

Inhaltsverzeichnis

1 Der römische Seehandel in seiner Blütezeit – Einleitung, Quellen, Forschung	11
1.1 Quellen	18
1.2 Antike Wirtschaftsgeschichte und die Problematik der Quellenarmut	23
1.3 Primitivisten, Modernisten, Formalisten, Substantivisten	26
1.4 Überwindung der „Jahrhundertdebatte“ und Neue Institutionenökonomik	31
1.5 Die Zukunft der Erforschung der antiken Wirtschaft	36
2 Rahmenbedingungen	39
2.1 Politischer Rahmen	39
2.1.1 Umfeld	39
2.1.2 Staatliche Eingriffe	50
2.2 Volkswirtschaftlicher Rahmen	55
2.2.1 Bruttoinlandsprodukt	56
2.2.2 Handelsvolumen	57
2.2.3 Bevölkerung, Urbanisierungsgrad, Heerlager als Nachfragezentren	65
2.2.4 Kaufkraft	73
2.2.5 Währung / Geldwirtschaft	76
2.3 Rechtlicher Rahmen	80
2.3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen im Sinne der Neuen Institutionenökonomik	82
2.3.2 Absolute Verfügungsrechte	83
2.3.3 Relative Verfügungsrechte	88
2.3.4 Prinzipal-Agent-Beziehungen	98
2.3.5 Steuern, Zölle, Subventionen, Privilegien	111
2.3.6 Index of Economic Freedom	123

2.4	Klima und Geographie	126
2.4.1	Veränderungen seit der Antike	127
2.4.2	Segeln im Winter und Segeln in der Nacht	131
2.5	Beschaffungsmärkte	136
2.5.1	Beschaffungsmärkte – regional, geographisch definiert	136
2.5.2	Eines der Rätsel des Piazzale delle Corporazioni	140
2.6	Infrastruktur	141
2.6.1	Häfen	142
2.6.2	Landtransport, Flüsse und Kanäle	145
2.7	Die Verfügbarkeit von Kapital und Investoren	149
2.8	Unternehmer und Manager	151
2.8.1	<i>negotiatores, mercatores, navicularii</i> – Geschäftsleute, Händler, Spediteure	152
2.8.2	<i>gubernator</i> und <i>magister navis</i> – „Skipper“ und „Manager“	154
2.9	Wettbewerb	154
2.10	Schiffsbau und Nautik	155
2.10.1	Schiffstypen	158
2.10.2	Segeleigenschaften	159
2.10.3	Nautik	162
2.10.4	Ruder als Antrieb: Verwendung und Bedeutung	167
2.11	Sonstige Prozesse und Abläufe: Dokumente und Warenmuster	168
2.12	Fazit Rahmenbedingungen	171
3	Seerouten	174
3.1	Forschungsstand	174
3.1.1	Rougé, Casson, Arnaud, Scheidel	175
3.1.2	ORBIS	178
3.2	Ein neuer Ansatz – neue Methode, neue Daten, neues Hilfsmittel	182
3.2.1	Neue Methode	182
3.2.2	Neue Daten	183
3.2.3	Neues Hilfsmittel: <i>Expedition</i>	185

3.3	Segeleigenschaften – Rekonstruktion eines Polardiagramms antiker Frachtensegler	191
3.3.1	Messergebnisse von Nachbauten	192
3.3.2	Vergleich mit antiken Angaben	198
3.4	Zur Auswahl der Routen	201
3.5	Daten und Darstellung der Ergebnisse	202
3.6	Routen im westlichen Mittelmeer	203
3.6.1	Karthago – Ostia	203
3.6.2	Gades – Ostia	209
3.6.3	Tarraco – Ostia	214
3.6.4	Gallien – Ostia	219
3.6.5	Puteoli	244
3.7	Routen im östlichen Mittelmeer	249
3.7.1	Alexandria: die Hinreise	249
3.7.2	Ostia – Alexandria	252
3.7.3	Puteoli – Alexandria	252
3.7.4	Syrakus – Alexandria	252
3.7.5	Brundisium – Alexandria, die „Rennstrecke“	256
3.7.6	Alexandria: die Rückreise	258
3.7.7	Alexandria – Ostia: die Nordafrika-Route	261
3.7.8	Alexandria – Syrakus: die Route östlich an Zypern vorbei	265
3.7.9	Alexandria – Lykien: die Abkürzung	265
3.7.10	Alexandria – Syrakus	267
3.7.11	Seleukeia Pieria	270
3.7.12	Fazit: Die Routen im östlichen Mittelmeer	274
3.8	Zum Preisedikt von Diokletian	275
3.9	Fazit Seerouten	283
4	Wirtschaftlichkeit	285
4.1	Zielsetzung der Frage nach der Wirtschaftlichkeit	285
4.2	Struktur einer Gewinn- und Verlustrechnung	286
4.3	Beispielhafte Gewinn- und Verlustrechnung (Basis-GuV)	290
4.3.1	Annahmen	291
4.3.2	Alle Annahmen im Überblick	308
4.3.3	Gewinn- und Verlustrechnung	309

4.4	Sensitivitäten / Veränderung einzelner Annahmen	312
4.4.1	Schiffsgrößen und Auslastung	313
4.4.2	Verkaufspreis (VK) und Einkaufspreis (EK)	318
4.4.3	Gemischte Ladung	320
4.4.4	Sonstige Einnahmen	322
4.4.5	Reisedauer	322
4.4.6	Kapitalkosten	324
4.4.7	Lagerkosten	326
4.4.8	Besatzungsstärke	328
4.4.9	Entlohnung der Mannschaft und Verpflegung	328
4.4.10	Sonderausgaben	328
4.4.11	Beladung und Entladung	328
4.4.12	Anschaffungskosten für das Schiff, Abschreibung, Instandhaltung	331
4.4.13	Sonstige Kosten und Schwund	331
4.4.14	Zölle und Abgaben	336
4.4.15	Seewurf und Piraten	336
4.4.16	Zusammenfassung der Ergebnisse	340
4.5	Strategien für den Seehandel in der Kaiserzeit	343
4.5.1	Wollten römische Händler ihre Gewinne steigern?	344
4.5.2	Die Wahl des Handelsgutes	347
4.5.3	Preise	348
4.5.4	Kapazitäten und Skaleneffekte	353
4.5.5	Ladungsträger – wichtiger Baustein für die Effizienz im Seehandel	359
4.5.6	Direktrouten	361
4.5.7	Auswahl des Beschaffungs- und des Absatzmarktes	364
4.5.8	Risikomanagement und Kapitalbeschaffung	368
4.5.9	Technische Weiterentwicklungen im Schiffsbau	369
4.6	Fazit Wirtschaftlichkeit: <i>divites esse volumus</i>	378
5	Schluss und Nachbemerungen	381
5.1	Schluss	381
5.2	Nachbemerungen	382

6 Verzeichnisse	383
6.1 Verzeichnis der Abbildungen	383
6.2 Verzeichnis der Datenblätter zu den Seerouten	383
6.3 Verzeichnis der Tabellen	384
6.4 Verzeichnis der verwendeten Textausgaben und Übersetzungen	385
6.5 Verzeichnis der verwendeten Literatur	387
6.6 Verzeichnis der erwähnten Quellen	406
6.7 Personenregister	412
6.8 Ortsregister	413
6.9 Sachregister	415