

NAVES ACTUARIAE – SEESCHIFFE FÜR DEN AMPHORENTRANSPORT IN RÖMISCHER ZEIT? EINE IKONOGRAPHISCHE UND HISTORISCHE UNTERSUCHUNG*

Octavian Bounegru

Zusammenfassung: *Naves actuariae* waren in römischer Zeit Transportschiffe, die, wie ikonographische und schriftliche Quellen zeigen, sowohl über Ruder als auch Segel zum Antrieb verfügten. Darstellungen von Schiffen dieses Typs aus dem Mittelmeerraum belegen, dass diese auch zum Transport von Amphoren eingesetzt wurden.

Rezumat: *Naves actuariae* erau în epoca romană nave de transport care dispuneau, după cum o arată sursele iconografice dar și informațiile literare, de un sistem mixt de propulsie: cu rame și cu vele. Reprezentările de nave de acest tip din Mediterana demonstrează că ele erau folosite și la transportul amforelor.

Schlüsselwörter: *Actuariae, Amphoren, Handelsschiffe, Mosaik*

Cuvinte cheie: *Actuariae, amfore, nave comerciale, mozaic*

Vor einiger Zeit habe ich Überlegungen zu einer besonderen Kategorie von Schiffen präsentiert, die in römischer Zeit verbreitet waren und in den schriftlichen Quellen als *naves actuariae* bekannt sind. Die Analyse ging von mehreren Darstellungen aus, die sich auf dem Revers von kolonialen Münzprägungen finden und die von der Mitte des 2. Jh. n. Chr. bis in die ersten Jahrzehnte des 3. Jh. n. Chr. datiert werden. Sie wurden von einigen Städten in Moesia und Thracia ausgegeben und zwar: Callatis, Anchialos, Philippopolis, Hadrianopolis und Perinthos¹. Gemeint sind Schiffsdarstellungen, denen die gleichen konstruktiven Merkmale gemeinsam sind: sie tragen einen einzigen Mast mit geöffnetem Hauptsegel; der Bug ist spitz, mit gut gezeichnetem *embolion*, während das Heck gerundet ist und nach oben einbiegt. Zwei der Darstellungen zeigen am Heck die Stangen des Pavillions (*stylis*), mit flatternder *taenia*. Ein weiteres Element, das allen Abbildungen gemeinsam ist, besteht in der Kennzeichnung der Ruder, durch feine Ritzung, am Schiffsbord.

All diese Konstruktionsdetails, in beachtlicher Naturtreue ausgeführt, erlauben uns die Schlussfolgerung, dass es sich um Schiffe mit einem gemischten Antrieb (Ruder und Segel) handelt, die als *actuariae* bezeichnet wurden. Während die Form dieser Schiffe, dank zahlreicher Abbildungen aus der gesamten römischen Welt, recht gut bekannt ist, so ist doch die Frage ihrer Verwendung noch nicht in zufriedenstellender Weise geklärt.

Einer der Aspekte der zu Verwirrung geführt hat ist die Tatsache, dass die Form dieser Schiffe sowohl Charakteristika der Kriegsschiffe als auch solche von Handelsschiffen zusammenführt. So sind die Struktur und die spitze Form des Buges, aber auch die Existenz eines *embolions*, für Kriegsschiffe typisch. Darüber hinaus wurde auf der Darstellung eines Schiffes vom Typ *actuaria* auf dem Mosaik von Althiburus (Tunesien), eine Person bemerkt worden, die mit Hilfe eines Hammers, *portisculus* genannt, den Rythmus der Ruderer dirigierte², was als zusätzliches Argument für den militärischen Charakter dieser Schiffe gelten

* Übersetzung aus dem Rumänischen durch N. Boroffka.

¹ Bounegru 1995.

² De Saint-Denis 1974, 20.

kann. Andererseits weisen aber der robuste Körper und das Vorhandensein von Segeln auf Ähnlichkeiten zu den Handelsschiffen hin, insbesondere jener der Kategorie *corbita*. Diese letztere Feststellung wird durch die Darstellung eines Schiffes auf dem Mosaik von Soussa³ (Tunesien) bestätigt, das durch die aussergewöhnliche Art der Abbildung aller konstruktiven Details auffällt (Abb. 1). Es handelt sich um ein Schiff mit Rudern und Segeln, mit zwei Masten und robusten, aber gleichzeitig schlankem, Körper. Am Heck ist eine recht grosse Kabine (*diaeta*) wiedergegeben, während der Bug spitz ist. All diese Kennzeichen erlaubten, ohne jeden Zweifel, eine Bestimmung des Schiffes von Soussa als *actuaria*⁴.

Trotz der Tatsache, dass die *naves actuariarum* deutlich sowohl die Züge von Kriegsschiffen, als auch jene von Handelsschiffen tragen unterscheiden einige antike Autoren sie klar von den *onerariae*, wogegen Andere⁵ einen Unterschied zwischen *actuaria* und Kriegsschiffen (*naves longae*) unterstreichen. Mit anderen Worten ordnen die schriftlichen Quellen sie in keine der beiden Schiffskategorien (*onerariae* und *longae*) ein, obwohl sie konstruktive Teile von Beiden übernehmen. Auf Grund des gemischten Antriebes, der ausdrücklich von den antiken Autoren unterstrichen wird⁶, waren die *actuariarum* schnelle und leicht manövrierbare Schiffe⁷. Neben den *naves actuariarum* von grossen Dimension, wie etwa jenes von Soussa, gab es auch noch *actuariolae*⁸, die nicht mehr als 30 Ruder hatten⁹. Solche Gefährte konnten für die Küstenschifffahrt genutzt werden¹⁰, wie den neueren Forschungen aus dem ägäischen Raum zu entnehmen ist¹¹. Auf Grund ihrer Schnelligkeit, aber auch wegen der grösseren Kapazität gegenüber den Kriegsschiffen, wurden die *naves actuariarum* zum Truppentransport verwendet. Es mag hier genügen zu Erwähnen, dass im Jahre 54 v. Chr., bei der Expedition nach Britannien, Caesar nicht weniger als 600 solche Schiffe zum Truppentransport einsetzte¹².

Der kommerzielle Charakter der Schiffskategorie *actuariarum*, hat, obwohl er in der Fachliteratur eingeräumt worden ist¹³, noch keine speziellen Untersuchungen nach sich gezogen, während die kommerziellen Attribute dieser Seeschiffe noch nicht völlig geklärt worden sind. Daher erscheint es notwendig, die Darstellungen solcher *naves actuariarum* auf verschiedenen bildlichen Monumenten erneut zu analysieren.

Eine erste Bemerkung ist die Tatsache, dass die *naves actuariarum* häufig zum Transport von Amphoren eingesetzt wurden und so eine derwichtigen Komponenten des Warenhandels sicherten. Dies wird durch mehrere Darstellungen auf Mosaiken oder Reliefs römischer Zeit bestätigt. Die interessanteste Abbildung eines *actuarium*, das Amphoren transportiert, findet sich auf einem Mosaik, das in Thebessa (Tunesien) entdeckt wurde¹⁴. Es handelt sich um ein

³ Rougé 1984, 236-237.

⁴ Orosius, *Historia*, VI, 9, 2.

⁵ Titus Livius, XXXVIII, 38, 8.

⁶ Aulus Gellius, X, 25, 5: *Actuariarum, quas Graeci ichtiokopos vocant vel epaktridas*; Isidor, *Or*, XIX, 1, 24: *actuariarum naves sunt quae velis simul et remis aguntur*.

⁷ Nonius Marcellus, 535, M: *actuariarum, naviculae celeres, dictae quod cito agi possunt*.

⁸ Cicero, *Epistolae Ad Atticum*, XVI, 3.

⁹ Titus Livius, XXXVII, 38; Viereck 1976, 86.

¹⁰ Pékary 1984, 186-187.

¹¹ Rougé 1966, 61.

¹² Caesar, *Bello galico*, V, 1, 3.

¹³ Casson 1971, 125; de Saint-Denis 1974, 19.

¹⁴ Höckmann 1985, 117, Abb. 100.

assymetrisches Schiff (nach der Typengliederung von P.-M. Duval), mit zwei Masten, aber auch mit Rudern, das auf dem Deck, ganz deutlich, mehrere grosse Amphoren trägt (Abb. 2). Die Identifizierung dieses Schiffes als *actuaria* erscheint mehr als wahrscheinlich. Die Tatsache, dass die Amphoren auf dem Deck des Schiffes gezeichnet sind, nicht in seinem Inneren, bedeutet nicht zwangsläufig dass sie wirklich so transportiert wurden, sondern spiegelt eher die Absicht wieder, die Nutzung des Schiffes darzustellen, also Amphoren zu transportieren. Diese künstlerische Ausdrucksweise, in der römischen Welt recht häufig¹⁵, bestätigt die weiter oben ausgedrückten Überlegungen, und unterstreicht gleichzeitig die besondere Rolle der *actuariae* Schiffe bei der Verteilung bestimmter Warenkategorien inneralb des Imperiums. Andererseits wird die Anordnung der Amphoren in parallelen Reihen im Inneren des Schiffes, wie sie auf dem Mosaik von Thebessa zu erkennen ist, durch die Wrackfunde von Schiffen unter Wasser, die Amphoren transportierten gesichert, wie sie etwa an den gallischen und hispanischen Küsten des Mittelmeeres gefunden wurden¹⁶.

Eine weitere Darstellung eines *navis actuaria* befindet sich auf einem der Mosaik von Ostia (Foro delle corporazioni, *statio* 25)¹⁷. Eine Person entlädt Amphoren aus einem assymetrischen Schiff, aller Wahrscheinlichkeit nach einem *actuaria*, auf ein anderes Schiff (vermutlich ein kleines Gefährt der Handelskategorie), was wieder die Funktionalität der *actuaria* zum Transport anzeigt (Abb. 3). Erwähnt werden kann auch das relief auf einem römischen Sarkophag, der in Stockholm aufbewahrt wird¹⁸, wo eine *actuaria* abgebildet ist, in die von zwei Personen Amphoren geladen werden (Abb. 4). Interessant ist dabei die Tatsache, dass in dieser Darstellung das *actuaria* Schiff sich offenbar auf Reede befand und die Amphoren von kleineren Gefährten der Art von Schaluppen herangebracht und entladen wurden, so dass letztere die Übernahme von Gütern vom Hafen bis zu den grösseren Handelsschiffen, und umgekehrt, sicherten. Auch ein Fresco aus Pompei¹⁹ zeigt ein solches kleines Gefährt mit Rudern (vom Typ *scapha* oder Ähnlichem) das mehrere Amphoren transportiert (Abb. 5).

Naves actuariae wurden nicht nur zum Transport von Amphoren eingesetzt, sondern auch für andere Waren. Dies wird auf einem römischen Relief aus Gallia deutlich, wo ein assymetrisches Schiff (wahrscheinlich *actuaria*) am Ufer vor Anker gezeigt wird, bei dem mehrere Personen grosse Warenballen laden²⁰. Die Art dieser Waren, die nicht bestimmbar ist, hat weniger Bedeutung, für unsere Fragestellung ist es jedoch wichtig, dass der kommerzielle Charakter dieser Schiffe verdeutlicht wird. Andererseits ist es wichtig zu unterstreichen, dass der Transport von Amphoren, ohne Zweifel, nicht nur von *naves actuariae* gewährleistet wurde, sondern dass hierzu auch symmetrische Handelsschiffe der Kategorie *naves onerariae* eingesetzt wurden. Dies wird durch mehrere Darstellungen römischer Zeit belegt, wie etwa ein weiteres Mosaik aus Ostia (Foro delle corporazioni, *statio* 51), oder jene auf dem bekannten Relief von Portus Augusti, das im Museum Torlonia aufbewahrt wird²¹.

Aus dem oben dargelegten ergibt sich, dass *naves actuariae* sowohl zu militärischen Zwecken (Truppentransport), als auch kommerziell genutzt wurden. Sie gehören, nach aller

¹⁵ Becatti 1961, 81, nr. 127; Meiggs 1960, pl. 25/ b.

¹⁶ Corsi-Scillano, Liou 1985, 46-47.

¹⁷ Becatti 1961, 181, nr. 106.

¹⁸ Pékary 1999, 338, S-2.

¹⁹ Pékary 1999, 176, I-N 21.

²⁰ Esperandieu 1907, 420, nr. 685.

²¹ Basch 1987, 465-467, nr. 1038, 1044.

Wahrscheinlichkeit, zu einer grösseren Gruppe von asymmetrischen Schiffen mittlerer Dimensionen, wie etwa *catascopus*²², *myoparo*²³, *prosumia*²⁴, die alle auf dem Mosaik von Althiburus wiedergegeben sind. Diese Gruppe würde als Schiffe mit gemischtem Antrieb, mit Rudern und Segeln, einschliessen, die schnell und leicht manövrierbar waren. Darunter bestehen nur für die *actuariae* sichere Belege für ihren kommerziellen Charakter. Somit wird die Hypothese immer überzeugender, dass aus praktischen Gründen der Versorgung von Stadtzentren oder der Armee, Schiffe der Kategorie *actuariae naves*, die üblicherweise in militärischen Aktionen eingesetzt waren, manchmal auch als Transportschiffe benutzt wurden.

Bibliographie

- Basch, L. 1987, *Le musée imaginaire de la marine antique*, Athènes.
- Becatti, G. 1961, *Scavi di Ostia IV. Mosaici e pavimenti marmorei*, Roma.
- Bounegru, O. 1995, *Représentations de naves actuariae sur la côte ouest de la Mer Noire*, SAA 2, 147-160.
- Casson, L. 1971, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton.
- Corsi-Scillano, M., Liou, B. 1985 *Les épaves de Tarrconaise à chargement d'amphores Dressel 2-4*, Paris.
- De Saint-Denis, E. 1974 *Les types de navires dans l'antiquité gréco-romaine*, Revue de Philologie, de Littérature et d'Histoire Anciennes 48, Paris, 12-56.
- Esperandieu, E. 1907, *Recueil général des bas-reliefs de la Gaule romaine*, I, Paris.
- Foucher, L. 1957, *Navires et barques figurés sur les mosaïques découvertes à Sousse et aux environs*, Notes et documents du Musée Alaoui, 15, Tunis.
- Höckmann, O. 1985, *Antike Seefahrt*, München.
- Meiggs, R. 1960, *Roman Ostia*, Oxford.
- Omerod, H. A. 1978, *Piracy in the Ancient World*, Oxford.
- Pékary, I. 1984 *Vorarbeiten zur Corpus der hellenistisch-römischen Schiffsdarstellungen. Das Althiburus Mosaik als Grundlage für eine Typologie*, Boreas 7, Oslo, 154-207.
- Pékary, I. 1999, *Repertorium der hellenistischen und römischen Schiffsdarstellungen* (Boreas, Beiheft 8), Münster.
- Rougé, J. 1966, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris.
- Rougé, J. 1984, *Le confort des passagers à bord des navires antiques*, Archaeonautica 4, Paris, 225-253.
- Viereck, H. D. L. 1976, *Classis romana. Die römische Flotte*, Herford.

Octavian Bounegru

Universitatea „Al. I. Cuza” Iași
Facultatea de Istorie
Centrul de Studii Egeo-Mediteraneene
Bd. Carol I, nr. 11, 700506, Iași
octavian_bounegru@hotmail.com

²² Isidor, *Or.*, XIX, 1, 18; Aulus Gellius, X, 25, 5: *catascopium*; s. auch de Saint-Denis 1974, 13.

²³ Nonius Marcellus, 534: *Myoparo est navicula piratum*; siehe auch Omerod 1978, 30.

²⁴ Pékary 1984, 177.

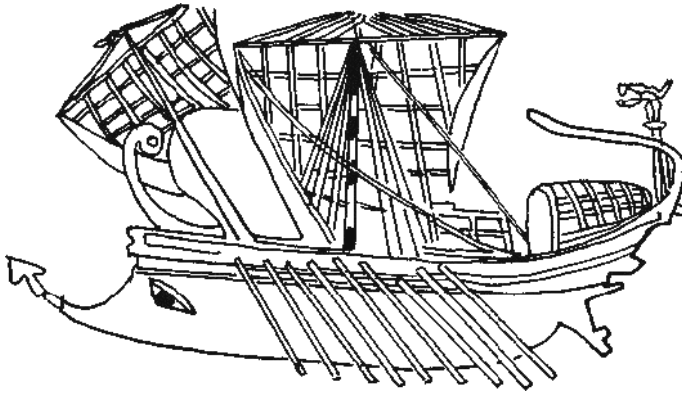


Abb. 1. Mosaik von Soussa (nach Foucher, 1957).

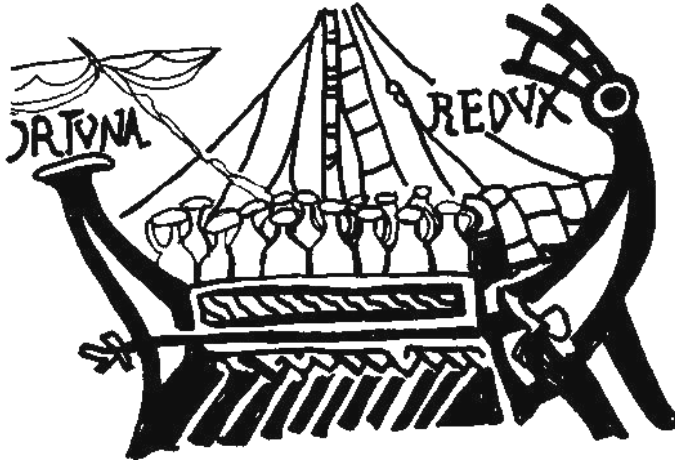


Abb. 2. Mosaik von Thebessa (Höckmann 1985).



Abb. 3. Mosaik von Ostia (Becatti 1961).

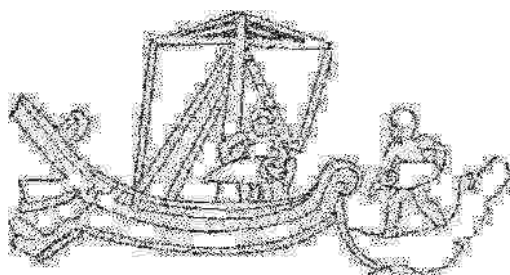


Abb. 4. Sarkophag von Stockholm
(Pékary 1999).



Abb. 5. Fresko aus Pompei (Pékary 1999).