

Hungersnot versus Food-Waste

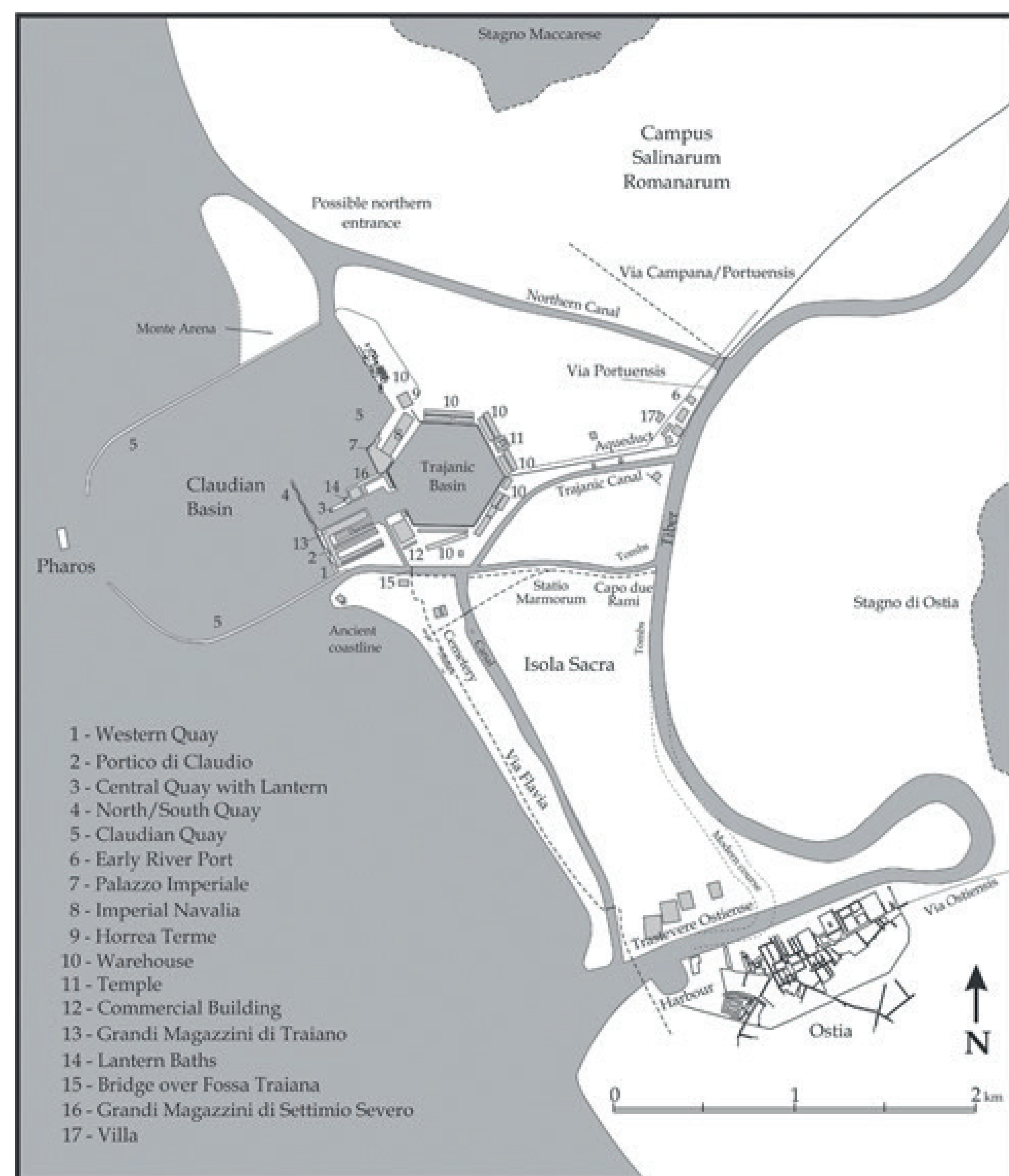
Verbesserung der Ernährungssicherheit mit ähnlichen Massnahmen wie in der heutigen Schweiz

Charles Hirt, c.hirt@stud.unibas.ch

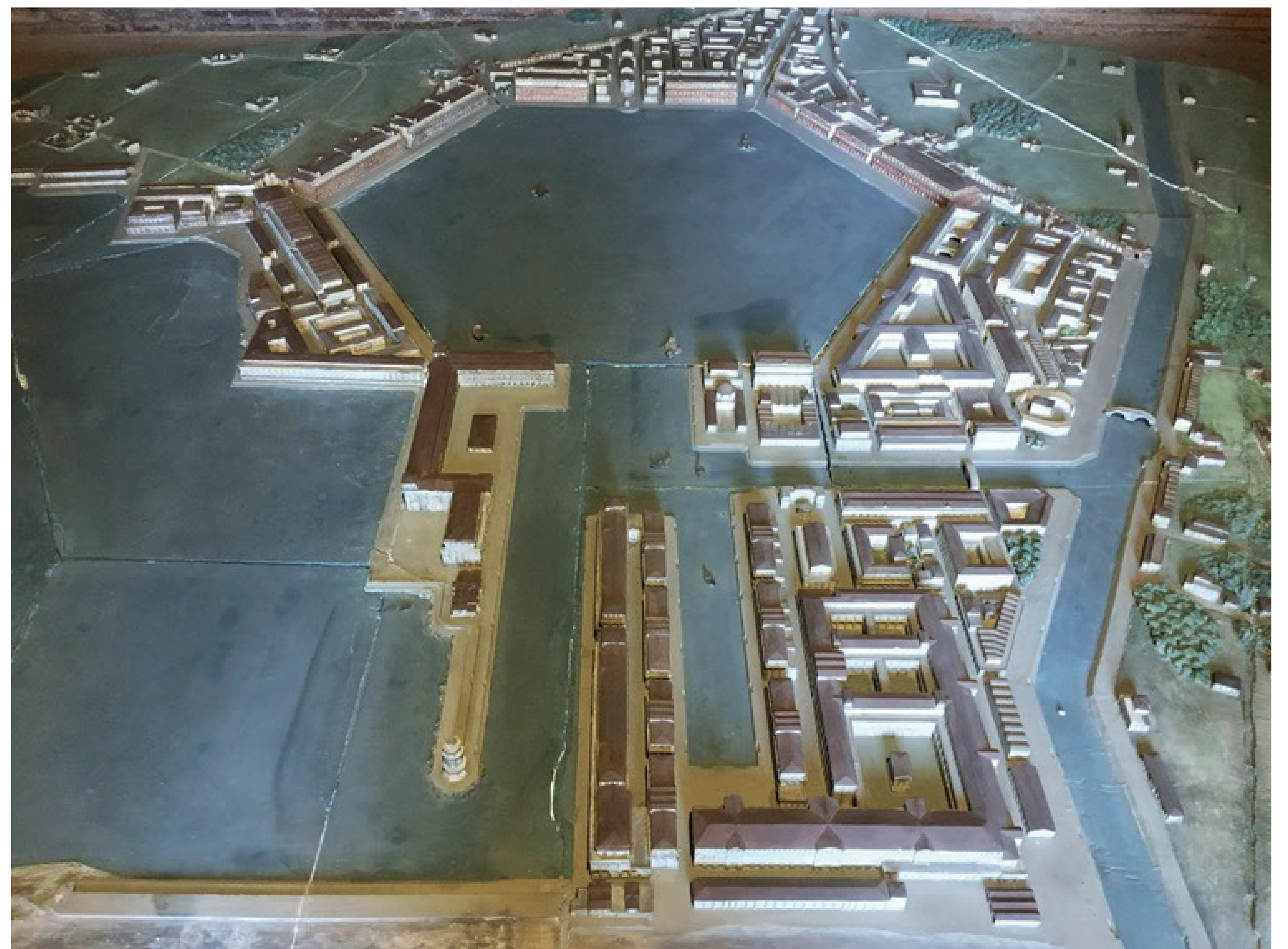
David Wildermuth-Gutzwiller, david.wildermuth-gutzwiller@stud.unibas.ch

Departement Altertumswissenschaften, Universität Basel

Übung: Eine Frage der Nachhaltigkeit? Innovation und Technik in der griechischen und römischen Antike, HS 23



2 Übersichtsplan zu Ostia und Portus im 2. Jh. n. Chr.
(Key 2014, 176, Abb. 2).



3 Modell der antiken Hafenanlagen von Portus im Museo della Via Ostiense, Rom (I. Gismondi).
(https://www.ostiaantica.beniculturali.it/imgCache/183_img-0951-img000412.webp?1667588242180).

Der erste Hafen in unmittelbarer Nähe der Hauptstadt Rom war bei der Tiber-Mündung in der Stadt **Ostia** angelegt. Im Jahr 46 n. Chr. gründete Kaiser Claudius den Hafen **Portus** mit einem grossen Hafenbecken (**Claudius-Hafen**) für Meer-Schiffe und einem kleineren Becken (**Darsena**) zum Umladen der Güter auf Binnenschiffe. In den Jahren ca. 112 bis 120 n. Chr. vergrösserten die Kaiser Trajan und Hadrian die Anlage um ein sechseckiges Hafenbecken (**Trajan-Becken**) mit der Möglichkeit, gleichzeitig über 100 Seeschiffe zu entladen oder zu beladen. Die gesamte Anlage verfügte damit über eine Quai-Länge von ca. 14 km, also rund die doppelte Quai-Länge der heutigen **Schweizer Rheinhäfen in Basel, Birsfelden und Muttenz** zusammen. Um die Hafenbecken waren ein Tempel, eine Kaiserliche Villa sowie viele Lagerhäuser angeordnet. Die Anlage blieb in dieser Art bis in die Spätantike in Betrieb.

Die Herrschaft über das ständig wachsende Imperium erleichterte es dem römischen Staat, in den Lebensmittelmarkt einzugreifen und auch Getreide sowie andere Lebensmittel als Steuern aus den Provinzen wie z.B. Ägypten, Afrika und Sizilien einzuführen. Dank dem Ausbau der Häfen und den Lagermöglichkeiten war es möglich, die benötigten grossen Volumina an Lebensmitteln zu umladen, zu lagern und auf Binnenschiffen oder auf Strassen ins rund 30 km entfernte Rom zu transportieren. In Rom wurden die Binnenschiffe an beiden Ufern des Tibers entladen und die Lebensmittel und andere Güter in Magazinen zwischengelagert. Eines dieser meist mehrstöckigen Lagerhäuser, die **Horrea Galbana**, verfügte über eine Grundfläche von rund 20'000 m². Die beschriebene Logistikkette bediente sowohl den freien Markt wie auch die staatliche Versorgung (*annona civica*) von zwischen 200'000 und 320'000 zum Bezug berechtigten Bürger mit Getreide.



www.ostiaantica.org



www.logistikcluster-regionbasel.ch

Bibliographie

G.S. Aldrete – D.J. Mattingly, Feeding the City: The Organization, Operation, and Scale of the Supply System for Rome, in: D. S. Potter – D. J. Mattingly (Hrsg.), Life, Death, and Entertainment in the Roman Empire (Michigan 2010) 195–226. – P. Garnsey, Famine and Food Supply in the Graeco-Roman World: Responses to Risk and Crisis (Cambridge 1988). – S. Keay, The Role Played by the Portus Augusti in Flows of Commerce between Rome and its Mediterranean Ports, in: B. Woytek (Hrsg.), Infrastructure and Distribution in Ancient Economies: Proceedings of a Conference Held at the Austrian Academy of Sciences, 28-31 October 2014, Österreichische Akademie der Wissenschaften Philosophisch-Historische Klasse, Denkschriften 506 (Wien 2018) 147-192. – G. Rickmann, The Corn Supply of Ancient Rome (Oxford 1980).

Übersetzungen

Augustus – E. Weber, Meine Taten. Res gestae divi Augusti. Nach dem Monumentum Ancyranum, Appoloniense und Antiochenum, Tusculum Bücherei (München 1970). – C. Cassius Dio – O. Veh, Römische Geschichte, Die Bibliothek der Alten Welt Griechische Reihe (Zürich 1985). – Suetonius – H. Martinet, Die Kaiserviten = De vita Caesarum; Berühmte Männer = De viris illustribus: Lateinisch-Deutsch, Sammlung Tusculum (Düsseldorf 1997).