

Tituli picti en Monte Testaccio.
Het belang van amfoorstudies
voor de studie van de *navicularii*
en het transportwezen
in de Romeinse keizertijd.

door

Wim BROEKAERT

Abstract

Roman maritime commerce and especially the food supply of Rome have long been studied from a merely juridical point of view, ignoring the actual persons involved in the commercial organisation, e.g. *navicularii* and *negotiatores*. As very few of these merchants are known from Roman epigraphy, one has to depend on research results from underwater archaeology and amphorae studies. Of particular interest are the *tituli picti* on Dressel 20, oil amphorae from southern Spain. They introduce to us various families of oil merchants, whose commercial networks stretched from Baetica over Gallia Narbonensis to Ostia and Rome.

Van oudsher was het in Rome een taak van de overheid ervoor te zorgen dat er voldoende levensmiddelen werden aangevoerd, dat een toereikende voorraad aanwezig was en dat de Staat in tijden van nood, wanneer het privé-initiatief van handelaars en transporteurs niet meer volstond, de hongerige bevolking kon bijspringen. Deze cruciale zorg heette, zoals bekend, de *cura annonae*. De organisatie en invulling van de *cura annonae* heeft in de geschiedenis van Rome een langzame ontwikkeling gekend: van één van de verantwoordelijkheden van de *aediles* uit de vroege Republiek¹ groeide de bevoorrading van Rome uit tot een hoofdprioriteit van de keizers.² De *cura annonae*, die door de toe-

¹ Cicero, *De Legibus*, 3, 7 omschrijft de *aediles* als de *curatores urbis annonae ludorumque sollemnium*.

² De secundaire literatuur over de Romeinse *annona* is bijzonder uitgebreid. Een degelijk overzichtswerk biedt Rickman, 1980a, *passim*. Zie ook Pavis d'Escurac, 1976, 3-10; Sirks, 1984, 14; Cracco Ruggini, 1985, 225-230.

name van de bevolking van Rome en een uitbreiding van het aantal personen die voor de *frumentationes* in aanmerking kwam³, vergde immers een steeds meer doorgedreven organisatie. Omdat de bevoorrading tegelijk ook een niet te onderschatten politiek wapen was – het waren immers stemgerechtigde burgers die genoten van de *frumentationes* – had Augustus in 22 v. Chr. begrijpelijkerwijze de organisatie van de *cura annonae* naar zich toe getrokken: die zou sindsdien altijd in handen van de keizers blijven. Het zal één van de belangrijkste taken van de keizer blijken te zijn, om de noodzakelijke administratieve structuren en legislatieve kaders voor de *annona* uit te bouwen en hun vlotte werking te garanderen, temeer daar de ter beschikking gestelde levensmiddelen een steeds belangrijker deel zullen uitmaken van de voedselconsumptie in Rome. Terwijl Augustus in de eerste plaats een systeem had geschapen om Rome van graan te voorzien, voegde Septimius Severus olie toe aan de *annona*.⁴ Onder Aurelianus ging ook wijn deel uit maken van de uitdelingen.⁵

In de laatste dertig jaar van de twintigste eeuw is bijzonder diepgaand en boeiend onderzoek verricht naar precies die twee aspecten van de bevoorrading, nl. de administratieve organisatie en de keizerlijke verordeningen die de *annona* structureerden.

Zo bestudeerde Pavis d'Escurac de manier waarop de *annona* op centraal vlak in Rome en Ostia werd georganiseerd en de taken die elk administratief niveau, i.c. dat van de *praefectus annonae*, voor zijn rekening nam.⁶

Grote vooruitgang is verder geboekt in het onderzoek naar de wettelijke constructies binnen dewelke de *annona* kon functioneren. Gezien de immense organisatorische omvang van de bevoorrading van Rome en het grote aantal personen dat in elk stadium betrokken was of kon zijn (opkopers van graan, transporteurs, controleurs enz.), hoeft het niemand te verbazen dat de Romeinse Staat, die hier uiteindelijk als handelspartner in een economische transactie optrad, de wederzijdse rechten en plichten van alle contractanten duidelijk wilde vastleggen. Veel van deze bepalingen, in het bijzonder de wetteksten die betrekking hebben op de *navicularii*, de voornaamste transporteurs in de mediterrane economie van de Keizertijd, zijn bewaard in de *Digesta* (vooral in 50, 6, 6) en vormden het voornaamste uitgangspunt van de

³ Voor het probleem van de omvang van de graanuitdelingen, zie Sirks, 1991, 218-225.

⁴ SHA, Severus, XVIII, 3: (...) *ac populo Romano diurnum oleum gratuitum et fecundissimum in aeternum donavit.*

⁵ Gräber, 1984, p. 59-68 ; Tchernia, 1986, p. 27-28.

⁶ Pavis d'Escurac, 1976.

indrukwekkende juridische studie van Sirks.⁷ Daarin heeft hij vooral de contacten en verhouding onderzocht tussen de Romeinse Staat en de transporteurs. Aan diezelfde *navicularii* wijdde De Salvo zelfs een monografie, die echter vooral op wetteksten en slechts in mindere mate op ander bronnenmateriaal is gebaseerd.⁸

Het is duidelijk dat de vraagstellingen van deze studies vertrekken vanuit de centrale organisatie van de *annona*, vanuit het perspectief van de Romeinse Staat en zijn verhouding tegenover de andere talrijke deelnemers in het proces van de bevoorrading. Het is immers precies door deze interactie dat over het transportwezen en de aanvoer van graan, olie en andere producten naar Rome nogal wat bronnen bewaard zijn.

Een dergelijke benadering heeft een niet te onderschatten nadeel: zij bestudeert enkel de handelsrelatie tussen de Staat en een bepaalde beroepscategorie, die in het onderzoek meestal als een algemeen, genivelleerd segment van de maatschappij naar voren komt. Veel minder aandacht wordt dan besteed aan de praktische uitwerking van het transport zelf of aan de individuele actoren die bij dit vervoer betrokken waren. Wie precies zorgde ervoor dat de graanschepen Italië bereikten? Wie stond in voor de aanzienlijke financiële middelen die nodig waren voor het transport van de waren?⁹ Welke sociale categorieën waren betrokken bij de *annona*? Op welke manier kwam iemand er überhaupt toe zijn beroep uit te oefenen binnen de sector van de bevoorrading van de hoofdstad?

Deze en gelijkaardige vragen zijn tot nog toe slechts in de marge van het onderzoek behandeld. Toch is het voor het totaalbeeld van de Romeinse economie niet onbelangrijk om te weten wie precies die schipper was die waren voor de *annona* in zijn ruim opsloeg, of hij tevens de eigenaar van het schip was, of hij op zelfstandige basis dan wel in opdracht van derden werkte, of hij behoorde tot een familie van transporteurs en dergelijke meer. De antwoorden op zulke vragen zouden de onderzoeker ongetwijfeld meer inzicht geven in de organisatie van de *annona* op de lagere echelons, in talrijke micro-economische structuren die voor het welslagen van de bevoorrading zorgden. Omdat de *navicularii* bovendien niet alleen in opdracht van de centrale *anno-*

⁷ Sirks, 1984 en Sirks, 2003.

⁸ De Salvo, 1992.

⁹ Hopkins, 1999-2000, 6: "After all, a single 400-tonne ship laden with wheat arriving in a port near Rome was worth 1 million HS, the minimum qualifying fortune for a senator (...)."

na-administratie werkten, maar ook voor eigen rekening en voor derden waren over de Middellandse Zee vervoerden en verhandelden, zou een onderzoek naar hun socio-economische achtergrond een interessante bijdrage leveren aan de studie van het Romeinse handels- en transportwezen.

Een cruciaal probleem hierbij is dat de kwaliteit en het karakter van de beschikbare informatie van sterk uiteenlopende aard zijn. Gezien de weigerachtige houding, de onverschilligheid of zelfs vijandigheid van de klassieke auteurs ten aanzien van socio-economische gegevens, zal wie gedetailleerd onderzoek wil doen naar de transporteurs en handelaars in het Middellandse Zeegebied, vooral aangewezen zijn op epigrafische bronnen: precies via deze gegevens is het mogelijk individuele transporteurs bij naam te leren kennen en dikwijls ook meer te weten te komen over hun sociale achtergrond en de economische organisatie van hun beroepswereld. Die informatie kan dan weer gebruikt worden als startpunt voor een alternatieve benadering van de *annona* en het economische verkeer in de mediterrane ruimte.

Vertrekken we van de teksten over het transport voor de *annona* die bewaard zijn in de Digesten, dan blijkt het vervoer van levensmiddelen uitbesteed te zijn aan *navicularii*. Toch waren zij niet de enigen die over de nodige schepen beschikten om de goederen naar Rome te brengen. Willen we een studie van de transporteurs voor de *annona* ondernemen, is het nodig na te gaan of ook vertegenwoordigers van andere beroepscategorieën in deze sector actief kunnen zijn geweest. Een strikt terminologisch onderzoek kan hierbij helpen.

Een eerste term waarmee transporteurs zich in de bronnen kenbaar maken, is *navicularius*. Zeer algemeen wordt de *navicularius* gezien als de exploitant van een schip. Sirks geeft de volgende definitie¹⁰: "Een *navicularius* is iemand die een schip exploiteert, of hij de eigenaar ervan is of niet: beslissend is alleen dat aan hem winst en verlies toekomen. Hij wordt ook *exercitor* of *nauta exercens* genoemd, dat wil zeggen de *nauta qui navem exercet*. Het is mogelijk dat hij niet alleen andermans goederen of personen vervoerde, maar ook zelf handel dreef."

Het is dus in principe niet van belang of hij de eigenaar is. Zo ja, dan is hij, naast *navicularius*, ook de *dominus navis*. Zoals de naam het zelf zegt, duidt de term *dominus navis* in essentie niet meer aan dan de scheepseigenaar, de persoon die het schip heeft laten bouwen of van een ander gekocht. De inhoud van zijn functie kan echter ook samen-

¹⁰ Sirks, 1984, 52:

vallen met die van de *magister navis* ("scheepskapitein"), *gubernator* (de verantwoordelijke voor de praktische besturing van het schip, dikwijls de roerganger) en/of *negotiator* ("handelaar").¹¹

Hoe de *navicularius* het schip exploiteert, is al evenmin belangrijk: hij kan persoonlijk toezicht houden en actief deelnemen aan de ondernemingen of dit volledig aan anderen overlaten en zo indirect de gemaakte winst opstrijken. Kiest hij ervoor zelf betrokken te zijn bij de handelsvaarten, dan staan nog verschillende wegen open: hij kan de laadruimte zelf benutten om handel te drijven en/of passagiers te vervoeren, deze aan anderen ter beschikking stellen of beide mogelijkheden combineren. Het staat hem tevens vrij voor zijn beroepsactiviteiten een verbintenis aan te gaan met één of meerdere partners, zodat financiële risico's (bv. schadevergoeding bij schipbreuk) door verschillende personen wordt gedragen. Als hij besluit andermans producten naar deze of gene plaats te vervoeren, kan hij zowel met een individuele ondernemer (bv. een handelaar die niet over eigen schepen beschikt) als met de overheid een contract afsluiten. Uiteraard zal in veel gevallen een combinatie van verschillende exploitatiemogelijkheden zijn voorgekomen. Van belang hierbij is tevens dat de *navicularii* zich vanaf het einde van de eerste eeuw n.Chr. verenigen in meer gestructureerde en permanente *corpora naviculariorum* en o.m. als (min of meer vaste) handelspartner van de overheid kunnen optreden in het systeem van de *annona*. Dergelijke *corpora* zijn geattesteerd in de voornaamste gebieden van waaruit producten voor de bevoorrading naar Rome werden geëxporteerd.¹²

Ten tweede moeten veel van de transportschepen in handen zijn geweest van de handelaars die de verschillende markten in de mediterrane wereld met elkaar verbonden. In de inscripties vinden we hen terug als *negotiatores/negotiantes* en *mercatores*. Hoewel in de Republiek nog een duidelijk onderscheid te maken was tussen een *negotiator* als investeerder op grote schaal en een *mercator* als rondreizende kleinhandelaar, verdwijnt dit betekenisverschil in de Keizertijd: beide begrippen gaan als synoniem fungeren.¹³

¹¹ Cf. Cicero, *De inventione* 2, 154. Ik geloof echter niet dat een *dominus navis* zonder meer gelijk kan worden gesteld met een *navicularius*, zoals Herz, 1988, 114-115; De Salvo, 1992, 233 en Földi, 1995, 1 menen. De eigenaar hoeft immers niet *in persona* de schepen te exploiteren.

¹² Zo zijn verenigingen van schippers bekend in Afrika, Egypte en Zuid-Gallië. Deze *corpora naviculariorum* zijn uitvoerig bestudeerd in de werken van Sirks, 1984 en De Salvo, 1992.

¹³ Voor het onderscheid tussen *negotiatores* en *mercatores*, zie Rougé, 1966, 274-291 en Kneissl, 1983, 74-78.

Tenslotte is bekend dat ook de *diffusores* betrokken waren bij het transporteren van olie naar Rome. Recent werd immers een inscriptie ontdekt, opgericht voor een *diffusor olei ad annonam urbis*.¹⁴ Sommige onderzoekers¹⁵ menen dat deze *diffusores* actief aan het handelsverkeer deelnamen en dus min of meer het equivalent zouden zijn van de *negotiatores*.¹⁶ Volgens anderen¹⁷ daarentegen waren de *diffusores* op een veel lager echelon betrokken bij de oliehandel: zij moesten ervoor zorgen dat de olie op overslagplaatsen in de juiste amforen terecht kwam zonder dat hierbij de kwaliteit van de vloeistof werd geschaad.¹⁸ Bovendien kunnen zij ook verantwoordelijk zijn geweest voor de controle van kwantiteit en kwaliteit van de olie, bestemd voor de uitdelingen in Rome. Wat echter precies hun rol was in de *annona* en waar hun verantwoordelijkheden lagen, blijft voorlopig nog onzeker.¹⁹

Precies omdat transporteurs en handelaars meestal meerdere exploitatiemogelijkheden van hun schip of schepen combineerden, is de grens tussen een *navicularius* die goederen voor zichzelf en/of derden transporteert, en een *negotiator* die zijn producten voor eigen rekening koopt, vervoert en verkoopt, soms moeilijk te trekken. Het is zeker niet toevallig dat Cicero de *navicularii* herhaaldelijk associeert met de *negotiatores*, of hen alleszins toch in een gelijkaardige context vermeldt.²⁰ Dat zij zo vaak met handelaars verbonden zijn, is dus niet meer dan logisch: blijkbaar zijn in veel gevallen de *navicularii* zelf inderdaad ook *negotiatores*.²¹ Het ligt dan ook voor de hand te veronderstellen dat achter veel uit de epigrafie bekende *negotiatores* eigenlijk ook *navicularii* te zoeken zijn, en vice versa.

¹⁴ AE 2001, 1186.

¹⁵ Panciera, 1980, 235; Tchernia, 1980, 159; Remesal Rodríguez, 1990, 364.

¹⁶ Le Roux, 1986, 260. Die interpretatie werd voorgesteld door Tchernia (1980, 155-160), die hiermee voortbouwt op Rougé, 1978, 58.

¹⁷ Loyzancé, 1986, 280-281. Cf. ook Blázquez, 1980, 32 en id., 1983, 91.

¹⁸ Olie die lang in contact staat met de lucht wordt ranzig.

¹⁹ De precieze functie van de *diffusores* heeft al heel wat inkt laten vloeien. Zie over dit probleem o.m. Blázquez, 1980, 32 en id., 1983, 91; Panciera, 1980, 235; Tchernia, 1980, 159; Le Roux, 1986, 260; Loyzancé, 1986, 280-281; Remesal Rodríguez, 1990, 364 en de interventie van Liou, 367. Voor een goed overzicht van de pogingen een definitie van *diffusor* te geven, zie Rico, 2003.

²⁰ In Verrem, 2, 2, 137; 2, 5, 149; 2, 5, 153; Pro Lege Manilia, 11, 5. Zo ook Tacitus, Annales, 12, 55.

²¹ Blázquez, 1980, 45; Rickman, 1980a, 72 (herhaald in Rickman, 1980b, 269): "But it seems to me also to be true that many of these men involved in the corn trade at least in the first century of the Empire were not merely shippers but also corn merchants, that is, not merely *navicularii* but *negotiatores* and *mercatores* too."; Remesal Rodríguez, 1990, 364: "(...) no estamos en condiciones de determinar las diferencias últimas entre *navicularii*, *mercatores*, *negotiatores* y *diffusores olearii* (...)."

Toch maken de passages bij Cicero duidelijk dat, hoewel *navicularii*, *negotiatores* en *mercatores* zonder twijfel tot eenzelfde beroeps categorie horen, zij niettemin van elkaar onderscheiden kunnen worden. Dikwijls echter zal het maken van een dergelijk onderscheid in de praktijk moeilijk, zonet onmogelijk geweest zijn.

Wanneer men nu probeert een *corpus* samen te stellen van transporteurs die voor de overheid kunnen hebben gewerkt, moeten de attestaties van *navicularii* als uitgangspunt dienen. Dankzij de Digesten weten we immers zeker dat zij bij de *annona* betrokken waren. In de literaire bronnen is de informatie over individuele *navicularii* echter bijzonder schaars. Als we iets over een schipper vernemen, blijven de verstrekte inlichtingen zeer vaag. Slechts één enkele naam van een *navicularius* uit de vierde eeuw is overgeleverd, nl. in de 49^{ste} brief van Paulinus van Nola. Daarin verhaalt Paulinus hoe het schip van de *navicularius* Secundinianus verging. Over de individuele achtergrond van *navicularii* uit de eerste drie eeuwen van de Keizertijd geven literaire teksten geen informatie.

Epigrafische bronnen uit Gallië en Italië leveren ons de namen van 17 *navicularii* op (zie Tabel 1).²²

| | | |
|-------------------------------|----------------------------|---------------|
| [...] | ILGN 575 | Narbonne |
| Q. Aquilius Dionysius | AE 1988, 178 | Ostia |
| M. Atinius Saturninus | CIL XII, 718 | Arles |
| M. Aurelius Vo[...] | ILGN 116 | Arles |
| A. Caedicius Successus | AE 1959, 149; AE 1987, 191 | Ostia |
| Q. Capitonius Probatas Senior | CIL XIII, 1942 | Lyon |
| M. Frontonius Euporus | CIL XII, 982 | Saint-Gabriel |
| L. Gaenina Masculus | CIL XII, 4493 | Narbonne |
| Tib. Iunius Eudoxus | CIL XII, 4398 | Narbonne |
| P. Olitius Apollonius | CIL XII, 4406 | Narbonne |

²² Vanaf de vierde eeuw zijn ook enkele *navicularii* uit Noord-Afrika bekend (CIL 8, 969 = ILPBardo 393 = ILTun 801; CIL 8, 970 = CIL 8, 12449; AE 1912, 170 = ILTun 186 = ILAfr 60; ILTun 1136; ILTun 1705), maar de inhoud van het begrip *navicularius* heeft na de derde e. een zodanige verschuiving ondergaan, dat deze personen moeilijk te vergelijken zijn met de schippers uit de eerste drie eeuwen. Voor deze evolutie, zie Saumagne, 1950, 165ff. en in het bijzonder Sirks, 1984, 280-324.

| | | |
|--------------------------|---------------|---------------------|
| C. Petronius Marcellinus | CIL V, 4015 | Peschiera del Garda |
| L. Scribonius Ianuarius | CIL VI, 9682 | Rome |
| L. Secundius Eleutherus | CIL XII, 704 | Arles |
| Cn. Sentius Felix | CIL XIV, 409 | Ostia |
| L. Squeilianius Faustus | CIL XII, 5972 | Narbonne |
| D. Uleius Auctus | CIL XII, 4495 | Narbonne |
| C. Valerius Gemellus | CIL XII, 4494 | Narbonne |

Tabel 1: *Navicularii* bekend uit monumentale inscripties

Of we het gebrek aan epigrafische informatie nu moeten wijten aan een jammerlijk hiaat in de overlevering, dan wel of er een zekere weerstand bestond bij de *navicularii* zelf om hun beroep op de steen te vermelden, het blijft moeilijk te aanvaarden dat we ons tevreden zouden moeten stellen met die schamele 17 attestaties. Als men immers rekening houdt met de lange duur van de bestudeerde periode, de omvang van het handelsverkeer in de Middellandse Zee en het bijzondere belang van de schippers bij de bevoorrading van Rome²³, kan het aantal attestaties niet anders dan ontgoochelend heten.

Sinds de jaren '60 van de vorige eeuw komen echter nieuwe gegevens aan het licht door de resultaten van de onderwaterarcheologie en de amfoorstudies. De eerste discipline voorziet de historicus van waardevolle informatie over een aantal cruciale aspecten van de Romeinse handel en het transport: de constructie van de verschillende types transportschepen, de gemiddelde laadcapaciteit, de samenstelling en differentiëring van de lading, vaarroutes en stopplaatsen, productiegebieden en afzetmarkten.

Het tweede studiegebied, amforenonderzoek, kan men ruwweg in twee delen opsplitsen, nl. de studie van de amfortypes en die van de teksten op de amforen. Omdat verschillende producten van de *annona*, waaronder olie en in mindere mate ook wijn, vervoerd werden in welbepaalde types amforen (bv. het welbekende type Dressel 20 voor de olijfolie uit Baetica) en zo een nauwkeurige typologie kan worden ontworpen, is het mogelijk zich een duidelijker beeld te vormen van het handelsverkeer in het Romeinse Rijk. De inscripties die op de

²³ Dat de *navicularii* zo goed als onmisbaar waren bij de aanvoer van levensmiddelen, blijkt al uit het feit dat de Romeinse Staat hun bijzondere voordelen en privileges in het vooruitzicht stelde, en dan vooral vrijstellingen van belastingen, als zij voor de *annona* wilden varen. De juridische bepalingen omtrent deze speciale voordelen vindt men in Dig. 50, 4, 5 en 50, 6, 6. Voor een analyse van die wetten, zie Sirks, 1984, 100-110.

amforen worden aangetroffen, kunnen dan weer een licht werpen op de organisatie van de productie van de amforen in de pottenbakkersateliers of *figlinae*, het gebruik en de distributie van de producten in het bekken van de Middellandse Zee en de personen die voor elk van deze aspecten verantwoordelijk waren. Het is vooral dit deelonderzoek dat de historicus belangrijke gegevens kan verstrekken over de *navicularii* en de organisatie van de handelsvaarten. Al is er wel kritiek gekomen op de precieze interpretatie van dit bronnentype²⁴, ze laten ons wel toe de schaarse gegevens uit de epigrafische en literaire bronnen met nieuwe informatie aan te vullen.

Bijzonder bruikbaar zijn in dit opzicht de amforen waarin olie werd vervoerd vanuit Baetica naar Italië via het zuiden van Gallië: hun *tituli picti* bevatten immers dikwijls meerdere gegevens over de organisatie van de olieproductie, de handel en het transport van de amforen. Reeds in de eerste eeuw v.Chr. speelde Baetica immers een niet te verwaarlozen rol in de oliebevoorrading van Rome.²⁵ Deze situatie bleef ongewijzigd in de eerste eeuwen van Keizertijd²⁶: de talloze resten van olieamforen van Monte Testaccio, een kunstmatige heuvel in Rome die ontstaan is uit het ophopen van miljoenen scherven van gebruikte amforen waarvan de jongste uit het midden van de derde eeuw dateren²⁷, leveren hiervan een indrukwekkende getuigenis. Het ontsluiten van deze schat aan informatie is in de 19^{de} eeuw in gang gezet door Dressel, die zijn bevindingen publiceerde in band XV van het CIL. Na het werk van Dressel bleef verder archeologisch onderzoek uit. Recentelijk echter is een team van vooral Spaanse wetenschappers, CEIPAC, opnieuw begonnen met het inventariseren van de gegevens op de amforen en het ontwikkelen van een handig instrumentarium om deze te bestuderen.²⁸

Men onderscheidt gewoonlijk drie soorten inscripties op de olicamforen²⁹:

²⁴ Paterson, 1982, 154-155: "The presence of one or more names stamped on an amphora, with perhaps another name impressed on the stopper of the amphora, and with further names and information about the contents painted on the side, can only be understood in the light of the general conditions for the production of amphorae and for the marketing of the goods which they carried."

²⁵ Strabo, Geogr., 3, 2, 6.

²⁶ Le Roux, 1986, 250. Cf. Plinius, NH, 17, 94, 2.

²⁷ Le Roux, 1986, 252, noot 31.

²⁸ Voor meer info, een stand van het onderzoek en enkele publicaties verwijst ik naar de uitstekende site van het onderzoeksteam: http://ceipac.gh.ub.es/index_en.html

²⁹ Frank, 1937, 72; Remesal Rodríguez, 1983, 101; id., 1989, 498; Aubert, 1994, 246.

- Stempels: deze bevatten informatie over de productie van de amforen, zoals de naam van de eigenaar van de *figlina* waar ze gemaakt zijn, een vermelding van het atelier zelf en slavennamen.
- Geschilderde inscripties (*tituli picti*)³⁰: de meest gedetailleerde *tituli* zijn samengesteld uit vijf soorten gegevens, traditioneel aangeduid met Griekse letters:
 - α. gewicht van de lege amfoor;
 - β. naam van de handelaar of de transporteur;
 - γ. gewicht van de amfoorinhoud;
 - δ. controlemerkteken, herkomst van het vervoerde product, naam van de producent van het vervoerde product, naam van een administratief verantwoordelijke bij het laden van het schip en/of een consulaire datum;
 - ε. symbool dat van belang is bij het stapelen van de amforen.
- Tekens op de stop³¹: men neemt aan dat deze verwijzen naar de handelaar (*mercator, negotiator*) of de transporteur (*navicularius*), al is het best mogelijk (en dikwijls het geval) dat beide functies in één persoon werden verenigd.

Voor de β-teksten zijn voor deze studie interessant. Wanneer we de namen op de amforen vergelijken met de *navicularii* die via inscripties uit Gallië bekend zijn, dan vinden we immers enkele keren dezelfde *nomina gentilicia* terug.³² Deze vaststelling laat met andere woorden vermoeden dat de Gallische *navicularii* dikwijls in *familia*-verband hun beroep uitoefenden. Bovendien suggereren de *cognomina* van de handelaars uit de amfoorteksten dat de meesten onder hen vrijgelatenen waren.³³ Waarschijnlijk zetten deze *liberti* de beroepsactiviteit die zij bij hun vroegere meester hadden uitgeoefend, na hun vrijlating verder, al dan niet in opdracht van of met medewerking en geldelijke steun van hun patroon.

Het grote probleem bij het interpreteren van de namen in die *tituli picti* blijft evenwel het feit dat ondanks vele studies nog steeds geen zekerheid bestaat over de precieze rol van de vermelde personen.³⁴ Een *titulus* biedt immers weinig meer dan een naam in de genitief, zonder verdere beroepsaanduiding. Een vergelijking van de namen uit de *tituli* met de monumentale epigrafie leert dat onder de β-tekst zowel *navi-*

³⁰ Aubert, 1994, 265-266.

³¹ Aubert, 1994, 269-270.

³² Zie Garrote Sayó, 2001, 827 voor een overzicht.

³³ Een Grieks *cognomen* verraadt meestal een status als vrijgelatene.

³⁴ Cf. Hesnard, 1989, 403.

cularii, mercatores, negotiatores als *diffusores olearii* vermeld kunnen staan. Zo weten we bv. dat P. Olitius Apollonius een *navicularius* uit Narbonne was (CIL XII, 4406); zijn naam komt tevens tweemaal op amforen uit Baetica voor (CIL XV, 3974-3975). Op tal van amforen staat onder β ook de naam van L. Marius Phoebus (CIL XV, 3943-3959). We kennen deze man eveneens uit een inscriptie in Rome, waarin hij echter niet als *navicularius* wordt vermeld, maar als *mercator olei Hispani ex provincia Baetica* (CIL VI, 1935; ook een inscriptie uit Baetica (AE 2000, 734) vermeldt een Marius Phoebus).³⁵ D. Caecilius Hospitalis, volgens CIL II, 1474 een *negotiator olearius ex Baetica*, verschijnt ook in dezelfde β -tituli (CIL XV, 3762). Een ander lid van dezelfde familie van Caecilii, D. Caecilius Onesimus, wordt dan weer een *diffusor olearius* genoemd (AE 1980, 98; CIL XV, 3783).

Het blijft voor de onderzoeker dus moeilijk om aan de hand van de gegevens die de *tituli picti* op amforen verstrekken, het beeld van het *naviculariaat* te vervolledigen: waar immers de namen van *navicularii* worden gevonden, blijken ook vertegenwoordigers van andere beroeps-categorieën geattesteerd te zijn.

Dit laatste probleem wordt ten dele gerelativeerd, omdat het naar alle waarschijnlijkheid in vele gevallen niet nodig is een dergelijk strikt onderscheid tussen de verschillende termen te handhaven.³⁶ Er is reeds op gewezen dat er zeker geen eenduidig afgelijnd systeem bestond in de naamgeving van de beroepen die te maken hebben met handel en transport: omdat één en dezelfde persoon veelal een aantal van de vermelde beroepen tegelijk uitoefende, bleven de grenzen van de semantische velden bijzonder vaag. Zo was het bv. heel goed mogelijk dat iemand Gallisch graan naar Ostia vervoerde voor de *annona* en dus op die reis als *navicularius* voor de overheid optrad, maar op de terugweg Italische en andere producten meebracht die hij dan voor eigen rekening in zijn thuishaven verhandelde, wat hem dan weer als een *negotiator* zou karakteriseren. Deze persoon kon zich in Rome in een inscriptie als *navicularius* voordoen en in Gallië als *negotiator*, of vice versa. Al hebben we dus geen echte aanduidingen over de precieze beroepen van de talrijke individuen die geattesteerd zijn in de β -teksten, ze zijn hoe dan ook betrokken bij de commercialisering en distributie van olie uit Baetica.

³⁵ Voor de activiteiten van deze *mercator*, zie Remesal Rodríguez, 2000.

³⁶ Cf. Remesal Rodríguez, 2000, 797: "Finalmente, creo necesario recalcar la idea de que un mismo individuo podía desempeñar – incluso al mismo tiempo – funciones diferentes: *navicularius, negotiator, mercator o diffusor*, pero nuestra fuentes no nos permiten, hoy día, aseverar en que momento actuaban desempeñando una otra función."

Opmerkelijk is wel dat de handelaars en transporteurs die in de monumentale epigrafie geattesteerd zijn, meestal slechts één beroepsaanduiding vermelden. Vermoedelijk moeten we de reden hiervoor zoeken in de impliciete waardering die zo'n beroepsaanduiding in een bepaalde regio kon krijgen. Specifieke beroepsnamen blijken immers een opvallende geografische spreiding te hebben. Zo vinden we in het zuiden van Gallië, en met name in havensteden zoals Narbonne en Arles, vooral de term *navicularius* terug. In de noordelijker gelegen streken van Gallië en naar Germanië, valt op dat hoewel ook daar een levendig transport heeft bestaan (bv. tussen het Europese vasteland en Brittannië), vooral de *negotiatores* in de inscripties goed bekend zijn, terwijl we geen spoor terugvinden van *navicularii*.

In de provincie Baetica, waar we heel wat attestaties van oliehandelaars en –transporteurs mogen verwachten, blijkt zo goed als geen enkele inscriptie te bestaan waarin een *mercator*, een *negotiator* of een *navicularius* wordt vermeld. Wel zijn een klein aantal *diffusores olearii* bekend. Betekent dit dat de Spaanse olijfolie overwegend door Gallische en Italische handelaars en transporteurs werd vervoerd en op de markt gebracht, die dan in het zuiden van Gallië – een stopplaats op weg naar Italië – in de inscripties hun sporen hebben achtergelaten?³⁷ Omdat het evenwel weinig waarschijnlijk lijkt dat de inwoners van Baetica deze ongetwijfeld lucratieve handel helemaal aan Gallische transporteurs overlieten en omdat enkele families, bekend uit de *tituli picti*, ongetwijfeld uit Spanje afkomstig waren³⁸, moet men veronderstellen dat er bij de handelaars en exporteurs uit Baetica een zekere onwil moet hebben bestaan om hun beroepsaanduiding in een inscriptie vast te leggen. Mogelijk was het in een Spaanse municipale gemeenschap sociaal minder goed aanvaard om een beroep epigrafisch vast te leggen.³⁹

Bovenstaande terminologische overwegingen impliceren dat in de *tituli picti* uit Baetica, die in Rome op de Monte Testaccio worden aange troffen, verschillende personen zullen worden teruggevonden die instonden voor het transport van olie naar de hoofdstad. Een studie van die namen uit de β -teksten kan ons informeren over de structuur en werking van het naviculariaat. Zo ontmoeten we in het Narbonne van de tweede eeuw n.Chr. verschillende leden van de familie van de

³⁷ Zoals gesuggereerd door o.m. Sirks, 1984, 87, noot 2.

³⁸ Remesal Rodríguez, 2004.

³⁹ Hetzelfde fenomeen is vastgesteld voor Afrika, waar slechts een handvol attestaties van handelaars is teruggevonden. Cf. Verboven, 2007.

Fadii.⁴⁰ De bekendste vertegenwoordiger is wel Sex. Fadius Secundus Musa⁴¹, geattesteerd in CIL XII, 4393. Hij was patroon van een vereniging van handwerklieden, het *collegium fabrorum subaedianorum*, en een vooraanstaande municipale magistraat van de Gallische havenstad. Sexti Fadii vinden we echter ook op de *tituli picti* van de amfoorscherven van Monte Testaccio. Zo is uit CIL XV, 3855-3861 een zekere Sextus Fadius Anicetus bekend, uit CIL XV, 3862 een Sex. Fadius Paonus, uit CIL XV, 3863-3873 een Sex. Fadius Secundus en uit CIL XV, 3874 twee niet nader aangeduide Fadii, die blijkbaar samen opeerden. Al deze mensen behoorden tot de familie van de Gallische Fadii en transporteerden Spaanse olijfolie naar Italië. Dit wordt nog eens onderstreept door de aanwezigheid van Fadii in Baetica, het gebied waar de olie werd geproduceerd (CIL II, 1495), en in Ostia, het uiteindelijke doel van de reis (CIL XIV, 994-996; 4563). Uit deze kleine epigrafische getuigenissen kunnen we een heel economisch netwerk reconstrueren, dat zich uitstreckte van Spanje over Zuid-Gallië tot Ostia.

Uit dezelfde periode zijn ook de activiteiten van de Olitii bekend: in CIL XII, 4406 ontmoeten we de *navicularius* P. Olitius Apollonius, die tevens geattesteerd is op de amfoorscherven van Monte Testaccio (CIL XV, 3974-3975). In CIL XV, 3976 ontmoeten we een ander lid van de familie, P. Olitius Faustus. Eveneens uit Narbonne komt de inscriptie CIL XII, 4494, die een *navicularius* C. Valerius Gemellus noemt. Ook op de amfoorinscripties uit Rome zijn de Caii Valerii verbazend goed gedocumenteerd: in CIL XV, 4002-4011 (C. Valerius Onessimus⁴² en C. Valerius Alexander), 4012 (C. Valerius Cestianus), 4013 (C. Valerius Epagathus), 4014 (C. Valerius Eutyclus) en 4023-4024 (C. Valerius Paternus) ontmoeten we waarschijnlijk verschillende leden van de *familia* die allen betrokken zijn bij de olie-import in Italië.

⁴⁰ CIL 12, 4274; 4392; 4486; 4528; 4800-4811; 5138; 5258; ILGN 587.

⁴¹ Héron de Villefosse, 1915, 158 baseerde zich op de Griekse naam Musa om te veronderstellen dat Fadius Secundus een vrijgelatene was. Cels, 1978, 114-117 heeft evenwel overtuigend aangetoond dat het *cognomen* Musa niet per definitie wijst op een serviele achtergrond. *Cognomina* werden in een familie dikwijls 'gerecycleerd': zo was het mogelijk dat een kleinzoon, die het volwaardige Romeinse burgerrecht bezat, het *cognomen* van zijn grootvader kreeg, die een *libertus* was (cf. ook de onderzoeksresultaten voor het *cognomen* Secundus bij Duthoy, 1989, 193). Hoewel het dus mogelijk is dat hoger in de stamboom van de Fadii serviel bloed gevonden wordt, kan van Fadius Secundus niet gezegd worden dat hij een verleden als slaaf heeft gekend. De *tribus*-vermelding, zijn rijkdom en sociale positie doen eerder vermoeden dat we hier te maken hebben met een vrijgeboren nazaat van een *libertus*.

⁴² Tevens bekend uit CIL XII, 4823, het grafschrift voor zijn vrouw Fortunata, zonder enige twijfel een *coliberta*.

Voor deze drie *familiae* was het mogelijk een expliciet verband te leggen tussen de attestaties op de amfoorscherven en beroepsvermeldingen in de monumentale epigrafie. In CIL XV zijn echter veel meer namen van mogelijke *navicularii-negotiatores* gepubliceerd, die nog wachten op een nader onderzoek. Het cruciale probleem is evenwel, dat deze namen uit de β -teksten niet expliciet verbonden kunnen worden met inscripties van transporteurs en handelaars. Toch is het mogelijk om, vertrekkend van die β -teksten, nog enkele (*familiae* van) schippers op te sporen. Criteria die bij dit onderzoek gehanteerd zullen worden, zijn:

- het voorkomen van de namen van verschillende leden van een *familia* op de amforen van Monte Testaccio;
- de aanwezigheid van deze personen op amforen in andere archeologische contexten;
- het identificeren van mogelijke andere leden van de *familia* in plaatsen die op het handelstraject voor de Spaanse olie liggen (i.c. Baetica, Gallia Narbonensis, in het bijzonder de havensteden, en Ostia).

De resultaten van dit onderzoek laten ons verschillende nieuwe families van handelaars en transporteurs zien, die ongetwijfeld in dezelfde economische wereld actief waren als de 17 *navicularii* uit de monumentale epigrafie (overzicht in Tabel 2).

| | |
|-----------------|---------------------------------|
| Lucii Antonii | L. Antonius Crassinus |
| | L. Antonius Epaphroditus |
| | L. Antonius Iucundus |
| | L. Antonius Plebeianus |
| | L. Antonius Securus |
| | L. Antonius Severus |
| Decimi Aticii | D. Aticius Atticus Trophimianus |
| | D. Aticius Herennus |
| | D. Aticius Onesimus |
| | D. Aticius Trophimus |
| | D. Aticius Severus |
| Decimi Caecilii | D. Caecilius Calliphytus |
| | D. Caecilius Chrysogonus |
| | D. Caecilius Daphnus |
| | D. Caecilius Euelpis |

| | |
|-------------------|-----------------------------|
| | D. Caecilius Hospitalis |
| | D. Caecilius Maternus |
| | D. Caecilius Onesimus |
| | D. Caecilius Papia |
| | D. Caecilius Victor |
| | D. Caecilius |
| Marci Iulii | M. Iulius Carpophorus |
| | M. Iulius Faustinus |
| | M. Iulius Hermes |
| Lucii Memmii | L. Memmius Beryllus |
| | L. Memmius Hispanus |
| | L. Memmius Hyperephonus |
| | L. Memmius Homerus |
| | L. Memmius R[...] |
| | L. Memmius |
| Lucii Segolat(i)i | L. Segolat(i)us Alexander |
| | L. Segolat(i)us Encolpus |
| | L. Segolat(i)us Eucharistus |
| | L. Segolat(i)us Iustus |

Tabel 2: Nieuwe families van handelaars bekend van Monte Testaccio en geanalyseerd in de prosopografieën

Hieronder volgt een gedetailleerder uiteenzetting over de families :

• De **Lucii Antonii**: Deze *familia* heeft in Monte Testaccio verschillende vertegenwoordigers: L. Antonius Crassinus (CIL XV, 3700-3701), L. Antonius Epaphroditus (CIL XV, 3702-3710), L. Antonius Iucundus (CIL XV, 3711; 3714-3715), L. Antonius Plebeianus (CIL XV, 3716; 3718; 3720-3723), L. Antonius Securus (CIL XV, 3724) en L. Antonius Severus (CIL XV, 3725-3727). Belangrijk is dat talrijke amforen met de naam L. Antonius Epaphroditus eveneens in een scheepswrak in de Gallische havenstad Fos-sur-Mer zijn gevonden (AE 1981, 626-630; 632-633; AE 1991, 1187b). Bovendien komen over zowat de hele zuidkust van Gallia Narbonensis Lucii Antonii voor.⁴³

⁴³ AE 1992, 1168; 1217; CIL XII, 1206; 2975; 4602; 4982; ILGN 74; cf. ook CIL XIV, 296.

Ook in het exportgebied Baetica en het reisdoel, de importhaven Ostia, zijn zij goed gedocumenteerd.⁴⁴

- De **Decimi Aticii**: Vijf leden van de *familia* zijn op amforen geat-
testeerd: D. Aticius Atticus Trophimianus (CIL XV, 3731-3734), D.
Aticius Herennus (CIL XV, 3735-3739), D. Aticius D.l. Onesimus
(CIL XV, 3740), D. Aticius Trophimus (Rodríguez Almeida, 1979,
886) en D. Aticius Severus (Rodríguez Almeida, 1979, 886). Het *gen-
tilicium* Aticius is bijzonder zeldzaam. Het is bekend in Ligurië (AE
1990, 361) en niet toevallig in Baetica (CIL II, 1578).

- De **Decimi Caecilii**: In Monte Testaccio is de *familia* met niet min-
der dan tien personen vertegenwoordigd: D. Caecilius Calliphytus
(CIL XV, 3751-3753), Chrysogonus (CIL XV, 3754-3755), Euelpis en
Daphnus (CIL XV, 3756-3761), Hospitalis (CIL XV, 3762-3764;
3769-3781; Rodríguez Almeida, 1979, 886), Maternus (CIL
XV, 3765-3766; 3768-3781), Onesimus (CIL XV, 3782-3783;
Rodríguez Almeida, 1979, 886), Papia (CIL XV, 3784), Victor (CIL
XV, 3785) en een niet nader genoemde D. Caecilius (CIL XV, 3786).
Soms werkten de Caecilii ook samen (CIL XV, 3756-3761; 3769-
3781; 3788-3794; 3795; Rodríguez Almeida, 1979, 886-887). We
vinden de Decimi Caecilii terug in de belangrijkste stopplaatsen van de
route waarlangs de olie werd vervoerd (Baetica⁴⁵, Fos-sur-Mer⁴⁶, Arles⁴⁷,
Portus⁴⁸ en Ostia⁴⁹). Bijzonder interessant is dat twee Caecilii terugke-
ren in enkele inscripties, waarin zij meer informatie geven over hun
precieze activiteiten. Zo noemt CIL VI, 1625b Hospitalis⁵⁰ een *negoti-
ator olearius ex Baetica*. Onesimus is ons ook bekend uit AE 1980, 98,
waar hij een *diffusor olearius ex Baetica* wordt genoemd. Dit illustreert
mooi dat de Romeinen geen duidelijke differentiatie maakten in de ter-
minologie die werd gehanteerd voor 'handelaar' en/of 'transporteur'.

- De **Marci Iulii**: Zij zijn in Monte Testaccio slechts driemaal geat-
testeerd (M. Iulius Carpophorus [CIL XV, 3890-3891], M. Iulius
Faustinus [CIL XV, 3893] en M. Iulius Hermes [CIL XV, 3897]), maar

⁴⁴ Baetica: AE 1989, 410; CIL II, 1212; 1381; 1727-1728; 1768; 2257; CILA 2, 1, 102 en 2, 4, 1084. Ostia: o.m. CIL XIV, 582; 585; 4537; 4562; 5345.

⁴⁵ CIL II, 1474; CIL 2, 5, 858.

⁴⁶ AE 1988, 864b.

⁴⁷ CIL XII, 690.

⁴⁸ AE 1929, 141.

⁴⁹ CIL XIV, 708; 723; 4288; 4710.

⁵⁰ Zie ook AE 1988, 726.

van Iulius Hermes weten we dankzij twee inscripties uit Baetica (CIL II, 1481 en AE 2001, 1186) dat zijn vader, M. Iulius Hermesianus, een *diffusor olearius* was, wat het belang van de familieondernemingen in de oliehandel nog eens onderstreept.

• De **Lucii Memmii**: Op enkele amforen van Monte Testaccio staan de namen vermeld van L. Memmius Beryllus (CIL XV, 3962), L. Memmius Hispanus (CIL XV, 3963), L. Memmius Hyperephonus (Rodríguez Almeida, 1979, 891), L. Memmius Homerus (CIL XV, 3964), L. Memmius R[...] (CIL XV, 3969) en L. Memmius (CIL XV, 3970). Een aantal Memmii traden ook samen op (CIL XV, 3965-3968). Lucii Memmii zijn goed gedocumenteerd in Baetica (CIL II, 2059; CILA 2, 2, 471; IRPCadiz, 334).⁵¹ In Gallië zijn de Lucii Memmii slechts één keer geattesteerd (ILGN 659). Opnieuw worden we geconfronteerd met een Spaanse familie van oliehandelaars en -transporteurs, terwijl volgens de informatie van de monumentale epigrafie, slechts een miniem aantal personen uit Baetica in dit transport betrokken zou zijn geweest. De veronderstelling dat het transport van Spaanse olie in de eerste plaats geregeld werd door Gallische transporteurs, is dus mogelijk aan herziening toe.

• De **Lucii Segolat(i)i**⁵²: In Narbonne is een L. Segolat(i)us Victorinus bekend, de jonggestorven zoon van [Lucius?] Segolatus Primus en Segolatia Victorina (CIL XII, 5127). Uit Monte Testaccio kennen we een L. Segolat(i)us Alexander (CIL XV, 3993), L. Segolat(i)us Encolpus (CIL XV, 3994), L. Segolat(i)us Eucharistus (CIL XV, 3995-3996), L. Segolat(i)us Iustus (CIL XV, 3997 en mogelijk ook 3998) en een samenwerkingsverband tussen meerdere Segolatii en anderen, van wie de naam verloren is (CIL XV, 3999).

Idealiter kan men hopen dat tenminste enkele van deze mensen in de toekomst als *navicularius* bekend zullen worden door het ontdekken van een inscriptie waarop zij hun beroep onmiskenbaar aanduiden. Daar in het verleden vooral de epigrafische *testimonia* uit het zuiden van Gallië verschillende handelaars en transporteurs aan het licht hebben gebracht, komt vooral deze regio in aanmerking om onze kennis aan te vullen.

⁵¹ Misschien wijst het *cognomen* Hispanus eveneens in die richting!

⁵² Uit de genitief Segolati is niet op te maken of Segolatus dan wel Segolatus het *gentilicium* is. CIL XII, 5127 geeft Segolatus en Segolatia; in CIL XV, 3999 is sprake van Segolatorum.

Naast de studie van de amfoorresten beschikken we dankzij de onderwaterarcheologie over nog een tweede bron waarlangs het mogelijk is *navicularii* op het spoor te komen. Op de ankers van schepen zijn soms namen gegraveerd, die volgens sommigen de eigenaar aanduiden.⁵³ Hoewel die namen ons dus in de eerste plaats de *dominus navis* leren kennen, is het goed mogelijk dat deze tegelijk *navicularius* was.⁵⁴ Van dergelijke namen op ankers is evenwel nog geen *corpus* beschikbaar.

Concluderend kunnen we stellen dat uit dit onderzoek van de *navicularii* blijkt dat bij de studie van het mediterrane handels- en transportwezen, de termen om een bepaald beroep aan te duiden, niet strikt gedefinieerd waren. Dikwijls konden zij als synoniemen fungeren.

Deze vaststelling is van het grootste belang voor elke onderzoeker van de Romeinse *negotiatores*, *navicularii* en aanverwante beroeps categorieën. Hieruit blijkt immers dat de criteria die gehanteerd worden bij het opstellen van een *corpus* van vertegenwoordigers van een bepaald beroep, gerelativeerd moeten worden. Het is m.a.w. methodologisch niet te verantwoorden om bij een studie van het naviculariaat, geen rekening te houden met de personen die zich kenbaar maken als *mercator*, *negotiator* of *diffusor*. De kans is daarom niet onbestaande dat we in werkelijkheid meer personen als *navicularius* kunnen identificeren dan tot nog toe gedacht. Omdat archeologische opgravingen op Monte Testaccio en onderwaterarcheologie elk jaar nieuwe *tituli picti* opleveren, mag verwacht worden dat het aantal bekende *navicularii*, op basis van een namenstudie zoals hier gepresenteerd, aanzienlijk vermeerderd zal worden.

Bovendien heeft dit onderzoek ook belangrijke consequenties voor het beeld dat we hebben van transportorganisaties in de mediterrane wereld: zo hebben familiebanden een niet te onderschatten rol gespeeld in de structuur van het naviculariaat.

Daarenboven moeten de *navicularii* over een veel groter gebied verspreid geweest zijn dan tot nog toe gedacht: de veronderstelling dat vooral Gallische schippers de Spaanse olijfolie naar het zuiden van Gallië en naar Italië vervoerden kan niet langer standhouden. Ook transporteurs uit Baetica zelf zullen een niet gering aandeel hebben gehad in deze economische sector, wat eigenlijk niet meer dan normaal is.

⁵³ Gianfrotta, 1994, verbindt bv. de tekst *M. Aeli A.L.* met T. Aelius Herrianus, bekend door een *titulus* uit Fos. Uiteraard is niet uit te sluiten dat de naam op een anker, zoals zo vaak in *instrumentum domesticum*, simpelweg verwijst naar de producent van het object.

⁵⁴ Hesnard, 1989, 398.

In elk geval moet men vaststellen dat de onderzoeker van de personen die betrokken zijn bij de mediterrane handel, nog heel wat bronnen ter beschikking staan die tot nog toe slechts in de marge van de voornaamste studies zijn behandeld. Met deze kleine studie is althans geprobeerd een eerste stap te zetten in het wegwerken van het hiaat.

BIBLIOGRAFIE

- AUBERT 1994: Aubert J.-J., *Business Managers in Ancient Rome. A Social and Economic Study of Institores, 200 B.C. – A.D. 250*, Leiden, 1994.
- BLÁZQUEZ MARTÍNEZ 1980: Blázquez Martínez J.M., *La exportación del aceite hispano en el Imperio romano. Estado de la cuestión*, in: *Producción y comercio del aceite en la Antigüedad. Primer Congreso Internacional*, Madrid, 1980, 19-46.
- BLÁZQUEZ MARTÍNEZ 1983: Blázquez Martínez J.M., *Ultimas aportaciones a los problemas de la producción y comercio del aceite en la Antigüedad*, in: *Producción y comercio del aceite en la Antigüedad. Segundo Congreso Internacional (Sevilla 1982)*, Madrid, 1983, 19-100.
- Cels 1978: CELS J., *Un problème controversé : l'origine d'un flamine de Narbonnaise, Sextus Fadius Secundus Musa*, *Eos* 66 (1978), 107-121.
- CRACCO RUGGINI 1985 : Cracco Ruggini L., *L'annona di Roma nell' età imperiale*, in: *Misurare la terra : centuriazione e coloni nel mondo romano. Città, agricoltura, commercio: materiali da Roma e dal suburbio*, Modena, 1985, 224-236.
- DE SALVO 1992 : De Salvo L., *Economia privata e pubblici servizi nell' impero romano: i corpora naviculariorum*, Messina 1992.
- DUTHOY 1989: Duthoy R., *Cognomen est omen? Quelques jalons pour une anthroponymie sociale du monde romain*, in: *Mélanges P. Lévêque* 2, Paris, 1989, 183-205.
- FÖLDI 1995: Földi A., *Die Entwicklung der sich auf die Schiffer beziehenden Terminologie im römischen Recht*, *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis* 63 (1995), 1-9.
- FRANK 1937: Frank T., *Notes on Roman commerce*, *JRS* 27 (1937), 72-79.
- GARROTE SAYÓ 2000: Garrote Sayó E., *Les importations d'huile de Bétique en NARBONNAISE*, in : *Les denrées en Gaule Romaine. Production, consommation, échanges. Table-ronde des 16 et 17 novembre 2000. Maison de l'Archéologie et de l'Ethnologie*, Nanterre, 2000, 63-75.
- GARROTE SAYÓ 2001: Garrote Sayó E., *Análisis de los sellos en ánforas Dressel 20 hallados en una provincia romana: la Gallia Narbonensis*, in : *Congreso Internacional Ex Baetica Amphorae. Écija* 2001, 825-836.
- GIANFROTTA 1994 : Gianfrotta P.A., *Note di epigrafia 'marittima'*, in : *Epigrafia della produzione e della distribuzione (Coll. EFR 193)*, 1994, 591-608.

- GRÄBER 1984 : Gräber A., Ein Problem des staatlichen gelenkten Handels: Memmius Vitrasius Orfitus, praefectus Urbis Romae und die Versorgungskrise in den Jahren 353-359 n. Chr., *MBAH* 3, 2 (1984), p. 59-68
- HÉRON DE VILLEFOSSE 1915: Héron de Villefosse A., Deux armateurs narbonnais : Sex. Fadius Secundus et P. Olitius Apollonius, *MSAF* 74 (1915), 153-180.
- HERZ 1988: Herz P., Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung. Die Lebensmittelversorgung, *Historia Einzelschr.*, Heft 55, Stuttgart 1988.
- HESNARD 1989: Hesnard A. & Gianfrotta P.A., Les bouchons d'amphore en pouzzolane, in : *Amphores romaines et histoire économique: dix ans de recherches*, Roma, 1989, 393-441.
- HOPKINS 1999-2000: Hopkins K., *On the Political Economy of the Roman Empire*, lezing te Cambridge University⁵⁵.
- KNEISSL 1983: Kneissl P., Mercator - negotiator. Römische Geschäftsleute und die Terminologie ihrer Berufe, *MBAH* 2, 1 (1983), 73-90.
- LE ROUX 1986 : Le Roux P., L'huile de la Bétique et le prince sur un itinéraire annonaire, *REA* 88 (1986), 247-271.
- LOYZANCÉ 1986: Loyzancé M.-F., A propos de Marcus Cassius Sempronianus Olisiponensis, diffusor olearius, *REA* 88 (1986), 273-284.
- PANCIERA 1980 : Panciera S., Olearii, in: *The seaborne commerce of ancient Rome. Studies in archaeology and history*, *MAAR* 36, Roma, 1980, 235-250.
- PATERSON 1982 : Paterson J., Salvation from the sea. Amphorae and trade in the Roman West, *JRS* 72 (1982), 146-157.
- PAVIS D'ESCURAC 1976: Pavis d'Escurac H., *La préfecture de l'annone. Service administratif impérial d'Auguste à Constantin*, *BEFAR* 226, Roma 1976.
- REMESAL RODRÍGUEZ 1983: Remesal Rodríguez J., Ölproduktion und Ölhandel in der Baetica: ein Beispiel für Verbindung archäologischer und historischer Forschung, *MBAH* 2, 2 (1983), 91-111.
- REMESAL RODRÍGUEZ 1989: Remesal Rodríguez J., Cuestiones en torno a la epigrafía anfórica de la Bética, in : *Amphores romaines et histoire économique : dix ans de recherches*, Roma, 1989, 489-503.
- REMESAL RODRÍGUEZ 1990: Remesal Rodríguez J., El sistema annonario como base de la evolución económica del Imperio romano, in : Hackens T. & Miró M., *Le commerce maritime romain en Méditerranée occidentale*, Rixensart, 1990, 355-367.
- REMESAL RODRÍGUEZ 2000: Remesal Rodríguez J., L. Marius Phoebus, mercator olei hispani ex provincia Baetica. Consideraciones en torno a los términos mercator, negotiator y diffusor olearius ex Baetica, in: Paci G. (ed.), *Epigraphai. Miscellanea Epigrafica in onore di Lidio Gasperini*. Roma, 2000, 781-797.

⁵⁵ Een pdf-versie van de lezing is te vinden via deze URL: <http://sshi.stanford.edu/Conferences/1999-2000/empires/hopkins.pdf>

- REMESAL RODRÍGUEZ 2004: Remesal Rodríguez J., Promoción social en el mundo romano a través del comercio, in : F. Marco Simón, F. Pina Polo, J. REMESAL RODRÍGUEZ (Eds.), *Vivir en tierra extraña: emigración e integración cultural en el mundo antiguo*. Col·lecció Instrumenta 16, Universitat de Barcelona, 2004, 125-136.
- RICKMAN 1980a: Rickman G.E., *The corn supply of ancient Rome*, Oxford, 1980.
- RICKMAN 1980b: Rickman G.E., *The grain trade under the roman empire*, in: *The seaborne commerce of ancient Rome*. Studies in archaeology and history, MAAR 36, Roma, 1980, 261-275.
- RICO 2003 : Rico C., *Mercatores, negotiatores et diffusores olearii et le commerce de l'huile de Bétique à destination de Rome aux Ier et IIe siècles de notre ère*, REA 105 (2003), 413-433
- ROUGÉ 1966 : Rougé J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, Paris, 1966.
- ROUGÉ 1978 : Rougé J., *Aspects économiques du Lyon antique*, in : *Les martyrs de Lyon – 177*, Actes du colloque organisé à Lyon du 20 au 23 septembre 1977, Paris, 1978.
- SAUMAGNE 1950 : Saumagne Ch., *Un tarif fiscal au IVe siècle, Karthago 1* (1950), 109-200.
- SIRKS 1984: Sirks A.J.B., *Qui annonae urbis serviunt. De juridische regelingen in het Romeinse keizerrijk inzake het vervoer van onus fiscale, met name voor de annona, over zee en over de Tiber*, Amsterdam, 1984.
- SIRKS 1991: Sirks A.J.B., *The size of the grain distributions in imperial Rome and Constantinople*, *Athenaeum* 79 (1991), 215-237.
- SIRKS 2003: Sirks A.J.B., *Secteur public et secteur privé dans le transport maritime pour l'approvisionnement de Rome et de Constantinople*, in : Aubert J.-J. (ed.), *Tâches publiques et entreprise privée dans le monde romain*, Genève, 2003, 267-288.
- TCHERNIA 1980: Tchernia A., *D. Caecilius Hospitalis et M. Iulius Hermesianus*, in: *Producción y comercio del aceite en la Antigüedad*. Primer Congreso Internacional, Madrid, 1980, 155-160.
- TCHERNIA 1986 : Tchernia A., *Le vin de l'Italie romaine. Essai d'histoire économique d'après les amphores*, BEFAR 261, Roma, 1986, p. 27-28.
- VERBOVEN 2007 : Verboven K., *Ce que negotiari et ses dérivés veulent dire*, in: *Andreau J. & Chankowski V., Vocabulaire et expression de l'économie antique*, 89-118.