

RAIMUND SCHULZ

*Die Antike
und
das Meer*

Von Händlern, Söldnern
und Piraten

wbgTheiss



wbg Theiss ist ein Imprint der Verlag Herder GmbH.

© Verlag Herder GmbH, Freiburg im Breisgau 2024

Alle Rechte vorbehalten

www.herder.de

Layout und Satz: UFER Verlagsherstellung, Leipzig

Herstellung: PNB Print Ltd

Einbandgestaltung: www.martinveicht.de

Einbandmotiv: „The Consummation of Empire“, Gemälde aus dem Zyklus

„The Course of Empire“ von Thomas Cole, 1836; © akg-images

Abb. auf S. 2: Schiffe im Hafen von Puteoli; römische Wandmalerei, 1. Jh.

© akg-images/ Erich Lessing

Printed in Latvia

ISBN Print: 978-3-534-61014-3

Inhalt

Einleitung	7
Odysseus	13
Die Polis und das Meer	25
Händler, Söldner und Tyrannen	45
Vom Chaos zur Ordnung	57
Die maritime Expansion der Perser	69
Athens Seereich und die Demokratie	81
Der Peloponnesische Krieg	101
Seefahrt im Zeitalter des Hellenismus	121
Roms langer Weg zum Meer	133
Der Kampf um Sizilien	141
Eroberung, Handel und Piraterie	151
Pompeius und Caesar	161
Das Ringen um das Erbe der Republik	169
Das Meer und die römische Kultur	177
Meer und Mentalitäten	187
Anhang	201
Abkürzungsverzeichnis	202
Anmerkungen	204
Literaturverzeichnis	212
Bildnachweis	220
Über den Autor	221



Einleitung

Die antike Kultur war eine Küstenkultur und vom Kampf mit dem Meer geprägt. Großräumige Seefahrt ermöglichte und begleitete die Ausbildung und Ausbreitung städtischer Zivilisation. Krieg auf dem Meer verhalf der Athener Demokratie zum Durchbruch. Die Eroberung des Meeres war Voraussetzung für die römische Weltreichsbildung, erleichterte die Vereinheitlichung der griechisch-römischen Zivilisation und die Ausbreitung des Christentums. Und die Seefahrt trug entscheidend dazu bei, dass der Mensch des Mittelmeeres sich bereits in der Antike bis nach Skandinavien im Norden und nach Indien und China im Osten wagte. Kein chinesischer Seefahrer ist dagegen jemals bis ins Mittelmeer vorgestoßen!

Das Verhältnis der Antike zum Meer ist somit ein Thema von großer historischer Bedeutung. Tatsächlich hat die Forschung der letzten Jahrzehnte in vielen Bereichen große Fortschritte erzielen und manche Wissenslücken füllen können. Dennoch existiert bisher keine kompakte Gesamtdarstellung, welche die Einzelstudien und Spezialuntersuchungen zusammenführt und die Bedeutung des Meeres für die politische, wirtschaftliche sowie kulturelle und mentalitätsgeschichtliche Entwicklung der Antike zu erfassen sucht.¹

Eine Kenntnis der technischen, geographischen und nautischen Bedingungen antiker Seefahrt ist unumgänglich für das Verständnis der Formen und Möglichkeiten, in denen sich der Mensch dem Meer näherte und es zu erobern

trachtete; selbstverständlich muss man die natürlichen und sozialen Rahmenbedingungen kennen, innerhalb derer sich Seefahrt abspielte. Doch bleiben diese Kenntnisse unergiebig, wenn man sie nicht über einen längeren historischen Zeitraum mit den politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklungen verknüpft und in einen übergreifenden Erklärungszusammenhang integriert. Langfristige Entwicklungen, Konstanten und Konjunkturen sowie die sie auslösenden Faktoren lassen sich nur in einer Zusammenschau verschiedener Bereiche und durch die Kombination makro- und mikrohistorischer Analyse erfassen und deuten. Das ist das Ziel dieses Buches.

Herrschaft über das Meer

Unbestritten kommt dabei dem Seekrieg und dem Streben nach Seeherrschaft eine große Bedeutung zu, schon weil die antike Überlieferung sich spätestens seit Thukydides auf diesen Bereich konzentriert hat. Seeherrschaft besaß ferner ein immenses ideologisches Potenzial: Kriegsschiffe waren auch Prestigeobjekte; die Gründung von Kolonien machte den Initiator unsterblich, und Siege zur See verschafften beträchtliches Renommee. Doch was heißt Seeherrschaft (Thalassokratie) eigentlich?²

Jede Analyse des antiken Phänomens wird von Thukydides ausgehen müssen, der in der *Archäologie* seines Werkes das Streben nach Reichtum und Seeherrschaft zum Strukturprinzip der griechischen Geschichte bis in seine Zeit erhoben hat.³ Die wichtigste Voraussetzung für Seeherrschaft ist nach Thukydides die Existenz einer Kriegsflotte. Zweitens setzt das Streben nach Seeherrschaft ein geographisch-maritimes Raumkonzept voraus: Minos ge-

Kap Sounion an der südlichsten Spitze Attikas mit dem Tempel des Meeresgottes Poseidon. Hier soll sich nach der Legende König Aigeus von Athen in das seitdem nach ihm benannte Ägäische Meer gestürzt haben, als er das Schiff seines Sohns Theseus mit schwarzen Segeln aus Kreta zurückkehren sah.

wann die Herrschaft über den größten Teil der Ägäis, die Ionier beherrschten das Ionische Meer. Zur Sicherung ihres Einflusses haben alle „Seeherrscher“ Stützpunkte angelegt und Inselketten besetzt sowie gegen die Piraterie gekämpft. Schließlich kontrollierten sie maritime Handelsrouten, um der eigenen Polis Wohlstand und Macht zu sichern – noch Cicero zählt die Sicherheit des *cursus maritimi* zu den wesentlichen Bestandteilen der Seeherrschaft des Pompeius.⁴ Aus der Summe der Kontrolle linearer Routen ergab sich das Konzept flächendeckender Hegemonie. Es gibt wenige Gründe, die dagegensprechen, dieses Konzept als heuristisches Prinzip beizubehalten.

Handel zur See

Die unbestrittene und in jüngeren Veröffentlichungen wieder hervorgehobene Bedeutung mediterraner Seerouten⁵ führt zu einem zweiten bedeutsamen Phänomen, nämlich

dem Handel über See. Von ihm ein klares Bild zu bekommen, fällt schwer, denn uns fehlen im Gegensatz zur neuzeitlichen Expansion serielle Daten. Auch hat der Seehandel die antiken Autoren im Gegensatz zu den spektakulären militärischen und politischen Ereignissen wenig interessiert. Doch darf man von dem relativen Desinteresse und der Lückenhaftigkeit antiker Quellen keineswegs auf eine geringe reale Bedeutung und Wirkung des Seehandels schließen. Auch wenn der Anteil der am Seehandel direkt Beteiligten wohl nie mehr als fünf Prozent der bäuerlichen Gesamtbevölkerung betrug, überstieg der Handel über See den Landhandel um ein Vielfaches! Es war aber auch nur ein ganz geringer Teil der Bevölkerung, nämlich die adlige Elite, welche die Politik bestimmte, Kriege führte und Bücher konsultierte. Dennoch würde niemand behaupten, sie hätte die Geschichte der Städte und Staaten nicht entscheidend beeinflusst.

Griechisches Schiffswrack mit Amphoren, gefunden bei der griechischen Insel Alonissos



Ebenso fragwürdig ist die Annahme, Seehandel und das mit ihm einhergehende Gewinnstreben hätten keinen oder nur geringen Einfluss auf die Entwicklung der antiken Politik und Kultur gehabt. Jüngere Forschungen zum griechischen wie zum römischen Adel lassen keinen Zweifel daran, dass viele Aristokraten direkt oder indirekt auch Seehandel betrieben und große Gewinne aus ihm zogen. Sie machten von solchen Aktivitäten freilich wenig Aufhebens, weil derartiges Gewinnstreben der selbst propagierten Ethik einer nicht erwerbstätigen Elite widersprach. Tatsächlich gilt für große Teile des antiken Adels das, was Eberhard Schmitt für die frühexpansionistische Gesellschaft Westeuropas festgestellt hat: „Und da das Profitinteresse (...) grundsätzlich als unanständig galt, steht seine Artikulation in umgekehrtem Verhältnis zu seiner Bedeutung.“⁶ Im Unterschied zur (früh-)kapitalistischen Auffassung bildeten für den antiken Adel Markt und Gewinnmaximierung nicht den Zweck seiner Bemühungen, sondern Mittel, um seinen Besitz zu wahren oder den verloren gegangenen wiederzuerlangen und ihn an seine Erben weiterzugeben. Diesem Verständnis des Seehandels stand das Streben professioneller Händler und Piraten gegenüber, jede Gelegenheit zu nutzen, um auf See Gewinne und Beute auch unabhängig von patrimonialen oder bürgerlichen Verpflichtungen zu erzielen.

Maximal 5 % der Bauern waren direkt am Seehandel beteiligt. Aber zugleich wurde über das Meer ein Vielfaches von dem gehandelt, was über Land abgewickelt wurde.

Damit stellt sich ein drittes Problemfeld, nämlich die Form des Handels und dessen Einbindung in die städtische Gesellschaft. Jüngere archäologische Forschungen haben ergeben, dass viele Poleis schon in der Frühzeit ihre Agora nah an den Hafen rückten und somit politisches und kaufmännisches Zentrum miteinander verknüpften. Die Autoren des 5. und 4. Jahrhunderts v. Chr. haben dies selbst als etwas typisch Griechisches erkannt, und die Forderung vieler Philosophen, die enge Bindung zwischen politischem und händlerischem Bereich aufzugeben bzw. einzuschränken, ist Beweis genug für den realen Konnex. Bereits im 7. Jahrhundert v. Chr. wurden im Seehandel Gewinne erzielt und

Kapitalmengen bewegt, welche die agrarischen Einkünfte eines Großgrundbesitzers weit übertrafen und eine raumgreifende Planung und Organisation voraussetzten.⁷

Der Mensch und das Meer

Handel, Krieg und Machterwerb bilden aber nur Teilaspekte des menschlichen Kontakts mit dem Meer. Wir sind gewohnt, die antike Geschichte mit den Aktivitäten und Zielen von Städten und der von ihnen gebildeten Staaten zu verbinden und die antike Polis als Keimzelle und Mittelpunkt künstlerischer und philosophisch-wissenschaftlicher Errungenschaften zu preisen. Nun stammten aber nur wenige Philosophen, Künstler und Naturwissenschaftler, die sich in Athen und anderen geistigen und kulturellen Zentren niederließen, aus der Stadt selbst; die Mehrzahl waren Männer, die von Küste zu Küste reisten und für eine gewisse Zeit in Athen ihre Wirkungsstätte fanden. Das Gleiche gilt für Rom, und es trifft auf die großen „Wissenschaftszentren“ in Alexandria oder Pergamon zu: Städtische Kultur und Fürstentümer bildeten günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung und Ausbildung kultureller Fertigkeiten, aber die Städte haben diese nicht nur aus sich selbst heraus entwickelt, sondern sind durch äußere Einflüsse befruchtet worden, konkret: durch Menschen, die über das Meer reisten und die Städte besuchten. Auch die zahllosen ungenannten Piratenkapitäne, Gelehrten, Künstler, Handwerker und Glaubensverkünder, die das Meer befuhren, waren Initiatoren, Träger und Vermittler kultureller und technischer Entwicklungen, und sie haben das Leben der Antike ganz wesentlich beeinflusst.

Dies ist die faszinierende Welt der ‚Wanderer über See‘, die jenseits politischer Großereignisse, spektakulärer Schlachten und fester staatlicher Gebilde als Grenzgänger zwischen Poleis und Ethnien Meere und Häfen bevölkerten. Die dem antiken Menschen innewohnende Mobilität, sein Drang nach Profit und individuellem Erfolg, die von der Polis geschiedenen Formen der Gemeinschaft, überhaupt die geringe Bedeutung von komplexen Zentren gegenüber der Vernetzung peripherer Räume, verbunden mit einer fruchtbaren geistigen Unruhe – all dies macht das Typische der griechisch-römischen Antike aus und unterscheidet sie in mancher Hinsicht von den orientalischen Land- oder Flusskulturen.

Die Antike selbst war sich dieser Besonderheit bewusst; wir können dies an den intensiven Bemühungen der städtischen Gesellschaft erkennen, sich von der heterogenen Gruppe der Seefahrer, Piraten und Händler abzugrenzen, indem sie diese als sozial und moralisch minderwertig diffamierte, an die Vergabe des Bürgerrechts immer höhere Maßstäbe anlegte und die Unabhängigkeit von äußerer Versorgung zum (selten erreichten) Ideal erhob.

Die derart Ausgegrenzten setzten dem ihr eigenes Ethos entgegen, das weitaus aufrichtiger Profitgewinn, Bewährung, Risikobereitschaft und Freiheit von Haus und Hof als Kriterien für ein erfülltes Leben pries. Dieses Ethos war bei Weitem verbreiteter, als man gemeinhin annimmt: Selbst Seneca verglich ein erfülltes Leben mit einer kühnen Seefahrt und stellte es über das gesicherte Dasein des trägen Bürgers!⁸ Beide Positionen verschränkten sich zwar in der Praxis an den Kontaktzonen der Lebenswelten – im Hafen, auf der Agora und im Krieg – miteinander, doch standen sie immer in einem gewissen Widerspruch zueinander. Dieses Spannungsverhältnis zwischen Verharren und Aufbruch trug wesentlich dazu bei, dass sich immer neue maritime Energien entfalteten.

Wer demnach das Verhältnis des antiken Menschen zum Meer verstehen will, muss jenseits der „großen Politik“ die Mentalität der Gesellschaft in ihrer Auseinandersetzung mit dem Meer zu erfassen suchen. Die Quellen repräsentieren jedoch fast durchweg aristokratische Mentalitäten. Außerdem können wir im Einzelfall schwer entscheiden, ob Äußerungen eines Dichters oder eines Historikers wirklich repräsentativ für einen längeren Zeitraum und für größere Gruppen der Gesellschaft sind oder ob sie nicht auf literarischen Konventionen, Zitaten, Imitationen oder Bildungsbeflissenheit beruhen. Wir besitzen ja keine authentischen Tagebücher von Matrosen, Kolonisten oder Piratenkapitänen, nicht einmal Logbücher oder Handelsregister, sondern bestenfalls hochstilisierte Briefe von Politikern und Philosophen, die aufgrund ihrer Karriere durch geringe maritime Mobilität geprägt waren. Und dennoch: Selbst wenn sich aus diesem Quellenmaterial häufig wiederkehrende Motive und Erklärungen herauschälen ließen und selbst wenn man hierbei literarische und gattungsspezifische Zwänge berücksichtigt, so wäre schon dies ein wichtiges Merkmal antik-aristokratischer Mentalität, das mit den politischen, militärischen und wirtschaftlichen ‚Konjunkturen‘ in Beziehung zu setzen wäre.

Kulturtransfer über das Meer

Auf eine Schilderung der politisch-militärischen Ereignisse kann man dabei nicht verzichten. Denn sie bildeten einerseits Rahmenbedingungen und auslösende Faktoren kultureller und wirtschaftlicher Entwicklungen und waren andererseits von diesen beeinflusst. Doch wird man weder eine detaillierte Seekriegsgeschichte noch eine in allen Verästelungen erfasste politische Geschichte erwarten können; des Weiteren wird der Leser selten mit technischen und archäologischen Details konfrontiert; es geht vielmehr darum, eine für das Verständnis der großen Wirkungszusammenhänge erforderliche Grundlage zu schaffen, auf der die verschiedenen Ebenen maritimer Lebenswirklichkeit beschrieben werden können. Der Schwerpunkt dieses Buches liegt auf der griechischen und römischen Geschichte: Die Phöniker und Etrusker kommen zur Sprache, wenn es für das Gesamtverständnis notwendig erscheint, und dies ist häufig der Fall. Denn wenn mich die langjährige Beschäftigung mit dem Thema eines gelehrt hat, dann ist es die ununterbrochene Vernetzung mediterraner Kulturen über alle staatlichen, städtischen und ethnischen Grenzen hinweg. Das ist auch von der Forschung inzwischen mehrfach bestätigt worden. Meer, Hafen, Küsten und Schiffe waren in weitaus höherem Maße Orte raumgreifender Kommunikation und individuellen Erfahrungs- und Wissensaustausches, als manche modernen Betrachter angesichts des scheinbar niedrigen Stands antiker (Schiffahrts-)Technik zugestehen wollen. Auch diese Kommunikationsintensität ist ein Spezifikum der antiken Mittelmeerkultur, das sie von anderen damaligen und späteren Kulturen unterscheidet.

Die Geographie des Mittelmeers

Eine wichtige Voraussetzung für den Drang der antiken Menschen auf das Meer wie für den maritimen Austausch sind die geographischen Bedingungen. Das Mittelmeer ist ein vergleichsweise berechenbarer maritimer Großraum: Die Luftströmungen sind im Sommer regelmäßig, der Himmel ist überwiegend heiter, es gibt selten Nebel, keine Gezeiten und keine Wirbelstürme oder Tsunamis; Stürme sind, wenn auch heftig, kurz. Im Norden ragen mit Italien und Griechenland zwei große Halbinseln in das Mittelmeer und

bilden mit den vorgelagerten Inseln begrenzte maritime Becken. Besonders eng ist die Verzahnung von Land und Meer in der Ägäis: Kein Ort auf dem Land ist dort weiter als 60 Kilometer von der Küste entfernt, während es umgekehrt wenige Gewässer gibt, die außer Sichtweite der Küsten liegen. Da die fruchtbaren Alluvialgebiete (Böden, die durch zurückflutende Gewässer mit losem Gestein und Schlamm übersät sind) an der Küste und den Flussmündungen begrenzt waren, lag es nahe, das Meer schon früh als Nahrungsquelle und Kommunikationsweg zu nutzen.⁹

In der Ägäis liegt kein Ort auf dem Land weiter als 60 km von der Küste entfernt.

Diesen günstigen geographischen Rahmenbedingungen und naturbedingten Impulsen standen jedoch materielle und gesellschaftliche Hemmnisse entgegen. Die für den Schiffsbau geeigneten Hölzer und Metalle waren im Mittelmeerraum ungleich verteilt. Gute Schiffshölzer in ausreichender Menge gab es in Thessalien, Makedonien, Kilikien, Phönicien sowie Süd- und Mittelitalien und Korsika (zu Nordafrika und Gallien fehlen ausreichende Informationen).¹⁰ Kupfer und Eisen wurden auf Zypern, in Etrurien und Spanien gefördert. Schiffsbau war so ein kostspieliges und aufwendiges Unternehmen, das den Zugriff auf entfernte Nachschubquellen voraussetzte – deshalb auch die große politische Bedeutung der Seehandelsrouten. Vermutlich waren auch deshalb die Schiffe in der Regel sehr spartanisch und extrem zweckgebunden gebaut; sie besaßen selten Beiboote, Kombüsen oder ausreichende Schlafmöglichkeiten, was die Kapitäne häufig zwang, unter der Küste zu segeln und bei Dämmerung an Land zu gehen. Ein notorisches Problem stellte ferner die Versorgung mit Trinkwasser dar. Die hohen Kosten des Schiffbaus erklären wohl auch, weshalb es seit dem 3. Jahrhundert v. Chr. zumindest im Kriegsschiffsbau kaum technische Innovationen gab; Erfindungen wie der Vier- und Fünfruderer für Kriegszwecke hielten sich nur rund 200 Jahre, dann kehrte man zu den kostengünstigeren Varianten zurück.

Trotz dieser Einschränkungen war der allgemeine nautisch-technische Entwicklungsstand erstaunlich hoch. Antike Kapitäne beherrschten die Kunst des Kreuzens gegen



Kriegsschiff. Griechische Gemme aus dem 5. Jh. v. Chr.

den Wind. Sie brauchten selbst für längere Fahrten über das offene Meer und in fremde Gewässer keine Hilfsmittel wie den Magnetkompass und das Log; man orientierte sich an den Küstenformationen und an den Sternen bzw. der Sonne. Wesentlicher Garant für erfolgreiche Fahrten waren die genaue Beobachtung der Natur, der Strömungen, der Wassertiefe und -farbe und der Winde, ferner mündlich tradiertes Wissen und Erfahrungen. Trotz alledem blieben enorme Risiken. Es gab ja kein modernes Funk- oder Rettungssystem, und oft war man den Launen der Natur hilflos ausgesetzt. Hieraus resultierte eine weitverbreitete und in den Quellen immer wieder thematisierte Furcht vor dem Meer, eine Furcht, die nur allzu verständlich ist, wenn man bedenkt, dass selbst Kaiser Claudius in der frühen Kaiserzeit bei einer Fahrt von Ostia entlang der Küste nach Gallien zweimal durch einen Seesturm in Lebensgefahr geriet.¹¹

Dennoch kannte die Antike eine lange und selten unterbrochene Tradition der Seefahrt über große Entfernungen und in unbekannte Meere selbst über den mediterranen Bereich hinaus. Bereits die Mykener segelten bis nach Spanien, die Westfahrten der Phöniker setzten im 11. Jahrhundert v. Chr. ein.¹² Viele dieser Fahrten führten – schon allein aus Sorge vor gefährlichen Küstengebieten wie der berüchtigten Syrte und den überall lauernden Küstenpiraten – zeitweise über das offene Meer, für die größeren Handelsschiffe war dies spätestens seit dem 2. Jahrhundert v. Chr. die Regel.¹³ Was hat die Menschen dazu getrieben, dieses Wagnis auf sich zu nehmen und in Meere vorzustößen, die ihnen so unbegrenzt schienen wie der Weltraum den Modernen?