

MICHEL PROVOST, *Le val de Loire dans l'Antiquité*. Gallia Beiheft, Band 52. Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris 1993. XVI, 425 Seiten, 180 Abbildungen im Text, 6 Tabellen, 8 Farbtafeln.

Die in diesem Buch gegebene Übersicht der Geschichte des Loiregebietes stützt sich auf die in den vom gleichen Autor 1988 veröffentlichten Faszikeln 37, 41, 44, 45 und 49 der „Carte archéologique de la Gaule“ zusammengetragene Literatur und ist eigentlich nicht ohne diese Bände zu verstehen. Dort werden viele Pläne der besprochenen Siedlungen und andere Einzelheiten vorgelegt. Hier wird versucht, anhand von 180 Detailkarten eine historische Synthese des Gebietes zu erstellen. Die Karten sind verschiedenen Themen gewidmet, wie z.B. den Siedlungsformen (Abb.17), den Funden von Aустern (Abb. 107) oder der Verbreitung der Götterdenkmäler (Abb. 159–178). Diese sollen Einsicht in die Siedlungsgeschichte, in die wirtschaftlichen Verhältnisse und in den Romanisierungsprozeß im Loiretal vermitteln.

Das Arbeitsgebiet umfaßt fünf Départements: Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher und Loiret, mit den römerzeitlichen Hauptorten Orléans (Cenabum oder Civitas Aurelianorum) im Land der Carnutes, Tours (Caesarodunum oder Civitas Turonum), Angers (Juliomagus oder Civitas Andecavorum) und Nantes (Condevicnum oder Portus Namnetum). Im Osten werden die Grenzen der Territorien der größeren Stammesverbände der Senones, Haedui und Bituriges gerade noch erreicht. Diese Stämme lebten im westlichsten Teil der römischen Provinz Gallia Lugdunensis. Südlich der Loire gehörte der Hafenvicus Rezé (Ratiatum, Portus Pictonum) in der Provinz Aquitania zur Civitas der Pictones mit Poitiers (Limonum) als Verwaltungszentrum.

Keiner dieser Orte hat den Status einer offiziellen römischen Stadt, Colonia oder Municipium, erreicht. Rechtlich sind sie also als Vici zu betrachten. In der Entwicklung dieser Kleinstädte gibt es klare Unterschiede. Tours und Angers sind als reine Verwaltungssitze zu betrachten, die mit größter Mühe die Krise des 3. Jhs. überstanden haben. Die beiden Häfen Orléans und Nantes (das Rezé überflügelt) haben es mit ihren regen wirtschaftlichen Tätigkeiten dabei leichter gehabt. Diese Kleinstädte sind im Gegensatz zu den vielen kleineren Straßendörfern und ländlichen Siedlungen als römerzeitliche Schöpfungen zu

betrachten. Das Land war sehr dicht besiedelt: Die Abstände der kleineren Vici voneinander betrug nur selten mehr als 15 km, und ihre Einwohner fanden meist in einem Kreis von 30 km ein Theater oder Amphitheater, das als religiöser und politischer Mittelpunkt fungieren konnte.

Aus dem Buch ergeben sich zwei wesentliche Ergebnisse, die man etwas relativieren sollte: Das Charakteristische der Region besteht vor allem in ihrer Position als Treffpunkt von drei Kulturkreisen (Mittelmeer, atlantische Küste und die mehr östlich gelegenen gallischen Gebiete); die wirtschaftliche Bedeutung der Loire sei dagegen eher gering gewesen und stand derer der Fernstraßen nach. Diese Straßen hätten die Stellen bestimmt, wo die Verwaltungszentren gegründet wurden. Fraglos ist der Straßenbau eine einzigartige Leistung der Römer gewesen, und man kann dies natürlich in Worte fassen, wie es S. 117, Anm. 30 geschieht: „La volonté impériale s’exprime par la route et par un dessin de voies qui est loin de correspondre à celui des artères fluviales“, aber solches vermindert doch nicht die wirtschaftliche Bedeutung der Flüsse.

Schiffstransport war einfach und billig. Die Tätigkeit von Schiffern auf der Loire (*nautae Ligerici*), die sich in einem Collegium vereint hatten, wird durch drei Inschriften aus Nantes (CIL XIII 3105–3107) belegt. Der Unterlauf der Loire weist viele Schiffsfunde auf (Abb. 57), von denen der Kahn von Ancenis aufgrund einer ¹⁴C-Datierung für das 2. Jh. in Anspruch genommen werden kann. Die mittelgallischen Töpferwerkstätten haben – wie man allgemein annimmt und wie es durch einen Schiffsfund in Vichy bestätigt wird – die Allier und die Loire für die Exporte ihrer Ware benützt (vgl. M. und P. VAUTHEY, Les grandes officines de céramique sigillée de la Gaule Centrale 2. Les voies fluviales et maritimes d’exportation de la sigillée arverne vers la Grande-Bretagne. Bull. Soc. Hist. Vichy 71, 1967, 266–281).

Außerhalb von Frankreich haben die Funde der letzten Jahrzehnte den Umfang der Binnenschifffahrt und die verschiedenen Formen der verwendeten Schiffe gezeigt (vgl. z. B. B. ARNOLD, Batellerie gallo-romaine sur le lac de Neuchâtel 1–2. Arch. Neuchâteloise 12–13 [1992]). Auch sollte man das Urteil von STRABO (4,1,2) nicht außer acht lassen, der das gallische Land als durch Flüsse bewässert beschreibt, deren Befahrbarkeit und gute Verbindungen untereinander er hervorhebt. Es liegt nahe, daß der Liger ein wichtiges Element bei der Ortswahl z. B. von Orléans gewesen sein muß, und man sollte sich nach dem Grund fragen, weshalb gerade hier eine Fernstraße den Fluß kreuzte. Die Anziehungskraft der Stelle für eine Stadtgründung lag zweifellos im Zusammentreffen der beiden Elemente Fluß und Straße, die jede ihren eigenen Wert haben.

Die kulturelle Dreiteilung des Gebietes bestimmt an sich nicht die Eigenart des Gebietes. Solchen Beeinflussungen von anderen Kulturkreisen wird man wohl immer bei der historischen Auswertung von archäologischen Kartierungen begegnen. Im Rheinland kann man z. B. eine Mischung von gallischen, germanischen und römischen Elementen unterscheiden. Nicht die Mischung ist das Charakteristikum, sondern es sind die spezifischen Unterschiede, die dazu beigetragen haben. Diese zu bestimmen ist eine der Hauptaufgaben einer archäologischen Inventarisierung. Das Buch von M. Provost hat auf diesem Gebiet vieles zu bieten und wird Anregung und Auswirkung auf die weitere Forschung nicht verfehlen.