
II 2404.39-41 121

Schillinger-Häfele 1977

1 132
36 105

Stuart / Bogaers 1971

13 143

Stuart / Bogaers 2001

A1 152
A3 101, 152, 153
A6 103, 152, 153
A8 26, 143
A9 103, 152, 153
A11 102, 152, 153
A26 152
A34 152
A39 152
A49 152
A56 152
A57 143
B1 152
B3 9
B10 102, 152, 153
B14 152
B38 143
B44 152

PAPYRI UND OSTRAKA

Fink 1971

63	115
64	117

Mitteis/Wilcken 1912

22	15
434	111
444	111

P. Lond.

2851	115
------	-----

P. Giss.

11	111
40, II	15

P. Oxy.

87	53
1259	111
1418	111
2125	111

In der Antike wurde der Warentransport, wann immer dies möglich war, über Wasserwege abgewickelt. Das gilt auch für die von Mittelmeer, Atlantik und Nordsee umgebenen nördlichen Provinzen des Römischen Reiches. Hier bot ein dichtes Netz von Flüssen ideale Voraussetzungen für die Binnenschifffahrt. Eine Reihe von Akteuren der Handelsschifffahrt aus diesem Bereich kennen wir aus Inschriften. Eine vergleichbare Menge epigraphischer Zeugnisse zur zivilen Schifffahrt im Römischen Reich lässt sich nur noch im Umfeld Roms finden. In den nördlichen Provinzen handelt es sich überwiegend um Schiffseigner, die sich im Binnenland als *nauta* und an der gallischen Mittelmeerküste als *navicularius* bezeichnen. Die gallischen *navicularii* waren auch im westlichen Mittelmeerraum an Transporten zur Versorgung der Hauptstadt Rom beteiligt. Die vorliegende Studie untersucht ausgehend vom Inschriftenbestand die mit der Handelsschifffahrt befassten Berufsgruppen und ihre Vereinigungen. Ein besonderes Augenmerk gilt der auffälligen Verbreitung der Zeugnisse. Dabei wird die keltische Tradition bei den Berufsvereinen ebenso kritisch hinterfragt wie die Deutung nachweisbarer Verbindungen zu staatlichen Stellen.