

Tacitus, *Ann.* 4.27.1 und der *cursus publicus* auf der Adria

Werner Eck

Apulia war wie das angrenzende Calabria spätestens seit den Tagen der späten Republik vom Großgrundbesitz beherrscht. Dem entsprach, daß jedenfalls während der frühen Kaiserzeit in großem Ausmaß Sklaven auf diesen Gütern als Arbeitskräfte herangezogen wurden. Schon die Scharen des Spartacus und Krixos hatten in Apulien Rückhalt gefunden¹ und noch im 1. Jh. n. Chr. kam es mehrmals zu Unruhen, deren Basis die auf den Großgütern beschäftigten Sklavenscharen bildeten. So erforderte die Niederschlagung eines Aufstandes von Sklaven noch unter Augustus um das J. 9/10 n. Chr. den Einsatz von Truppen, die dem A. Plautius, *consul suffectus* 1 v. Chr., unterstellt wurden; ihm als Befehlshaber war zumindest noch ein senatorischer Legat an die Seite gegeben.² Die Rebellion muß somit von einiger Bedeutung gewesen sein. Domitia Lepida, die Tante Neros, wurde im J. 54 n. Chr. hingerichtet; vorgeworfen wurde ihr, sie habe die Sklavenscharen auf ihren Gütern in Calabrien zu wenig unter Kontrolle gehalten und so *pacem Italiae turbaret*.³

Auch zum J. 24 n. Chr. berichtet Tacitus von einem drohenden Sklavenkrieg in Italien, der nur durch Zufall gleich zu Beginn unterdrückt worden sei. Urheber sei ein ehemaliger Prätorianersoldat gewesen, der bei Brundisium und in den umliegenden Städten, sodann auch auf dem Lande die Sklaven zur Freiheit aufgerufen habe. Nur die zufällige Landung dreier *biremes* mit Flottensoldaten

¹ Siehe Münzer, *RE* III A, 2, 1528ff., s.v. Spartacus; vgl. Sallust, *Cat.* 46.3 zu Großgütern in Apulien.

² *CIL* IX 2335 = D. 961. Lange Zeit wurde die Inschrift auf den Aufstand im J. 24 n. Chr. bezogen, siehe G. Alföldy, *Fasti Hispanienses* (Wiesbaden 1969), 149ff. Vgl. z.B. Th. Pekáry, "Seditio. Unruhen und Revolten im röm. Reich von Augustus bis Commodus", *Anc. Soc.* 18, 1987, 133ff. bes. 138. Doch ist dies nunmehr ausgeschlossen, weil A. Plautius, *suff.* 29 n. Chr., erst im J. 26 zur Prätur gelangte (*AE* 1987, 163). Somit kann er allein aus diesem Grund nicht mit dem gegen die Sklaven gesandten A. Plautius identisch sein; dieser hatte schon wegen der anderen in *CIL* IX 2335 = D. 961 genannten magistratischen Bezugspersonen zumindest prätorischen, tatsächlich aber bei Identifizierung mit dem Konsul des J. 1 v. Chr. konsularen Rang. Siehe dazu insbesondere G. Camodeca, "Problemi di storia sociale in Alife Romana" in: *Il territorio Alifano. Convegno di Studi S. Angelo d'Alife, 26 aprile 1987* (Scauri 1990), 133.

³ Tac., *Ann.* 12.65.1.

sowie die schnelle Reaktion des in der Gegend weilenden Quästors Cutius Lupus habe den Ausbruch der Revolte verhindert.⁴

Die Schiffe mit ihrer Besatzung, deren sich der Quästor bediente, unterstanden nicht seinem regelmäßigen Kommando; vielmehr handelte es sich um Flottensoldaten, die somit aller Wahrscheinlichkeit nach zur *classis Ravennas* gehörten. Deren Auftauchen beschreibt Tacitus mit dem lapidaren Satz: *cum velut munere deum tres biremes adpulere ad usus commeantium illo mari*.⁵

Der Sinn dieses Satzes scheint für alle Übersetzer bzw. Kommentatoren klar und ohne Probleme zu sein, auch für die Worte *ad usus commeantium illo mari*. So heißt es beispielsweise in der Loebübersetzung der Annalen: "three biremes for the protection of seaborne traffic".⁶ Ebenso wird in der Budéausgabe übersetzt: "Chargées d'assurer la navigation commerciale sur cette mer".⁷ In der Tusculumreihe wird der Text folgendermaßen wiedergegeben: "die dem Schutz des Handelsverkehrs in jenem Meer dienen".⁸ In gleichem Sinn äußern sich die Kommentare von Furneaux und Köstermann,⁹ lediglich die letzten kommentierenden Bemerkungen von Martin und Woodman zu der Stelle bleiben unbestimmt.¹⁰ Eine Ausnahme im Verständnis der Stelle ist Chester G. Starr, der in einem Werke über die römische Flotte die Worte *ad usus commeantium illo mari* mit "to transport dignitaries to and from Dyrrachium" wiedergibt.¹¹

Daß die seit Augustus permanenten Flotten, darunter die *classis Misensis* und die *classis Ravennas* in Italien auch dem allgemeinen Schutz der Schifffahrt im Mittelmeer dienen sollten, steht außer Zweifel. Doch dieser Zweck erfüllte sich, sobald einmal der innere Friede hergestellt war, allein durch die Präsenz der Flotten und die Möglichkeit, jederzeit mit Schiffen gegen Unruhestifter auf dem Meer eingreifen zu können.¹² Daß spezielle ständige Patrouillen der einzelnen Flotten unterwegs gewesen wären, um etwa in besonderer Weise die Handelsschiffe in der Adria zu schützen, ist weder wahrscheinlich, noch gibt es dafür m. W. irgendwelche klaren Aussagen in den Quellen. Denn die oben zitierte Annalenstelle 4.27.1 besagt dies nun überhaupt nicht. Klar ist dort

⁴ Tac., *Ann.* 4.27.

⁵ Tac., *Ann.* 4.27.1.

⁶ Tacitus IV. *The Annals*, übersetzt von J. Jackson (1970), S. 49.

⁷ Tacite, *Annales. Livres IV-VI*, übersetzt P. Wuilleumier, 1975, 27.

⁸ Tacitus, *Annalen*, übersetzt von E. Heller, 1982, 319.

⁹ J. Furneaux, *The Annals of Tacitus* I² (Oxford 1896), 522: "These seem to have had a naval patrol in the Adriatic for the protection or assistance of traffic". E. Köstermann, *Kommentar zu Tacitus' Annalen* II (Heidelberg 1965), 102: "tres biremes der ravennatischen Flotte, die zum Schutz des Handels an der adriatischen Küste patrouillierten".

¹⁰ Tacitus *Annals, Book IV*, hg. R.H. Martin u. A.J. Woodman (Cambridge 1989), 161.

¹¹ Ch. G. Starr, *The Roman Imperial Navy 31 B.C. - A.D. 324*² (Cambridge 1960), 23; vgl. auch 178. Unergiebig zu der Frage M. Reddé, *Mare nostrum* (Rom 1986), 221.

¹² Vgl. Starr (Anm. 11) 167ff., 176f.

zunächst, daß drei Zweiruderer an der Küste, vermutlich in Brundisium, landeten; sie gehörten zur römischen Flotte, mit Wahrscheinlichkeit zu der von Ravenna. Denn auf die mit den Schiffen angekommenen *classarii* kann der Quästor Cutius Lupus zum Schutz gegen die aufständischen Sklaven zurückgreifen. Das folgende *ad usus commeantium illo mari* wird zwar, mit einer Ausnahme, durchwegs als Hilfe oder Schutz für Handelsschiffe verstanden.¹³ Allein *usus* bedeutet, wenn man es nicht zwingen will, eben nicht Schutz, vielmehr wird damit klar gesagt, daß die Schiffe unmittelbar benutzt werden und zwar von den *commeantes illo mari*.

Commeare wird bei Tacitus an insgesamt neun Stellen verwendet.¹⁴ In keinem einzigen Fall besteht dabei irgendein Bezug zu Handel oder Kaufleuten. Fast ausschließlich bezieht sich das Wort auf regelmäßigen oder häufigen Verkehr von Menschen von einem Ort zum anderen; besonders häufig erscheinen dabei Soldaten. So heißt es *Hist.* 4.55.1: *interfecto Hordeonio commeare nuntii inter Civilem Classicumque praefectum*. Wenige Kapitel später in *Hist.* 4.57.3 wird vom Verkehr von Centurionen und sonstigen römischen Soldaten zwischen dem Lager Novaesium und dem Lager der gegnerischen Gallier gesprochen: *illuc commeantium centurionum militumque emebantur animi*. Tiberius weigert sich nach *Ann.* 2.28.2 im Anfangsstadium der Aufdeckung der Verschwörung des Scribonius Libo Drusus, mit dem Senator Firmius Catus, der die Anzeige durch Vermittlung des Vesularius Flaccus in Gang gebracht hatte, direkt in Verbindung zu treten: *posse enim eodem Flacco internuntio sermones commeare*. In gleichem Sinn erscheint das Wort wieder, als Seian versucht, Tiberius zu einem Leben fern von Rom zu bewegen; denn der Prätorianerpräfekt habe die vielen Vorteile gesehen, die daraus für ihn erwachsen: *sua in manu aditus, litterarumque magna ex parte se arbitrum fore, cum per milites commearent*.¹⁵

Das Wort *commeare* wird also von Tacitus stets verwendet, wenn es um häufigen Verkehr von Personen oder um Nachrichtenaustausch zwischen zwei Orten geht, auch um regelmäßigen, wie es gerade die zuletzt zitierte Passage zeigt. Tacitus setzt den Begriff fast ausschließlich dann ein, wenn Personen im staatlich-militärischen Zusammenhang unterwegs sind.

Hat man dies einmal erkannt, dann sind die Worte *ad usus commeantium illo mari* ohne Probleme zu verstehen: Es muß sich auch hier um Personen handeln, die im staatlich-militärischen Auftrag reisen und den Weg über die Adria hin und zurück öfter oder immer wieder zurücklegen. Diese Personen benutzten Schiffe, die offensichtlich ständig für diesen Zweck bereit standen. Dann aber können diese Personen nur solche sein, die im kaiserlichen Auftrag bzw. auf Befehl hoher Amtsträger aus Italien in die östlichen Provinzen gingen bzw. von

¹³ Vgl. oben zu Anm. 6-11.

¹⁴ Gerber-Gref I 191.

¹⁵ Tac., *Ann.* 4.41.1f.

dort kamen, um nach Rom zurückzukehren bzw. sich zum Kaiser, vielleicht auch zum Senat oder einzelnen Funktionsträgern mit Aufträgen oder Informationen zu begeben. Daß die Schiffe gerade im Zusammenhang mit einem bei der Hafenstadt Brundisium ausgebrochenen Sklavenaufstand erwähnt werden, ist insofern kein Zufall, weil dieser Hafen am Endpunkt der *via Appia* lag und von ihm aus auf schnellstem Weg *Dyrrachium* (bzw. *Apollonia*) zu erreichen war, das seinerseits den Ausgangspunkt für die *via Egnatia* bildete,¹⁶ die wichtigste Straßenverbindung durch Makedonien über Thessalonica bis zum Hellespont, von wo die Reise in die kleinasiatischen Provinzen fortgesetzt werden konnte. Als Mucian z. B. im Herbst des J. 69 n. Chr. seine Taktik gegenüber Vitellius überlegte und dabei auch den Plan eines Angriffs auf Italien zur See ventilierte, wurden gerade *Dyrrachium* und *Brundisium* (neben *Tarent*) als die entscheidenden Häfen herausgehoben.¹⁷ Vor allem zu diesen beiden Orten, nach *Brundisium* und zu der gegenüberliegenden Küste, begaben sich viele von denen, die im amtlichen Auftrag oder mit Nachrichten und eiligen Anordnungen von Rom in die Provinzen gingen bzw. umgekehrt von den östlichen Provinzen — und in der tiberischen Zeit waren dies immerhin 12¹⁸ — nach Rom gingen oder zurückkehrten. Zwar wissen wir nicht, wie dicht und intensiv dieser Nachrichtenaustausch zwischen der Zentrale und den Außenländern Roms gewesen ist;¹⁹ doch es ist unbestreitbar, daß er zahlenmäßig groß gewesen ist. Zu Land waren die Mittel, derer sich etwa Nachrichtenboten bedienen konnten, vielfältig. Während die Träger eiliger Nachrichten (und Güter) mit einem Diplom den '*cursus publicus*' benutzen konnten, waren 'normale' Nachrichtenüberbringer im allgemeinen zu Fuß unterwegs. Die Schnelligkeit, mit der sie ihrem Auftrag nachkamen, hing entscheidend von ihrer eigenen körperlichen Leistungsfähigkeit ab. Doch die Meeresstrecke zwischen Makedonien und Italien konnte nur mit Hilfe eines Schiffes überwunden werden. Wenn alle diejenigen, die in staatlichem Auftrag unterwegs waren, vor allem die Träger

¹⁶ Beide Häfen werden, unabhängig von der hier behandelten Frage, als Stützpunkte für Abteilungen der Flotte von Ravenna angesehen, vgl. *Staar* (Anm. 11), 23 und *Reddé* (Anm. 11), 221; siehe auch H.D.L. Viereck, *Die römische Flotte* (Herford 1975), 253. In *Brundisium* sind Flottensoldaten in *CIL IX* 41.42.43, ferner *Eph. epigr.* VII 33 und *AE* 1966, 97 bezeugt; es handelt sich um Grabinschriften für aktive *classarii*.

¹⁷ *Tac., Hist.* 2.83.2.

¹⁸ Zu den Provinzen, die über *Brundisium* aus relativ am schnellsten zu erreichen waren, sollte man wohl folgende zählen: *Macedonia*, *Achaia*, *Moesia*, *Pontus-Bithynia*, *Asia*, *Galatia*, *Cappadocia*, *Cilicia*, *Syria*, *Iudaea*, *Creta-Cyrenae* und *Cypern*. Dazu sollte man noch die Klientelstaaten wie z. B. *Thracia* rechnen, mit denen ebenfalls öfter Verbindungen bestanden.

¹⁹ Vgl. W. Eck, "Zur Durchsetzung von Anordnungen und Entscheidungen in der hohen Kaiserzeit: Die administrative Informationsstruktur" in: *FIEC-Kongreß Pisa 1989* (Florenz 1993), 915ff. bes. 929ff.

von eiligen Nachrichten, auf zufällig von Brundisium bzw. von Dyrrhachium (oder Apollonia) abgehende Schiffe angewiesen gewesen wären, hätte dies wohl öfter zu unerträglichen Verzögerungen geführt. Somit legt es die allgemeine Rationalität nahe, daß an dieser Konzentrationsstelle des staatlich-administrativen Verkehrs in der Adria Schiffe der *classis Ravennas* postiert wurden, um bei Bedarf insbesondere für die Überbringer eiliger Nachrichten zur Verfügung zu stehen. Die von Tacitus, *Ann.* 4.27.1 genannten *biremes* müßten zu einem solchen Kontingent gehört haben. Daß diese Schiffe auch römische Amtsträger, die in die Provinzen gingen oder aus ihnen zurückkehrten, beförderten, wie Chester G. Starr aus der Tacitusstelle erschloß,²⁰ ist durchaus möglich, da *commeantes* sehr allgemein verstanden werden kann. Doch kann diese Personengruppe nicht das entscheidende Motiv gewesen sein, um hier zu einer Regelung zu kommen, da es sich über das Jahr verteilt um eine insgesamt eher kleine Gruppe handelte, auch wenn man Senatoren, Ritter und etwa Zenturionen zusammennimmt, während Briefboten ganz kontinuierlich unterwegs waren. Zudem waren *biremes*, also kleine, wendige Kriegsschiffe für den Transport von größeren Gruppen, wie sie jeden Magistrat, der in die Provinz ging, begleitet haben, weniger geeignet. Da konnten Handelsschiffe weit mehr Platz und auch Sicherheit bieten.²¹

In allgemeiner Form hatte man den Schiffsverkehr bereits als Teil der kaiserzeitlichen staatlichen Nachrichtenübermittlung vermutet. Vor allem Africa wäre von Italien aus in anderer Form überhaupt nicht erreichbar gewesen. Ähnliches habe für Ägypten gegolten. Doch auch nach Gallien und Spanien sei man von Italien aus leichter und schneller zu Schiff gekommen.²² Man ging aber bisher eher davon aus, daß generelle und dauerhafte Regelungen erst in der späten Kaiserzeit getroffen und zudem entweder Schiffe der *navicularii* oder von Liturgiepflichtigen in Küstenstädten verwendet worden seien, nicht jedoch Teile der kaiserlichen Flotte.²³

Lediglich zwei epigraphische Quellen weisen sicher oder wahrscheinlich auf Funktionsträger hin, die speziell mit dem Transport von Nachrichten bzw. Personen zu Schiff beschäftigt waren. Eine Inschrift von Tenos nennt einen C. Iulius Naso als *praef(ectus) tesserar(iarum) in Asia nav(ium)*, der nach Hirschfeld "für den ... Depeschenverkehr zu sorgen" hatte, als sich Augustus in

²⁰ Oben Anm. 11.

²¹ Vgl. auch Starr (Anm. 11), 178.

²² Vgl. z.B. E.E. Hudemann, *Geschichte des römischen Postwesens während der Kaiserzeit* (Berlin 1878), 163ff.; E.J. Holmberg, *Zur Geschichte des *Cursus publicus** (Uppsala 1933), 69ff.; W. Riepl, *Das Nachrichtenwesen des Altertums mit besonderer Rücksicht auf die Römer* (Leipzig 1913, ND Hildesheim 1972), 262f.; G. Hirschfeld, *Die kaiserlichen Verwaltungsbeamten bis auf Diocletian* (Berlin 1905, ND 1963), 202 f.; Starr (Anm. 11), 177f.

²³ Hudemann (Anm. 22), 163; Holmberg (Anm. 22), 71.

den Jahren 21-19 v. Chr. in Griechenland und Asia aufhielt.²⁴ Daß dies ein vorübergehender Auftrag war, ist eindeutig; die Notwendigkeit erwuchs aus der speziellen Situation, in der vor allem die innere Situation in Rom noch nicht geklärt war. Welche Schiffe ihm dabei zur Verfügung standen, wird nicht gesagt; doch liegt es nahe, an Fahrzeuge der von Augustus gerade erst auf ein kleineres Maß reduzierten Flotte der Bürgerkriegszeit zu denken.

Ferner nennt eine in der Nähe von Laurentum, also nicht allzu weit von Ostia entfernt gefundene Inschrift einen hadrianischen Freigelassenen, der als *procurator pugillationis et ad naves vagas* amtiert hatte. Das Zeugnis ist freilich umstritten und wurde außer auf den 'Postdienst' auch auf die Registrierung einzeln mit Lebensmitteln in Italien anlandender Schiffe bezogen.²⁵ In jedem Fall steht das Zeugnis isoliert und deutet nicht auf eine kontinuierliche Funktion im kaiserlichen Dienst hin.²⁶ Beide Dokumente zeigen also keinesfalls das, was sich aus der Interpretation der Tacitusstelle ergeben hatte.

Die Möglichkeit zur regelmäßigen Verbindung mit den Provinzen mittels des Systems der *vehiculatio* hatte Augustus geschaffen;²⁷ auch der Leiter dieser Einrichtung, der *praefectus vehiculorum*, ist wohl schon von Augustus eingesetzt worden.²⁸ Da nach Tacitus bereits im J. 24 in der Adria Schiffe als Ergänzung zum System der *vehiculatio* zu Lande bereitstanden und in dieser Situation keineswegs als eine erst durch Tiberius geschaffene Neuerung erscheinen, liegt es nahe, auch diese Regelung bereits mit Augustus zu verbinden. Es hätte seinem auf praktische Problemlösung ausgerichteten Sinn entsprochen. Wie lange diese Einrichtung bestand, läßt sich unseren Quellen nicht entnehmen. Doch ist es wenig wahrscheinlich, daß man, solange das von Augustus geschaf-

²⁴ G. Hirschfeld, *JÖAI* 5, 1902, 149 = *IG XII* 5, 941 = D. 9220; Hirschfeld (Anm. 22), 203; cf. *PIR*² I 437.

²⁵ *CIL* XIV 2405 = D. 1534; Hirschfeld (Anm. 22), 203; Mommsen, *Staatsrecht* II³ 1030 Anm. 3; G. Boulvert, *Esclaves et affranchis impériaux sous le Haut-Empire Romaine. Rôle politique et administratif* (Neapel 1970), 270, Anm. 48; 283, Anm. 132.

²⁶ Wenn Seneca, *Ep.* 77.1 von *tabellariae naves* schreibt, die die Ankunft der alexandrinischen Getreideflotte ankündigten, dann handelt es sich dabei zwar um jährlich ankommende Schiffe, doch sind sie nicht als Fahrzeuge anzusehen, die im regelmäßigen Hin und Her zwischen Rom und Ägypten Nachrichten transportierten; sie kamen einmal im Jahr.

²⁷ H.-G. Pflaum, *Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire Romain* (Paris 1940), 210ff.; Th. Pekáry, *Untersuchungen zu den römischen Reichsstraßen* (Bonn 1968), 173ff.; St. Mitchell, "Requisitioned Transport in the Roman Empire: A New Inscription from Pisidia", *JRS* 66 (1976), 106ff.

²⁸ W. Eck, *Chiron* 5 (1975), 365 ff.; ders., *Die staatliche Organisation Italiens in der Hohen Kaiserzeit* (München 1979), 92ff.

fene Flottensystem bestand, auf diese außerordentlich praktische Einrichtung verzichtet hat.²⁹

Universität zu Köln

Korrekturzusatz:

R. Zucca hat in *Africa Romana* 9 (1992), 595ff. eine Bauinschrift aus Sardinien veröffentlicht, die zu einem *praetorium* gehörte, das der Aufnahme von Personen mit amtlichem Auftrag diente, die zwischen dem Norden und dem Süden der Insel hin und her reisten. Für sie wird gerade der Begriff *commeantes* verwendet.³⁰ Dieser Begriff findet sich auch sonst noch öfter in Inschriften, in denen insbesondere von Straßenbaumaßnahmen die Rede ist.³¹ Nicht in allen Fällen läßt sich nachweisen, daß in den Inschriften mit dem Begriff *commeantes* ausschließlich staatliche Funktionsträger gemeint sind; doch ist die Wahrscheinlichkeit, daß vornehmlich von ihnen gesprochen wird, recht groß.

²⁹ Starr (Anm. 11), 23 geht davon aus, sobald das Straßensystem in Illyricum besser ausgebaut gewesen sei, habe man das Flottendetachment aus Brundisium/Dyrrhachium abgezogen. Außerdem habe der direkte Seeverkehr von Italien in die östlichen Provinzen zugenommen. Der letzte Punkt mag zwar für den Transport von Amtsträgern gelten, trifft jedoch nicht für die Nachrichtenboten zu. Da die strukturellen Notwendigkeiten somit weiterbestanden, dürfte die einmal gefundene Lösung beibehalten worden sein.

³⁰ Dankenswerter Hinweis von Rudolph Haensch. Zur Übersetzung von *commeantes* bei Tacitus vgl. jetzt auch W. Eck u. J. Heinrich, *Sklaven und Freigelassene in der Gesellschaft der römischen Kaiserzeit*, Darmstadt 1993, 137.

³¹ R. Zucca, *Africa Romana* 9 (1992), 604, Anm. 45. Einen Niederschlag in den Quellen muß diese dann so selbstverständliche Einrichtung nicht gefunden haben. — Für Hilfe bei der Vorbereitung des Artikels habe ich Hannah M. Cotton (Jerusalem) und Peter Eich (Köln) zu danken.