

Pascal WARNKING, Der römische Seehandel in seiner Blütezeit. Rahmenbedingungen, Seerouten, Wirtschaftlichkeit. Pharos, Studien zur griechisch-römischen Antike Bd. 36. Rahden/Westfalen: Verlag Marie Leidorf 2015, 421 S., 25 s/w-Abb., 27 Datenblätter, 43 Tab.

Der Band ist die noch im selben Jahr erschienene Druckfassung der von Pascal Warnking 2015 in Trier vorgelegten Dissertation. In dieser widmet er sich der Frage nach der Wirtschaftlichkeit des römischen Seehandels, die in der Forschung zumeist stillschweigend vorausgesetzt, bisher jedoch noch nie eingehend behandelt worden war. Durch das Zusammenführen einer dezidiert betriebswirtschaftlichen Sichtweise auf traditionelle Quellen und modernster Technologie aus dem Bereich der Nautik nähert sich Warnking auf innovativem Wege dieser Problematik. Ziel der Arbeit ist es, eine Methode – genauer, eine Rechnung – vorzustellen, „die es ermöglicht, wichtige und konkrete Aussagen darüber zu treffen, wie römische Seehändler kalkuliert haben,“ sowie darüber, welche Faktoren die Profitabilität von Handelsreisen am stärksten beeinflussten (11). Besonders wichtig ist Warnking hierbei, dass der verwendete Rechenweg unabhängig von den im Einzelnen erzielten Ergebnissen betrachtet werden kann; sodass die Methode auch dann Bestand habe, wenn die zu Grunde gelegten Prämissen von manchem als fehlerhaft erachtet oder durch zukünftige Forschungsergebnisse korrigiert werden sollten. (11f.)

Nachdem Warnking in der Einleitung zunächst in die Fragestellung eingeführt (11-17) und einen Überblick über die von ihm herangezogenen Quellengattungen gegeben hat (18-25), nimmt er eine Skizzierung des lang anhaltenden Forschungsstreits zwischen Primitivisten und Modernisten um das Wesen der antiken Wirtschaft vor. Diese sog. „Jahrhundertdebatte“ sieht er durch die Einführung der Neuen Institutionenökonomie (NIÖ) überwunden, die er als wirtschaftstheoretische Grundlage seiner Arbeit definiert und sich somit in den Trend der neueren Forschung stellt (26-38).¹ Die insgesamt sehr kleinteilige Arbeit gliedert sich als Ganzes in drei große Themenblöcke, die auch unabhängig voneinander gelesen werden können.

Im ersten Hauptteil beschreibt Warnking die Rahmenbedingungen des römischen Seehandels für das von ihm betrachtete 1. Jahrhundert n. Chr., wozu er gemäß der NIÖ versucht, Institutionen zu bestimmen, die den Handlungsspielraum römischer Seehändler definierten. Hierzu wird zunächst ein umfassender Blick auf den politischen, volkswirtschaftlichen und rechtlichen Rahmen

¹ Zuletzt eingehend thematisiert in K. Droß-Krüpe/S. Föllinger/K. Ruffing (Hgg.), Antike Wirtschaft und ihre kulturelle Prägung, Wiesbaden 2016.

geworfen. Nach einem in Folge der territorialen Expansion bedingten Boom der römischen Wirtschaft in der späten Republik sei diese im frühen Principat in eine Reifephase übergegangen, in der politische Stabilität und die daraus resultierende innere Sicherheit ideale Bedingungen für Optimierungsprozesse im Seehandel boten (39-55). Es folgen Überlegungen zum Bruttoinlandsprodukt sowie dem daraus abgeleiteten Handelsvolumen des Römischen Reiches. Hierbei ist Warnking bemüht, für die in der Forschung teils weit auseinander gehenden Schätzungen common ground zu finden; dass die vorgenommene Anlehnung an moderne Handelsvolumina die Vergleichbarkeit zwischen moderner und antiker Volkswirtschaft überstrapaziert, muss aber auch Warnking selbst eingestehen (55-80).² Eine ausführliche Untersuchung der betreffenden Rechtstexte zeigt, dass die alle wichtigen Belange abdeckende und zumeist sehr praxisorientierte Gesetzgebung, die von den Seehändlern zum vorausschauenden Planen dringend benötigte Rechtssicherheit bot, ohne dabei durch restriktive Maßnahmen ihren Handlungsspielraum einzuschränken (80-126). Auch wenn an mancher Stelle der normative Charakter der behandelten Quellen stärker hätte betont werden müssen,³ bietet Warnking eine sehr anschauliche und übersichtlich gegliederte Zusammenstellung der wichtigsten Gesetze für das tägliche Geschäft eines römischen Seehändlers. Einzig die Herleitung des Zinssatzes von 22,5% für die *pecunia nautica*, ein Seedarlehen für besonders risikoreiche Handelsfahrten, hinkt; Warnking stützt sich hier auf eine Gerichtsrede des Demosthenes aus dem Athen des 4. Jahrhunderts v. Chr., was eine Übertragbarkeit in die römische Kaiserzeit methodisch fragwürdig erscheinen lässt. Das wiegt umso schwerer, da der daraus entlehnte Zinssatz später unkommentiert zahlreichen weiterführenden Überlegungen und Rechnungen zugrunde gelegt wird.⁴ Des Weiteren wird im ersten Hauptteil die Vergleichbarkeit der klimatischen und geographischen Verhältnisse in Antike und Moderne unterstrichen, die Bedeutung von Beschaffungsmärkten und einer ausgebauten Infrastruktur aufgezeigt, die generelle Verfügbarkeit von Kapital und Investoren betont sowie Grundsätzliches zu den am Seehandel beteiligten Personengruppen und antikem Schiffsbau und Nautik besprochen (126-168). Am Ende des Kapitels hält Warnking die Ergebnisse seiner Ausführungen in 19 Kernthesen fest, die als Prämissen dem Rest der Arbeit zugrunde gelegt werden (171-174).

² Gleiches gilt für die Bewertung der wirtschaftlichen Freiheit zur römischen Kaiserzeit anhand der Maßstäbe, die der *Index of Economic Freedom* für moderne Volkswirtschaften ansetzt.

³ So stellt sich die Frage, ob tatsächlich alle römischen Seehändler die Feinheiten der Gesetzeslage kannten und ihre rechtlichen Ansprüche auch durchzusetzen vermochten; Warnking setzt dies stillschweigend voraus.

⁴ Unter anderem stützt Warnking seine Überlegungen zur Sinkwahrscheinlichkeit eines Schiffes in der römischen Kaiserzeit auf eben jenen Zinssatz; bezeichnenderweise ordnet dabei auch Warnking selbst diese Berechnung als „sehr spekulativ“ ein (95-98).

Mit dem zweiten Hauptteil möchte sich Warnking der Frage nähern, mit welcher Reisedauer römische Seehändler für bestimmte Strecken rechnen mussten, da die veranschlagte Zeitspanne massive Auswirkungen auf die zu zahlende Heuer, die Höhe der Zinsen für ein eventuell aufgenommenes Darlehen sowie die Frage nach der Anzahl möglicher Handelsfahrten pro Saison und somit die Wirtschaftlichkeit der gesamten Operation hatte (174f.). Bevor er seinen eigenen Ansatz präsentiert, setzt er sich zunächst kritisch mit der bisherigen Forschungsdiskussion und insbesondere dem für seine Innovation gelobten, doch wegen seiner zu groben Daten zu falschen Ergebnissen führenden Routenprogramm ORBIS auseinander (175-182). Warnkings Methode stützt sich hingegen auf das für die Berechnung von Routen bei Hochseeregatten verwendete Computerprogramm *Expedition*, das mit einem sehr viel feineren Winddatennetz und halbtägigen Wetterdaten der *National Oceanic and Atmospheric Administration* gefüttert wurde und auf Basis dieser Daten Reisen unter realen Bedingungen und innerhalb eines dynamischen Wettersystems virtuell simuliert, anstatt lediglich mit Windwahrscheinlichkeiten zu operieren (182-191). Die dafür zugrunde gelegten Segeleigenschaften antiker Handelsschiffe stützen sich auf Leistungsdaten moderner Rahsegler wie der Gorch Fock und Nachbauten römischer Flusskriegsschiffe, sog. *lusoriae*, weshalb es sich hierbei zwar um gute Annäherungen handelt, nicht aber um genaue Messungen, die, wie der Autor mehrmals betont, nur mit Nachbauten antiker Handelsschiffe möglich wären (191-201). Insgesamt beschränkt sich Warnking auf 28 ausgewählte Hauptrouten von und nach Rom, da alleine schon für diese bei 183 möglichen Reisetagen pro Jahr (nur Sommermonate) sowie zwei berücksichtigten Startzeiten pro Tag (6:00 und 18:00 Uhr) über 50.000 Rechenoperationen notwendig waren (201f.) Für jede der behandelten Routen gibt Warnking im Folgenden nebst einem erläuternden Kommentar auch die kompakte Darstellung der Rechenergebnisse in Form eines Datenblatts, welches Aufschluss über die Rekordzeit, das 1. Quartil (realistische Zeit unter günstigen Rahmenbedingungen), den Median bzw. 2. Quartil (mittlere Zeit), das 3. Quartil (Zeit, die ein vorsichtig kalkulierender Kaufmann ansetzen konnte) sowie die Standardabweichung bietet (203-271); eine Erläuterung, wie genau diese errechneten Werte zustande kommen, bleibt Warnking jedoch schuldig. Wenn möglich, vergleicht Warnking die Ergebnisse mit Zeitangaben antiker Autoren, doch fällt es zumeist schwer, diese antiken Referenzen in das moderne System aus Rekordzeit und 1.-3. Quartil einzuordnen. So plausibilisieren die Berechnungen zwar einige der aus der Antike überlieferten Reisedauern, doch bedeutet dies im Umkehrschluss nicht, dass sämtliche von Warnking neu aufgestellten Routenzeiten als unumstößlich anzusehen sind; ein solch apodiktischer Anspruch wird vom Autor jedoch auch an keiner Stelle vertreten. Abgesehen vom eigentlichen Ziel, für altbekannte Routen neue Reisezeiten zu ver-

anschlagen, kann Warnking zudem eine von der Forschung bisher unberücksichtigte Hochseeverbindung von Alexandria nach Lykien nahelegen, die den Weg nach Rom um bis zu acht Tage verkürzt haben könnte (265-267).

Bei Strecken, für die mehrere alternative Routenverläufe zu berücksichtigen sind, werden diese im Einzelnen behandelt und auf ihre Vor- bzw. Nachteile hin miteinander verglichen. Methodisch angreifbar ist hierbei Warnkings Annahme, über kurz oder lang habe sich die Route, die von ihm anhand modernster technischer Hilfsmittel als die vorteilhafteste beschrieben wird, auch bei der großen Mehrheit römischer Seehändlern durchgesetzt und sei in der Folge von diesen am intensivsten genutzt worden. Hier lässt er zumeist eine Auseinandersetzung mit der archäologischen Evidenz in Form von Schiffswracks missen, die notwendig gewesen wäre, um seine Theorien hinsichtlich der genutzten Routen zu prüfen. Eine Diskrepanz zwischen der von ihm empfohlenen Route und der antiken Praxis zeigt sich insbesondere mit Blick auf die Straße von Bonifacio, durch die viele der beschriebenen Seewege führten. Potentiell bot der Weg durch die Meerenge zwar eine etwas schnellere Reisezeit, jedoch auch höhere Standardabweichungen als mögliche Alternativrouten, weshalb laut Warnking die Möglichkeit einer geringen Zeitersparnis das Risiko einer deutlich längeren Reise nicht wert gewesen sei. Dass aber nun gerade hier das besonders hohe Aufkommen von Schiffswracks für eine intensive Befahrung der Meerenge sprechen kann, wird von Warnking für den Handel zwischen Rom und Tarraco sowie der Baetica nicht berücksichtigt.⁵ Im Falle der Strecke Gallien-Ostia, für die ein Abgleich mit dem archäologischen Material vorgenommen wird, unterliegt Warnking hingegen dem Zirkelschluss, dass römische Seehändler sich bewusst gegen die beständigere und für die risikoreichere Route entschieden hätten. Warnking setzt hierbei stillschweigend voraus, römische Seehändler hätten eine mit seinen eigenen Datenerhebungen vergleichbare Menge an Informationen als Entscheidungsgrundlage besessen und entsprechend seiner eigenen Methode kalkuliert; beide Annahmen werden jedoch nicht durch antike Quellen gestützt.

Zum Abschluss des Kapitels fokussiert Warnking auf eine Rehabilitierung des diokletianischen Höchstpreisedikts, indem er die für bestimmte Routen festgesetzten Preise mit den neu berechneten Reisezeiten in Korrelation setzt. Warnking möchte dadurch glaubhaft machen, dass die Preise nicht willkürlich fest-

⁵ Hinsichtlich der archäologischen Evidenz unter anderem P.G. Spanu, *Il relitto A di Cala Reale. Note preliminari*, in *Atti del convegno nazionale di archeologia subacquea*, Bari 1997, 109–119. Andere Aspekte, wie beispielsweise die Weitergabe von Seerouten vom Vater an den Sohn, werden von Warnking hierbei nicht ausreichend berücksichtigt, obwohl die Erblichkeit bestimmter Geschäftsmodelle von ihm später als entscheidender Faktor für die wohl eingeschränkte Wahl des Handelsgutes beschrieben wird (348).

gesetzt worden waren, sondern, so seine Annahme, einer inneren Logik des Edikts folgten (275-283). Die Tatsache, dass bei seinen Berechnungen das 1. Quartil anstelle des ansonsten verwendeten Medians oder 3. Quartils zugrunde gelegt und somit die Reisedauer sehr knapp bemessen wird, wirft die Frage auf, ob es Händlern überhaupt möglich war, unter Einhaltung des Höchstpreisedikts dauerhaft Gewinn zu erzielen. Die Richtigkeit von Warnkings Methode ist somit unter Wahrung des Prinzips vorausgesetzter Wirtschaftlichkeit nur schwer mit einer inneren Logik des Höchstpreisediktes in Einklang zu bringen. Unabhängig von diesen Bedenken dürfen an dieser Stelle aber auch Mängel an der Arbeitsweise des Autors nicht verschwiegen werden. So stützt sich Warnking bei seinen Berechnungen auf Routen, deren Segelzeiten im Laufe des zweiten Hauptteils nicht erörtert worden waren, sodass die Nachprüfbarkeit der Ergebnisse nicht gegeben ist. Für einige der zuvor behandelten Strecken scheinen zudem die Ergebnisse angepasst worden zu sein, um in das aufgestellte Schema zu passen.⁶

Im dritten und letzten Hauptteil seiner Arbeit nimmt Warnking auf Basis der Erkenntnisse aus den beiden vorherigen Kapiteln die eingangs gestellte Frage nach der Wirtschaftlichkeit des römischen Seehandels in den Blick. In einem ersten Schritt stellt er hierfür eine beispielhafte Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) für die Handelsreise eines kleinen Getreidehändlers (10.000 *modii* Weizen) auf der Strecke von Alexandria nach Puteoli auf. Dafür werden von ihm Annahmen bezüglich Leerfahrten, Ladungsgröße, Verkaufs- und Einkaufspreis, Umsatz, Wareneinsatz, Rohertrag, sonstigen Einnahmen, Reisezeit, Kapitalkosten, Lagerkosten, Besatzungsgröße, Entlohnung der Mannschaft und deren Verpflegung, eine Pauschale für Sonderausgaben, Kosten für Be- und Entladung, Anschaffungs- und Unterhaltskosten für ein Schiff und dessen damit verbundene Abschreibungsdauer, sonstige Kosten und Schwund sowie die bereits zuvor behandelten Zölle zugrunde gelegt (285-312). Dass diese Annahmen aufgrund einer häufig sehr dünnen Quellenlage jedoch nur in Teilen als gesichert angesehen werden können, ist sich Warnking bewusst, weshalb er in einem zweiten Schritt die Ergebnisse der GuV einer Sensitivitäten-Analyse unterzieht, bei der für einzelne Positionen der GuV eine Bandbreite möglicher Werte eingesetzt und die Auswirkungen auf das Gesamtergebnis der Rechnung untersucht werden. Dadurch gelingt es Warnking trotz der großen

⁶ Zu den Routen, auf die sich Warnking hier stützt, ohne zuvor ihre Segelzeiten besprochen zu haben, zählt unter anderem die von ihm als Rechenbeispiel herangezogene Strecke Caesarea-Karthago-Tarraco. Ein Beispiel für das Schönen von Ergebnissen stellt die Strecke Alexandria-Syrakus dar, für welche ungeachtet der gewählten Route bei Ansetzen des hier gewählten 1. Quartils mit Reisezeiten von mindestens 20 Tagen zu rechnen ist. Das Ergebnis zeigt jedoch, dass Warnking ohne Angabe eines Grundes mit einer Reisezeit von 16-20 Tagen gerechnet hat.

Unsicherheit bei der Bestimmung konkreter Werte, die entscheidenden Faktoren für die Profitabilität und damit die Wirtschaftlichkeit einer Handelsfahrt überzeugend herauszuarbeiten: die Höhe der Marge aus dem Verkauf der gehandelten Ware und die Reisedauer sowie die damit verbundene Anzahl der Fahrten, die pro Saison möglich waren (312-343). Ausgehend von dieser Erkenntnis werden anschließend mögliche Strategien besprochen, die einem Händler zur Verfügung standen, um seine Gewinne zu steigern; thematisiert werden neben der Wahl des richtigen Handelsgutes und einem dafür geeigneten Absatzmarkt auch die notwendige Optimierung der genutzten Routen und die höhere Wirtschaftlichkeit großer Schiffe aufgrund von Skaleneffekten (343-377).

Wie Warnking wiederholt betont, kann seine Arbeit die Frage nach der Wirtschaftlichkeit des römischen Seehandels nicht endgültig beantworten. Jedoch gelingt es ihm durch den Einsatz modernster Technik sowie das konsequente Trennen zwischen angewandeter Methode und vorausgesetzten Prämissen, einen innovativen Ansatz vorzustellen, mit dem sich zukünftige Forschungsarbeiten auseinandersetzen müssen. Allerdings hätte man sich als Leser zahlreiche der zugrunde gelegten Prämissen besser belegt und die angeführten Quellen eingehender diskutiert und kontextualisiert gewünscht. Gerade im ersten Hauptteil stützt Warnking viele Teilaspekte der geschilderten Rahmenbedingungen einzig durch einen Verweis auf Handbücher, die für den schulischen Lehrbetrieb oder allenfalls den Einstieg ins Studium konzipiert sind und ihrerseits bereits ohne Literatur- und Quellenangaben operieren. Ob durch die Edition und Auswertung dokumentarischer Quellen, insbesondere von Papyri, und durch die Vorlage und Analyse archäologischer Funde und Befunde die Lücken in den Prämissen der Rechnung geschlossen und dadurch die Ergebnisse auf eine solidere Quellenbasis gestellt werden können, wird ebenfalls die Zukunft zeigen. Für jeden, der an kaiserzeitlicher Wirtschaftsgeschichte im Allgemeinen oder dem römischen Seehandel im Speziellen interessiert ist, stellt das Werk dennoch eine Pflichtlektüre dar; allerdings nicht nur, um die Möglichkeiten moderner Wirtschaftslehre zu bestaunen, sondern insbesondere auch, um kritisch deren Anwendbarkeit und Nutzen für die Altertumswissenschaften zu diskutieren.

Karl Heiner Dahm
Römerstraße 237
D-69126 Heidelberg
E-Mail: Karlheinerd@yahoo.de