Inhalt

BEITRÄGE

107 L. Oberrauch (Innsbruck): Metempsychose, Universalgeschichte und Autopsie. Die Rede des Pythagoras in Ovid, Met. XV als Kunststück epischer Legitimation

123 M. Wenzel (Friedberg): In den Händen der Ärzte. Zu Martial V 9

BERICHTE UND DISKUSSIONEN

133 R. Schulz (Berlin): Die Antike und das Meer. Forschungsstand, offene Probleme und neue Perspektiven

159 J. Gruber (Erlangen): Landesgeschichte und Humanismus

163 K.-W. Welwei (Bochum): Neue Bücher zu Sparta

BESPRECHUNGEN

AUCTORES GRAECI ET LATINI

171 W. Blümner: Interpretation archaischer Dichtung. Die mythologischen Partien der Erga Hesiods (G. Rechenauer)

174 M. Gigante: Philodemus in Italy (M. Hesse)

175 S.B. Pomeroy: Spartan Women (L. Samotta)

176 W. Cavanagh, J. Crouvel, R. W. V. Catling, G. Shipley: Continuity and Change in a Greek Rural Landscape: The Laconia Survey (M. Meier)

179 M. Intieri: Biaios didaskalos. Guerra e stasi a Corcira fra storia e storiografia (K.-W. Welwei)

180 A. A. Barrett: Livia. First Lady of Imperial Rome (J. Luckoff)

182 A. Varone: Erotica Pompeiana (M. Hesse)

182 M. Khanoussi, L. Maurin (eds.): Mourir à Dougga (G. Waldherr)

ARCHÄOLOGIE

184 T. Pekiry: Imagio res mortua est. Untersuchung zur Ablehnung der bildenden Künste in der Antike (G. Schörner)

186 I. Spiliopoulos-Donderer: Kaiserzeitliche Grabaltäre Niedermykadorneis (D. Daimourkas)

187 P. J. Holliday: The Origins of Roman Historical Commemoration in the Visual Arts (U. Walter)

189 H. Perkel, H. Konen, Chr. Schäfer (Hrsg.): Navis Iusoria. Ein Römerschiff in Regensburg (R. Klein)

VARI

191 A. Haltenhoff, A. Heil, F.-H. Mutschler (Hrsgg.): O tempora, o mores! Römische Werte und römische Literatur in den letzten Jahrhunderten der Republik (P. Kruschwitz)

194 L. Castagna, G. Vogt-Spira (Hrsgg.): Pervertere: Ästhetik der Verkehrung. Literatur und Kultur narrenischer Zeit und ihre Rezeption (M. Lobe)

195 J. P. Schwidde: Klassische Philologie inter disciplinas. Aktuelle Konzepte zu Gegenstand und Methode eines Grundlagenfaches (H.-G. Nesselrath)

ANGEZEIGTE LITERATUR

196 Angezeigte Literatur
BERICHTE UND DISKUSSIONEN

RAIMUND SCHULZ - BERLIN/HILDESHEIM

Die Antike und das Meer
Forschungsstand, offene Probleme und neue Perspektiven


I. Einleitung: Die historische Bedeutung des Meeres in der Antike


Raimund Schulz

— ein historisches Phänomen, dessen Bedeutung kaum geringer einzuschätzen ist als die überraschende Ausbreitung Europas in der frühen Neuzeit.

Wenn ich im Folgenden versuche, eine Bilanz der Forschungen der letzten 40 Jahre zu ziehen, dann kann es nicht um eine lückenlose Dokumentation des Wissensstandes gehen; es sollen vielmehr Schwerpunkte und Desiderate aufgezeigt werden, die historisch erträchtig erscheinen und komparative Perspektiven (auch in Hinblick auf die frühneuzeitliche Expansion) eröffnen. Eine Gesamtdarstellung über die Bedeutung des Meeres für die politische, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der Antike existiert nicht. Ich widme mich deshalb zunächst einigen übergreifenden Aspekten und wende mich dann den Spezialproblemen im Bereich der griechischen und römischen Geschichte zu, das Verhältnis der Philomiker und Etrusker zum Meer muss einer separaten Untersuchung vorbehalten sein.

II. Übergreifende Schwerpunkte und Aspekte

1. Das Mittelmeer als geographischer Raum


Einen neuen Ansatz versuchen P. Horden und N. Purcell mit ihrer Studie „The cor-
derung sea“; Sie gehen in der Nachfolge des Klassikers von F. Braudel8 und in Auseinan-


1. Deserstung mit dessen methodischen Prämissen der Frage nach, inwieweit der Mittel-
meerraum von der Antike bis zum Mittelalter als ein einheitlicher historischer Raum
begriffen werden kann und welche geographischen, lebensweltlichen und anthropologi-
schen Faktoren dieser These zugrunde liegen. Tatsächlich erschließt sie hierbei Zusam-
menhänge, die viele Besonderheiten mediterraner Gesellschaften und ihrer Geschichte
über längere Zeiträume erklären können.11 Doch bildet auch hier die Auseinanderset-
zung des Menschen mit dem Meer (trotz des Titels) eher eine Rahmenbedingung, einen
wenigen Teilaspekt, ohne dass dieser selbst als Problem im Einzelnen analysiert wird.

Eingriffe älterer Autoren haben die geographischen Bedingungen aufzuzeigen versucht,
unter denen Staaten die See als Herrschaftsraum zu nutzen verstanden12. Dieser For-
schungsansatz ist im deutschen Sprachraum nach den Irrwegen der Haushoferschen
Schule in den 20er und 30er Jahren13 dieses Jahrhunderts nicht mehr aufgenommen wor-
den (man vermeidet tunlichst den Begriff Geopolitik und spricht von politischer Geogra-
phie); es findet dagegen in den USA unter modifizierter Fragestellung (wie reagieren
militärische Planungsstäbe auf geopolitische Probleme?) seit längerer Zeit Beachtung.14


13. Der beste Überblick ist der heute vergessene Aufsatz von J. Sion, Sur les Thalasso-
cracies Antiques de la médiiterranée: Étude de Géographie Historique, Revue de
Synthèse NS 13 (Tome 57 de la Revue de Synthèse Historique) 1937, 165–179, der
die geographischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen von Seemacht im antiken
Mittelmeerraum und ihre politischen Ziele herausarbeitet. Zu Rom vgl. J. Vogt,
Raumausfassung und Raumordnung in der Römischen Politik, in: H. Berve (Hrsg.),
Das neue Bild der Antike, Bd. 2 (1942) 101–132. Im größeren welthistorischen Rah-

14. Vgl. C. Heucke, Von Strabon zu Haushofer? Eine wissenschaftsgeschichtliche An-
berg, Berlin 1936.

15. Vgl. den Überblick bei J. Matzmeier (Hrsg.), Politische Geographie, Darmstadt
Hochkulturen bis ins 20. Jahrhundert, München 1976, widmet sich vorsehmmlich der
Erdungsgeschichte.

16. Die beste Zusammenfassung des politischen Konzeptes von Geopolitik stammt

17. G. F. Blass (Hrsg.), Taucher in die Vergangenheit. Unterwasserarchäologen schreiben
die Geschichte der Seefahrt, Luzern/Frankfurt 1972. K. Muckelroy, Maritime Ar-
chaeology, Cambridge 1978; UNESCO (Hrsg.), Unterwasserarchäologie. Ein neuer

18. J. S. Morrison/J. F. Costes, Die athenische Triere. Geschichte und Rekonstruktion ei-
nes Kriegsschiffes der griechischen Antike, Mainz 1990.

1 A. Philippson, Das Mittelmeergebiet, Leipzig 1904; vgl. an früheren Arbeiten C. Rah
tief, Die weltgeschichtliche Bedeutung des Meeres, insbesondere des Mittelmeeres,
Dorpat 1898.

2 E. C. Simple, The Geography of the Mediterranean Region. Its Relation to Ancient


4 Grundlegend immer noch H. Nissen, Italienische Landeskunde, Bd.1, Berlin 1883, bes.
88–135 („Das Meer“).


7 M. J. Treiner, The Role of Metals in Ancient Greek History, Leiden/New York/Koln
1996.

8 Vgl. Dem. or. 47, 20.

9 F. Braudel, Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipp II. Bd.
1–3, Frankfurt/Main 1994.

23 Dies gilt z. B. für die behandlung der Piratenfrage durch Pompeius (323 ff.) und die augusteischen Flottenbauten (332 ff.).
31 A. Köster, Ostia, die Hafenstadt Roms, Berlin 1929.

Die Antike und das Meer
3. Piraterie

Seeraub und Piraterie bildeten von Beginn an einen der wichtigsten Spielarten mediter-
raner Seeoffahrt. Die ältesten Überlieferungsformen von H. Ormerod sowie das Vor-
gängerwerk von J. M. Sestier 32 bieten kaum mehr als eine chronologische Darstellung der Fakten, ohne die sozialen und politischen Ursachen des Phänomens, die Zielzonen und Zusammenstellung der Piratenverbände und der Übergang zu staatlichen Organisationsformen herauszuarbeiten und in die Kläranalyse des Mittelmeeres einzubeziehen. 33 Die jüngste Darstellung von P. de Souza 34 verspricht „an innovative historical study“; wirklich innovativ ist jedoch nur die konsequente Kritik der Quellen sowie einzelner moderner Urteile. Historisch ergebene Fragen wie die der sozialen Herkunft der Piraterie sowie nach dem Zusammenhang zwischen der Bekämpfung der Piraterie und der römischen Provinzialisierungswelle im 1. Jahrhundert v. Chr. werden nicht gestellt. Hier ist man weiterhin angewiesen auf Arbeiten und Spezialauf-
sätze zur Piraterie. R. Schulz 35 hat das Wechselverhältnis zwischen mediterraner Pirat-
erie und römischer Außenpolitik von den Anfängen bis in die Kaiserzeit verfolgt. Andere Arbeiten suchen die Piraterie als soziales und politisches Phänomen besser zu erfassen 36, beschränkten sich aber auf geographische bzw. maritime Großräume und bestimmte Zeitschnitte 37, gut erforscht sind die ostlichen Gebiete, Kreta 38 und Kili-
kien (s. u. S. 153), während der Westen weniger Interesse findet, obwohl die Piraterie in
Ligurien, auf den Balearen, in Spanien und der Adria eine lange Tradition hatte und bis in die Kaiserzeit lebendig blieb. Was die gesellschaftlichen Zusammenhänge der Piraterie entsprechend erhellen würde, wäre eine umfassende Prosopographie der Piraten, die sämtliche literarischen und inschriftlichen Quellen auswerten würde. Erst auf dieser Basis ließe sich eine die modernen Ansprüche genügende Gesamtdarstellung schreiben.

4. Maritime Entdeckungsfahrten


46 S. Tramonti, La pirateria ligure e sarde-corsa nel Tirreno nei II sec. a. C., Atene e Roma 40 197–212.
47 Vgl. I. Dell, The Origin and Nature of Iblrian Piracy, Historia 16 (1967) 344 ff., so-
schichte der wissenschaftlichen Erdkunde der Griechen, 2. verbesserte und ergänzte Auflage, Leipzig 1903.
49 H. Pfleicher, Entdeckungsgeschichte vom Altersamt bis zur Neuzeit, Leipzig 1893.
50 R. Hennig, Von rütschelten Ländern, München 1925 und F. Barker, Entdeckungsfahr-
53 R. Hennig, Terrae Incognitae. Eine Zusammenstellung und kritische Bewertung der wichtigsten vorcolombianischen Entdeckungsreisen an Hand der darüber vorliegen-
den Originalberichte, Bd. 1 (Altersamt bis Polenmütze), 2. verbesserte Auflage, Leiden 1944.
chen 1925.

Die Antike und das Meer

rung behutsam interpretiert und in den politischen Kontext der jeweiligen Zeit eingeord-
net werden muß, zeigte der richtungweisende Artikel "Entdeckungsgeschichte" von D. Tempe im Rahmen des Reallexikon der germanischen Altertumskunde. Daneben gibt es inzwischen eine stattliche Zahl von kleineren Arbeiten und Editionen zu einzelnen Ex-
peditionen (besonders des Pytheas von Maspilia) und ihrer literarischen Verarbeitung.

5. Seehandel
Eng mit der Piraterie verbunden war von Beginn an der Handel über See. Schon in ho-
merischer Zeit war der Bedarf der griechischen Adligen an Rohstoffen und Luxusartikeln groß; seit dem 6. Jahrhundert erforderte die Bewaffnung der Bürgermützen Eisen und Bronze und auch der Tempelbau verlangte Materialien, die nur über See zu be-
schaffen waren. Der Getreideimport aus dem Schwarzeergebiet, Ägypten und - et-
was später - aus Syrien dürfte dagegen in der archaischen Zeit noch eine unbelebten-

Allerdings war der Handel kein eigenständiges, von den gesellschaftlichen oder politi-
ischen Bedingungen geprägtes Objekt staatlichen Handelns oder gar wissenschaftlicher Forschung; uns fehlen deshalb die für jede Handelsgeschichte unumgänglichen Quellen wie Statistiken, Frachttraten u. a.; auch die in den letzten Jahrzehnten intensivier-
ten Bemühungen der Archäologie konnten nur unsichere Daten und ein vages und zu-
dem auf verschiedenste Weise zu interpretierendes Bild liefern; es mangelt an ausgese-
ächtigten Synthesen und einer überbreitenden Fundstatistik der Mittelmeerhändler bzw. ihrer Teilbereiche. Jeder, der die historische Bedeutung des Seehandels erinnern und in den politischen und gesellschaftlichen Kontext der Zeit einordnen will, muß deshalb nach einem geeigneten Modell Ausschau halten, den seiner Hilfe das Quellenmaterial zu deuten ist. Wichtig sind hier neben den Thesen M. J. Finley, der gegenüber älteren Kon-
zepten die Primativität und Begrenztheit des antiken Handels als Teil der antiken Wirt-
schaft betonte, die Forschungen K. Polians. Ausgangspunkt seiner Überlegungen war die Erkenntnis, daß sich erst in der Zeit zwischen 1750 und 1850 in Europa (der Zeit der Great Transformation) das Ökonomische als eigene Institution herausgebildet habe.

55 H. J. Mette, Pytheas von Maspilia, Berlin 1952 (Kleine Texte 173); C. F. C. Hawkes, Py-
theas, Europe and the Greek Explorers, Oxford 1977; C. H. Roseman, Pytheas of Masp-
ilia. On the Ocean, Chicago 1994; S. Bianchetti, Pirite di Maspilia, L'Oceano, Introdu-
zione, testa, traduzione e commento, Pisa/Rom 1990 mit der Rezension von K. Gen, Ge-
der sappho brachte Wein von Lesbos nach Naukrratis.
60 Zu Poliany und der Ökonomischen Anthropologie vgl. außer Nippel (s. u.) die Be-
merkungen von D. Grob, Anthropologische Dimensionen der Geschichte, 2. Aufla-
ge, Frankfurt/M. 1999, 63ff.

6. Maritime Migration und Kolonisation


50 Schon Ziebarth (Anm. 34) 6f. beklagte, daß viele Studien zur griechischen Handelsgeschichte (v. a. die von Hasebroek) das Studium der Hafenanlagen nicht in ihre Forschungen miteinbeziehen.

64 Vgl. z. B. für Deutschland A. Meurer, Seekriegsgeschichte in Urmustern, Berlin/Leipzig 1925.

7. Seemacht und Seekrieg


8. Literarische, künstlerische, religiöse und mentalitatsgeschichtliche Aspekte


63 J. Rougé, Ships and Fleets of the Ancient Mediterranean, Middletown 1981.
64 H. Pemsel, Seeherrschaft. Eine maritime Weltgeschichte von den Anfängen bis 1850, Bd. 1, Augsburg 1985, zur Antike die Seiten 1–76.
67 E. de Saint-Denis, Le rôle de la mer dans la poésie latine, Paris 1935.
71 F. Bourriot, La considération accordée aux marins dans l’antiquité grecque – Époques archaïques et classiques, Rev. hist. écon. et soc. 50 (1972) 7–41.
um, die fürthliche schriftliche Überlieferung durch die Auswertung archäologische Materials zu ergänzen sowie das Verhältnis zwischen Kolonie und Mutterstadt zu klären. Parallel hierzu versuchte man, die Struktur von Kolonisationselementen in bestimmte Zielgebiete schärfer zu konturieren, wobei die Auswertung des archäologischen Fundmaterials immer größere Bedeutung gewann (eine Synthese der zahlreichen lokalen Untersuchungen steht noch aus)\textsuperscript{83}; viele Forscher sind heute gegenüber der literarischen Überlieferung so skeptisch, daß sie sich fast ausschließlich auf archäologische Zeugnisse stützen\textsuperscript{84}. Für die Westkolonien stammt eine solche Zusammenfassung von E. Lepore\textsuperscript{85}, während das Schwarze Meergebiet von R. Drews und (anhand eines in-schriftlich bezeugten Fallbeispiels) B. Bravo\textsuperscript{86} die Kontakte der Griechen mit den östlichen Nachbarn von D. J. Dunbabin\textsuperscript{87} behandelt wurden. Das Verhältnis der Kolonisten zur ansässigen Bevölkerung sowie die archäologisch faßbaren Kulturbeeinflussungen versuchte der J.P. Descoudres herausgegebene Sammelband „Gree Greek Colonists and Native Populations“ zu klären.\textsuperscript{88} Eine durch J.P. More\textsuperscript{89} analysierte Sonderrolle spielten die Phokai. Sie stammten aus einem armen Küsten-nest und suchten in der ersten Phase als Piraten und Abenteuer Edelmetalle im fernen Westen. In der Mitte des 6. Jahrhunderts war ihre maritime Macht so groß, daß sie nur durch die vereinten karthago-sischen und etruskischen Flotten bei Alalia zurückgedrängt werden konnten. Diese Schlacht bedeutete denn auch das Ende der griechischen Fahrten nach Tartessos.\textsuperscript{90}

Die archäologische Detailanalyse und die zunehmende Spezialisierung haben den Charakter der Kolonisation als ein politisch unabhängiges, von den Initiativen des Adels getragenes Unternehmen mitunter verdunkelt und die Motive der Kolonisent einseitig aus den Ergebnissen ihrer Bereitungen, der Gründung von Ackerbau-städtchen, zu er- klären versucht. Tatsächlich war die auf Ackerland gerichtete Kolonisation nur eine Form der sich über das Mittelmeer ausbreitenden aristokratischen Energien. Minde-stens ebenso wichtig – und von der Suche nach Land nicht zu trennen – waren die Suche nach wertvollen Rohstoffen und Mineralien sowie die verschiedensten Formen von Piraterie und Raubfahrt.\textsuperscript{91}

88 T.J. Dunbabin (Anm. 50).

Um das Phänomen der Kolonisation besser zu verstehen, gibt es die Lebenswelt und Mentalität der kolonisierenden Seefahrer zu rekonstruieren und zu fragen, auf welche Weise die Kolonisten ihre Furcht vor dem Meer überwandten und die Begegnung mit der Fremde in ihr Weltbild integrierten. Dies tat 1998 J. Malkin\textsuperscript{92}, indem er nicht mehr den Ablauf der Kolonisationsfahrten aus den Mythen zu rekonstruieren suchte (wie es v.a. die französische Forschung in Anschluß an V. Bérard tat), sondern umgekehrt die Erzählungen von der Rückkehr der Helden aus Troja als literarische Vorbilder und mentale Orientierungshilfen der frühen Seefahrer und Kolonistenführer interpretierte.\textsuperscript{93} C. Dougherty\textsuperscript{94} sieht in den Topos der Kolonisationsgeschichten (familiäre Kriege führt zur Verbannung des Olikent, Befragung des delphischen Apoll, Heirat einer Fürstentochter im fremden Land) bestehende Motive eines „kolonialen Diskurses“, mit denen die Griechen die Begegnung mit dem Fremden und einer anderen Kultur literarisch verarbeiteten und in ihr Weltbild zu integrieren suchten. Der traditionellen historischen Auswertung der Quellen steht somit heute die kulturanthropologische Deutung der literarischen Überlieferung bzw. ihrer Motive entgegen, eine Sichtweise, die jedoch in der deutschen Forschung bisher kaum rezipiert wurde.\textsuperscript{95}

2. Sechandeh

Einen wichtigen Teilaspekt der Kolonisation bildete der stetig intensivierte Seehandel. Bis in die späten 70er Jahre konzentrierte sich die Forschung auf die organisatorischen und juristischen Aspekte des Seehandels (besonders des für die Versorgung der mittel-eranen Bevölkerung so wichtigen Getreidehandels am Beispiel Athen)\textsuperscript{96}. Heute bemüht man sich darum, den Stellenwert des Seehandels im Rahmen der antiken räti-schafft durch neue (sozialanthropologische) Konzepte und Modelle besser zu bestimmen und die im Seehandel engagierten Gruppen sowie deren Motive zu ermitteln.\textsuperscript{97}

Während in der klassischen Zeit die Metoiken den Seehandel dominierten, konnten

93 In einer anderen Arbeit (Religion and Colonization in Ancient Greece, Leiden 1997) vertritt er die Ansicht, daß die Berichte über die Formalien der Koloniegründung aus klassischer Periode stammen und die Fakten als politische Propaganda ungeformt wurden.

3. Seekrieg


Besonders schwerwiegend ist dieses Defizit im Bezug auf die archaischen Tyrrinen. Die bedeutendsten und erfolgreichsten von ih-

101 Homer, Ilias 7, 467–475.
102 G. Klopke, Handel (Anm. 51) 126f.
103 A. Mele, I commercio greco arcaico. Prexì de emporio, Néapoli 1979; Bravo (Anm. 100) 99–100; Ch. G. Starr, Economic and Social Growth of Early Greece, New York 1977, 51f.
106 H. T. Wallinga, Ships and Sea-Power before the Great Persian war. The Ancestry of the Ancient Trireme, Leiden/New York/Köln 1993 nimmt irrigerweise an, daß die (angeblich) fast ausschließlich eingesetzten Pintigrader der schon sehr früh im Be-
sitz der Polis (nicht der Adligen!) gewesen seien. Da die Poleis nicht in der Lage waren, größere Flotten zu unterhalten, hätte es diese auch nicht gegeben – ein Zirkelschluß, der nicht nur der antiken Tradition zuwiderläuft, sondern auch die Ty-
rannis unberücksichtigt läßt, die ja diese Fähigkeiten zum Flottenbau besaß.

3. Seekrieg


Besonders schwerwiegend ist dieses Defizit im Bezug auf die archaischen Tyrrinen. Die bedeutendsten und erfolgreichsten von ih-

101 Homer, Ilias 7, 467–475.
102 G. Klopke, Handel (Anm. 51) 126f.
103 A. Mele, I commercio greco arcaico. Prexì de emporio, Néapoli 1979; Bravo (Anm. 100) 99–100; Ch. G. Starr, Economic and Social Growth of Early Greece, New York 1977, 51f.
106 H. T. Wallinga, Ships and Sea-Power before the Great Persian war. The Ancestry of the Ancient Trireme, Leiden/New York/Köln 1993 nimmt irrigerweise an, daß die (angeblich) fast ausschließlich eingesetzten Pintigrader der schon sehr früh im Be-
sitz der Polis (nicht der Adligen!) gewesen seien. Da die Poleis nicht in der Lage waren, größere Flotten zu unterhalten, hätte es diese auch nicht gegeben – ein Zirkelschluß, der nicht nur der antiken Tradition zuwiderläuft, sondern auch die Ty-
rannis unberücksichtigt läßt, die ja diese Fähigkeiten zum Flottenbau besaß.
5. Das 4. Jahrhundert und die Zeit des Hellenismus


133 A. Boeck, Die Staatsausgaben der Athenen, 2 Bde., Berlin 1817. 3. Auflage, von A. Fränkel 1886; ND 1908, Bd. 3. Urkunden über das Seewesen des Attischen Staates, Berlin 1840.
137 F. Carrara Thomes, Gennagwieczz e politica marittima nella politica di Epi- nondas, Turin 1952.

IV. Rom und das Meer

1. Gesamtdarstellungen und Probleme


125 Eine interessante These hat jüngst G. Wirth, Seekrieg und Flottenpolitik Athen zwischen Eubalos und Alexander, in: E. Chryssos u. a. (Hrsgg.), Griechenland und das Meer, Mannheim/Möllnese 1999, 85–99 vertreten, wonach Alexander gezielt geplant hätte, Athen als Rückgrat seiner maritimen Eroberung des westlichen Mittelmeeres auszubauen und zu nutzen.
eine anthropologische Konstante der antiken Welt. Wenn ein Volk in einer frühen Phase die Pacht überwölbte und das Meer zu beherrschen versucht, während ein anderes den Schritt später macht, dann hat dies wenig mit unterschiedlichen Volkscharakteristika oder viel mit andersartigen Zwängen zu tun, auf die man reagieren mußte.

2. Die frühe Republik und das Meer


134 E. de Saint-Denis, Le rôle de la mer dans la poésie latine, Paris 1935.
135 Eine kurze Interpretation der Quellen bietet L. Pareti, Roma e il mare nell’età arcaica, Rom 1965, 278; F. B. P. und L. Achillea Stalla, Italia antica sul mare, Mailand 1930, behandeln lediglich auf den letzten 30 Seiten die Seeforen der Republik bis zum Ersten Punischen Krieg, konzentrieren sich dagegen im Hauptteil auf die etruskische und syrakusische Seemacht.
137 Schiffe schmackten seitdem die Rostra –, sondern er bildete auch den Auftakt zum Aufbau einer ersten staatlichen Küstenflotte, die seit 311 unter zwei Sonderbeamten die römische Expansion durch Plunderungsfahrten an der Küste unterstützte.

3. Der Erste Punische Krieg und seine Folgen


4. Die Ausbreitung römischer und italischer Händler über das Mittelmeer und die Entstehung einer Kolonial aristokratie


146 A. J. N. Wilson, Emigration from Italy in the Republican Age of Rome, Manchester 1966.


Die Antike und das Meer

te für Gallia Narbonensis begonnen, aber nicht weitergeführt worden. Für Spanien hatte R. Syne bereits 1958 eine richtungweisende Studie vorgelegt, die durch den Vergleich mit der spanischen Kolonialaristokratie in der Neuzeit die Besonderheit der römischen Provinzialgesellschaft schärfer als konturierter sucht. Auch dieser Ansatz ist bisher nicht weitergeführt worden. 147

5. Die Bekämpfung der Piraterie – Pompeius und das Meer


6. Caesar und das Meer. Flotten und Seeoperationen der Bürgerkriege


krieg, die Britannienerkundung und die Seemannöver des Bürgerkrieges werden im Rahmen von Gesamtdarstellungen nur am Rande erwähnt. R. Schulz hat diese Fragen deshalb neu aufgegriffen und im Rahmen der historischen Entwicklung der Republik zu beantworten versucht.139


7. Kriegsflotten und Hafenanlagen der Kaiserzeit


145 J. Kromayer, Die Entwicklung der römischen Flotte vom Seeräuberkriege des Pompeius bis zur Schlacht von Actium, Philologus 56 (1897) 426–491.
Flußflotten miteinbezieht,\textsuperscript{160} von Starr\textsuperscript{168}, Kienast\textsuperscript{169} und dann noch einmal umfassend und im größeren Rahmen von Redd\textsuperscript{170} intensiv erforscht. Redd\text superscript{è} bezog auch die Hafenanlagen mit ein, ließ aber die wirtschaftlichen Auswirkungen des Kriegsflottenbaus außer Acht.

8. Der Vorstoß in die Nord- und Ostsee. Der westliche Ozean

Wenn Interesse haben dagegen die mit dem Kriegsflottenbau und der maritimen Expansion verbundenen entdeckungsgeschichtlichen Aspekte gefunden, die in der Regel als solche gar nicht erkannt werden. Tatsächlich unternehmen Drusus und Tiberius parallel zu ihren Germanienfeldzügen aufsehenerregende Expeditionen in den nördlichen Ozeanen, wobei der aristokratische Ruhm, als erste in unbekannte Meere vorgestoßen zu sein, häufig den militärischen Nutzen überlagerte.\textsuperscript{171} Im Zuge dieser Seeroxpansionen an den Rand der Welt entwickelte die Kaiserzeit ein Bewußtsein von dem Eigenwert maritimer Entdeckungsfahrten: Manlius erkennt in dem Wagemut der Seefahrer, die in ferne Meere vorstießen, den Höhepunkt menschlicher Geschicklichkeit. Seneca verkündet den Triumph des Menschen über das Meer und vermutet ungeheures Land im westlichen Ozean, dessen Entdeckung nicht mehr fern ist, ein Hinweis, den sich Columbus notierte\textsuperscript{172}. Diese kulturanthropologischen Aspekte hat R. Schulz – auch in Hinblick auf die frühneuzzeitliche Rezeption – aufgearbeitet.\textsuperscript{173}

9. Das Aufblühen des Seehandels und die Expansion ost Osten

Erst die politische Stabilität unter Augustus und seinen Nachfolgern machten das Mittelmeer wieder zu einem gesicherten Raum, in dem Wirtschaft und Handel über See blühten. Die ersten beiden Jahrhunderte der Kaiserzeit können als Höhepunkt des an-

\textsuperscript{160} C. Courtois, Les politiques navales de l’empire romain, RH 186 (1939) 17-47; 225-259. Er behandelt die Motive des Flottenbaus unter Augustus, die Standorte und Funktionen der italienischen Flotten, danach die Provinzialflotten, die Gesamtröße der Schiffe (ca. 600) und die Entwicklung bis ins 3. Jahrhundert, um sich dann den Küsten- und Flüßflotten der Spätantike zuzuwenden.


\textsuperscript{169} D. Kienast, Untersuchungen zu den Kriegsflotten der römischen Kaiserzeit, Bonn 1966.

\textsuperscript{170} M. Reddè, Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l’histoire de la marine sous l’empire romain, Rom 1986.


\textsuperscript{172} Vgl. u. a. D. Clay, Columbus’ Sibecan Prophecy, AJPh 113 (1992) 617-620.

hundert herausgearbeitet haben. Die Forschung ist über einige Spezialuntersuchungen nicht hinausgekommen. Die entscheidenden Fragen, inwieweit sich das Spannungsverhältnis zwischen Landverbundenheit und Meeressuchsuch, zwischen Furcht und Herausforderung in mentalen Strukturen spiegelt und in entsprechenden literarischen oder künstlerischen Äußerungen seinen Ausdruck gefunden hat, ob und auf welche Weise sich das Bemühen um die Beherrschung des Meeres in Riten, Gesten oder kulturellen Verhaltensweisen niedergeschlagen hat, werden von den bisher vorliegenden Arbeiten nur ansatzweise zu beantworten versucht.

