

Agenten, Akteure, Abenteurer

Beiträge zur Ausstellung
„Europa und das Meer“
am Deutschen Historischen Museum Berlin

Herausgegeben von
Jürgen und Martina Elvert



Duncker & Humblot · Berlin

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Umschlag: Cornelius Wagner, Kohlenhafen Hamburg St. Pauli (1908)
(© Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven)

Alle Rechte vorbehalten
© 2018 Duncker & Humblot GmbH, Berlin
Druck: Meta Systems Publishing & Printservices GmbH, Wustermark
Printed in Germany

ISBN 978-3-428-15519-4 (Print)
ISBN 978-3-428-55519-2 (E-Book)
ISBN 978-3-428-85519-3 (Print & E-Book)

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☺

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

INHALTSVERZEICHNIS

EINFÜHRUNG

<i>Jürgen Elvert</i> Zur Einführung. Europa, das Meer und die Welt. Reflexionen über einen neuen Zugang zur Europäischen Geschichte.....	11
---	----

1. MYTHOS

<i>Ulrich Fellmeth</i> Antike Gesellschaften und das Meer. Vom Mythos über den Logos zur Seeherrschaft	23
<i>Raimund Schulz</i> Krieg und Seefahrt in der Antike.....	37
<i>Thomas Schmidts</i> Antike Häfen.....	43
<i>Ulrich Fellmeth</i> Das Meer und die Selbstorganisation in antiken Gesellschaften. Ein Essay an den Beispielen „Entstehung der polis“ und „Ende der römischen Republik“	57

2. SCHIFFBAU UND SEEFAHRT

<i>Heinrich Walle</i> Amsterdam – Ein Zentrum der Entwicklung des europäischen Schiffbaus	73
<i>Christian Ebhardt</i> Das Problem der Arbeitsorganisation im Schiffbau. Zur Raum- und Sozialordnung der Werft	85

KRIEG UND SEEFAHRT IN DER ANTIKE

Raimund Schulz

Der Mittelmeerraum ist ein ungewöhnliches Terrain der Weltgeschichte. Einer seiner hervorstechendsten Merkmale besteht in der Vielzahl militärischer Konflikte zur See: Die Kriegsschiffe der Griechen schlugen bei Salamis die persische Flotte zurück. Der Peloponnesische Krieg zwischen Athen und Sparta und ihren Verbündeten wurde durch große Seeschlachten entschieden, genauso wie der erste Krieg zwischen Rom und Karthago. Die Seeschlacht bei Actium 31 v. Chr. war die Geburtsstunde des römischen Kaiserreiches, und die Niederlage der letzten gesamtrömischen Schlachtflotte bei Karthago gegen die Vandalen besiegelte 500 Jahre später das Ende des westlichen Imperiums. Seeschlachten haben Herrschaftsbildungen begleitet oder beendet, innenpolitische Entwicklungen (wie die Athener Demokratie oder den Übergang von der römischen Republik zum Prinzipat) gefördert oder ermöglicht. Der Seekrieg war unverzichtbares Mittel von Herrschaft und Expansion, das Meer bildete ein Turnierfeld machtpolitischer Entscheidungen wie in keiner anderen Weltregion der Antike, weder im Indischen Ozean noch im chinesischen Meer. Was sind die Gründe hierfür und wie verlief die Entwicklung des Seekrieges, der die mediterrane Antike so tief geprägt hat?

Bis in die Zeit der militärischen Luftfahrt bildete die Marine das teuerste und technisch anspruchsvollste Kriegsgerät der Geschichte. Um es zu unterhalten, bedurfte es mehrerer Voraussetzungen: Es müssen zuallererst gravierende außen- bzw. machtpolitische Zwänge verbunden mit einer besonderen, Meer und Land verknüpfenden geopolitischen Konstellation gegeben sein, welche diese Zwänge forcierte: Das Mittelmeer ist ein vergleichsweise berechenbarer maritimer Großraum und zumal im Norden durch eine vielfach gegliederte Küste, zahllose Eilande sowie weit in das Meer hineinragende Halbinseln geprägt. Fast alle Metropolen lagen in Küstennähe und besaßen Zugänge zum Meer; sie konnten über See versorgt, aber auch angegriffen werden. Machtkämpfe konnten somit selten ohne Berücksichtigung der maritimen Verhältnisse ausgetragen werden, und es kommt nicht von ungefähr, dass alle Seeschlachten nahe der Küsten stattfanden. Diese waren zwar in der Regel aufgrund der Gefahren des Naturelements verlustreicher als Landkämpfe. Doch wurden die Opfer selten mit entsprechenden Ehren vergolten, weil sich die politischen Eliten meist mit der älteren Tradition des als heroischer empfundenen Kräftermessens zu Lande identifizierten. Um die Bevölkerung bei der Stange und auf den harten Bänken der Ruderschiffe zu halten, bedurfte es deshalb zweitens besonderer Anreize materieller oder politischer Art sowie einer über längere Zeit gewachsenen gesellschaftlichen Disposition, die sich mit der Ethik des Landkrieges kombinieren ließ. Drittens mussten die Akteure über erhebliche materielle Mittel,

technisch-nautische Erfahrung und logistische Organisationskunst verfügen, und dies wiederum setzte viertens eine bestimmte innenpolitische Integrationsdichte und eine stabile Autorität voraus, die alles zum Aufbau einer Seemacht Notwendige bereitzustellen in der Lage war.

Viele dieser Faktoren waren erstmals dort gegeben, wo so vieles seinen Anfang nahm: in Ägypten. Die Pharaonen mussten seit jeher nicht nur das Niltal über seine maritime Einfallspforte im Norden gegen Seeräuber und Invasoren verteidigen, sondern auch Ägypten mit Bauholz sowie Weihrauch und Spezereien versorgen. Zu diesem Zweck sandten sie Schiffe an die Levante und durch das Rote Meer in das legendäre Weihrauchland Punt. Gegen Ende des 13. Jh. v.Chr. konnte Pharao Ramses III. die aus der Ägäis kommenden „Seevölker“ zurückschlagen und Teile von ihnen in Syrien ansiedeln. Von deren nautischer Expertise profitierten die phönizischen Hafenstädte, die schon bald ihre Schiffe den stärkeren Landmächten zur Verfügung stellen mussten. 525 v.Chr. unterstützte eine große phönizische Flotte den Perserkönig Kambyses bei der Eroberung Ägyptens.

Um dem Angriff zu begegnen, hatte Pharao Psammetichos seine Kriegsschiffe mit einer zusätzlichen dritten Ruderreihe und einem Rammsporn ausrüsten lassen.¹ Während bis dahin die meisten Seeschlachten in Enterkämpfe ausarteten, machte die erhöhte Ruderkraft den sog. Dreiruderer (griech.: Triere) selbst zur tödlichen Waffe. Um den Rammsporn in die Flanke des Gegners zu bohren oder deren Ruderreihen zu zerstören, benötigte man allerdings eine große Zahl eingetübter Ruderer; die komplizierte Bauweise war teurer und führte zu größerem Verschleiß. Deshalb konnten sich nur solche Mächte ganze Flotten des neuen Schiffstyps zulegen, die wie die Ägypter und die Perser über entsprechende finanzielle Mittel verfügten. In der Welt der griechischen Stadtstaaten war das zunächst nur dort gegeben, wo persische Hilfsgelder den Schiffbau ermöglichten oder Tyrannen wie Polykrates von Samos oder Gelon von Syrakus die Macht hatten, die Ressourcen ihrer Gemeinden über einen längeren Zeitraum in den Bau der Trieren zu lenken.

Der Übergang zu staatlichen Flotten unter der Aufsicht der Bürgergemeinde erfolgte erst, als mehrere Städte der griechischen Halbinsel sich dem Angriff des Perserkönigs Xerxes entgegenstellten. In Athen setzte Themistokles den Bau von 200 Trieren durch, finanziert durch die Silberminen von Laureion und Spenden der reichen Bürger. Athen besaß damit neben Syrakus die stärkste Kriegsflotte der griechischen Welt. Sie bildete den Kern der Verbände, welche die durch Stürme und vorangegangene Gefechte geschwächte Flotte der Perser 480 v.Chr. in der Bucht von Salamis zurückschlug und ein Jahr später bei Mykale (Kleinasien) vernichtete.

Kurz danach schlossen die Athener mit den Griechen der Ägäis unbefristete Verträge, welche die Bündnispartner dazu verpflichtete, Schiffe und Mannschaften zu stellen oder Geld zum Bau und Unterhalt der Flotte zu liefern. Athen hatte von Anfang an die Führung inne und konnte mit bis zu 300 Kriegsschiffen ihren Einfluss weit über die Ägäis ausdehnen. Nach der Vernichtung einer persischen Flotte an der kleinasiatischen Küste stieg die Stadt endgültig zur ersten Seemacht des ostmediterranen Raumes auf. Der Historiker Thukydides war hiervon so beeindruckt,

¹ De Souza 1998, 276; Wallinga 1993.

dass er die gesamte griechische Frühgeschichte nach den Kriterien von Seemacht und Flottenorganisation beschrieb.²

Begleitet wurde die für griechische Verhältnisse einzigartige maritime Machtzusammenballung durch die besondere Entwicklung der innenpolitischen Verfassung. Es waren vornehmlich Bürger aus den ärmeren Schichten, welche die Ruderbänke der Athener Kriegsschiffe besetzten (300 Trieren erforderten rd. 60.000 Mann). Nach dem Sieg bei Salamis und den anhaltenden Erfolgen der Flotte räumte man ihnen größere politische Mitsprache ein. Gleichzeitig musste die Volksversammlung viel komplexere Agenden bezüglich der Flottenpolitik behandeln als andere Poleis. Umgekehrt ermöglichten die nach Athen fließenden Gewinne nicht nur den Ausbau der Seestreitkräfte, sondern auch die Finanzierung der kostspieligen demokratischen Institutionen (Gerichte, Rat, Volksversammlung). Flotte und demokratische Verfassung bedingten somit einander. Beides stärkte die innere Stabilität der Stadt und ihre wirtschaftliche Prosperität, die selbst schwere Niederlagen zu verkraften half.

Die aggressive Seekriegspolitik der Athener Demokratie erregte freilich auch unter den Griechen Widerstand. Er mündete in den sog. Peloponnesischen Krieg zwischen Athen und seinen Bündnern auf der einen Seite und dem alten Gegner Sparta und dessen Verbündeten. Entschieden wurde er auf dem Meer. Mit Hilfe persischer Gelder waren die Spartaner imstande, selbst große Kriegsflotten zu bauen und schließlich den Gegner auf diesem ureigensten Element zu schlagen. Doch fehlten dem Sieger nicht nur eigene Ressourcen, sondern auch die gesellschaftliche Disposition sowie die Erfahrung, um das von Athen hinterlassene Machtvakuum auszufüllen. 394 v.Chr. vernichtete eine persische Armada die letzte spartanische Flotte; fortan beherrschten wieder die Perser das östliche Mittelmeer.

Initiativen zur Neuausrichtung des Seekrieges entwickelten sich derweil im fernen Westen erneut unter dem Druck militärischer Zwänge. 406 v.Chr. ließ der Tyrann Dionysios I. von Syrakus im Kampf gegen Karthago gewaltige Schiffe mit ein bis drei weiteren Ruderreihe(n) (Polyremen) und einem breiteren Deck bauen.³ Auf ihm fanden eine größere Zahl von Marinesoldaten sowie ebenfalls in Syrakus entwickelte Katapulte ihren Platz, mit denen man gegnerische Schiffe von oben bestreichen sowie zusammen mit den Landtruppen befestigte Hafenanlagen angreifen konnte. Dionysios läutete damit eine neue Form des Flotteneinsatzes ein, der sich aber im Osten erst durchsetzte, als Alexander das Perserreich erobert hatte und seine Nachfolger über dessen Ressourcen disponieren konnten. Angetrieben durch ein ehrgeiziges Kriegsethos, bauten die Ptolemäer in Ägypten und die Regenten von Makedonien immer größere Schlachtschiffe, um ihre territoriale Herrschaft von der Seeseite abzusichern und auszuweiten. Die Eroberung von Küstenstädten spielte dabei eine ebenso wichtige Rolle wie große Seeschlachten. Gleichzeitig unterstrichen die Mehrreihler die materielle Potenz und den Anspruch der Könige, nicht nur Herren über das Land, sondern auch über das Meer zu sein.

² Thukydides 1,1–19. Vgl. Schulz 2012, 96–106.

³ Murray 2012, 78–85.

Im Westen folgten Karthago und die römische Republik dem Trend zu Großkampfschiffen, doch vermieden sie dabei den verschwenderischen Gigantismus der östlichen Monarchen. Karthago entwickelte eine modulare Bauweise mit vorgefertigten Teilen, mit der man kostensparend und schnell Kriegsschiffe gleicher Bauart auf Kiel legen konnte. Rom übernahm im Kampf um die Herrschaft über das getreidereiche Sizilien – der erste Seekrieg um eine mediterrane Insel – dieses Prinzip und konnte (264-241 v. Chr.) mit Hilfe der unteritalischen Griechen eine Schlachtflotte von Drei- und Fünfrudern in den Kampf schicken. Um fehlende Erfahrung im taktisch-nautischen Bereich auszugleichen, stellten syrakusanische Ingenieure die Schiffe mit katapultgeschleuderten Enterhaken aus; die spätere Tradition hat aus ihnen fälschlicherweise „Enterbrücken“ gemacht. Aufs Ganze gesehen unterschieden jedoch nicht diese Maßnahmen den Krieg, sondern die materiellen Ressourcen Italiens, die es den Römern erlaubten, immer wieder neue Flotten auf Kiel zu legen. Nach dem Sieg begann Rom wie seinerzeit Athen im Osten seinen Einfluss im westlichen Mittelmeer auszubauen, indem es sich wichtige Küsten, Inseln und Bündnispartner sicherte. Im zweiten Krieg gegen Karthago (218-201 v. Chr.) konnte so der in Italien unbesiegten Hannibal zeitweilig von der Verbindung nach Nordafrika und Spanien abgeschnitten werden. Der Sieg bei Zama machte Rom endgültig zur Herrin des westlichen Mittelmeeres.

In den folgenden Kriegen gegen die östlichen Monarchien konnte man es sich leisten, den Gegner zu Lande zurückzuschlagen und den Seekrieg den Bündnern Rhodos und Pergamon zu überlassen. Das sparte Kosten, und da nach dem Sieg über die alten Seemächte des Ostens erst recht die außenpolitischen Zwänge fehlten, war man auch weiterhin nicht gewillt, auf dem Meer aktiv zu werden. Es entstand ein Machtvakuum, das wie häufig in der Geschichte des Mittelmeerraums durch Piraten und ihre Helfer gefüllt wurde, diesmal jedoch in ganz neuen Dimensionen: Seeräuber errichteten an den mit Schiffsbauholz und Metallen gut versorgten Küsten Kilikiens Werften und Arsenale, ihre Flotten operierten von hier aus weit in den Mittelmeerraum hinein. Rom reagierte erst, als die Piraten zusammen mit den Seeräubern des Westens die Getreideversorgung Italiens soweit störten, dass in der Stadt am Tiber Hungersnöte ausbrachen. 67 v. Chr. erhielt Cn. Pompeius ein außerordentliches Kommando, das ihm die Befehlsgewalt über die gesamte Küste des Mittelmeeres in einer Tiefe von 75 km sowie gewaltige Geldmittel zum Bau von 500 Schiffen verschaffte. Binnen weniger Monate konnte er die Piraten zur Aufgabe zwingen. Pompeius hatte nicht nur erneut demonstriert, welche durchschlagende Erfolge zu erzielen waren, wenn man den Seekrieg konsequent mit der Eroberung von strategisch wichtigen Landbasen verband; er zeigte erstmals auch die Wege auf, die zur Beherrschung des *gesamten* Mittelmeers führten. Diese Lehre musste jeder beherzigen, der in den Bürgerkriegen der Folgezeit die Macht im Gesamtreich zu erringen suchte. Der Sieg zu Lande führte unweigerlich über die Beherrschung des Meeres.

Nach dem Tode Caesars durchkreuzten bis zu 1000 Kriegsschiffe das Mittelmeer. Erneut waren es gewaltige Seeschlachten wie die von Naulochos (Sizilien 36 v. Chr.) und schließlich die von Actium (an der Straße von Otranto) zwischen Antonius und Kleopatra auf der einen und 31 v. Chr. Agrippa und Octavian auf der

anderen Seite, die der Alleinherrschaft des späteren Augustus den Weg bereiteten. Erst als der Prinzeps das Imperium unter seine Herrschaft gesichert hatte, ließ der Druck nach. Es gab keine gegnerischen Seestreitkräfte mehr und die Kriege verlagerten sich an die Grenzen des Reiches. So konnte Augustus in einer der größten Abrüstungsaktionen der Geschichte die Zahl der Schlachtschiffe drastisch reduzieren und sich auf eine stehende Marine mit kleineren, vornehmlich in Italien (Golf von Neapel und bei Ravenna) stationierten Teilflotten beschränken.

Erneut war es der innerrömische Kampf um die Alleinherrschaft, der für kurze Zeit wieder das Meer zum Kriegsschauplatz erhob. 300 Jahre nach Actium sicherte sich Konstantin in einer Seeschlacht am Bosphorus das Kaisertum. Danach konzentrierte er die Marine auf die Kontrolle des Marmarameers nahe der neuen Hauptstadt Konstantinopel und auf die Sicherung des Getreidetransports von Afrika nach Italien. Doch diesmal vering das Kalkül nicht. Die Kaiser des Westens waren nicht mehr in der Lage, die für die Beherrschung des Meeres so wichtigen Küstenzonen zu schützen. Ohne auf nennenswerten Widerstand zu stoßen, eroberten in der Mitte des 5. Jh. die Vandalen Karthago und begannen wie einst die Piraten Italien von der Kornversorgung abzuschneiden. Den Todesstoß erhielt das Westreich, als 468 n. Chr. eine letzte große Flotte des Gesamtreiches vor Karthago zurückgeschlagen wurde. Auch dem Ostreich fehlte trotz der zeitweiligen Rückeroberung Nordafrikas, Italiens und Teile des südöstlichen Spanien die Kraft, die machtpolitische Einheit des Mittelmeeres zu sichern. Damit begann gleichermaßen eine neue Epoche der Seekriegsgeschichte und der Mittelmeerwelt.