

## Der Rheinhandel in römischer Zeit.

Vortrag, gehalten im Verein von Altertumsfreunden am 7. Dez. 1924.

Von

Hermann Aubin.

Der Wirtschaftshistoriker, welcher an die Frage herantritt, was wir heute über den Rheinhandel in römischer Zeit aussagen können, sieht sich bald von seinen gewohnten Quellen im Stiche gelassen. Die literarischen Nachrichten erlauben ihm kaum, eine Skizze in den losesten Umrissen zu entwerfen. Sie versagen gänzlich, sobald er auch nur etwas tiefer in die Bedingungen und das Wesen dieses Handels eindringen will. Nützlicher und aufschlußreicher erweist sich das epigraphische Material. Aber die Inschriften erhellen meist doch nur einzelne Punkte, ohne über das ganze Feld Licht zu breiten. So wendet sich der Historiker mit seinen Fragen an die Archäologie, und schon die erste Orientierung zeigt ihm, daß er aus ihr sehr viel gewinnen kann. Die Archäologie hat sich in den allerletzten Jahrzehnten in beträchtlichem Umfange dem Studium jener Altertumsreste zugewandt, welche nicht dem Gebiet der hohen Kunst angehören, ja sie ist über das Kunsthandwerk hinabgestiegen in die Region der einfachen gewerblichen Erzeugnisse, auf welche es dem Wirtschaftshistoriker in erster Linie ankommt. Sie hat überaus feine Methoden ausgebildet, welche bei der Keramik, den Gläsern, den Bronzen in vielen Fällen die Herkunft und das Alter festzulegen gestatten. Die Herstellungszentren der gewerblichen Handelswaren sind manchmal genau bis auf den Ort ermittelt, und indem man gelernt hat, vielen Resten der antiken Gewerbetätigkeit, wo immer man sie findet, die Erzeugungsstelle abzulesen, vermag man die Absatzgebiete bestimmter Waren abzugrenzen. Durch solche und andere Beobachtungen sind die Wege gewiesen, um zu neuen Grundlagen einer antiken Gewerbe- und Handelsgeschichte zu gelangen.

Der Wirtschaftshistoriker kann diesen Ertrag mühsamer und sorgfältiger Forschung indessen nur aus zweiter Hand empfangen<sup>1)</sup>. Eine selbständige Bearbeitung des ungeheuren Stoffes liegt ganz außerhalb seines Vermögens. Deshalb vermag er archäologische Beobachtungen nur soweit heranzuziehen, als sie für seine Zwecke schon einigermaßen verarbeitet sind.

<sup>1)</sup> Umsomehr wußte ich die Hilfen und Auskünfte zu schätzen, welche ich dem verständnisvollen Entgegenkommen von Drexel, Fremersdorf, Holwerda, Lehner, Oelmann und Spiess verdanke.

Aus diesen Voraussetzungen ist der nachfolgende Versuch zu beurteilen. Ich möchte aber wünschen, daß er innigere Beziehungen der Archäologen und Wirtschaftshistoriker anregt, indem er ersteren die Fragen zeigt, welche letztere von ihm beantwortet sehen möchten, und diese auf die reiche Ausbeute hinweist, die in den Arbeiten jener zu finden ist.

Es kann kein Zweifel bestehen, erst die Römer haben den Rhein zu einer Handelsstraße von Bedeutung gemacht. Vorher lag er zwar nicht ganz ungenutzt da. Das Angebot der Ubier, Caesar für den Rheinübergang Boote zur Verfügung zu stellen<sup>2)</sup>, beweist neben anderen Nachrichten, daß eine nicht unbeträchtliche Zahl von Transportmitteln auf dem Strom vorhanden war. Sie werden indes nur dem Fischfang und dem Nahverkehr gedient haben. Denn für einen umfänglicheren Güteraustausch, der den Namen Rheinhandel verdiente, fehlte bei dem Wirtschaftszustand der Angrenzer jeder Anstoß. Vom Fuß der Alpen bis zum Mündungsgebiet waren die Menschen damals noch ganz überwiegend in gleichartiger Individualwirtschaft befangen. Zwar sind schon vorgeschichtliche Handelszüge entlang einzelner Rheinstrecken bezeugt, so bereits in der Steinzeit von dem frühkultivierten Südwest-Frankreich<sup>3)</sup> nach Mitteldeutschland durch das Elsaß und die Pfalz. Doch benutzten sie den Landweg auf der Hochterrasse. Die Verkehrsbedeutung des Rheines beruht ja nicht darauf, daß er, wie afrikanische Flüsse, ein Urwaldgebiet als einzig benutzbarer oder wenigstens bequemer Weg durchschneidet oder eine sonst unpassierbare Gebirgsbarriere durchbricht. Er fließt durch offenes Land und selbst das rheinische Schiefergebirge ist ohne Mühe seitwärts des Flusses zu überschreiten. Deshalb konnte der Rhein als Verkehrsstraße großen Stiles erst dann in Funktion treten, als sich in seiner Landschaft für schwere und Massengüter die Wasserstraße als notwendig erwies. Sollte es zutreffen, daß schon ein halbes Jahrtausend vor der Römerzeit Basaltlava der Vordereifel zu Mühlsteinen bis nach Lothringen und dem Elsaß verfrachtet worden ist<sup>4)</sup>, was wohl nur auf dem Wasserwege denkbar war, so blieb eine solche Transportleistung des Rheines und der Mosel doch eine Ausnahme. Erst die Besitznahme der Rheinlande durch die Römer hat die Voraussetzung dafür geschaffen, daß der Rhein seine wirtschaftliche Kraft voller entfalten konnte.

Fassen wir, um aus den Grundbedingungen die Möglichkeiten, die Aussichten und das Maß dieser Entfaltung zu erkennen, zunächst die naturgegebenen Verhältnisse ins Auge, so ist selbstverständlich, daß der Rhein um Christi Geburt noch völlig in seinem Urzustand dahinfloß. Die stärkere

<sup>2)</sup> Caesar, Bell. Gall. IV, 16, a. 55. Ubii . . . navium magnam copiam ad transportandum exercitum pollicebantur. Vgl. die Boote der Menapier am Unterrhein, ebenda IV, 4. Mit diesen Booten müssen die Germanen ihre Einfälle nach Gallien unternommen haben.

<sup>3)</sup> S. W. Stein, Artikel „Handel“ in Hoops Reallexikon der germanischen Altertumskunde, Bd. 2, S. 377 (§ 6), dann S. 378 (§ 9).

<sup>4)</sup> S. Hoerter, Mannus. Bd. 6, S. 283 ff.

Bewaldung seiner Ufer hinderte ein allzu rasches Auftreten von Hochwasser und glich überhaupt den Wasserstand noch mehr aus, was der Schifffahrt günstig war. Im übrigen hatte diese aber mit einer Fülle von Widrigkeiten zu kämpfen, die ihr heute erspart sind, als Sandbänken, Felsbarrieren, wechselndem Hauptstrom, Verlegung des Bettes bei Hochwasser, daher unsicheren und nicht festen Ufern. Das Römerreich hätte technisch und organisatorisch die Mittel besessen, um diesen Schäden bis zu einem gewissen Grade abzu- helfen. Tatsächlich sind uns bedeutende *Strombauten* der Römer über- liefert. An erster Stelle steht die teilweise Ableitung des Rheinwassers in das Lippe-Ysselbett durch Drusus 12 v. Chr., wodurch der Rhein zum ersten Mal einen Ausgang nach Norden erhielt <sup>5)</sup>. Es reiht sich die Fossa Corbu- lonis an, welche nunmehr ohne allen Zweifel in dem Vlie erkannt worden ist <sup>6)</sup>. Durch diesen Kanal schuf Domitius Corbulo 47 n. Chr. eine Aus- fahrt aus dem „alten Rhein“, dem Rhenus, der damals den Hauptmündungs- arm darstellte, hinter den Dünen hin in das Delta. Das Ziel war: *qua in- certa maris vitarentur*, um die Hochseefahrt abzukürzen durch die Fahrt zwischen den Deltainseln. Beide Werke verdanken nun rein militärischen Zwecken ihre Entstehung. Das des Drusus sollte dienen, um die Kriegs- flotte aus dem Rhein gesichert an die Emsmündung zu bringen; beim Kanal des Corbulo handelte es sich um die Herstellung einer sicheren Etappen- straße nach Britannien. Wie hier am Anfang der römischen Besetzung militärische Tätigkeit und Interessen den Strombau beherrschten, so nicht anders in der Spätzeit. Die Neckarmündung abzdängen, nahm im 4. Jh. Valentinian in Angriff, weil sie das Kastell Altripp unterwusch <sup>7)</sup>. Militä- rischen Ursprungs und Zweckes sind die festen Uferstraßen, die wenigstens am Niederrhein zugleich als Hochwasserdämme gewirkt haben werden. Für die Kriegsflotte war es ferner, daß die ersten und die umfangreicheren Häfen angelegt worden sind <sup>8)</sup>, der bekannte von Köln bei der Alteburg, der abwärts Xanten, der aufwärts Mainz, die kleineren von Straßburg, gegen- über Bonn und von Arentsburg am Corbulokanal. Der einzige Werftbetrieb, von dem wir hören, in Mainz, ist militärisch organisiert <sup>9)</sup>. Unter diesen Umständen dürfen wir auch den Leinpfad als ein Werk des Heeres und zu dessen Zwecken ansehen. Man ist allgemein der Ansicht, daß die Römer ihn auf dem linken Ufer angelegt hätten, obwohl man keine Spuren nach- weisen kann. Dieser Annahme ist gewiß zuzustimmen und es bleibt nur das Maß des Ausbaues fraglich.

---

<sup>5)</sup> S. darüber und zum folgenden R. Hennig, Die Stromverlagerungen des Rheins usw., B. J. 129, S. 176 ff.

<sup>6)</sup> S. Holwerda, Arentsburg, 1923, S. 153.

<sup>7)</sup> S. Naeyer, B. J. 70, S. 10.

<sup>8)</sup> Die Literatur ist zusammengestellt von Schuhmacher, Materialien zur Besiedelungs- geschichte Deutschlands, 1913, S. 197.

<sup>9)</sup> Riese, Das rheinische Germanien in den antiken Inschriften, 1914, Nr. 1195/6, a. 185 u. 196, also in der besten Friedenszeit.

Soweit wir sehen, tragen mithin alle diese Anlagen militärischen Charakter. Für die Zwecke der Wirtschaft hat der römische Staat seine Mittel und seine Strombautechnik nicht eingesetzt. Die einfachen Anliegegelegenheiten, welche allmählich jeder bedeutendere Uferort als Handelshafen auf-

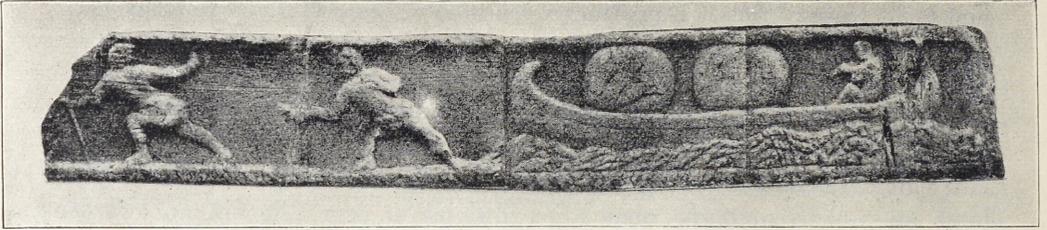


Abb. 1. Vom Sockel der Igeler Säule.

gewiesen haben wird, dürfte er den Gemeinden oder vermögenden Bürgern zu bauen überlassen haben. Das Dominieren militärischer Gesichtspunkte, das wir hier beobachten, fügt sich völlig in das sonst schon bekannte Bild der römischen Staatstätigkeit ein und wird uns gerade beim Rheinhandel noch öfter begegnen. Aber es muß doch festgestellt werden, daß die Gesamtheit der geschilderten Bauten, wenn auch eine grundsätzliche Strom-

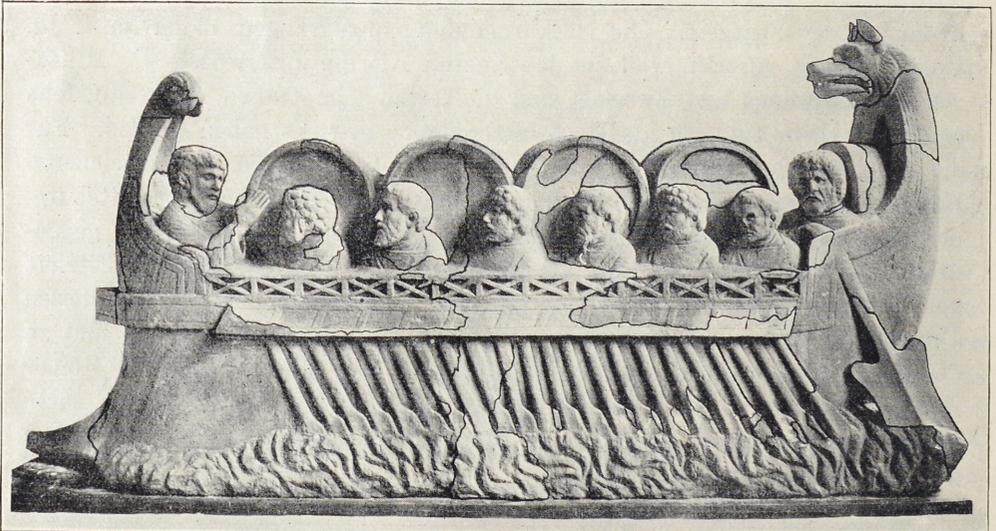


Abb. 2. Grabmal aus Neumagen.

regulierung nicht in Angriff genommen worden ist, eine bedeutende Erleichterung der Schifffahrt darstellte, und daß auch der bürgerliche Verkehr selbstverständlich den vollen Nutzen aus diesen Anlagen, mit Ausnahme der Kriegshäfen, zog. Ohne das Heer, das sie ja auch selber gebaut hat, hätte

er sich überhaupt nicht um ein solches Stück über die Bedingungen der Vorzeit hinausgehoben gesehen.

Auch die Verkehrsmittel auf dem Rhein erfuhren unter der Römerherrschaft zweifellos Verbesserungen. Die Kähne der Eingeborenen (Abb. 1) wurden gewiß nicht alle ausgeschaltet, aber für die größeren Transportleistungen traten neue, größere, wohl von den Römern eingeführte Typen auf, wie sie ein Neumagener Grabdenkmal auf der Mosel in Gebrauch zeigt (Abb. 2). Die Schiffe bewegten sich talwärts mit Ruder- und z. T. mit Segelkraft (Abb. 3). Die Bergfahrt konnten sie nur mit Menschen- oder Pferdezug bewerkstelligen. Tatsächlich belegt die Iglersäule die erstere Fortbewegungsart (s. Abb. 1). Für Pferdezug kenne ich keine Beweise. Sollten wir aus diesem Quellenbefund schließen dürfen, daß der Leinpfad noch nicht für Pferdezug ausgebaut war?

Trotz ihres Anwachsens gegenüber der Vorzeit waren die Schiffsgefäße dennoch sehr klein. Das bot indessen den Vorteil, daß der Wassertransport ohne Umladen die Flüsse hoch hinauf vordringen konnte. Zwar beobachteten wir verschiedene Schiffstypen. Das Schiff des Mainzer Blussus (Abb. 4), das wir für einen fortgeschrittenen Typus halten dürfen,



Abb. 3. Grabdenkmal aus Jünkerath.

unterscheidet sich von den Neumagenern und hat gewisse Züge gemein mit den sog. oberrheinischen des Mittelalters, die abwärts bis Köln fuhren, wo sie ein anderes, für den Niederrhein geeigneteres ablöste (Abb. 5). Aber wir wissen nicht, ob jene Typen schon in römischer Zeit landschaftlich gesondert auftraten; und seine Größe dürfte das Blussusschiff kaum an dem Einfahren in die Nebenflüsse des Rheines verhindert haben. Jedenfalls bildeten diese von hoch herab, den Neckar z. B. mindestens bis von Marbach<sup>10)</sup>, die Mosel

<sup>10)</sup> Riese, *Inscr.* Nr. 2176.

von Metz<sup>11)</sup> an, mit dem Hauptstrom ein zusammenhängendes Verkehrs-



Abb. 4. Grabmal des Blussus (Rückseite)

netz. Entlang des Schwarzwaldes zog sich damals noch der sogen. deutsche Rhein hin, ein Wasserlauf, gebildet aus den Gebirgsbächen, welche sich noch nicht jeder durch die Hochterrasse hindurch den eigenen Zugang zum Rhein gebahnt hatten, und auch dieses Gewässer ist mindestens bis Ettlingen hinauf befahren worden<sup>12)</sup>. Derart schloß die Wasserfracht ein beträchtliches Hinterland vorteilhaft an den Rhein an.

Was den Schiffahrtsbetrieb angeht, so gehören die Einzelheiten der Flotteneinrichtung nicht hierher. Im Ganzen sei freilich jetzt schon dar-

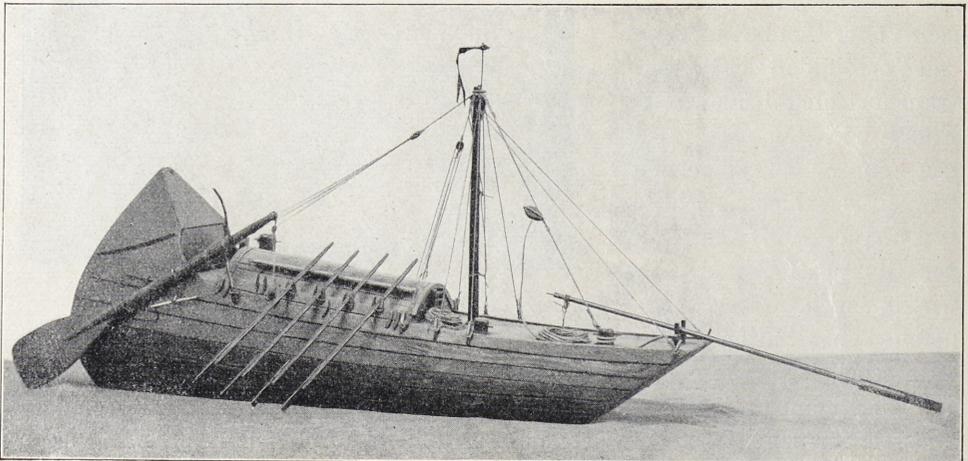


Abb. 5. Oberländer Schiff um 1530. Modell im Rheinmuseum Coblenz.

auf hingewiesen, daß die Kriegsflotte sehr beträchtliche wirtschaftliche Leistungen vollbracht hat, wie ja überhaupt das römische Heer dank seiner Organi-

<sup>11)</sup> Riese, *Inscr.* Nr. 2556.

<sup>12)</sup> S. Naecher, a. a. O., u. Riese, *Inscr.* Nr. 2194.

sation und Disziplin für solche ganz besonders vorbereitet war. In der bürgerlichen Schifffahrt hat wohl erst die römische Zeit einen eigenen Schifferberuf ausgebildet. In Fischern und Fährleuten waren allerdings Ansätze vorhanden. Aber erst jetzt dürfte die lebhaftere Nachfrage nach Transportdiensten zu Wasser die Berufsteilung in der einheimischen Bevölkerung nach dieser Richtung zum Durchbruch gebracht haben. Die Schiffer waren entweder Gewerbetreibende, welche im Besitz der Transportmittel den Frachtdienst hauptberuflich ausübten und dabei eine behäbige Kleinbürgerexistenz erlangen konnten, wie jener Blussus in Mainz, der so würdevoll-selbstgefällig auf seinem Grabmal abgebildet ist (Abb. 6). Oder sie verbanden auch im Rheingebiet wohl, wie auf der Rhône oder Saône, das Transportgewerbe mit der Kaufmannschaft und stiegen dann in die Provinzialbourgeoisie auf<sup>13)</sup>. Nach römischem Beispiel sind die Schiffer in Zünften zusammengefaßt worden, von denen wir die auf der Mosel<sup>14)</sup> und auf dem deutschen Rhein<sup>15)</sup> kennen, auf dem Neckar<sup>16)</sup> und der Zuidersee<sup>17)</sup> annehmen dürfen. Die römischen Collegia haben indessen, wie bekannt, eine weit geringere wirtschaftliche Bedeutung besessen, als die deutschen Zünfte des Mittelalters. Wie weit die Schiffsmannschaft aus Sklaven<sup>18)</sup>, wie weit sie aus freiedungenen Arbeitern bestand, entzieht sich unserer Beurteilung.

Schon aus diesen Zusammenstellungen und Ueberlegungen geht hervor, daß das Auftreten der Römer am Rhein eine Epoche für den Strom als Wirtschafts-



Abb. 6. Grabmal des Blussus  
(Vorderseite).

<sup>13)</sup> In Lyon treten gerade Männer aus den Rheinlanden als Schiffer auf, Riese, Inschr. Nr. 2116. a. 216 ein Vangione, Nr. 2450/1 ein Treverer. Der letztere ist zugleich Weinhändler und Decurio, beide sind geehrte Patrone der Saôneschiffer bzw. auch der Weinkauleute. Die Neumagener Schiffe werden doch wohl von dem Grabmal eines Weinhändlers stammen, der selber solche Schiffe besaß.

<sup>14)</sup> Riese, Inschr. Nr. 2556, ein Freigelassener, Schreiber der nautae Mosallici in Metz.

<sup>15)</sup> Riese, Inschr. Nr. 2194, ein contubernium nautarum in Ettlingen.

<sup>16)</sup> Riese, Inschr. Nr. 2176. Weihung für den Genius nautarum in Marbach.

<sup>17)</sup> Riese, Inschr. Nr. 2422, cives Tungri et nautae, qui Fectione (Vechten) consistunt.

<sup>18)</sup> Riese, Inschr. Nr. 2116 (s. oben Anm. 13) ist von 2 Freigelassenen des Schiffers gesetzt.

straße bedeuten mußte. Was aber von den verkehrstechnischen und -organisatorischen Voraussetzungen im besonderen gilt, das gilt ganz allgemein von den kulturellen überhaupt: die römische Eroberung brachte den Rheinlanden eine rasche und energische Aufwärtsentwicklung in der Richtung des Kulturniveaus, das die führenden Länder um das Mittelmeer bereits erreicht hatten<sup>19)</sup>. Sie ist so allgemein bekannt, daß darüber keine Worte zu verlieren sind, und ebenso liegt es auf der Hand, daß diese neue, in hohem Maße auf beruflicher und geographischer Arbeitsteilung beruhende Wirtschaftskultur auch dem Rheinhandel neue bedeutsame Impulse brachte. Dagegen müssen wir bei einer Tatsache verweilen, welche dem Rhein, im Gegensatz etwa zur Rhône, im besonderen eigen ist, der Tatsache, daß er die längste Zeit die Grenze des römischen Reiches gebildet hat. Grenze ist er ja von Caesar bis zu den Flaviern gewesen, da die Okkupation rechtsrheinischer Gebiete von 12 v. Chr. bis 16 n. Chr. nur eine kurze, folgenlose Episode darstellt; Grenze blieb nach der Besitznahme des Dekumatlandes wenigstens der Niederrhein und wurde von 260 an im großen Ganzen der Strom nochmals in seiner vollen Ausdehnung.

Dieser Grenzcharakter bedeutete einmal, daß das Rheinland in besonderem Maße die Kräfte des ganzen Imperiums zu Schutz und Abwehr an sich zog. Ein großartiger Straßenbau schloß das römische Germanien und die Belgica an den Verkehr in dem weiten antiken Kulturkreis an. Namentlich aber wurde mit einem Schlage in Gestalt des Heeres und der Beamtenschaft eine starke Konsumentenbevölkerung an den Rhein geworfen, welche die Ansprüche der weit fortgeschrittenen Mittelmeerkultur mit sich brachte und, erhalten aus den Steuern des ganzen Reiches, Verdienst in bisher ungeahntem Maße ins Land trug. Sie zog zu ihrer Bedarfsbefriedigung den Handel aus den älteren Provinzen hinter sich her, sie zog in gewissem Umfange Gewerbetreibende daher nach sich, und sie war der erste Anstoß zur eigenen wirtschaftlichen Entwicklung der Rheinlande. So wurde das Grenzland viel schneller und intensiver mit römischer Zivilisation durchtränkt als die meisten Teile des gallischen Hinterlandes.

Dieser fördernden Bedeutung des Grenzcharakters steht sein hemmender Einfluß gegenüber. Ich will es hier noch nicht betonen, daß das Heer in seiner vielfältigen wirtschaftlichen Tätigkeit dem bürgerlichen Unternehmungsgeist weniger Raum ließ. Denn es wird sich zeigen, daß es sich dadurch z. T. als Initiator des wirtschaftlichen Verkehrs bedeutende Verdienste errungen hat. Aber die Staatsgrenze bildete zugleich eine scharfe Kulturscheide. Während die Kelten und Germanen auf dem linken Ufer mit Eifer und Geschick die Gesittung ihrer römischen Herren nachahmten,

---

<sup>19)</sup> S. H. Aubin, Küstenkultur und Binnenkultur im Altertum. Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung usw., 49. Jahrg., S. 407 ff.

lehnten solche die freien Germanen drüben entschieden ab<sup>20)</sup>, und die Römer erschwerten selber den Verkehr durch die strenge Bewachung des Limes<sup>21)</sup>. So mußte der Rhein noch seines Hinterlandes auf dem rechten Ufer entbehren. Was die Römer selbst davon innehatten, war doch kein Ersatz für den Ausfall des inneren Germaniens. Das Vorschieben der Besatzung über den Oberrhein schuf wohl auf einem Streifen des rechten Ufers durch die zahlreichen Garnisonen einen aufnahmefähigen Markt für römische Waren. Aber ein junges Kolonisationsgebiet, wie es war, ist das Dekumateland nicht mehr dazu gekommen, auch als Produktionsgebiet auf den Rheinhandel einzuwirken. Vollends den schmalen Uferstrich abwärts Rheinbrohl, den die Römer als Militärterritorium in Anspruch nahmen, verschlossen sie jeglicher Besiedelung, ohne ihn selbst wirtschaftlich recht auszunutzen.

Es war für die Entwicklung des Handels auf dem Rhein endlich auch das ungünstig, daß er an der Peripherie des antiken Kulturkreises hinfloß. Die Handelszüge, welche sich durch denselben bewegten, durchströmten ihn in der Hauptsache nicht, sondern mündeten nur in ihn aus. Die wichtigsten Verkehrsstraßen namentlich der Frühzeit liefen senkrecht auf den Rhein zu. Die Güter, welche zur Versorgung des Heeres, der Beamten, bald auch der an Zivilisation zunehmenden Eingeborenen und im 3.—4. Jh. des Hofes in Trier<sup>22)</sup> herangebracht werden mußten, kamen meist die Rhône herauf (s. Abb. 7) und gelangten dann durch die Burgundische Pforte oder, zunächst dem Saônetal folgend, sei es über die Zaberner Steige oder die Kaiserslauterner Senke, an den Rhein; oder sie gingen weiter ins Moseltal, um von Trier entweder dieses entlang, oder durch die Eifel Bonn, Köln. Neuß, Vetera, Nimwegen zu erreichen<sup>23)</sup>. Solange diese Zubringerstraßen

<sup>20)</sup> S. Kiekebusch, Der Einfluß der römischen Kultur auf die germanische im Spiegel der Hügelgräber des Niederrheins, 1908, S. 66, und Dragendorff, Westdeutschland zur Römerzeit<sup>2</sup>, 1919, S. 56 f.

<sup>21)</sup> Tacitus, Germania c. 41, bemerkt es bekanntlich als Ausnahme, daß den friedlichen Hermunduren der Zutritt ins römische Territorium zu Handelszwecken bis nach Augsburg gestattet wurde.

<sup>22)</sup> Die *Expositio totius mundi* (Geogr. lat. min. ed. Riese XXX) meldet um die Mitte des 4. Jhs. in cap. 58 von Gallien: *propter maioris (des Kaisers) praesentiam omnia in multitudine habundat, sed plurimi pretii*. Der Warenstrom kommt von Arles, *quae ab omni munde negotia accipiens praedictae civitati emittit*.

<sup>23)</sup> Für die engen Beziehungen der durch diese Straßen verbundenen Landschaften ist die Zuwanderung nach Lyon bezeichnend. Das Trevererland stellt dazu das stärkste Kontingent, auch wenn man einen Teil durch Verwaltungs- und Militärverbindungen dahin verschlagen denkt, Riese, *Inscr. Nr. 2457, 2487, 2492, 2497, 2500—2*, darunter einen Kaufmann, der über die Alpen handelt, 2472, einen Weinhändler und Saôneschiffer, 2450/1, einen Kaufmann in Wein und Töpferei, 2480. Dazu kommen ein Triboker, 2094, ein Vangione, Schiffer auf der Saône, 2116, a. 216, Kölner 2345 u. 2351, Leute aus der Xantener Gegend, 2388/9. Aus dieser engen Verbindung des Rhein- und Rhônetals mag die bei Hieronymus (*Patr. Lat. 24, 698*), bei Julius Honorius (*Geogr. lat. min. S. 37 f.*) A. 22 und danach in der *Cosmographie* (ebenda S. 81) § 22 zu lesende Fabel stammen, die Saône ergieße sich einerseits in den Rhein, andererseits in die Rhône.

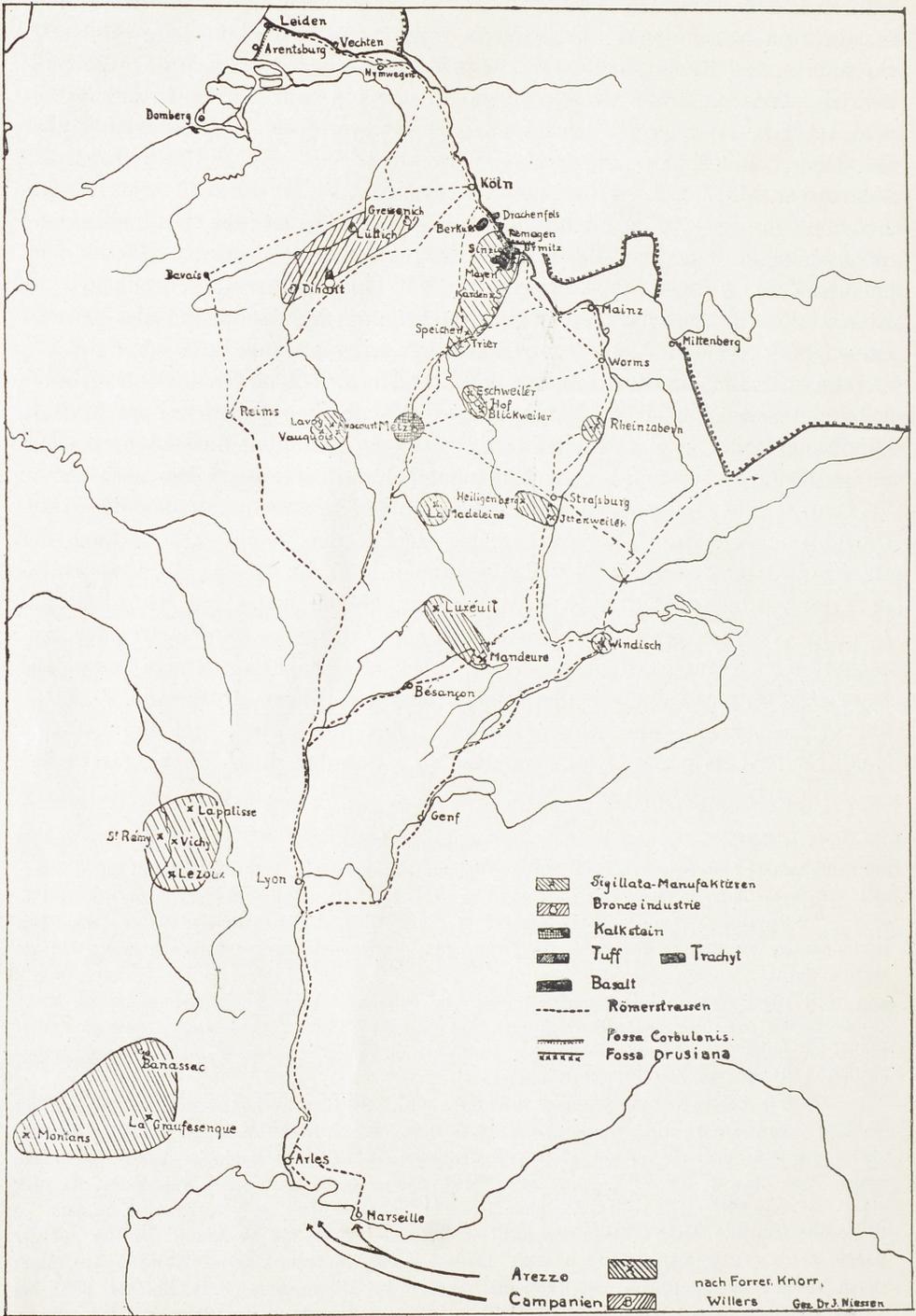


Abb. 7.

dominierten, kam der Rhein selber als Handelsweg höchstens soweit in Betracht, als sich auf ihm von den Knotenpunkten aus die Verteilung der Frachten über kürzere Strecken entlang der Grenze vollzog. In der Längsachse trafen ihn nur die Straßen über die Alpenpässe<sup>24)</sup>, in erster Linie über den Großen St. Bernhard einerseits, die Bündener Pässe andererseits; aber es ist fraglich, ob sich im Anschluß an sie schon in der Frühzeit ein Durchgangsverkehr auf dem Rhein entwickelt hat.

Dieser Zustand hat sich allerdings im Laufe der Zeit nicht unbeträchtlich gewandelt. Mehrere Umstände trafen — nicht nur äußerlich — zusammen, um die verkehrsgeographische Lage des Rheines zu verbessern. Auf der einen Seite war es die ökonomische Entwicklung der Provinzen an seinen Ufern selbst. Sie gelangte zur Reife erst eigentlich nach der Niederwerfung des Bataveraufstandes (71 n. Chr.)<sup>25)</sup>. Nun schien die römische Herrschaft endgültig befestigt, und tatsächlich begann eine Periode eines fast 200jährigen beständigen Friedens. Das Militär gab dem bürgerlichen Leben zur wirtschaftlichen Entfaltung ganz unmittelbar den Weg frei. In dem Jungland, das die Rheinlandschaften Anfangs im Vergleich zu den Ansprüchen der Römer gewesen waren, hatten diese einen Teil ihres Bedarfes nicht durch den Gewerbefleiß der Eingeborenen decken können<sup>26)</sup> und so, abgesehen von Zufuhren vom Mittelmeer her, sich von staatswegen für seine Befriedigung im Lande einrichten müssen. Auf verschiedenen Gebieten hatte sich eine Verwaltungswirtschaft des arbeitsgeübten Heeres betätigt<sup>27)</sup>. Bei der Retablierung der römischen Herrschaft nach dem Ba-

<sup>24)</sup> S. den oben Anm. 19 angeführten Aufsatz, S. 418. Hier sind die Belege: Die Ueberalpenhandelsgilde in Mailand und Lyon, Riese, *Inscr.* Nr. 1989 u. 2472. Ein Tuch- (sagum-)händler aus der Metzger Gegend in Mailand, a. a. O. 2565, weshalb man auch in dem sonst unbestimmten, auf dem Gr. St. Bernhard Weihenden Mediomatriker 2576 einen Kaufmann vermuten möchte. Das könnte auch von dem wahrscheinlich Köln entstammenden Manne gelten, der die Weihung 2343 hinterlassen hat. Die römische Schifferzunft auf dem Comersee ist belegt 1989, die Ordnung der Schifffahrt auf dem Walensee möchte ich aus dem Zustand der karolingischen Zeit erschließen, wie er im Urbar v. 831 aufgezeichnet ist, s. dazu Caro in *Mitteil. d. Inst. f. österr. Gesch.-Forschung*, 28, S. 261 ff., und U. Stutz, zuletzt *Zeitschr. f. Rechtsgeschichte*, Germ. Abt. 36, S. 613 ff.

<sup>25)</sup> Die Verschiedenheit der Epochen hat bes. Poppelreuter, *B. J.* 114/5, S. 344 ff., sehr gut und scharf hervorgehoben. Wenn er den durch die Erschütterung des Bataveraufstandes hervorgerufenen Verfall der künstlerischen Leistungen bis hart ans Jahr 200 andauern läßt, dann wären jedenfalls wirtschaftliche Entfaltung und künstlerische nicht Hand in Hand gegangen. Denn erstere setzt schon in flavischer Zeit ein.

<sup>26)</sup> S. die interessanten Beobachtungen über das Auftreten belgischer Ware in Haltern (11 v. Chr. bis 16 n. Chr.) von S. Loeschke in den *Mitteilungen der Altertumskommission für Westfalen*, Heft V, 1909. Die Xantener u. Neußer Töpfereien nach römisch. Muster, welche erst in den späteren Funden überwiegen, halte ich nicht nur „herausgeboren . . . aus der militärischen Notwendigkeit“, sondern für militärische Anlagen. S. auch Grosse in der folgenden Anmerkung.

<sup>27)</sup> Soweit die Dinge nicht unten zur Sprache kommen, s. das von Fremersdorf, *Römische Bildlampen*, 1922, S. 76 ff. zusammengetragene Material, daran aber manches unsicher ist. Fremersdorf weist auf Legionsziegeleien für Geschirr oder Lampen, auf Waffenherstellung und

taveraufstand trat sie auf dem Gebiete des Bauwesens noch einmal stark hervor. Dann wurde sie anscheinend eingeschränkt<sup>28)</sup>. Wenn sie manche Felder, wie den Kastell- und Straßenbau, wohl niemals aus der Hand gab, räumte sie doch andere, wie die Erzeugung von Bedarfsgegenständen für das Heer, der freien wirtschaftlichen Initiative ein, weil diese sich eben nunmehr leistungsfähig genug erwies. Rückten doch jetzt rasch in das aussichtsreiche Marktgebiet mittelmeerische Gewerbe vor, entwickelte sich zugleich die eingeborene Erzeugung aller Art. Nun gelangten die Rheinlandschaften so weit in der Arbeitsteilung, daß sie sich untereinander in Handelsverbindung setzten. Im Schutze des Heeres konnte der Rhein trotz seiner Grenzlage wenigstens dem römischen Ufergebiet die Dienste eines Binnenstromes leisten. Auf der anderen Seite kam der Seeweg an der atlantischen Küste Galliens entlang in die Rheinmündung hinein auch für Handelsfahrten mehr und mehr in Aufnahme. Die Festsetzung der Römer in Britannien seit der Mitte des 1. Jh. n. Chr. gab der Rheinstraße eine Fortsetzung nach NW., und indem der Kaufmann seit dem Ausgang dieses Jhs. vom Delta her in die germanischen Nordseegebiete vorzudringen begann, erschloß er dem Rheinhandel auch außerhalb des Reiches ein Hinterland. So wird in gewissem Umfange die periphere Lage des Stromes gemildert. Wir stehen hier Vorgängen gegenüber, welche den Rhein aus seiner Gebundenheit als Grenzgraben befreien und dahin führen konnten, daß er von einem Randstrom zu einer Mittelachse würde. Indessen ist es in der römischen Periode noch weit davon entfernt, daß eine volle Ausnutzung seiner Wirtschaftskräfte nach dem Maße der zeitgegebenen Technik eingetreten wäre. Ehe die aus der politischen Situation anfänglich sich ergebenden Hemmnisse auch nur einigermaßen überwunden waren, setzte der innere Verfall des Römerreiches und seiner Wirtschaftskultur ein.

Was sich unter diesen Umständen an Handel auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen entwickelt hat, soll im folgenden an den einzelnen in Betracht kommenden Warengattungen geprüft werden.

Gegenstand der Wasserfracht waren in erster Linie die schweren und Massengüter.

Wir stellen voran die Steine. Transportgut größeren Stiles konnten sie nicht vor der Ankunft der Römer werden. Die Eingeborenen übten keinen Steinbau. Auch die Römer lösten ihre frühesten Bauaufgaben — durchaus militärischer Art, die Standlager und Kastelle — in Gestalt von Erd- und Holzanlagen. Seit Claudius aber trat bei Um- und Neubauten der

Schuhmacherei hin. Grosse, Römische Militärgeschichte, 1920, S. 98, kennt aus der antiken Literatur staatliche Waffenerzeugung vor Diokletian nur in Britannien, das wirtschaftlich ganz unentwickelt war.

<sup>28)</sup> S. unten S. 15 u. 26. Fremersdorf bemerkt gleichfalls, Anm. 251, daß sich gegen Ende des ersten Jhs. anscheinend manches in der Eigenproduktion des Heeres geändert habe. Für das 2. Jh. ist in Mainz ein negotiator gladiarius bezeugt, s. Riese, Inschr. Nr. 143, a. 185—192.

Befestigungen der Stein in den Vordergrund, und mehr und mehr traten militärische Wohnbauten und bürgerliche Gebäude aus Stein hinzu. Räumlich ist die Steinverfrachtung dadurch bestimmt, daß das Ober- und Mittelrheingebiet Hausteine überall bequem zur Hand hat <sup>29)</sup>, daher höchstens besondere Qualitäten von auswärts zu beziehen braucht <sup>30)</sup>. Dem Niederrhein hingegen fehlt zwar Haustein gänzlich; er kann aber solchen in besonderer Güte und leicht auf dem Wasserwege aus der letzten Durchbruchsstrecke des Rheines durch das Schiefergebirge beziehen. Obwohl die Römer überall auch den Ziegelbau in ausgedehntem Maße angewendet haben, griffen sie daher selbst am Niederrhein zu der guten Gelegenheit, wenigstens die Kastellmauern und Fundamente der größeren Bauwerke aus Haustein herzustellen. Ziegel konnten fast überall erzeugt werden. Wenn auch sie zum Frachtgut über längere Strecken auf dem Rhein geworden sind, so beruht das, wie wir sehen werden, auf organisatorischen Maßnahmen.

Die Karte oben Abb. 7 zeigt die Herkunft der wichtigsten Gesteinsarten. Die des gemeinsten Materials, der Grauwacke, kann im Einzelnen nicht festgestellt werden. Dagegen ist der Ursprungsort der besonderen Steinsorten nicht allein allgemein bekannt: des Basaltes in der Vordereifel, des Tuffs im Nette- und Brohltal, des Trachyts bei Berkum und am Drachenfels, sondern ihr Abbau durch die Römer mehrfach auch inschriftlich bezeugt. Im Brohltal waren schon unter Claudius Mannschaften der 15., in Vetera stationierten Legion mit Tuffsteinbrechen beschäftigt <sup>31)</sup>. Ein außerordentlicher Steinbedarf setzte aber nach dem Bataveraufstand ein, als man die zerstörten Befestigungen in Stein wieder auf- und die erhaltenen in festerem Material umbaute <sup>32)</sup>. Im Brohl- und Nettetal arbeiteten jetzt Werkkommandos der 1., 6., 10., 21., 22. Legion, einiger Auxilien und der Flotte; das sind durchwegs Teile des niedergermanischen Heeres <sup>33)</sup>. Die Flotte mag für ihre Hafenanlagen Material beschafft haben. Doch ist nicht zu zweifeln, daß sie, entsprechend der dem Römer geläufigen Verwendung der Truppen für unmittelbar staatliche Wirtschaftsdienste, auch die Verschiffung der großen Steinmassen besorgt hat. So erweist sich diese erste große Inanspruchnahme des Rheins als Transportstraße, die wir feststellen können, ganz und gar als ein militärisches Unternehmen. Die Verbreitung dieses Baumaterials ließe sich für die Rheinprovinz dank der Publikation der Kunstdenkmäler kartenmäßig veranschaulichen. Dagegen ermangelt eine

<sup>29)</sup> S. z. B. C. J. L. XIII, 5989 und Schuhmacher, Siedlungs- und Kulturgeschichte der Rheinlande, Bd. 2, S. 256.

<sup>30)</sup> Z. B. Traßstein vom Niederrhein für die Mauern des Kastells Altripp, s. B. J. 70, S. 11. Behrens, Katalog Bingen, S. 125: Grabsteine aus weißem Sandstein, wie er bei Chaumont s. M. oder bei Grünstadt in der Pfalz gebrochen wird.

<sup>31)</sup> S. Lehner, Steindenkmäler, Nr. 120.

<sup>32)</sup> S. z. B. Lehner, B. J. 123, S. 262.

<sup>33)</sup> S. Lehner, Steindenkmäler, Nr. 113—130 und Lehner, Germania 1921, Heft 3, S. 131 ff.

Uebersicht für die Niederlande. Die Karte wäre hier also unvollständig. Drum sei nur mit Worten gesagt, daß die jüngsten Ausgrabungen bei Arentsburg<sup>34)</sup> zur Genüge beweisen, daß, wie vorauszusehen, bis zur Rheinmündung kein Unterschied in der Steinverwendung bei Großbauten stattfand, und daß dabei die Konzentration der Bauaufgaben sowohl militärischer wie nachher bürgerlicher Art (Köln, Vetera), und die Ueberlegenheit des Wassertransportes die Hausteinverwendung auf die Rheinlinie konzentrierte.

Die große Bauleistung der flavischen Periode tritt noch eindringlicher in die Erscheinung, wenn man sich erinnert, daß damals auch eine große Militärziegelei am Niederrhein angelegt worden ist. Man faßte die Ziegelherstellung für Heeresbauten in eine Tegularia Transrhenana, also auf dem rechten Ufer, zusammen, die sich von 89—105 nachweisen läßt<sup>35)</sup>. Ihre Erzeugnisse sind von Remagen bis Vechten entlang des Rheins verbreitet, also gewiß auf ihm verfrachtet worden. Vielleicht gelangten sie sogar die Mosel hinauf bis Trier. Am Oberrhein bestand schon seit Claudius eine gleiche Zentralziegelei des Heeres auf dem vorzüglichen Töpfereigelände von Rheinzabern, welche z. B. nach Mainz geliefert hat, bis sie im Jahre 83 nach vorwärts hinter den Limes, nach Nied, verlegt worden ist<sup>36)</sup>.

In flavischer Zeit hat man für Ornamentstücke den leicht zu bearbeitenden Jurakalkstein der Metzger Gegend herangeholt<sup>37)</sup>. Seine Verbreitung ließ sich nicht genau feststellen, doch liegen genug Anhaltspunkte vor, daß er die Mosel hinab in den Rhein gelangt ist, wie ja überhaupt nur der Wassertransport eine Ausnutzung dieser Steinbrüche in großem Stile erlaubte. Dieser Qualitätsstein wurde aber auch am Oberrhein verwendet. Es sind Arbeitsabteilungen des oberrheinischen und des niederrheinischen Heeres, die ihn damals gebrochen haben. Wieder handelt es sich also um staatliche Produktion und wohl auch Verfrachtung. Auf der Mosel könnte man an Schiffsfronden denken, auf dem Rhein wird sie wieder die Flotte besorgt haben.

Denn noch in späterer Zeit sehen wir die Flotte bei solcher Arbeit. Im Jahre 164 war sie damit beschäftigt, Trachyt, wahrscheinlich vom Drachenfels, zum Bau des Forums der Colonia Ulpia Trajana zu verfrachten.<sup>38)</sup> Es muß allerdings dahingestellt bleiben, ob es sich damals noch um regelmäßige Wirtschaftsdienste der Flotte gehandelt hat. Wenn die naheliegende Annahme zutrifft, daß der Forumsbau mit dem großen Brande zusammenhängt, der eben die Stadt verheert hatte, könnte die Heranziehung der

<sup>34)</sup> S. oben Anm. 6.

<sup>35)</sup> S. Lehner, B. J. 111/2, S. 291 ff. Riese, *Inscr.* Nr. 448 u. 487.

<sup>36)</sup> Ritterling, R.-G. *Korrespondenzblatt* IV, S. 37 ff. = Ludowici, *Katalog* IV, 125 ff., Wolff im *Arch. f. Frankfurts Geschichte und Kunst*, 3. F., 4. Bd., S. 212 ff. Andere Zentralziegeleien s. bei Schuhmacher, a. a. O. 2, S. 260 ff.

<sup>37)</sup> S. zum folgenden wieder Lehner in B. J. 123, S. 268 ff., u. Keune, R.-G. *Korrespondenzblatt* IX, S. 38 ff., und *Elsaß-Lothr. Jb.* 1, S. 32 ff.

<sup>38)</sup> Lehner, *Steindenkmäler* Nr. 11.

Flotte auch als ein Stück staatlichen Hilfswerkes für die hart mitgenommene Kolonie angesehen werden. Die Frage ist jedenfalls zu stellen, ob denn überhaupt die großen städtischen Bauten von Köln oder Vetera in demselben Umfang, wie es sich für die Kastellmauern, Häfen, Straßen von selbst versteht, durch staatliche Steingewinnung und staatlichen Transport bewerkstelligt worden sind. Für einzelne von den Kaisern gestiftete Bauwerke mag das gelten, aber gewiß nicht für die Anlagen, welche die Gemeinde oder nach antikem Brauche zu ihrem Schmucke wohlhabende Bürger, Zünfte, Kultgenossenschaften errichteten, und für die reinen Privatbauten, welche Hausstein doch wenigstens für die Schmuckteile, für Grabmäler u. a. verwendeten. Es muß sich für diese vielmehr zweifellos ein Steinbruchbetrieb, Steintransport, Steinhandel als private Unternehmung eingestellt haben<sup>39)</sup>. Ein in schriftlich belegter *negotiator artis lapidariae* in Köln<sup>40)</sup> scheint letzteres auch zu bezeugen. Ich gebe zwar zu bedenken, ob er nicht ein Steinmetz gewesen ist; denn *negotiator* scheint mir, ähnlich wie *mercator* im Mittelalter, auch den Handwerker zu bezeichnen, der für den Markt arbeitet<sup>41)</sup>. Indessen müssen diese Steinmetzen irgendwie an ihr Material gekommen sein. Denn es ist kaum zu denken, daß Steine so entfernter Herkunft, wie der Metzger Jurakalk, ohne Dazwischentreten eines Händlers zwischen Steinbruch und Steinmetz in Köln zu haben waren. Soweit ich sehe, ist er aber auch nach der Zeit des nachweislich fiskalischen Steinbruchbetriebes am Rhein verwendet worden. Jedenfalls ist kein Zweifel, daß ein so weitreichender Rohstoffbezug zuerst durch den staatlichen Organismus geknüpft worden ist. Der Staatsbetrieb erscheint hier als Wegbereiter des bürgerlichen Handels, und wenn Lehnerts Vermutung zutrifft, daß jene Verwendung des Drachenfeser Trachyts 164 überhaupt die erstmalige Heranziehung dieses ausgezeichneten Baumaterials darstelle, so wäre bezeugt, daß sich diese Leistung des Staatsbetriebes noch in einer Zeit wiederholen konnte, für welche wir sonst schon private Bewirtschaftung der Steinindustrie und des Steinhandels annehmen dürfen.

Der Steinhandel muß sich in dieser Zeit der bedeutenden bürgerlichen Bautätigkeit beträchtlich ausgeweitet haben. Sind doch selbst afrikanische und griechische Steine herangeschafft worden<sup>42)</sup>. Eine eindringendere Materialkenntnis, als ich sie besitze, würde in Betreff der Herkunft, Verbreitung und Zeitstellung dieses Handels wohl noch manches Wertvolle für die Wirtschaftsgeschichte der römischen Rheinlande mitteilen können.

<sup>39)</sup> Ueber die zivile Verwendung lothringischen Kalksteins am Rhein, s. Steuer bei Quilling, Die Jupitersäule des Samus und Severus, 1918, S. 19 ff., bes. S. 21. (Hinweis von Fremersdorf.)

<sup>40)</sup> Riese, *Inscr.* Nr. 2326.

<sup>41)</sup> Z. B. *negotiator lanis* (Fleischer) a. a. O. 2325, *negotiator pistor*. 2329.

<sup>42)</sup> Z. B. für das Amphitheater von Metz, s. Keune, *Elsaß-Lothr. Jb.* 1, S. 31, der Wassertransport annimmt. Auf die neuesten Funde griechischen und ägyptischen Porphyrs in Köln macht mich Fremersdorf aufmerksam, s. *Köln. Zeitung*, 4. 6. 1924.

Eine neue Periode militärischer Bautätigkeit setzte nach 260 ein, als man die Rheinlinie neu befestigen mußte. Wir können darüber indes kaum Einzelheiten von Belang für unser Thema geben. Für die Ziegelherstellung bestand damals wieder eine Zentraltöpferei des niedergermanischen Heeres bei Bergendahl zwischen Kleve und Nimwegen, welche bis Bonn geliefert hat <sup>43)</sup>.

Am Ende der Römerzeit erinnert noch einmal ein Transport von Mühlensteinen aus Basaltlava aus der Mayener Gegend, welcher in Wanzenau unweit Straßburg im 4. Jh. im Rhein untergegangen ist <sup>44)</sup>, an jenen Zweig des Steinhandels, der hier als der älteste nachzuweisen ist und der indessen seine Ware auch bis ans Meer und an der Küste abgesetzt hat.

Den Steinen reihen sich als Massengüter die landwirtschaftlichen Produkte an: Getreide, Wein, Oel u. ähnl. Die Bedingungen für den Handel damit wechselten sehr. Bedeutende Zufuhren an Getreide müssen gleich anfangs die großen Truppenzusammenziehungen der augusteischen Zeit am Rhein zur Folge gehabt haben. Sie werden mindestens z. T. von staatswegen durchgeführt worden sein. So steht wieder eine staatliche Transportleistung am Beginn auch dieses Handels. Wie die Eingeborenen von den Erzeugnissen des Landes in Eigenproduktion oder Nahverkehr gelebt hatten, so dürfte auch der Zuwachs an römischer Zivilbevölkerung mit der lokalen Getreideproduktion ausgekommen sein. Ob sie auch für die ständige Besatzung ausgereicht hat, sei dahingestellt. Das hing u. a. davon ab, ob die agrare Entwicklung der Rheinlande, welche ja in der römischen Periode zweifellos stattgefunden hat, mit der Konsumentenvermehrung Schritt hielt. Jedenfalls machte deren lokale Konzentration wenigstens einen internen Getreidetransport nötig, für welchen sich immer wieder die Wasserstraße empfahl. Mit der Ballung bürgerlicher Verbraucher in den Städten muß auch ein freier Getreidehandel entstanden sein. Für ihn werden die *negotiatores frumentarii* gearbeitet haben, von denen wir aus Mainz, Aachen und Nimwegen Inschriften besitzen <sup>45)</sup>. Man mag dabei etwa an Zufuhren aus der Wetterau <sup>46)</sup> und aus Lothringen denken, wie sie in späteren Jh. wieder nach dem unteren Moselgebiet gingen oder an Ernteausgleiche zwischen Ober- und Niederrhein. Mindestens für den Heeresbedarf kam aber auch Zufuhr von auswärts hinzu. Zum ersten Mal hören wir von Getreideverschiffung auf dem Rhein im Jahre 69 <sup>47)</sup>. Es handelt sich wohl um einen Militärtransport, der über See kam. Im Jahre 359, als das Rheinland verwüstet war, sandte Julian nicht weniger als 80 rasch gezimmerte Koraschiffe

<sup>43)</sup> B. J. 113, S. 220.

<sup>44)</sup> S. Forrer im Anzeiger für elsässische Altertumskunde 1, S. 131.

<sup>45)</sup> Riese, *Inscr.* Nr. 2323, 2160 (unsichere Lesung), ein Pontobythinier. Schuhmacher, *a. a. O.* 2, S. 282 f.

<sup>46)</sup> So Schuhmacher *a. a. O.*

<sup>47)</sup> Tacitus, *Hist.* IV, c. 27.

nach Britannien, um Getreide zu holen <sup>48)</sup>). Dieses soll damals aber regelmäßig nach der Rheingrenze verfrachtet worden sein <sup>49)</sup>).

In der Spätzeit muß die staatliche Getreideversorgung im Zuge der naturalen Staatswirtschaft dieser Periode den freien Handel wieder erheblich eingeschränkt haben. Die Speicher für den großen Bedarf der Residenz Trier lagen an der Mosel, was die Zufuhr zu Wasser zur Gewißheit macht.

Schärfer als der Getreide- läßt sich der Weinhandel erfassen. Daß auch hier die eingewanderten Römer und vorzüglich das Heer zuerst einen breiteren Konsum hervorgerufen haben, bedarf keiner Begründung. Freilich hatten auch schon vorher römische Kaufleute Wein in Gallien abgesetzt und selbst den Germanen jenseits des Rheins zu liefern versucht.

Von der südländischen Weinzufuhr zeugen heute noch die Reste der als Verpackungsgefäße dienenden tönernen Amphoren (s. Abb. 8), welche übrigens auch für Harttrauben, Oel, Oliven oder Fischbrühe verwandt wurden. Manche dieser Scherben tragen Stempel oder Aufschriften. Der Vergleich mit den Scherbenhaufen, welche den Mte. Testaccio in Rom gebildet haben, erlaubte Dressel <sup>50)</sup> die Feststellung, daß die im Rheinland gefundenen Stempel aus Spanien, genauer aus der Gegend von Cordova, Sevilla und Astigis stammen. Eine bekannte, vollerhaltene Amphore des Bonner Museums aus Kessenich nennt Sevilla als Abgangshafen. Der große Produktexport der Kaiserzeit aus der Provinz Baetica (Andalusien) und z. T. der Tarraconensis (Ostküste) ist überhaupt eine bekannte Tatsache. Er wurde gespeist durch Lieferungen von den staatlichen Gütern und ging durch große staatliche Büros <sup>51)</sup>. Zum dritten Mal müssen wir feststellen, daß ein großer Teil der Handelstätigkeit vom Staat besorgt worden ist. Es erhebt sich zunächst die Frage, ob diese staatlichen Zufuhren allein für das Heer und möglicherweise die Beamtschaft bestimmt waren oder auch der übrigen Zivilbevölkerung zu Gute kamen. Da ihre Reste nicht auf die Militärgrenze beschränkt sind, möchte ich letzteres annehmen. Andererseits ist die Frage zu stellen, ob die ganze südländische Zufuhr von staatswegen besorgt wurde. Das kann nicht einmal für die spanische behauptet werden, oder es hat sich der Staat z. T. der Hilfe von Kaufleuten bedient. In Lyon lebte derart ein *diffusor olearius ex Baetica* <sup>52)</sup>, also ein Großimporteur spa-

<sup>48)</sup> Zosim, III. 5.

<sup>49)</sup> Ammianus Marcell. XVIII 3: Julian baut die verbrannten Speicher wieder auf, *ubi condi possit annona, a Britanniis sueta transferri*. Auch Libanius, *oratio* XVIII, 83, spricht von einem altgewohnten Getreidetransport von Britannien her. Aber Julians Vorgehen erscheint als Notaktion.

<sup>50)</sup> Dressel, B. J. 95, S. 66 ff., dazu Keune, *Elsaß-lothr. Jb.* 1, S. 37 ff., und *Trierische Chronik*, N. F. 17, S. 1 ff., f. Lothringen.

<sup>51)</sup> S. Rostowzew, *Geschichte der Staatspacht in der römischen Kaiserzeit*, im *Philologus*, Supplementband, 9, S. 426 ff.

<sup>52)</sup> Boissieu, *Inscr. ant. de Lyon* S. 207, Nr. XXXIII. Er war außerdem Weinhändler. Solche *diffusores* oder *mercatores ex Baeticae* in Rom s. bei Orelli, *Inscr. latin. select. coll.* (1828) Nr. 3254, 4077 und in *Arles C. J. L.* XII, 714.

nischen Oeles. Noch weniger kann gelten, daß Weinsorten anderer Herkunft, wie die italischen oder viel begehrten syrischen, nicht Gegenstände des freien Handels gewesen seien.

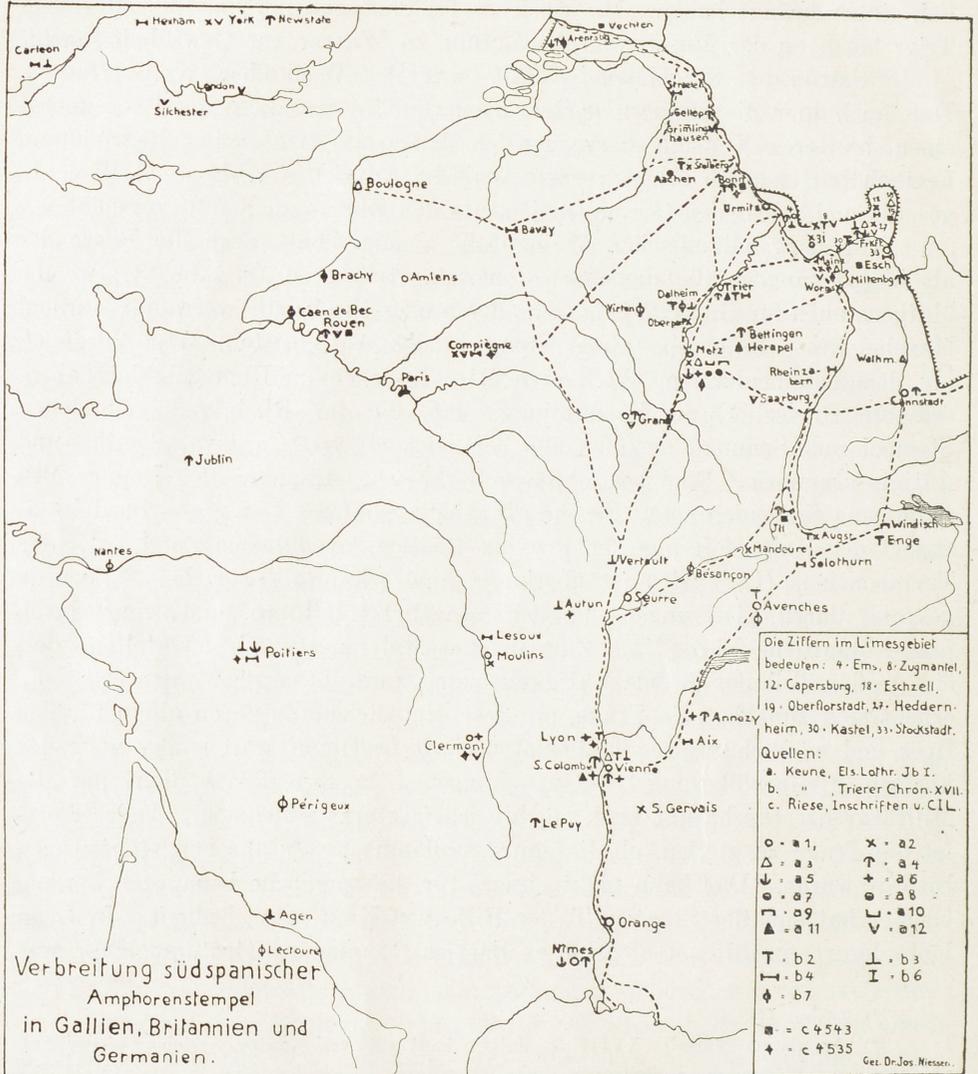


Abb. 8!

Für die Zufuhr aller dieser Genußmittel kamen zwei Wege in Betracht, welche sicher auch benutzt worden sind. An der Rhône sind besonders bis Vienne herauf die Amphorenstempel sehr zahlreich; aber es ist kein Zweifel, daß dieser Handelszug auch weiter ging. In Lyon gab es sehr viele Weinhändler, die bezeichnenderweise z. T. mit den Saôneschiffen in Verbindung

standen <sup>53</sup>). Den Hafen von Chalons z. B. erweisen tausende von Scherben als Umschlagplatz zum Landtransport <sup>54</sup>), und von Lyon lassen sich spanische Stempel durch die Schweiz in lückenloser Reihe bis an den Oberrhein verfolgen. Ebenso bestimmt aber ist der andere Weg an der atlantischen Küste entlang bis zur Rheinmündung durch spanische Amphorenreste in Nordgallien und Britannien markiert. Wie weit die Einflußgebiete der beiden Handelszüge am Rhein gingen, habe ich nicht abgrenzen können und mag auch im einzelnen Falle gewechselt haben.

Um die Zeit zu bestimmen, von welcher an die — wenn wir von der kühnen Fahrt des Pytheas v. Massilia absehen — solange ganz außerhalb des Gedankenbereichs der Mittelmeervölker gelegene Wasserstraße durch die Atlantik für wirtschaftliche Zwecke benutzt worden ist, kann ich von unserer Seite her nur auf die Kessenicher Amphore hinweisen, welche wahrscheinlich der Mitte des 2. Jh. n. Chr. angehört <sup>55</sup>). Das ist freilich nur ein sehr allgemeiner terminus ante quem. Für eine Datierung der Scherben vor 140 fehlt leider das Vergleichsmaterial vom Mte. Testaccio. Indes ist als sicher anzunehmen, daß der Handel die Meerfahrt um Gallien schon viel früher verwendet hat, und auch hier spricht alles dafür, daß das Heer in Gestalt der Flotte den Weg gewiesen und erprobt hat.

Die südländische Weineinfuhr in die Rheinlande hat gewiß schon wegen der Konsumgewohnheiten der Eingewanderten immer Bedeutung behalten. Jedoch trat ihr in steigendem Maße die Eigenerzeugung zur Seite, welche die Römer hier eingeleitet hatten. Es ist kaum zu bezweifeln, daß sie den Weinkonsum im Lande gesteigert hat, und dem Wassertransport auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen <sup>56</sup>) wuchs damit wieder neue Arbeit zu, indem er diese heimische Produktion auf die nicht selbst weinbauenden Gebiete, am Limes, am Niederrhein <sup>57</sup>), verteilte. Mehr noch: Wir werden die große Rolle kennen lernen, welche der Weinbau der Rheinlandschaften in dem seit Ende des 1. Jh. sich entwickelnden Handel mit dem freien Germanien gespielt hat, und sehen, daß dieser Handel auf der Rheinstraße hinging <sup>58</sup>).

Was wir für das Getreide nicht mit Sicherheit feststellen konnten, das ist für den Wein über allen Zweifel erhaben: Ein freier Fernhandel in römischer Zeit auf dem Strom. Denn die Verfrachtung ins freie Germanien ist

<sup>53</sup>) S. oben Anmerkung 13, und Hirschfeld, Lyon in der Römerzeit, Kleine Schriften, 1913, S. 144.

<sup>54</sup>) S. Bonnard, La navigation intérieure de la Gaule à l'époque Gallo-Romaine, 1913, S. 239 f. Chalons s. S. als militärischer Etappenort bei Verpflegungszuschub von Aquitanien a. 354 s. Ammianus Marcell. XIV. 2, 3.

<sup>55</sup>) Riese, Inschr. Nr. 4535. In Mainz wurden 2 mit ähnlichen Inschriften versehene Amphoren mit Olivenöl von der hohen, schmalen Form des 1. Jh. gefunden, aber auf welchem Wege sind sie dahin gekommen? S. Mainzer Zeitschrift 4, S. 21, Nr. 26.

<sup>56</sup>) Die Schiffe des Neumagener Denkmals werden bekanntlich moselabwärts gerudert.

<sup>57</sup>) Negotiatores vinarii s. Riese, Inschr. Nr. 2332 (Mus. Bonn), Schuhmacher a. a. O. 2, S. 282 (Bonn).

<sup>58</sup>) S. unten S. 31.

auf keinen Fall eine Angelegenheit der staatlichen Verwaltungswirtschaft gewesen.

Gar nichts hören wir dagegen von Salztransporten, und im Boden haben sie keine Spuren hinterlassen. Gewiß aber sind die vorgeschichtlichen Salzquellen weiterbenutzt worden, die von Vic und Marsal in Lothringen, die von Münster am Stein und Kreuznach an der Nahe<sup>59)</sup>. Am Niederrhein könnte Seesalz im Gebrauch gewesen sein. Wenn wir nun in merovingischer Zeit von dem Kaufmann lesen, der Salz von Metz nach Trier auf der Mosel führt<sup>60)</sup>, so dürfen wir dies getrost für die Fortsetzung römischer Verhältnisse ansehen und schließen, daß auch der Rhein für solche Dienste damals in Anspruch genommen worden ist.

Endlich hat er in dem Gebiet der Genußmittel sicherlich der Einfuhr von Seefischen gedient. Die Fischerei in der friesischen Nordsee wurde in der Kaiserzeit als Regal in Anspruch genommen<sup>61)</sup> und durch Verpachtung an römische Gesellschaften nutzbar gemacht. Fisch wird damals freilich noch nicht in solchem Umfange Volksnahrung und damit Massenfrachtgut gewesen sein wie im Mittelalter mit seinen Fastenvorschriften.

Wenden wir uns den Gewerbeprodukten zu, so ist von der Keramik die Ziegelei schon vorweggenommen, soweit sie militärisch war. Auch der bürgerliche Ziegelbedarf ist groß gewesen; doch kann ich über seinen eventuellen Einfluß auf den Rheinhandel nichts beibringen.

Nicht Massengut im eigentlichen Sinne war das Tongeschirr. Aber es wurde in so großem Umfange gebraucht, daß es in dieser Untersuchung seinen Platz erhalten muß. Damit will ich nicht behaupten, daß Tongeschirr immer dort, wo sich ihm der Wasserweg auf dem Rhein bot, ihn auch benutzt hat. Für seinen größeren Teil wird das m. E. aber doch zutreffen. Anhaltspunkte dafür werde ich unten anführen.

Bei keiner Ware können wir, wenn diese Annahme einmal zugestanden ist, mit solcher Genauigkeit die Wandlung beobachten, welche sich in der Wirtschaftsstellung des Rheines im Verlauf der römischen Periode vollzogen hat, wie bei dem feinen Tongeschirr. In dieser Wandlung spiegelt sich zugleich die Entwicklung des Wirtschaftslebens von Gallien und besonders von Germanien vorbildlich ab<sup>62)</sup>.

<sup>59)</sup> S. dazu Schuhmacher a. a. O. 2, S. 258 f.

<sup>60)</sup> Gregor v. Tours, lib. IV, de virtutibus S. Martini, c. 29, SS. rer. Merov. I. S. 656.

<sup>61)</sup> Riese, Inschr. Nr. 2829, dazu Rostowzew, a. a. O. S. 414.

<sup>62)</sup> Zu der Ausnutzung der Funde für die Frage des Handels bemerke ich, besonders im Hinblick auf Fremersdorf, Römische Bildlampen, 1922, S. 110, daß gewiß manches Stück im Gepäck des Legionärs an seinen Fundort gelangt ist, daß jedoch bei regelmäßiger und starker Verbreitung bestimmter Waren, dazu in natürlicher Verkehrsrichtung, und namentlich, wenn man den beträchtlichen Umfang der Produktionsstätte kennt, wie z. B. bei den Rheinzaberner Töpfereien, nicht an zufälliges Verschleppen, sondern an bewußte Bewegung durch Handel zu denken ist; s. auch folgende Anm.

Die römische Konsumentenschicht in Gallien und an der Rheingrenze war für ihren Bedarf an Terra Sigillata anfangs auf den Nachschub<sup>63)</sup> von Italien her angewiesen, für welchen in Arezzo besonders eine Fabrik in ganz großem Stile gearbeitet hat<sup>64)</sup>. Aber schon in den 20er Jahren nach Chr. Geburt ist die überaus beachtenswerte und, wir dürfen es sagen, auffallende Tatsache festzustellen, daß sich in Südgallien, um La Graufesenque, Montans und Banassac ein neues Terra Sigillata-Erzeugungsgebiet auftut (s. zum folgenden Abb. 7), welches, gestützt auf gute Tonvorkommen, der italischen Produktion Konkurrenz bereitete<sup>65)</sup>. Man muß annehmen, daß der Anstoß von römischen Kaufleuten ausgegangen ist, welche sich zunächst italischer Handwerker bedienen. Sicherlich bauten sie dabei auf eingesessener Töpferei auf, welche anfangs die Hilfskräfte stellte, und die Gallier, später die Germanen, haben in der Aufnahme der fremden, feinen Technik bald eine so außerordentliche Lernbegabung bewiesen, daß sie die Träger des Gewerbes geworden sind. Indessen legt die wirtschaftliche Verfassung, welche es von Anfang an aufweist, die ausgesprochene Annahme nahe, daß Kaufleute die Anreger zu seiner Uebertragung auf den Provinzboden gewesen sind. Denn diese Verfassung zeigt von Anfang an ein sehr fortgeschrittenes Stadium, beruhend auf der Berufsteilung von Erzeugung und Vertrieb. Die Erzeugung selbst ist bereits, wenigstens z. T., hoch organisiert. Man kann sie in ihrer Spitzenentwicklung als Großwerkstättenbetrieb kennzeichnen<sup>66)</sup>. Indessen ist nicht daran zu denken, daß die Meister selber, wie im beginnenden Mittelalter, ihre Waren hausierend oder auf periodischen Märkten an den Mann gebracht haben. Das anzunehmen verbietet die Intensität ihrer Gewerbebetriebe, die große Entfernung der Konsumtionsgebiete und das Vorhandensein eines bereits eingespielten Kaufmannsstandes, der uns gerade auch für den Handel mit Topfwaren wenigstens aus etwas späterer Zeit bezeugt ist<sup>67)</sup>. Ungelöst ist nur immer noch die Frage, ob eigentlicher Verlag herrscht hat<sup>68)</sup>.

<sup>63)</sup> Daß es sich bei den erhaltenen Resten der augusteischen Zeit z. B. in Haltern nicht ausschließlich um das von den Legionen etwa mitgebrachte Geschirr, sondern in erheblichem Umfange gewiß um Nachschub handelt, s. S. Loeschke, Keramische Funde in Haltern, Mitteilungen der Altertumskommission für Westfalen, Heft V, 1909, S. 106.

<sup>64)</sup> Die des Ateius, welcher fast die Hälfte der Halterner Terra Sigillata entstammt, s. S. Loeschke, a. a. O.

<sup>65)</sup> Die reiche, von H. Dragendorff, Terra Sigillata, B. J. 98, 1895, eingeleitete Literatur über die provinzielle Terra Sigillata ist zusammengestellt bei F. Oswald and T. D. Pryce, An introduction to the study of Terra Sigillata, 1920, S. 295 ff.

<sup>66)</sup> S. die Bemerkungen v. Ritterling, Hofheim, Nass. Ann. 34, S. 75, während Dragendorff, Westdeutschland, 2 S. 55, nur Kleinbetriebe gelten lassen will. Doch haben uns die neuesten Graffitifunde (s. übernächste Anm.) in der Erkenntnis weitergebracht.

<sup>67)</sup> S. unten S. 23.

<sup>68)</sup> Nach dem Bericht von Behn in der Germania 8 (1924) S. 19 über F. Hermet, Les graffites de La Graufesenque, 1923, welcher 34 neuaufgefundene Töpferlisten bespricht, ist selbst die Frage noch nicht entschieden, ob es sich um Aufkäufer- od. Werkstattlisten handelt. Déchelette hatte nach älterem Material ersteres für wahrscheinlich gehalten, a. a. O. S. 91 f.

Das Emporschießen der gallischen Terrasigillata-Erzeugung ist der Beweis eines rasch steigenden Absatzes, den sie z. T. den verringerten Transportkosten, z. T. wohl billigeren Preisen auf Grund billigerer Löhne, vielleicht überhaupt geringeren Erzeugungskosten<sup>69)</sup>, verdankt haben wird. Tatsächlich hat sie nicht nur in Gallien und Germanien die italische Ware aus dem Felde geschlagen, sondern ihr auch in Italien selbst Konkurrenz machen können<sup>70)</sup>.

Trotz des schnell genommenen Aufschwunges sehen wir aber das süd-gallische Terra Sigillatagewerbe bereits gegen die Mitte des Jahrhunderts wieder abwandern. Es zieht sich z. T. unter allmählicher Aufgabe der alten Standorte zunächst ins Allierbecken des mittleren Galliens, rückt seit der flavischen Zeit in ostgallische Tonfelder (Lavoy-Avocourt-Vauquois, La Madeleine, Luxeuil-Mandeure) und nach Windisch in Rätien vor, wo damals noch eine Legion stand<sup>71)</sup>, machte in den 90er Jahren im Elsaß (Ittenweiler, Heiligenberg u. a.) Betriebe auf, bis es endlich am Ausgang des Jahrhunderts das von der Legionsziegelei geräumte Rheinzabern mit seinem vorzüglichen Tone erreichte und hier ein neues großes Zentrum schuf<sup>72)</sup>, ein anderes aber in hadrianischer Zeit in Trier. Es ist offenkundig, daß es sich zur Verminderung der Transportkosten unmittelbar an sein Verbrauchsgebiet herangeschoben hat. Wir können einzelne Meister auf ihrer Wanderung über mehrere Etappen dieser Vorverlegung verfolgen<sup>73)</sup>. Dabei rücken immer zahlreicher nachweisbar eingeborene, nun auch germanische Elemente in das Gewerbe ein<sup>74)</sup>. Doch ist auch diesmal wieder wahrscheinlich, daß der Anstoß zum Wechsel seiner Standorte nicht von den Handwerkern ausgegangen ist, welche ihr Konsumtionsgebiet kaum kannten, jedenfalls nicht übersahen, sondern vielmehr von den vertreibenden Händlern, deren Denken der Vorteil einer Transportverkürzung geläufig sein mußte.

Solange nun diese Ware aus Italien und dem gallischen Hinterlande an die Rheingrenze verfrachtet wurde und ihr die Radialstraßen dahin von Lyon, von Metz und Trier aus als Zubringer, z. T. ohne Umladung, zur Verfügung standen, solange wird der Rhein für ihre Verteilung gewiß nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Das änderte sich von dem Zeitpunkt an, da die Produktionsstätten nahe am Fluß, ja unmittelbar an diesem oder seinen Zuflüssen lagen. Die ostgallischen Zentren lieferten zwar auch

<sup>69)</sup> Ueber die Steuerbelastung können wir ebensowenig etwas ausmachen, wie über den Bodenwert.

<sup>70)</sup> Süd-gallische Terra Sigillata nach Pompei geliefert, s. Knorr, Töpfer usw. des ersten Jahrhunderts, 1919, S. 8.

<sup>71)</sup> S. dazu bes. Forrer, Die römischen Terrasigillata-Töpfereien von Heiligenberg-Dinsheim und Ittenweiler im Elsaß, 1911.

<sup>72)</sup> Ritterling und Ludowici, oben Anm. 36.

<sup>73)</sup> Bes. bei Forrer finden sich viele Beispiele, bes. übersichtlich in der Zusammenstellung S. 231 ff. Daß neue Funde und fortschreitende Beobachtung manche Einzelaufstellung dieser Art umwerfen können, ändert nichts an der Grundtatsache.

<sup>74)</sup> Auch dies hat bes. Forrer herausgearbeitet, s. S. 103 ff. u. 182 ff.

jetzt noch an den Rhein <sup>75)</sup> und in einer letzten Etappe sind Feintöpfereien unmittelbar bis hinter den Limes vorgerückt, wie nach Heddernheim <sup>76)</sup>, Königen, Kräherwald in Württemberg und Westerndorf in Bayern, sodaß hier z. T. eine Nahversorgung stattfinden konnte. Dennoch kam die Hauptmasse des besseren Geschirrs, indem zur Terra Sigillata noch andere feinere Sorten hinzutraten, nunmehr aus Werkstätten, welche am Rhein oder seinen Nebenflüssen oder in der Nähe dieser Wasserstraßen lagen. Neben den dominierenden Zentren Rheinzabern und Trier und den genannten elsässischen <sup>77)</sup> ist derer in der Pfalz (Blickweiler Hof und Eschweiler), von Karden <sup>78)</sup> und Remagen <sup>79)</sup> zu gedenken. Ihr Absatz mußte sich jetzt zugleich in dem Umfange steigern, als sich in dem friedegeseigneten 2. Jh. die einheimische Bevölkerung an die römischen Gebrauchsgüter gewöhnte und kaufkräftiger wurde. Ein lebhafter Handel mit Töpfereien kam in Schwang <sup>80)</sup>, der natürlich auch mit anderen als den teuren Sorten handelte. Einfachere Geschirre bezog er z. T. gewiß aus lokalen Werkstätten <sup>81)</sup>, in denen sowohl einheimische Keramik in Fortbildung altererbter Technik unter mittelmeeischem Einfluß, als auch Nachahmungen eingeführter Gefäße <sup>82)</sup> hergestellt wurden <sup>83)</sup>. Darüber hinaus haben sich aber namentlich Rheinzabern und Trier große Absatzgebiete erobert, und bei deren Versorgung ist der Rhein ganz gewiß auch in Funktion getreten. Noch sind wir nicht in der Lage, diese Absatzgebiete kartographisch genau darzustellen. Es liegt aber im Ganzen so, daß Trier rheinaufwärts nur noch nach der Wetterau und dem unteren Maingebiet geliefert hat <sup>84)</sup>, während sich die Rheinzaberner Ware ausgrei-

<sup>75)</sup> S. z. B. Oelmann, Die Keramik des Kastells Niederbieber, 1914, S. 19, für das 3. Jh Unverzagt, Terra sigillata mit Rädchenverzierung, 1919, S. 5 ff. Dagegen Limeswerk, Zugmantel, S. 38.

<sup>76)</sup> Vielleicht von Trier aus gegründet. Fölzer, Römische Keramik in Trier, 1913, S. 55.

<sup>77)</sup> Kleinere elsässische s. Forrer S. 189 ff.

<sup>78)</sup> S. Oelmann, a. a. O. S., 50, Anm. 1.

<sup>79)</sup> Vielleicht Ableger der Trierer Werkstätten, s. Oelmann a. a. O., S. 25, Flözer, a. a. O.

<sup>80)</sup> Die Töpfereihändler treten von allen Kaufleuten am häufigsten auf, s. Riese, Inscr. Nr. 2153, 2168, 2175, 2230, 2231, 2321, 2609.

<sup>81)</sup> Die Zusammensetzung der Vorräte eines kleinen Topfwarenhändlers in Bingen aus den Erzeugnissen nahegelegener Oefen s. bei Behrens, Katalog Bingen, S. 56 ff., bes. 61 f.

<sup>82)</sup> S. schon für das erste Jh. Ritterling, Hofheim, a. a. O. S. 75.

<sup>83)</sup> Die grundlegende Beschreibung derselben im 3. Jh. verdanken wir Oelmann, a. a. O., der es in Niederbieber bes. mit den Töpfereien von Kärlich, Urmitz und Weißenthurm zu tun hatte. Oelmann hat auch die Verbreitung dieser Töpfereien aus dem Neuwieder Becken zu verfolgen gesucht. Er ist indes seither, wie er mir mitteilte, zu der Ansicht gelangt, daß bei der weithin verbreiteten einfachen belgischen Ware nicht so sehr an Versand von einem Zentrum aus, als an Herstellung in allenthalben vorhandenen kleinen Betrieben zu denken ist. Kleine Handwerksbetriebe „meist wohl in dem noch ganz barbarischen Gebiet“ nimmt auch Ritterling, Hofheim, a. a. O. S. 78, an. — Ueber die Fortentwicklung der Techniken bis ins 4. Jh. s. Unverzagt, Die Keramik des Kastells Alzei, 1916, passim.

<sup>84)</sup> S. Knorr, W. D. Z. 17, Korr. Bl. Sp. 114 f., Dragendorff, a. a. O., S. 56, Oelmann, a. a. O., S. 19, Fölzer, a. a. O. S. 83. Nach Barthel im Limeswerk, Zugmantel S. 38, herrscht Rheinzabern in der 2. Hälfte des 2. Jhs. auf dem Taunusmarkt vor.

fender auch am Niederrhein und darüber hinaus einen festen Markt erobert hat<sup>85)</sup>. Für die Verfrachtung der Töpfereien ist bezeichnend, daß die Trierer am Limes anscheinend nur soweit gelangt ist, als ihr der billige Wasserweg auf dem Main und Neckar zugute kam. Der Vertrieb nach England und Nordgermanien aber muß sich der Schifffahrt bedient haben und wird daher, um das Umladen zu vermeiden, auch die Rheinstrecke schon zu Schiff bewältigt haben.

Wir wissen von dem Export rheinischer Keramik nach England nicht allein aus den Bodenfunden<sup>86)</sup>, sondern auch aus einer interessanten Inschrift. Bei Domburg auf Walcheren hat ein negotiator cretarius Britannicianus der Göttin Nehalennia einen Votivstein ob merces bene conservatas, zum Dank für die Erhaltung seiner Ware, gesetzt<sup>87)</sup>. Der Stein ist aber nur einer aus einer ganzen Gruppe daselbst<sup>88)</sup>, die sonst allerdings keine so genauen Aufschriften tragen, aber insgesamt ergeben, daß Domburg ein Hauptausgangspunkt der Schifffahrt, namentlich der Ueberfahrt nach England, gewesen ist, wo man sich gern der Hilfe der Lokalgöttin versicherte<sup>89)</sup>. Bezeichnenderweise reichen Zeugnisse ihres Kultes den Rhein hinauf bis Deutz und geben so die Richtung an, aus welcher die Britannienfahrer kamen. In Köln ist uns ein solcher inschriftlich bezeugt<sup>90)</sup>, und wenn endlich in Kastell ein wahrscheinlich mit Topfwaren handelnder Kaufmann ex provincia Britannica begraben wurde<sup>91)</sup>, so möchte man meinen, er sei auf der Reise zum Einkauf etwa zu Rheinabern gestorben. Jedenfalls liefen bis vom Oberrhein her Fäden eines Handels nach England, welcher natürlich nicht nur den Töpferievertrieb zum Inhalt hatte.

Als Abschluß der Erörterungen über die Keramik als Handelsgut auf dem Rhein gebe ich eine Skizze, welche die Verbreitung von Terrakottafiguren

<sup>85)</sup> Fast die Hälfte der Terra Sigillata in Niederbieber stammte aus Rheinabern, s. Oelmann, a. a. O. S. 19. Nach Holwerda, Arentsburg, 192, S. 112 ff., überwiegt hier bei weitem die Trierer Ware (2085 : 300 Stück). G. Reubel hat seiner Schrift Römische Töpfereien in Rheinabern, 1912, S. 114 f. Karten der Verbreitung der Sigillata bestimmter Töpfer beigegeben. In Arentsburg fand sich auch elsäss. u. vielleicht pfälz. Töpferei. Die Verbreitung der elsässischen geht auch aus Forrers Zusammenstellung a. a. O. hervor. Für andere Ware s. Oelmann, a. a. O., mit seiner oben Anm. 83 angeführten Einschränkung. Eine Reibschale von Atticus in Bonn gefertigt, fand sich in Trier, B. J. 116, S. 5, eine gleiche in Arentsburg, Holwerda a. a. O. S. 129 (Abb. 296), wahrscheinlich aus der ersten Hälfte des 2. Jhs.; 2 Fragmente mit dem gleichen Stempel ebenfalls in Arentsburg s. C. J. L. XIII, 10 006, 148.

<sup>86)</sup> Ich habe die englische Literatur nicht durchgearbeitet. Curle, A roman frontier post . . ., 1906, verzeichnet in dem schottischen Kastell, das 86 bis z. 180 n. Chr. bestand, neben der vorherrschenden süd- und mittelgallischen Terra Sigillata nur wenige, nicht ganz sicher auf Heiligenberg, Rheinabern, Kräherwald und Moselgegend zu bestimmende rheinische Stücke. Doch muß der Befund in dem früh verlassenen Kastell nicht typisch sein.

<sup>87)</sup> Riese, Inschr. Nr. 2609.

<sup>88)</sup> Riese, Inschr. Nr. 3440—57.

<sup>89)</sup> S. Drexel im 15. Bericht der R.-G. Kommission, S. 41.

<sup>90)</sup> Riese, Inschr. Nr. 2320.

<sup>91)</sup> Riese, Inschr. Nr. 2230.

aus Kölner Manufakturen, die im 2. Jh. zu arbeiten begannen<sup>92)</sup>, darstellt (Abb. 9). Ich bin gewiß nicht der Meinung, daß der Absatz dieser Kleinware an sich eine irgend erhebliche Handelsbewegung bedeutet; diese genauer zu datierenden und genau in ihrer Herkunft bestimmbaren Terrakotten können jedoch als Beispiel dienen für eine große Gruppe verwandter, kunstgewerblicher Erzeugnisse, welche sich noch nicht so sicher erfassen lassen und die

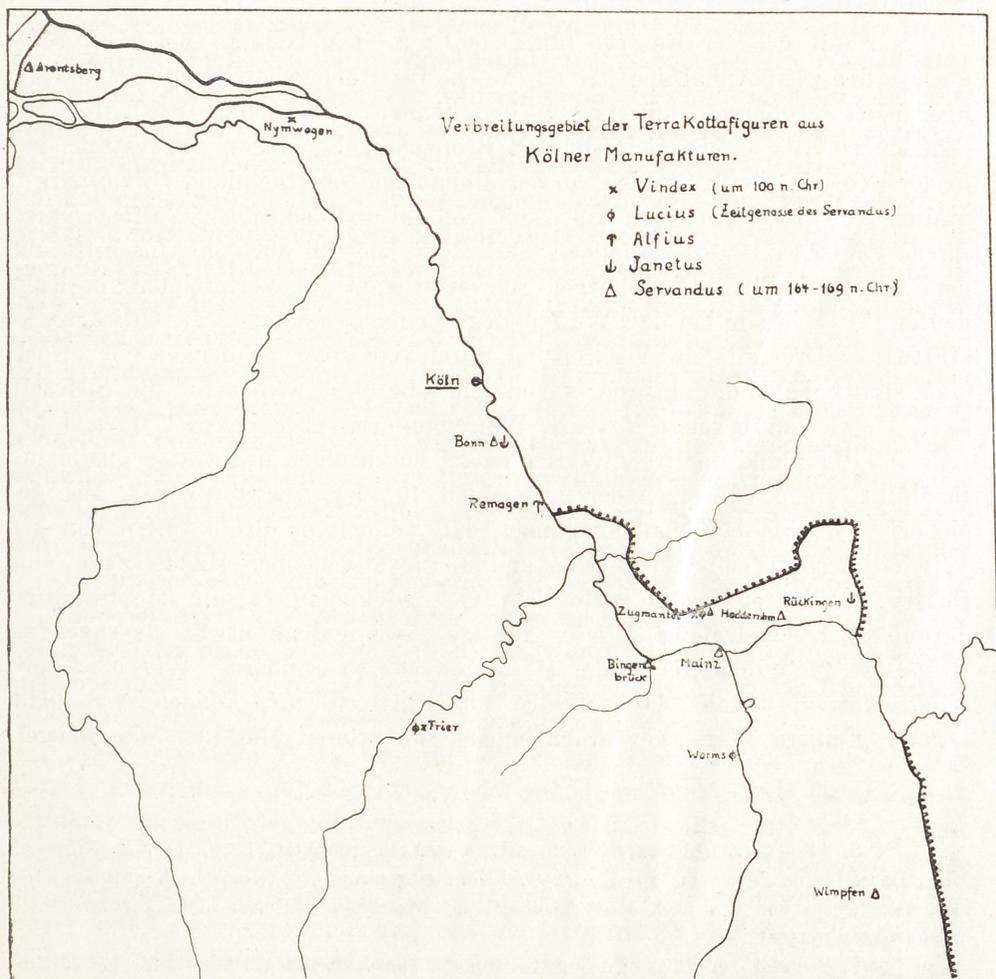


Abb. 9.

zusammengenommen ganz gewiß eine kräftige Belebung des Handels am Rhein und z. T. auf dem Rhein hervorriefen. Bei manchen von ihnen ist wiederum Köln als Erzeugungsstätte zu denken, wo noch bis in die Spätzeit hinein eine ganze Reihe von Kunstgewerben ihren Standort hatte.

<sup>92)</sup> S. Lehner, B. J. 110, S. 188 ff. u. 119, S. 315, u. Riese, Inscr., unter den Namen der Meister. Dazu für Arentsburg Holwerda a. a. O. S. 141.

An erster Stelle ist die Glaserzeugung zu nennen<sup>93)</sup>, daneben kommen Arbeiten aus Bernstein, aus Gagat<sup>94)</sup>, Beinschnitzereien, Steinschneiderei und ähnl.<sup>95)</sup> in Betracht. Aber es gab auch andere Sitze solcher Gewerbe. Rheinzabern hat z. B. gleichfalls Terrakottafiguren geliefert<sup>96)</sup>. Gemeinsam scheint diesen Kunstgewerben, die am Rhein selbst saßen, der Absatz hauptsächlich entlang der Rheinlinie und deshalb wohl oft mit Hilfe der Rheinfracht.

Nur mit größter Reserve führe ich aus dem Gebiete der Metallgewerbe zwei Anhaltspunkte an, welche für Handelsbetrieb mit Waffen über einen größeren Umkreis sprechen können. Riese hat Inschriften zusammengestellt, welche sich auf den Bronzebeschlägen von Schwertscheiden in der Schweiz, Ostfrankreich, an der Donau und im Rheinland (Straßburg?, Mainz, Friedberg) gefunden haben und von ein und demselben Waffenschmied im aargauischen Baden stammen<sup>97)</sup>. Riese möchte auch die Inschrift auf dem Zierstück einer Straßburger Schwertscheide auf Verfertigung in Köln deuten<sup>98)</sup>. Gerade bei den Waffen liegt ja nahe, einerseits an Militärwerkstätten, andererseits an Verbreitung durch das Heer zu denken<sup>99)</sup>. Doch sind staatliche Manufakturen, soviel ich sehe, erst wieder für die Spätzeit nach Diokletian bezeugt, private Waffengewerbe aber belegt<sup>100)</sup>, und gerade im Rheinland der freie Waffenhandel durch einen negotiator gladiarius in Mainz, einen Veteranen der 22. Legion, für den Ausgang des 2. Jhs. gesichert<sup>101)</sup>. So darf man annehmen, daß wenigstens Prunkwaffen von der Privatwirtschaft geliefert wurden und in die allgemeinen Handelszüge einfließen. Bedeutet das an sich nicht viel, so kommt es mir hauptsächlich darauf an, bei Gelegenheit dieser geringen, wenigstens etwas aussagenden Reste, an das ganze Gebiet der Metallgewerbe zu erinnern. Wieweit Grobschmiedearbeit lokale Absatzkreise überschritten hat, können wir nicht sagen. Feinere Ware, vor allem solche aus edleren Metallen, als Spiegel,

<sup>93)</sup> S. über deren Absatzgebiet im allgemeinen Poppelreuter, B. J. 115, S. 375, und Kisa, Das Glas im Altertum, Bd. 1, S. 248 ff. Ohne eingehende archäologische Kenntnisse kann man aber dieses und das auch sonst gelegentlich verzeichnete Material nicht kartographisch aufzuarbeiten wagen.

<sup>94)</sup> Fremersdorf machte mich auf diese wohl von Köln ausgehenden Erzeugnisse aufmerksam.

<sup>95)</sup> S. Poppelreuter, a. a. O.

<sup>96)</sup> S. Holwerda, Arentsburg, S. 143, Nr. 14.

<sup>97)</sup> Riese, Inschr. Nr. 2074.

<sup>98)</sup> Riese, Inschr. Nr. 2336. Der C. J. L. XIII 10 027, 197, deutet den Erzeugungsort Ara auf einen Stadtteil.

<sup>99)</sup> S. oben Anm. 62.

<sup>100)</sup> S. Grosse, Römische Militärgeschichte, 1920, S. 98 ff.

<sup>101)</sup> Riese, Inschr. Nr. 143, a. 185—192. Sollte dieser Veteran seine Fertigkeit etwa in der Reparaturwerkstätte der Legion gewonnen haben, so hätten wir wieder ein Beispiel für die Anregung der Privatwirtschaft durch das Heer.

Schmuck, Ringe <sup>102)</sup>, sind gewiß eher von bestimmten Produktionszentren aus verbreitet worden. Von ihrer Bedeutung für den Rheinhandel wird man sagen dürfen, daß sie ihm, gleich andere kunstgewerbliche Arbeiten, in den Fällen angehört haben werden, in denen der Kaufmann selber, der seine Waren meist begleitete, das Schiff benutzt hat.

Nur von einer Seite der Metallgewerbe haben wir eine deutlichere Vorstellung; es handelt sich zwar auch hier nicht um ein Massenfrachtgut, aber doch um schwereres von nicht geringer Bedeutung. Ich meine die Gefäße aus Messingbronze für Zubereitung und Kredenzen des Weines, über welche uns die Forschungen von Willers unterrichtet haben <sup>103)</sup>. Das Auftreten dieser wohl mit genügender Wahrscheinlichkeit in die Aachener Gegend zu lokalisierenden Manufaktur seit etwa 80 n. Chr. ist eine interessante Parallelerscheinung zu dem gleichzeitigen Vorrücken der keramischen Industrie hinter die Rheingrenze und mit dieser zusammen ein Beweis für die verkehrswirtschaftliche Entfaltung der Rheinlande nach dem Bataveraufstand. Auch dieses Provinzialgewerbe verdrängte die bis dahin eingeführten italischen Erzeugnisse. Dabei hat Willers festgestellt, daß in der Provinz der übernommene kapuanische Typus in dem Sinne weitergebildet worden ist, daß er „ohne großen Aufwand von Zeit und Material als Massenartikel“ hergestellt werden konnte. Es handle sich ausgesprochenermaßen um „Fabrikware“ <sup>104)</sup>. Für ihre Verbreitung innerhalb des Reiches, die uns hier noch allein angeht, sind allerdings erst wenige Belegstücke beigebracht worden. Eine tatsächliche starke Erzeugung wird aber durch die Fülle der Funde außerhalb des Reiches sichergestellt, wo die Verwendung der großen Weinbowlen als Aschenurnen ihrer Erhaltung günstig gewesen ist. Die vereinzelt den Rhein entlang gefundenen Stücke lassen also annehmen, daß sich eine nicht unbedeutende Verfrachtung dieses Artikels in den Rheinhandel in seinen dargelegten Grundzügen eingegliedert hat.

Eine wichtige Ware des gallisch-germanischen Handels stellen die Textilien dar. Ja, der Tuchhandel muß ein Hauptzweig der Handelstätigkeit dieser Provinzen gewesen sein, welche selbst viel grobes Tuch erzeugten <sup>105)</sup> und gewiß feinere Stoffe importierten <sup>106)</sup>. Indessen lassen uns hier natürlicherweise die Funde im Stich, und das epigraphische Material erlaubt zwar in Verbindung mit den Grabreliefs die um Trier lebhaft blühende Tuchweberei und den von hier ausgehenden Handel, nicht aber sein Verhältnis zur Rheinstraße mit Sicherheit zu erkennen. Die Vermutung,

<sup>102)</sup> Sichere Anhaltspunkte für rheinische Zentren habe ich in der großen Arbeit von Henkel, Die Römischen Fingerringe der Rheinlande, 1913, allerdings nicht gefunden.

<sup>103)</sup> Willers, Die römischen Bronzeimer von Hemmoor, 1901, und Neue Untersuchungen über die römische Bronzeindustrie, 1907.

<sup>104)</sup> Willers, Bronzeimer, S. 137 ff.

<sup>105)</sup> S. darüber in Schmollers Jahrbuch 49, S. 422 f.

<sup>106)</sup> Das belegt ausdrücklich der negotiator vestiarius importator in Köln, Riese, Inschr. Nr. 2331, negotiatores pannarii sind in Mainz a. 225 bezeugt, darunter eine Frau, Nr. 2154.

daß ein Tuchhändler in Eauze am Fuße der Pyrenäen, der Treverer war <sup>107</sup>), einen Tuchversand den Rhein hinab und die Westküste Galliens entlang erschließen lasse, wird erst im Zusammenhang des Folgenden Boden gewinnen.

Ich habe bisher in langsamem Fortschreiten ein Bild des römischen Rheinhandels durch Untersuchung der einzelnen Warengattungen herzustellen versucht, über welche sich überhaupt etwas aussagen läßt. Dabei ist die Eingangs gegebene Skizzierung der zeitlichen Unterschiede bereits durch die Daten über die Entwicklung der provinziellen Produktion genauer ausgeführt worden, welche den raschen Aufschwung auch des Handels im 2. Jh. im Gefolge haben mußte. Indem ich die systematische Gruppierung der Nachrichten nach Waren aufgabe, will ich sie jetzt noch in dem Sinne zusammenfassen, daß sich die räumliche Entwicklung des Rheinhandels ergibt.

Bei Gelegenheit der Keramik ist schon von der Englandfahrt von der Rheinmündung aus und ihren Zeugnissen die Rede gewesen. Indessen lief bei Domburg nicht nur die eine Seelinie in das Rheindelta ein, sondern es ist auch mit der aus dem atlantischen Ozean zu rechnen. Soweit ich unterrichtet bin, ist die atlantische Seefahrt des Altertums noch nicht im Zusammenhange untersucht worden und auch wenig obenauf liegendes Material über sie vorhanden. So ist zwar allgemein bekannt, daß die Kelten bereits die Atlantik befahren haben und Caesar zur See mit den Venetern kämpfte, aber über die Aufnahme regelmäßiger Handelsfahrten die französische Westküste entlang nichts ausgemacht. Dennoch ist nicht zu bezweifeln, daß diese Strecke in römischer Zeit Kauffahrer gesehen hat. Bestand doch sogar eine Verbindung über See zwischen Westgallien und Irland <sup>108</sup>). Daß da ein negotiator Britan(icianus) aus Bordeaux <sup>108a</sup>) den Landweg nach Britannien benutzt habe, wird niemand behaupten wollen. Der Handelszug um Frankreich und weiterher um die iberische Halbinsel herum von der Baetismündung <sup>109</sup>) an läßt sich außerdem, wie bereits erwähnt, an der Verteilung der spanischen Gefäßscherben entlang der französischen Küste erkennen. Es bedürfte einer großen Arbeit, das im Einzelnen darzustellen. Ich glaube aber einem Durchblättern des C. J. L., welches mir diesen Eindruck hinterließ, umso eher vertrauen zu dürfen, als noch eine Reihe anderer Indizien hinzutreten. Die Wein- und Oeltransporte, welche von Spanien her diesen Weg nahmen, gingen z. T. weiter den Rhein hinauf. Das zeigt selbst das geringe, für die Karte Abb. 8 verwertete Material. Die Seefahrt floß also mit der Rheinfahrt zusammen. Sie berührten sich ja auch in Britannien, und jener Britannienfahrer in Bordeaux personifiziert geradezu ihre innige Verbindung, da er ein Treverer ist. Das ist kein Spiel des Zufalls. Wenn wir mehrere Treverer nach Aquitanien verschlagen sehen <sup>110</sup>), darunter einen, wie wir schon

<sup>107</sup>) Riese, Inschr. Nr. 2483.

<sup>108</sup>) S. Zimmer, Abhandl. der Berliner Akademie 1909, S. 363 ff.

<sup>108a</sup>) Riese, Inschr. 2478.

<sup>109</sup>) Ueber deren Bedeutung s. Schmollers Jahrbuch 49, S. 421.

<sup>110</sup>) Riese, Inschr. Nr. 2503. Eine Frau Nr. 2509. Dazu Nr. 2559, ein Mediomatriker.

hörten <sup>111)</sup>, als Tuchkaufmann, so können wir dahinter ganz bestimmte Zusammenhänge des Handels erkennen <sup>112)</sup>. Wie der Oberrhein und das Moseltal in inniger Verbindung mit dem Rhônetal standen, so der Niederrhein mit Britannien <sup>113)</sup> einerseits, Nordgallien andererseits. Das ist auch bezüglich Nordgalliens zum guten Teil durch die zusammenhängende Schifffahrt Rhein-Westküste zu erklären. Denn die Gemeinsamkeit des kulturellen Habitus, die Verwandtschaft der kunstgewerblichen Erzeugnisse mit denen von Köln erstreckt sich nicht nur auf die Landschaft nördlich der Seine <sup>114)</sup>, für welche man an Vermittlung auf dem Landwege denken kann, sondern selbst auf die Normandie <sup>115)</sup>. Wie der Golfstrom diese Küsten und das Binnenland bis gegen Köln beeinflusst, so belebte sie auch jene Umlandfahrt. Wenn man dies erkannt hat, dann liegt es nicht so fern, in dem Auftreten der Glasindustrie in Nordfrankreich und am Rheine gerade in Köln eine unmittelbar über das Meer gekommene Gabe des Orients zu vermuten, oder sich wenigstens die erkennbaren orientalischen Einflüsse auf die Dekorthemen der christlichen Gläser <sup>116)</sup> als auf solchem Wege vermittelt zu denken <sup>117)</sup>. Das sei wenigstens als Anregung ausgesprochen.

Aber auch dann, wenn das nicht zutrifft, ist doch deutlich zu erkennen, wie der Niederrhein durch die Umland- und Englandfahrt allmählich in eine andere handelsgeographische Lage geraten ist. Daß es sich dabei sicherlich erst um eine spätere Entwicklung handelt, ergeben nicht allein allgemeine

<sup>111)</sup> S. oben Anm. 107.

<sup>112)</sup> Während Treverer in vielen Gegenden ganz fehlen, sind sie und Kölner wieder entlang der Hauptstraße bis nach Dacien anzutreffen: in Neuburg a. d. Donau, Riese, Inschr. Nr. 2494, Augsburg, 2455, Petronell, 2486, bei Stein am Anger, 2456, Alt-Ofen, 2337 (ein canabarius), Turn-Severin, 2496, Karlsburg, 2491 (decurio kanabarum). Das läßt auf ein einheitliches Motiv der Binnenwanderung schließen, und das Beispiel der Mosel-Rhôneline wie die Benennung canabarius erlaubt keinen Zweifel, daß es wirtschaftlicher Art war. Daß in Einzelfällen militärische oder Beamtenversetzung den Anstoß gegeben hat, sei ohne weiteres zugestanden.

<sup>113)</sup> Daß aber Jung, Die romanischen Landschaften des römischen Reiches, S. 298, mit der Behauptung, Britannien und die unteren Rheinlandschaften hätten im 4. Jh. eine militärische und wirtschaftliche Welt für sich gebildet, viel zu weit geht, habe ich schon in Schmollers Jahrbuch, 49, S. 421 bemerkt. Es wäre einmal zu untersuchen, wie sich der innergallische zum rheinischen Import in England verhält, s. oben Anm. 86.

<sup>114)</sup> S. Kisa, Das Glas im Altertum, I, S. 219, Neuss, Die Anfänge des Christentums in den Rheinlanden, Rhein. Neujahrsblätter 1923, S. 49 f. bezgl. Glas, S. 53 bezgl. Bronzebeschläge, S. 62 bezgl. der jüngeren christlichen Grabinschriften. Zuwanderer aus Vermand in Köln s. Riese, Inschr. Nr. 2357 u. 2357a. Dazu Kisa, a. a. O., Bd. 1, S. 239 f.

<sup>115)</sup> S. Poppelreuter, B. J. 114/5, S. 376. Kisa, a. a. O. 241, Anm. 1.

<sup>116)</sup> Neuss, a. a. O. S. 43 ff. Er denkt an den Weg über die Rhônemündung und Lyon, den das Christentum, so weit wir sehen, selber genommen hat.

<sup>117)</sup> Poppelreuter, a. a. O. 344 ff., bes. 372, will auf den Einfluß mittelmeerischer und bes. griechisch-orientalischer Elemente, welche seit der Wende des 2.—3. Jhs. die durch den Limes gegebene Sicherung anlockte, den neuen Aufschwung des kunstgewerblichen Könnens (s. oben Anm. 25) überhaupt zurückzuführen. Lehner, B. J. 129, S. 36 ff., schlägt die orientalischen Elemente dagegen gering an. Poppelreuter nimmt S. 369 unmittelbare Verbindung vom Mittelmeer nach Köln zur See an.

Ueberlegungen: Britannien mußte erst aufnahmefähig, die niederrheinischen Gewerbe mußten erst ausgebildet werden, sondern beweisen neben dem Alter der verglichenen Erzeugnisse auch die christlichen Kölner Grabinschriften, welche Anfangs ihre Vorbilder im Rhönegebiet haben, später aber mit denen der Belgica II zusammengehen<sup>118</sup>). So stand der Niederrhein nunmehr innerhalb eines Verkehrsgebietes, das er wohl noch an die oberen Rheinlandschaften anschloß, mit welchem ihn aber auch eine neue, besonders geartete Gemeinsamkeit verband, und das namentlich seine ursprünglich periphere Lage erheblich milderte.

In noch größerem Umfange überwand er diese jedoch, indem er seine Handelsbeziehungen auch auf das nördliche Germanien auszudehnen begann. In diesem Falle tritt die Gunst der Natur so recht in Erscheinung, welche, während die rechte Seite des wirtschaftenden Rheines künstlich gelähmt war, den Rheinlandschaften doch erlaubte, dank der besonderen Gestaltung der Strommündung, friedliche Beziehungen mit den rückwärts sitzenden Germanenstämmen aufzunehmen. Die zeitlichen wie die geographischen Grundzüge dieses Handels stehen bereits fest<sup>119</sup>). Seit dem Ende des 1. Jh. dringt der Provinzialkaufmann durch das Wattenmeer zuerst an die Ems vor. Im 2. Jh. greift er dann rasch die Küste entlang und die Flüsse wieder hinauf aus. An der Ems-, Weser- und Elbemündung entstehen Stapelplätze, die jütische Küste geht es entlang nach Norwegen, über die jütische Landbrücke, welche nördlich Schleswig gequert wird, und die Inseln teils die Ostseeküste hin bis ins Memelland, teils nach Südschweden und Gotland. Kein Schriftzeugnis meldet uns von dieser außerordentlichen Leistung, welche dem *Periplus maris Erythraei* wohl an die Seite gesetzt werden darf. Nur die Waren- und Münzfunde lassen sehr genau den Weg ablesen, welchen diese wirtschaftlichen Entdecker zurückgelegt haben. Sie beweisen zugleich ein Anhalten des Handels im 3.—5. Jh. Fraglich bleibt dabei, ob die Verteilung der römischen Waren ins Inland von den Römern selbst besorgt worden ist, in das sie z. T. weit hinauf zu finden sind. Ihr Eindringen auf dem Seewege steht in scharfem Gegensatz zu ihrer Zurückhaltung an der Staatsgrenze<sup>120</sup>).

<sup>118</sup>) Neuss, a. a. O. S. 62.

<sup>119</sup>) S. bes. das grundlegende Kapitel: Zum römischen Handel im freien Germanien von Willers, *Bronzeeimer*, S. 191 ff. Neuere Funde sind vermerkt bei Friedr. Kauffmann, *Deutsche Altertumskunde*, I, 1913, S. 465 ff. Literaturverzeichnis auch bei Hoops, *Reallexikon, Handel (deutscher)*, Bd. 2, S. 390. Jungklaus, *Römische Funde in Pommern*, 1924, kenne ich nur aus der Besprechung von Drexel im *Gnomon*, Bd. 1, 1925, Heft 2. Mit dem Buch von O. v. Friesen, *Röstenen i Bohuslän och Runorna i Norden under folkvandringstiden*, 1924, dessen Mitteilung ich Rudolf Meißner verdanke, habe ich mich wegen Unkenntnis des Norwegischen noch nicht auseinandersetzen können, doch beachte seine Karte der Brakteatenfunde, danach hier Abb. 11, welche das Bild der Karte 10 verstärken soll. O. R. Janse, *Le travail de l'or en Suede à l'époque mérovingienne. Etude précédées d'un mémoire sur les solidi romains et byzantins trouvés en Suede*. Orléans, 1922, war mir unzugänglich.

<sup>120</sup>) Es ist aber völlig falsch, wenn Willers, a. a. O. S. 192, von einer „wirtschaftlichen Abhängigkeit“ des germanischen Nordens vom Römerreich spricht. Das ist ein Ausdruck, der

Als Ausgangshafen der Frachten nach Germanien möchte ich nicht mit Willers Nymwegen, sondern Köln ansehen<sup>121)</sup>. Erst unter diesem Gesichtspunkt erklärt sich die außerordentliche Entwicklung der Stadt und gerade der Gewerbe, welche an der Ausfuhr nach Germanien beteiligt waren, im Fortschreiten der Kaiserzeit. Köln muß der Sammel- und Umschlagsplatz zugleich für die Güter von Oberrhein und Mosel gewesen sein. Die Ausfahrt aus dem Rhein in die Watten wurde wohl nicht mehr durch die fossa Drusiana (Yssel) genommen, sondern über den alten Rhein bei Vechten.

Auf eine eingehende Darstellung des römischen Handels mit Germanien verzichte ich. Seine Grundlinien sind von Willers an Hand der Münzen und Bronzegefäße gezeichnet worden; deshalb gebe ich hier auch eine Karte der Verbreitung der Bronzeeimer (Abb. 10). Fr. Kauffmann hat das Bild durch mancherlei Material glücklich ergänzt. Ehe wir aber nicht das lange schon ausstehende kritische Verzeichnis der römischen Münzen aus germanischem Boden und eine Durcharbeitung der übrigen Funde im Vergleich mit denen auf römischem Territorium erhalten haben, würde der Versuch einer abschließenden Darstellung vergeblich sein. Hier kommt es auch nur darauf an, die Linien des bisher gezeichneten Rheinhandels in ihrem Auslaufen nach Germanien zu verfolgen. In der Tat führen die meisten dahin weiter. Die Stein- und Getreideverfrachtung fiel natürlich aus, sonst aber hat die Fortsetzung des innerrömischen Rheinhandels nach Germanien wohl einen ganz besonderen Anteil an der fortschreitenden Entwicklung der Grenzprovinz gehabt. Ihm wird das immer stärkere Hervortreten Kölns zum guten Teil zuzuschreiben sein. Seinen Hauptinhalt bildete gewiß der Wein, was eben die vielen dafür ausgeführten Schenkgefäße und die Gleichung *caupo* = Kaufmann beweisen. Wir dürfen bestimmt annehmen, daß es sich dabei um den Wein von Rhein und Mosel handelt. Drexel wird durchaus Recht haben, wenn er glaubt, „daß der Reichtum der Wein- . . . großhändler Triers und seiner Umgebung, wie er uns aus ihren Grabbauten entgegentritt, nicht in letzter Linie aus dieser Quelle gespeist wurde“<sup>122)</sup>. In diesem langen Heranholen des Massengutes aus dem Binnenland erweist der Rhein ganz besonders seine Wirtschaftskraft. Weniger freudig möchte ich Drexel zustimmen, wenn er auch die Tuchgroßhändler der Belgica in diese Reihe stellt und eine namhafte Ausfuhr an Wirk- und Webwaren aller Art annimmt. Beweisen läßt sie sich m. W. aus den Funden nicht; aber sie scheint mir vor allem zu den germanischen Trachtengewohnheiten nicht zu passen<sup>122a)</sup>. Daß mit dem Wein auch die Misch- und Schenkgefäße niedergermanischer Be-

---

für dieses Stadium der ökonomischen Entwicklung ganz und gar nicht paßt. Auch „Fabrikware“ oben S. 27 ist bedenklich, aber mit Rücksicht auf den Fabrikbegriff des 18. Jhs. möglich.

<sup>121)</sup> Derselben Ansicht ist Drexel, a. a. O.

<sup>122)</sup> Drexel a. a. O.

<sup>122a)</sup> G. Girke, Die Tracht der Germanen in der vor- und frühgeschichtlichen Zeit, bes. 99 ff., stellt fest, daß sich vor dem 6. Jh., abgesehen von dem Emsgebiet, S. 29, keine Beeinflussung durch die römische zeigt.



nennung in großer Anzahl über See gingen, wurde schon mehrmals erwähnt. Dazu treten Gefäße und Geräte aus Edelmetall, Schmuck, „Galanteriewaren“ überhaupt. Feine Keramik ist seltener gefunden worden, kann jedoch in größerem Maße untergegangen sein. Das noch empfindlichere Glas jedoch ist zahlreich erhalten <sup>123</sup>).

Wir möchten auch die Gegenwerte des germanischen Handels kennen. Beim britannischen kann man immer damit rechnen, daß der rheinische Import nicht mit Landeserzeugnissen, sondern mit Geld, das den Beamten und Soldaten aus der Besoldung zufließt, beglichen worden ist. Die römische Handelsbilanz gegenüber Germanien war aber doch wohl passiv, wie die Münzausfuhr dahin auch bei Einrechnung von Sold und Tributen annehmen läßt. Reste der germanischen Gegenwaren — außer des Bernsteins — sind keine erhalten. Die bei den Schriftstellern gelegentlich genannten germanischen Spezialitäten, als Frauenhaar und Gänsefedern, genügten gewiß nicht zur Bestreitung des Imports, wenn auch Bernstein sehr begehrt war. So wird man denen Recht geben, welche einen Hauptbestandteil der germanischen Ausfuhr in Sklaven sehen. Der Sklavenhalter, *mango*, hat ja das zweite Lehnwort für den Kaufmann abgegeben. Endlich kann man bei dem weiten Ausgreifen der römischen Händler nach Nordosten noch an Rauchwerk denken, obwohl die älteste Nachricht, erst des 6. Jhs., den Handelszug zum Schwarzen Meer betrifft <sup>124</sup>).

Der größte Teil gerade dieser Waren ist gewiß nicht im Rheinland verblieben. Es fehlen uns aber alle Anhaltspunkte, ob sie im Weitertransport auch den Rheinschiffahrtsweg benutzt haben.

Das Bild einer beträchtlichen Handelsbewegung hat sich entwerfen lassen. Wer sich mit dem besonderen Stoff des Handels beschäftigt, ist leicht geneigt, dessen Bedeutung innerhalb der Gesamtwirtschaft zu überschätzen <sup>125</sup>). Indessen fanden wir den Handel im römischen Rheinland so eng verbunden mit der gewerblichen Erzeugung, von der z. T. selbständige Quellen vorliegen <sup>126</sup>), daß wir ihm eine wichtige Stellung im Wirtschaftsleben der Provinzen zuschreiben können. Jedenfalls hatte dieses eine Stufe der Entwicklung erreicht, welche das Mittelalter erst wieder nach Jahrhunderten ersteigen konnte. Hat sich doch durch die sorgfältigen jüngeren Forschungen der von der antiken Literatur fast gänzlich verschwiegene Handel vom Rhein über die Nordmeere gewissermaßen schon als eine Vorwegnahme der Hansezeit enthüllt. Fügen wir hinzu, was wir über den atlantischen Handelsweg ausführten, so zeigt sich, daß kraft der wirtschaftlichen Initiative seiner Anwohner das Rheinland mitten auf dem Wege war, seine

<sup>123</sup>) Material bei Kisa, a. a. O., Bd. 1, S. 211 ff., Bd. 3, S. 903 ff. (Almgren).

<sup>124</sup>) Jordanes, *Get.* 3, 21.

<sup>125</sup>) S. z. B. oben Anm. 120.

<sup>126</sup>) Außerdem treten siedlungsgeschichtliche Argumente hinzu, s. Schmollers *Jahrbuch* 49, S. 422 und 424.

exzentrische Lage im orbis antiquus ökonomisch zu überwinden und ein Wirtschaftszentrum für Nordeuropa zu werden. Selbst den fortdauernden Nachteil seiner Abschließung von dem Hinterland am rechten Ufer begann es auszugleichen, indem es dieses auf Umwegen von rückwärts packte.

Der allgemeine Niedergang des römischen Reiches und seiner Kultur hat diese Entwicklung dann gehemmt, zum Stehen gebracht, endlich zurücklaufen lassen. Es wäre von höchstem Interesse, diesen Prozeß möglichst im Einzelnen zu verfolgen. Dazu fehlen uns jedoch wiederum die literarischen Quellen, und die archäologischen Beobachtungen lassen erst an einigen Punkten Genaueres sehen. So kann nur eine Umrißzeichnung davon versucht werden.

Aus dem allgemeinen Verlauf der römischen Geschichte seit dem 4. Jh. ergibt sich sogleich die eine Tatsache, daß der freie Handel außerordentlich durch die staatliche Tätigkeit eingeengt worden ist. Die Zustände nähern sich m. m. ihrem Ausgangspunkt im 1. Jh. Der Staat übernimmt einerseits die Naturalversorgung auch der Beamtenschaft durch Naturalsteuerleistungen, andererseits belebt er die Verwaltungswirtschaft neu. Im Rheingebiet wurden derart Waffenfabriken in Straßburg für alle Sorten und in Trier für Schilde und Wurfgeschosse errichtet<sup>127)</sup>. In Rheinzabern legte das Militär wieder seine Hand auf die Tonfelder<sup>128)</sup>. Damit war ein großer Teil der Lebensmittelversorgung und der gewerblichen Lieferungen dem Handel entzogen. Die Transportaufgaben freilich dauerten fort. Die Rheinschiffer werden dazu in Gestalt der munera, Fronden, herangezogen worden sein, soweit sie nicht wieder die Flotte selbst besorgte<sup>129)</sup>. Noch hielten sich wenigstens in konstantinischer Zeit die Kölner Gewerbe auf ihrer technischen und künstlerischen Höhe<sup>130)</sup> und dauerten, auch als diese schon zu verfallen begann<sup>131)</sup>, weiter. Noch flossen namentlich der Residenz Trier Waren aller Art zu<sup>132)</sup>. Indessen schritt die Einschrumpfung der Wirtschaft unaufhaltsam weiter unter dem Druck der staatlichen Lasten im Innern, der Germaneneinfälle von außen. Die Aufgabe mancher Villen, die Konzentration der Landleute in ummauerten Siedlungen<sup>133)</sup> wird oft eine Verringerung der Anbaufläche zur Folge gehabt haben. Indem der Landbau überhaupt stockte, die Ernten verwüstet wurden, sank die Kaufkraft der Bevölkerung. Der Handel muß das gespürt haben. Dazu begannen sich die Gewerbe von dem seit 260 immer wieder von den Germanen überschrittenen Rhein zurückzuziehen. Die Töpfe-

<sup>127)</sup> Notitia Dignitatum, Occid. IX, 31, 37 u. 38.

<sup>128)</sup> S. Ritterling, a. a. O. S. 130.

<sup>129)</sup> S. oben S. 16 f.

<sup>130)</sup> S. Poppelreuter, B. J. 114/5, S. 376 ff.

<sup>131)</sup> Viele Bemerkungen über Wendung und Rückgang der Technik bei Unverzagt, Die Keramik des Kastells Alzei, 1916.

<sup>132)</sup> S. oben Anm. 22.

<sup>133)</sup> S. H. Aubin im 13. Bericht der R.-G. Kommission, S. 49 und 54.

reien von Rheinabern, bisher ein Hauptlieferant des ganzen Rheingebietes und darüber hinaus, stellten, von der Militärziegelei verdrängt, den Betrieb

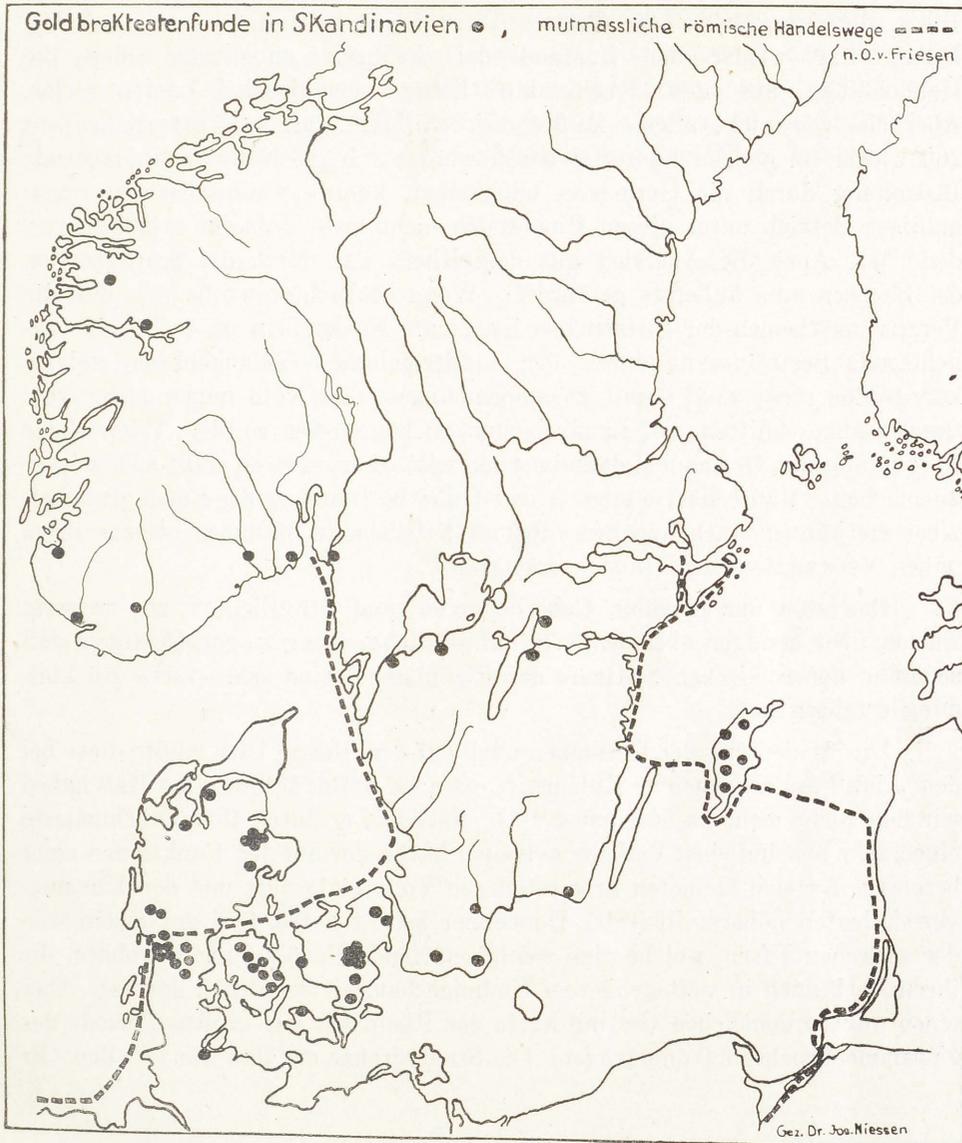


Abb. 11.

ein<sup>134)</sup>, nur ein Teil suchte sich vielleicht in Worms festzusetzen. Im Neuwieder Becken löste die Töpferei von Mayen die unmittelbar am Rhein ge-

<sup>134)</sup> Unverzagt, a. a. O. S. 14.

legene von Urmitz ab <sup>135</sup>). Auch die rückwärtigen Trierer Werkstätten begannen zu kränkeln. Infolge des Zurückgehens der rheinischen Erzeugung trat jetzt wieder die ostgallische stärker auf dem rheinischen Markte auf <sup>136</sup>). Im 4. Jh. saugte sie die Trierer Terra Sigillata-Manufakturen auf <sup>137</sup>). Damit war wieder der Zustand der Frühzeit eingetreten, daß die Handelswege auf den Rhein hin liefen, der Rhein Lasten verlor. Aber das war nicht alles. Mußte die Schifffahrt auf dem Strom, der seit 260 wieder im ganzen Laufe Grenze geworden war, doch durch die dauernde Bedrohung durch die Germanen lahmgelegt, konnte wenigstens ein regelmäßiger Betrieb unter diesen Umständen nicht mehr aufrecht erhalten werden <sup>138</sup>). Auch die Ausfahrt aus dem Rhein war durch die Seeräuberien der Sachsen aufs äußerste gefährdet. Wenn beobachtet wurde <sup>139</sup>), daß die Verzierungsthemen der christlichen Kunst am Niederrhein im 4. Jh. eine zunehmende Beeinflussung durch den stadtrömischen Gedankenkreis zeigen, könnte das recht wohl damit zusammenhängen, daß Köln immer mehr, vom Seeweg abgeschnitten, auf Landbeziehungen angewiesen wurde. Wieweit die Verbindung mit Germanien damals schon gestört worden ist, läßt sich schwer ausmachen. Man bedürfte einer genauen Zeitbestimmung der Funde daselbst. Aber sie können auch aus Seeraub und Kriegsbeute stammen, welche ihren nahen Verwandten, den Handel, ersetzten.

Das sind nur einzelne Ueberlegungen und Streiflichter zu unserem Thema. Sie genügen aber dennoch, um die Behauptung zu rechtfertigen, daß schon in der römischen Spätzeit der Rheinhandel eine sehr starke Rückbildung erfahren hat.

Die Ansiedlung der Germanen auch auf dem linken Ufer mußte diese bei dem Abfall des allgemeinen Kulturniveaus noch weiter führen. Das Maß haben wir hier nicht mehr zu bestimmen <sup>140</sup>). Nachdem er durch 4—5 Jahrhunderte einen sehr ansehnlichen Verkehr getragen hatte, der auf den Funktionen einer bereits auf vielen Gebieten arbeitsteiligen Volkswirtschaft und den Konsumgewohnheiten höherzivilisierter Einwohner beruht hatte, floß der Rhein wieder zwischen Ufern, welche eine wenigbedürftige Bevölkerung bewohnte, die ihren Verbrauch in weit größerem Umfange hauswirtschaftlich deckte. Aber einen außerordentlichen Gewinn hatte der Rhein aus der großen Periode des Zusammenbruches davongetragen. Die Staatsgrenze auf ihm war gefallen. Er

<sup>135</sup>) Ebenda S. 31 ff.

<sup>136</sup>) Ebenda S. 10 und 15 und Unverzagt, Terra sigillata mit Rädchenverzierung, 1919, bes. S. 5—11, mit einer Karte.

<sup>137</sup>) Unverzagt, Alzei, S. 15.

<sup>138</sup>) Nach Unverzagt, a. a. O., S. 31 ff., hätte das grobe Eifler (an Stelle des Urmitzer) Geschirr sein Absatzgebiet eher erweitert, bes. rheinaufwärts. Hier wird man aber mit Oelmann, s. oben Anm. 83, an eine Mehrzahl lokaler Werkstätten denken müssen.

<sup>139</sup>) Neuss, a. a. O. 46.

<sup>140</sup>) S. über die Frage allgemein meinen Aufsatz im 13. Bericht der R.-G. Kommission.

floß nun zwischen Ufern, die jeweils rechts und links von dem gleichen Volke bewohnt wurden, dem gleichen Staate angehörten. Noch legten sich anfangs Staatsgrenzen als Barrieren quer über ihn. Die wichtige Mündung war in der Hand der mit den Franken am Niederrhein verfeindeten Friesen. Als jedoch die Karolinger auch diese Grenze eingerissen hatten und der Rhein völlig in ein Staatsgebiet eingebettet war, da sprang auch sogleich seine Wirtschaftskraft zu Tage. Die Karolingerzeit sah schon in den Grundzügen den rasch anschwellenden Handel des Mittelalters den Rhein beleben.

---