



Marco Ladewig

Rom – Die antike Seerepublik

Untersuchungen zur Thalassokratie
der *res publica populi romani*
von den Anfängen bis zur Begründung
des Principat

Alte Geschichte

Potsdamer Altertumswissenschaftliche Beiträge 48

Franz Steiner Verlag

Marco Ladewig
Rom – Die antike Seerepublik

**POTSDAMER ALTERTUMSWISSENSCHAFTLICHE
BEITRÄGE (PAWB)**

Herausgegeben von Pedro Barceló (Potsdam), Peter Riemer (Saarbrücken),
Jörg Rüpke (Erfurt) und John Scheid (Paris)

Band 48

Marco Ladewig

Rom – Die antike Seerepublik

Untersuchungen zur Thalassokratie der
res publica populi romani von den Anfängen
bis zur Begründung des Principat



Franz Steiner Verlag

Umschlagabbildung: Wandbild aus der Nekropole eines Navicularius aus Ostia
Vatikanische Bibliothek, Foto des Autors

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.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes
ist unzulässig und strafbar.

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2014

Druck: Offsetdruck Bokor, Bad Tölz

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier.

Printed in Germany.

ISBN 978-3-515-10730-3 (Print)

ISBN 978-3-515-10731-0 (E-Book)

*Meiner Frau Ulrike
in Liebe und
tiefer Dankbarkeit
gewidmet*

„So hat uns denn ein Gesetz, ein Mann, ein Jahr nicht nur von diesem Elend und dieser Schande befreit sondern zugleich bewirkt, dass wir endlich einmal wahrhaft als die Macht erscheinen, die zu Wasser und zu Lande über alle Völker und Stämme gebietet.“

Itaque una lex, unus vir, unus annus non modo nos illa miseria ac turpitudine liberavit sed etiam effecit ut aliquando vere videremur omnibus gentibus ac nationibus terra marisque imperare.

(Cic. Manil. 56.)

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	11
1. EINLEITUNG	13
2. DIE GENESE DER RÖMISCHEN THALASSOKRATIE – EINE ANDERE „LESART“ DER RÖMISCHEN EXPANSION.....	23
2.1 Zugänge zum Meer – <i>Socii navales</i> und <i>coloniae maritimae</i>	23
2.2 Die Kontrolle der Küsten des <i>mare internum</i>	36
2.2.1 Das westliche Mittelmeer	37
2.2.2 Das östliche Mittelmeer	46
2.3 Die Kontrolle der Inseln des <i>mare internum</i>	66
2.3.1 Die Inseln des westlichen Mittelmeeres	67
2.3.2 Die Inseln des östlichen Mittelmeeres	74
2.4 <i>Alter orbis</i> – Roms Ausgreifen auf den <i>Pontus Euxinus</i> und das <i>mare Oceanum</i>	84
3. DAS RÖMISCHE SEEKOMMANDO	93
3.1 Der Anfang des römischen Seekommandos oder das <i>imperium</i> des Duilius als anachronistisches Konstrukt?	94
3.2 Artikulationsformen des römischen Seekommandos.....	100
3.2.1 Das consularische Seekommando.....	101
3.2.2 Das praetorische Seekommando	118
3.2.3 Das Seekommando der <i>legati</i>	130
3.2.4 Maritime Kontinuität? – Die Seekommandos der Promagistrate	136
3.2.5 Das Seekommando der <i>duumviri navales</i>	150
3.2.6 Das Seekommando der <i>res privata</i>	153
3.3 Kultische, militärische und pekuniäre Handlungsfelder des Seekommandos.....	155
4. DIE MARITIME FACETTE DES RÖMISCHEN <i>BELLUM CIVILE</i>	165
4.1 Die Anfänge römischer Rivalität auf dem Meer – Das Zeitalter Sullas	165
4.2 Mittelmeerumspannende Allianzen – Der Aufstand des Sertorius	171
4.3 Der Kampf um die maritime Suprematie – Caesar und Pompeius	176
4.3.1 <i>Fines terrae</i> – Caesars Seekampagnen im Nordatlantik.....	177

4.3.2 Der Bürgerkrieg zwischen Caesar und Pompeius – „Qui mare teneat, eum necesse esse rerum potiri“	187
4.4 <i>Terra marique</i> – Augustus’ „maritimer“ Weg zur Macht.....	211
4.4.1 Rache an den Mördern des Vaters – Neuaufgabe der maritimen Strategie Caesars.....	211
4.4.2 Das Erbe der Väter – Aufstieg, Blüte und Fall der maritimen Hegemonie des Sextus Pompeius.....	218
4.4.3 Der Bürgerkrieg zwischen Octavian und Antonius – das thalassische Ende der römischen Republik	233
5. <i>TRIUMPHUS NAVALIS</i> – DIE RITUELLE VERHERRLICHUNG MARITIMER SIEGHAFTIGKEIT	243
5.1 Caius Duilius – <i>Optimum exemplum</i>	244
5.2 Der Wandel des Seetriumphes in der Zeit der Republik.....	247
5.3 Charakteristika des <i>triumphus navalis</i>	251
5.4 <i>Memoria</i> des Seetriumphes	262
6. <i>TEMPLA, VILLAE, COLUMNAE ET ROSTRA</i> – STEINERNE MONUMENTE DER RÖMISCHEN THALASSOKRATIE.....	267
6.1 <i>Spolia navales</i> – Beweise für die Sieghaftigkeit zur See.....	267
6.2 <i>Votum et supplicatio</i> – Vom Tempelbau und Lob maritimer Gottheiten.....	278
6.3 <i>Villa maritima</i> – Römische Wohn- und Lebenswelt an der Küste	286
6.4 Die Häuser der Toten – Römische Nekropolen als Spiegel maritimer Leistungen.....	293
7. DER RÖMISCHE ÜBERSEEHANDEL – ZWISCHEN ÖFFENTLICHEM ENGAGEMENT UND PRIVATEM INTERESSE	299
7.1 <i>Mercatores et negotiatores Italici</i> – Das öffentliche Engagement für den römischen Überseehandel.....	301
7.2 „Privata pecunia res publica administrata est“ – Die Beteiligung der <i>publicani</i> am Überseehandel.....	309
7.3 <i>Negotium senatoris</i> – Die senatorische Partizipation am Überseehandel.....	314
7.4 <i>Navicularii</i> – Private Reeder und Schiffseigner im Dienste Roms.....	325
8. MARE NOSTRUM – DIE THALASSOKRATIE DER RES PUBLICA POPULI ROMANI	329
QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS	351

VORWORT

Die hier vorliegende Monographie ist die überarbeitete Fassung meiner Dissertationschrift, welche 2010 an der Philosophischen Fakultät der Universität Potsdam angenommen worden ist.

Für die Drucklegung habe ich mich bemüht, die bis Ende 2012 erschienene und für die Studie relevante Literatur zu berücksichtigen.

Am Ende eines dreijährigen Schaffensprozesses obliegt mir nun die angenehme Pflicht und Aufgabe den Personen meinen Dank auszusprechen, die mich auf diesem Weg begleitet haben.

Wenn man in der Abfassung einer Promotionsarbeit Parallelen zur Organisation und Durchführung einer antiken Seereise zu erkennen vermag, so kommt meinem Doktorvater Prof. Dr. Dr. h.c. Pedro Barceló die allegorische Rolle des Initiators zu, der mich auf die Idee zu dieser „Seereise“ brachte und mir stets freundschaftlich mit Rat, Tat und kulinarischer Freuden zur Seite stand. Ob unserer Zusammenarbeit gedenke ich mit Freuden. Ihm sei auf diesem Wege mein tief empfunder Dank ausgesprochen. Darin eingeschlossen sei ebenso Prof. Dr. Dagmar Klose, die mir während der gemeinsamen Arbeit an der Professur für Didaktik der Geschichte an der Universität Potsdam, die zeitliche und geistige Freiheit für die Durchführung der „Seefahrt“ ermöglichte. Sie hielt mir stets den Rücken frei, so dass die universitären Verpflichtungen nie Überhand nahmen.

Danken möchte ich ferner Prof. Dr. Christiane Kunst und Prof. Dr. Peter Eich, die mich mit wertvollen Hinweisen und sinnstiftenden Verbesserungsvorschlägen begleiteten. Durch ihre Hilfe verbesserte ich die „Navigation“ durch die „Untiefen“ der weitreichenden Literatur und das Erforschen einer zielführenden Arbeitsmethodik.

Zu großem Dank bin ich ferner Dr. Oliver Linz verpflichtet, der Monate vor mir auf eine ebenso unwegsame Reise mit seiner Dissertation gegangen war. Von seinen Erfahrungen konnte ich lernen, da er mir mit seinen aufmunternden Worten als Freund und Reiseregführer stets eine bedeutende Hilfe war. Prof. Dr. mult. Manfred Clauss danke ich für das Zweitgutachten meiner Arbeit, die er mit fachlichem Geschick bereitwillig durchführte und somit zum Gelingen des nautischen Unternehmens als Fachmann beitrug.

Vor dieser Seereise bedurfte es einer gründlichen Kontrolle und Instandsetzung des „literarischen“ Schiffes und einer detaillierten und beflissentlichen Überwachung der Takelage und der Fracht, um Fehler orthographischer oder grammatikalischer Natur so klein wie möglich zu halten. Sandra Kaden und Alexander Nortrup nahmen sich erbötig dieser Aufgabe an, lasen geduldig das Manuskript Korrektur. Ihnen sei an dieser Stelle mein herzlicher Dank für diese doch mühselige Aufgabe ausgesprochen.

Ohne Karten ließe sich ein Schiff nur unzureichend durch das Meer navigieren. Für die Erstellung der beigefügten Karten und Abbildungen danke ich Christoph Perner, der mit seinem Gespür für Detailtreue und piktoraler Lesarten diese Arbeit um zahlreiche graphische Besonderheiten bereicherte.

Bevor ich diese „Seereise“ überhaupt in Erwägung zog, geschweige denn mit ihrer Vorbereitung begann, war der beschwerliche Weg in den „Hafen“ der Geschichtswissenschaft vonnöten. Diesen hätte ich ohne die rastlose und aufopferungsvolle Unterstützung meiner Eltern nie beschritten. Ihnen gilt aus tiefen Herzen meine Dankbarkeit. Sie ermöglichten mir die Realisierung meines beruflichen Wunsches und ebenso auch die Verwirklichung dieser allegorischen Seefahrt.

Die letzten Zeilen des Vorwortes möchte ich nutzen, um abschließend meiner lieben Frau Ulrike zu danken, die mich von allen Menschen am Besten kennt, um meine Stärken und Schwächen weiß, meine stärkste Kritikerin und unermüdlichste Helferin ist. Als meine beste Freundin hat sie mich während jeder Phase dieses „Abenteuers“ bedingungslos unterstützt und begleitet. Als bescheidendes Zeichen meiner tiefempfundenen Dankbarkeit sei ihr diese Arbeit gewidmet.

Neujahrstag 2013, Vitte auf Hiddensee.

EINLEITUNG

„Rings um das mannigfaltig gegliederte Binnenmeer, das tief einschneidend in die Erd feste den größten Busen des Ozeans bildet und, bald durch Inseln oder vorspringende Landfesten verengt, bald wieder sich in beträchtliche Breite ausdehnend, die drei Teile der Alten Welt scheidet und verbindet, siedelten in alten Zeiten Völkerstämme sich an, welche, ethnographisch und sprachgeschichtlich betrachtet, verschiedenen Rassen angehörig, historisch ein Ganzes ausmachen. Dies historische Ganze ist es, [...] die Kulturgeschichte der Anwohner des Mittelmeeres, [...] die Geschichte des Zwillingsvolkes der Hellenen und der Italiker, welche die europäischen Uferlandschaften des Mittelmeeres zu ihrem Erbeil empfangen.“¹

Mit diesen pathetischen Worten führt THEODOR MOMMSEN den Leser in seine „Römische Geschichte“ ein und fokussiert gleich zu Beginn dessen Blick auf das Mittelmeer. Die Geschichte der antiken Welt als eine Geschichte von verschiedenen Küstenkulturen zu begreifen und demnach in Rom eine antike Thalassokratie zu erkennen, hat in der Forschung jedoch nur wenig Niederschlag gefunden.²

Statt dessen dominiert das u. a. von CARL SCHMITT in seinem Werk „Land und Meer. Eine weltgeschichtliche Betrachtung“ postulierte Bild der Weltgeschichte, der *universalis historiae*, als „eine Geschichte des Kampfes von Seemächten gegen Landmächte und von Landmächten gegen Seemächte.“³ Für ihn durchzieht der diametrale Gegensatz der beiden Elemente Land und Meer die gesamte Menschheitsgeschichte. In diesem geschichtstheoretischen Denkraaster deutet SCHMITT – durchaus in polybianischer Tradition – die Auseinandersetzung Roms mit Karthago als ein epochales Aufeinandertreffen von Land- und Seebeherrschenden Reichen:

1 Mommsen, R. G. I, 3.

2 Im deutschsprachigen Raum hat nun Schulz (2005) erstmalig den Versuch unternommen, eine Geschichte der Antike mit dem Blickpunkt auf das Meer zu schreiben, wobei es ihm um das Verständnis des Gesamtphänomens der engen Verbindung des antiken Menschen zum Meer und ihrer Bedeutung für die Entwicklung antiker Gesellschaften geht. Dabei konnte er Entwicklungslinien identifizieren, welche in allen antiken Küstenkulturen zu finden sind, etwa die Bedeutung der antiken Aristokratie für die maritime Entwicklung einer Gesellschaft: „Schließlich bot das Meer dem Adligen oft die einzige Möglichkeit, der Enge der heimatlichen Welt zu entfliehen und unbedrängt von innenpolitischem Hader, adliger Gruppenkontrolle oder staatlichen Institutionen seinen Traum von Freiheit, Ruhm und Ehre zu verwirklichen.“ Ebenso lesenswert ist Mollat Du Jourdin (1993) Buch über die Geschichte Europas und der Meere, wobei er sich in seinen Ausführungen nicht auf das Mittelmeer beschränkt, sondern die Europa umgebenden Meere mit einbezieht und beim Vergleich der Meere zu interessanten Schlussfolgerungen kommt.

3 Schmitt (1993) 16.

„Rom dagegen, das von Hause aus eine italische Bauernrepublik und eine reine Landmacht war, ist im Kampf mit der See- und Handelsmacht Karthago zu einem Reich emporgewachsen.“⁴

Dieses eingängige, stereotype Bild ist in der altertumswissenschaftlichen Forschung schon seit dem 18. Jahrhundert, etwa von CHARLES DE MONTESQUIEU⁵, gezeichnet, und bis heute unzählige Male kopiert worden.⁶

Nur in sehr wenigen Fällen wurde der Bedeutung des Meeres für die römische Geschichte Aufmerksamkeit geschenkt. Dabei konstituierte sich bereits für MOMMSEN mit dem ersten römisch-karthagischen Krieg Roms Wandlung von einer Landmacht zur Seemacht, ein Prozess dem er in seiner römischen Geschichte ausschweifend Anerkennung zollt:

„Unter solchen Verhältnissen, und wenn man teils den damaligen, verhältnismäßig niedrigen Stand des Schiffbaus, teils die römische Energie wie billig in Anschlag bringt, wird es begreiflich, daß die Römer die Aufgabe, an der Napoleon gescheitert ist, eine Kontinental- in eine Seemacht umzuwandeln, innerhalb eines Jahres lösten und ihre Flotte von hundertzwanzig Segeln in der Tat im Frühjahr 494 (=260 v. Chr., Anm. M. Ladewig) vom Stapel lief.[...] Rom war plötzlich eine Seemacht geworden und hatte das Mittel in der Hand, den Krieg, der endlos sich hinauszuspinnen und dem italischen Handel den Ruin zu drohen schien, energisch zu Ende zu führen.“⁷

In Anlehnung daran übernahmen im deutschsprachigen Raum zuerst HELMUT BERVE⁸ in seinem Aufsatz „Rom und das Mittelmeer“, gefolgt von RALF URBAN⁹

4 Schmitt (1993) 18.

5 Montesquieu hat in seinem 1734 erschienen Werk „*Considérations sur les causes de la grandeur des Romains et de leur décadence*“ (Größe und Niedergang Roms) den Römern nautische Kompetenzen abgesprochen. Statt dessen rückten für ihn die Bundesgenossen als die maritimen Akteure in den Vordergrund, so dass er resümierend zur Kriegsstrategie der *res publica populi romani* meint, ders. (1980) 15: „Wenn irgend eine Nation von Natur aus oder aufgrund ihrer Einrichtungen einen besonderen Vorteil besaß, so machten sie [die Römer, M. L.] davon sogleich Gebrauch. Sie ließen nichts unversucht, um Pferde aus Numidien, Bogen schützen aus Kreta, Schleuderer von den Balearen und Schiffe aus Rhodos zu bekommen.“

6 Man begibt sich vergebens auf die Suche nach der Bedeutung des Meeres für die römische Geschichte in den Standardwerken. Wenn überhaupt, so wird in den Ausführungen zum ersten römisch-karthagischen Krieg die römische Flotte in den Fokus der Betrachtungen gerückt, um sie in der Behandlung der nachfolgenden Expansionskriege wieder aus den Augen zu verlieren, exemplarisch bei Bengtson (1988) 51–61; Bleicken (1992) 40ff; Bellen (1994) 53ff; Heuss (2001) 67–72; Bringmann (2002) 92–101; Hefner (2005) 122–146.

7 Mommsen *Röm. Geschichte I*, 518ff. Für Barceló (1996) 45f. wird Rom durch die Eroberung Siziliens, Sardinien und Korsikas zur führenden Seemacht des westlichen Mittelmeeres.

8 Berve (1944) 103–116.

9 Urbans (1983) 13–22 Analyse ist bis auf wenige Punkte, wie etwa die konzise Beleuchtung der *coloniae maritimae* für die Absicherung der italischen Küsten, doch stark an der reinen Darstellung der maritimen Operationen Roms orientiert. Die Kämpfe im Osten der Mittelmeerwelt deutet er dabei vornehmlich als Kampf um die Suprematie zu Lande. Dass Rom zu Wasser auf die Unterstützung von Rhodos und Pergamon zurückgreifen konnte, veranlasst Urban dazu, darin ein geringes römisches Interesse am Meer zu erkennen, doch verkennt er hierbei einen wesentlichen Fakt der römischen Thalassokratie: Roms maritime Aktivitäten wurden von Beginn an bis zu einem gewissen Grad von *socii navales* unterstützt; im übrigen

und RAIMUND SCHULZ¹⁰ den Versuch, den Einfluss des Meeres auf die Entwicklung der Tibermetropole zu hinterfragen; mit unterschiedlichen Ergebnissen: Für Urban ist:

„[...] vom militärischen und strategischen Standpunkt aus die Rolle des Meeres in der römischen Geschichte längst nicht von der Bedeutung, die man auf den ersten Blick anzunehmen geneigt ist. [...] Als verbindendes Element kommt das Meer [...] aber weniger zum Tragen, als eine an gleicher Stelle denkbare Kontinentalmasse dies bei nicht zu ungünstigen geographischen Gegebenheiten leisten könnte.“¹¹

Dem gegenüber veränderten für SCHULZ die maritimen Siege des ersten römisch-karthagischen Krieges die geopolitischen Perspektiven der römischen Außenpolitik: Statt des Landes wurde nun das Meer als ein die Mittelmeerwelt verbindendes Element wahrgenommen, mit dessen Hilfe die römischen Herrschaftsansprüche an neue Küsten getragen werden konnten.

„Das Meer wurde so zum Katalysator territorialer Expansion und weiträumiger diplomatischer Initiativen, die – freilich oft in unterschiedlicher Gewichtung – wirtschaftlichen, militärischen und politischen Interessen dienten.“¹²

Die Auswirkungen der Meereszentrierung der *res publica* auf die römische Gesellschaft untersuchte BRUNO BLECKMANN. In seiner dezidierten Betrachtung der römischen Nobilität während des ersten römisch-karthagischen Krieges kristallisierte er die Bedeutung des Meeres für die römische Aristokratie überzeugend heraus.¹³ Nach BLECKMANN verstärkte einerseits erst das Meer bzw. das Kommando über die römische Flotte die inneraristokratische Konkurrenz um die Erringung von *virtus* und Beute, und andererseits erwirkten die navigatorische Unfähigkeit und extreme Risikobereitschaft einzelner Flottenbefehlshaber das Aufbrechen einer Interessendivergenz zwischen Nobilität und *plebs*, die sich wiederum auf das maritime Engagement Roms auf See auswirkte.

„Die Rivalitäten unter den Aristokraten hatten damit im Ersten Punischen Krieg sowohl die Ausweitung und Intensivierung des Flottenkrieges herbeigeführt, als auch, indem einige am-

verhält es sich ebenso in der Landkriegführung, wenn Rom innerhalb der italischen Wehrgemeinschaft Rekrutierung durchführte.

10 Schulz (1998) 121–134. Das Verdienst Schulz ist es – zumindest in Ansätzen – die Wirkung des Meeres auf die römische Führungsschicht herausgestellt zu haben, denn erst die Bedrohung der Seehandelsrouten und Hafenplätze der *res publica* durch die Seeräuber machten die *imperia extraordinaria* eines Antonius oder Pompeius notwendig und bedrohten so die auf Homogenität eingeschworene römische Aristokratie, 131: „Nicht das Land, sondern das so schwer zu beherrschende Meer hatte so der Republik Zugeständnisse abgerungen, die an den Grundfesten des aristokratischen Regiments rüttelten. Sie waren jedoch unabdingbar, um die erweiterte mediterrane Landbasis mit allen zur Verfügung stehenden militärischen Mitteln des Seekrieges zu kombinieren.“

11 Urban (1983) 18.

12 Schulz (1998) 123.

13 Bleckmann (2002) explizit zum römischen Seekrieg 106–224.

bitionierte Volkstribunen die Kriegsmüdigkeit politisch instrumentalisierten, zu dessen Einstellung beigetragen.“¹⁴

Nichtsdestotrotz bleiben die Arbeiten BERVES, URBANS und SCHULZS bedingt durch ihren Umfang lediglich an der historischen Oberfläche und können größere Zusammenhänge nur anreißen. BLECKMANNS Untersuchung ist für das Verständnis der Beziehung der römischen *nobilis* zum Meer äußerst fruchtbar, bleibt jedoch wegen des behandelten Untersuchungszeitraumes ein kleiner, wenn auch essentieller Ausschnitt der Zeit der römischen Republik. Rom als antike Thalassokratie vermag sie – ebenso wie die vorher genannten Arbeiten – nicht zu erfassen.

In der angelsächsischen Forschung haben die Untersuchungen zur Geschichte der Seeherrschaft, bedingt durch den eigenen historischen Hintergrund des British Empire, eine lange Tradition. Für die Antike wurde das von ALFRED THAYER MAHAN in seinem 1890 veröffentlichten Werk „The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783“ entworfene System von Bedingungen und Grundpfeilern einer frühneuzeitlichen Seemacht übernommen und unreflektiert in die Antike projiziert.¹⁵ Zudem meinte man, allein mit der Beschreibung des Seekriegswesens und der Flottenentwicklungen der Darstellung antiker Seeherrschaft genüge getan zu haben.¹⁶

Für die Behandlung der römischen Thalassokratie steht hierbei die bis heute in der Forschung wenig beachtete Dissertation von FREDERICK WILLIAM CLARK, „The Influence of Sea-Power on History of the Roman Republic“ von 1915 am Anfang, die sich der Untersuchung der Seeoperationen im westlichen und östlichen Mittelmeerraum während der römischen Expansion und der römischen Bürgerkriege zwischen Caesar – Pompeius und Octavian – Antonius widmet. CLARKS Untersuchung geht jedoch über die rein narrative Aufarbeitung der z. T. oberflächlich präsentierten maritimen Ereignisgeschichte nicht hinaus. Tiefer gehende Analysen, etwa der Rückwirkung der Seebeherrschung auf die römische Gesellschaft und Kultur, oder der Versuch einer Systematik der maritimen Hegemonie sucht man vergeblich. Die Arbeiten des Niederländers JOHANNES HENDRIK THIEL¹⁷ stechen durch die detaillierte Erarbeitung römischer Flottenstärken in

14 Bleckmann (2002) 203.

15 Mahans (1965) Arbeit hat durchaus ihren Reiz, besonders in seiner Analyse der Bedingungen von Seeherrschaft. Dabei spielt die geographische Beschaffenheit eines Landes als Meeranrainer, wie etwa die Weite der Küste, der Insel-/Halbinsel- oder eher kontinental geprägte Charakter eine essentielle Rolle.

16 Vgl. hier exemplarisch auch die Arbeiten von Bridge (1910) 4–10; Mc Shepard (1925) passim.; Stevens/Westcott (1943) 4–31; Starr (1989) passim hingewiesen. Eine Ausnahme stellt hierbei Rose (1969) 71–150 dar, der bei der Darstellung der Seeoperationen den Fokus auch auf die römische Eroberung der Küsten und größeren Inseln legt. So kommt er beispielsweise zu der Erkenntnis, ders. (1969) 119: „By conquering and destroying Carthage, the Romans were able to enter into the rich heritage of her colonial Empire, which comprised the north coast of Libya, the coastal provinces of Spain, the Balearic Isles, and the scattered Phoenician posts in the Western Mediterranean and Atlantic.“

17 Thiel (1946) widmet sich streng chronologisch den militärischen Schlachten und Kampagnen auf dem Meer während des zweiten römisch–karthagischen Krieges sowie den Kriegen im

einzelnen Seegefechten sowie in maritimen Kampagnen von den Anfängen bis zum Ende des dritten römisch-makedonischen Krieges, und durch den ersten Versuch, mentalitätsgeschichtliche Aspekte mit einfließen zu lassen, hervor. Dennoch bleibt THIEL in der von SCHMITT vertretenen Vorstellung verhaftet, dass Rom eine Landmacht sei, schreibt ihnen jegliche nautische Kompetenz ab und erkennt in der Beziehung der Römer zum Meer vorherrschend eine Antipathie bis hin zur Phobie, so dass er ein Bild der Römer als „*landlubbers*“ entwirft.¹⁸

But, though we can understand this measure, it nevertheless is highly characteristic of Roman landlubberism: if circumstances require it, the Romans are ready enough to spare neither trouble nor expense in order to launch very strong naval forces and, if need be, to do so at short notice [...] but, as soon as circumstances seem to allow it in any way, they are in a hurry to withdraw from the sea again.”¹⁹

In dieser Deutungstradition lässt sich auch die mediterrane Universalgeschichte von DAVID ABULAFIA einordnen. In seiner den Zeitraum vom 22. Jahrhundert v. Chr. bis zum Jahr 210 umfassenden Monographie bleiben seine Ausführungen zur römischen Maritimgeschichte oberflächlich und allein auf der Ereignisgeschichte verhaftet. Mit starker Fokussierung seiner Darstellung auf den ersten römisch-karthagischen Krieg tradiert er das Bild einer im Seekrieg unerfahrenen und das Meer vermeidenden römischen Kultur. Der „Corvus Mythos“ wird unreflektiert übernommen und als Beleg für die Adaption der Landkriegführung auf die maritime Strategie der Römer genutzt.

“The Romans still mistrusted the sea, and sought to transform sea battles conducted by ships with rams into ersatz land battles in which the boats provided platforms for men-at-arms.”²⁰

Zu einer gänzlich anderen Einschätzung gelangen PEREGRINE HORDEN und NICHOLAS PURCHELL in ihrer bahnbrechenden Studie einer umfassenden Mittelmeergeschichte. In Anlehnung an FERNAND BRAUDELS Opus magnum „*La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*“ entwickelten beide Autoren für den Zeitraum von 2000 v. Chr. bis zum ausgehenden Mittelalter ein neues Modell einer Kulturgeschichte des Mittelmeeres. Durch die Synergie verschiedener Wissenschaftsdisziplinen identifizierten sie zwei elementare Kräfte „*microecologies*“ bzw. „*microregions*“²¹ und „*connectivity*“²², welche als verbind-

Osten mit den hellenistischen Großreichen. Dabei versucht er bei der Darlegung der Seeoperationen eines jeden Jahres, diese systematisch nach der geographischen Lage zu ordnen. Neun Jahre später untersucht er (1954) dann die römischen Seeoperationen von den Anfängen der Republik bis zu den beiden illyrischen Kriegen. Ferner plante er ein weiteres Buch zur „History of Roman Sea-Power from 167 to 31 B.C.“, das jedoch nicht mehr erschien.

18 Thiel (1946) 1–31.

19 Thiel (1946) 139.

20 Abulafia (2011) 181.

21 Nach Horden/Purcell (2000) 80 entspricht microecology „[...] a locality („a definite place“) with a distinctive identity derived from the set of available productive opportunities and the particular interplay of human responses to them found in a given period. It is not the solid geology or the characteristics of the climatic zone, the relief of the drainage, that of themselves define microecologies. It is rather the interaction of opportunities: for animal husbandry, foraging, hunting, intensive agriculture, forest management, horticulture, fishing, or whatever –

dende Elemente in der vielgestaltigen Heterogenität der antiken Küstenkulturen wirken. In ihrer Analyse konstruieren sie ein sehr differenziertes Bild der *res publica populi romani* als antike Thalassokratie:

“The single conspicuous example of the pan-Mediterranean empire is that of Rome. From the end of the third century B.C. until the fall of her western empire nearly seven centuries later, Rome dominated the Mediterranean region and gradually extended her power well beyond its boundaries [...] Yet not even the celebrated *pax Romana* could hope to eradicate the immense diversity of provincial loyalties and cultures.”

Trotz der Anerkennung Roms als einzige mittelmeeerumspannende Macht der Antike und des Mittelalters vermag die Studie von HORDEN und PURCHELL bedingt durch ihren interdisziplinären Ansatz und den weitgespannten Untersuchungszeitraum nur sehr sporadisch die Facetten der römischen Thalassokratie zu beleuchten. Vielmehr wird Rom immer wieder im Kontext mit dem griechischen Kulturkreis gesetzt. Ebenso erscheint ihr Versuch, maritime Suprematie zu definieren, nebulös:

„[...] the history of naval supremacy in the Mediterranean – a complex interaction of fleets, pirates, mercenary captains and privateers – is not a simple matter of political confrontation. Nothing short of control of the integrating medium across whole tracts of the sea is at stake, and the prize in one that transcends local interests. Seen in this light, then, Rome’s success may appear spectacular only in its completeness and duration.”²³

Ein Aspekt der antiken Thalassokratie Roms, die Marine, ist Gegenstand zahlreicher Arbeiten, etwa die von HANS D.L. VIERECK²⁴, GABRIEL DE DONATO²⁵ oder das acht Bände umfassende Werk von DOMENICO CARRO²⁶. Sie alle liefern keine

and, as final but by no means at least ingredient, for engagement in larger networks of redistribution.“

- 22 Unter *connectivity* sublimieren beide Autoren eine Vielzahl von Kommunikationswegen, auditiver, wie visueller Natur. Neben Seerouten werden auch Handelswege als Verbindungswege interpretiert und deren vereinigendes Potential hervorgehoben, vgl. Horden/Purcell (2000) 123–152.
- 23 Horden/Purcell (2000) 25.
- 24 Viereck (1996) 13ff vertritt wie Thiel die These, dass die Römer dem Meer eher abgeneigt waren und durch äußere Zwänge zum Seekrieg gedrängt wurden. Ferner hätte man dann versucht mit den Mitteln einer Landmacht auf See erfolgreich zu sein, wobei die Enterbrücken hierfür sehr dienlich waren.
- 25 De Donato (2003) passim gibt nur einen kurzen Überblick über die römische Expansion auf dem Meer und die Konsolidierung der römischen Thalassokratie in der Kaiserzeit. Dabei lässt er Erkenntnisse der Unterwasserarchäologie einfließen und betont neben dem Seekriegswesen lediglich noch den ökonomischen Aspekt römischer Seeherrschaft.
- 26 Carro (1993); (1994); (1995); (1996); (1997); (1998); (1999); (2000). Carros Arbeiten bestehen aus einer Aneinanderreihung von Zitaten der antiken Autoren zu den jeweiligen römischen Seeoperationen und Kampagnen, gepaart mit zahlreichen Abbildungen von Mosaiken, Fresken, Wandmalereien, Statuen, Plastiken, Münzen und Karten, die einen nautischen Bezug haben. Die narrative Ebene wird von Carro nicht verlassen, dem Wahrheitsgehalt und der Kontroversität zahlreicher Einzelaspekte keine Aufmerksamkeit geschenkt, so dass diese Arbeit weit hinter den Möglichkeiten bleibt, sich dieses Themas anzunehmen.

neuen Erkenntnisse sondern bleiben in ihren Darstellungen allein auf antike Nautik und Beschreibungen sowie Analysen von einzelnen Seegefechten reduziert.

Die interdisziplinäre Betrachtung von FRAUKE LÄTSCH zur Insularität in der Antike tangiert u. a. die wesentliche Frage nach dem Wesen und den Eigenschaften einer antiken Thalassokratie, doch beschränken sich ihre Ausführungen auch auf die von MAHAN benannten Faktoren.²⁷ Ebenso benennt HOLGER SONNABENDS Definition der antiken Seeherrschaft lediglich die Bedingungen, die erfüllt sein müssen:

„Die griechisch-römische Antike hatte in dem Mittelmeer einen natürlichen geographischen Bezugspunkt. [...] Unabdingbare Voraussetzungen für eine S.[eeherrschaft, Anm. M. L.] waren, neben einer entsprechenden imperialen Dynamik und wirtschaftlichen Potenz, Kenntnisreichtum im bezug auf die topographischen Verhältnisse, Erfahrungen in der Nautik, die Verfügbarkeit über eine Flotte und, zur Sicherung der S.[eeherrschaft], die Anlage von Stützpunkten im Mittelmeer.“²⁸

Im Wesentlichen ist dieser Aufzählung von Voraussetzungen für eine antike Thalassokratie zuzustimmen, doch lässt sie etwa die Funktion maritimer Bündnispartner vermissen, ohne die keine antike Seemacht auskommen konnte. Ferner wird die Frage nach dem Beziehungsgeflecht zwischen antiker Gesellschaft und Meer nicht gestellt und die Suche nach mentalitätsgeschichtlichen Ausdrucksformen einer antiken Thalassokratie wird nicht unternommen.

Hier nun will die vorliegende Arbeit anknüpfen und am Beispiel der römischen Republik versuchen, das Wesen der antiken Thalassokratie in ihren Facetten zu beleuchten, um mit dem noch immer vorherrschenden Zerrbild des *Imperium Romanum* als Landmacht aufzuräumen.

Den Anfang dieser Studie bildet eine Neuakzentuierung der Geschichte der römischen Expansion vom Beginn der Eroberung der italischen Halbinsel bis zur Überführung Ägyptens in den Status einer römischen *provincia* durch Octavian im Jahr 30 v. Chr. (Kapitel 2). Im Zentrum steht hierbei das Mittelmeer – in den Quellen zumeist als *mare internum* benannt – und seine Küsten, einschließlich der größten bewohnten Inseln. Wie gezeigt werden wird, orientierte sich der römische Herrschaftsanspruch zunächst ausschließlich auf die Kontrolle der Mittelmeerküsten. Ausgehend von den italischen Küsten der Adria sowie der tyrrhenischen See, wo neben *coloniae maritimae* auch die süditalischen Städte griechischen Ursprungs als *socii navales* mit ihren Häfen den Zugang zum Meer und die Sicherung der Gestade vor Angriffen vom Meer aus bewerkstelligten, galt es an den außeritalischen Küsten direkt durch Einrichtung von *provinciae* oder indirekt mittels *socii* Kontrolle auszuüben. Die Beherrschung des Hinterlandes war primär

27 Lättsch (2005) 147f. „Neben der Flotte als solcher dienten zweitens feste Stützpunkte in diesem Radius zur Sicherung der Herrschaft. Zum Unterhalt einer Flotte benötigte man drittens in jedem Fall Kapital sowie viertens Menschen als Ruderer und Experten, die die Schiffe bauen und navigieren konnten. Nur wenn dies alles gegeben war, konnte eine namhafte Seeherrschaft entstehen.“ Siehe weiter 148–158, wo sie verschiedene antike Thalassokratien vorstellt und die Folgen für die Inseln beleuchtet.

28 Sonnabend (1999b) 460.

nicht von Bedeutung, sondern wurde entweder römischen Verbündeten (*reges socii et amici*) überlassen oder aber es wurde erst später erobert. Die Provinzen des Reiches waren zu Beginn nicht viel mehr als schmale Küstenstreifen, welche an breiter Front nicht mehr als 200 Kilometer maßen. Hinzu kamen einzelne Inseln, die entweder als eigene *provincia* organisiert, oder aber nahegelegenen *provinciae* auf dem Festland zugeordnet wurden.

Während erst mit der *provincia Aegyptus* der letzte Küstenstreifen des *mare internum* in das römische Herrschaftsgebiet integriert wurde, expandierte der imperialistische Anspruch der *res publica populi romani* bereits seit Mitte des zweiten Jahrhunderts v. Chr. über die Meerengen bei Gibraltar und am Hellespont in andere, den Römern fremde Gewässer, wie den Atlantik im Westen und das Schwarze Meer im Osten.

Eine Geschichte der römischen Flotte zu schreiben erscheint bei der Vielzahl und Detailliertheit der vorgelegten Literatur überflüssig. Doch ist es bisher unterlassen worden, nach der Organisation, Durchführung und den Handlungsfeldern des Flottenkommandos zu fragen – ein Lücke, welche diese Untersuchung zu füllen anstrebt (Kapitel 3). Zu Beginn rekrutierten die Consuln persönlich noch die Flottenmannschaften, beaufsichtigten den Schiffsbau, übten die Ruderer ein, baten um den Beistand der Götter für die erfolgreiche Seeoperation, standen an Deck der Flaggschiffe und kommandierten die Flotte in den Seeschlachten des ersten römisch-karthagischen Krieges sowie in den beiden illyrischen Kriegen. Im Zuge der römischen Expansion erforderten die immer komplexer werdenden Kriegskampagnen eine Partialisierung der Kriegführung, so dass dann auch Promagistrate, Praetoren oder Legaten den Oberbefehl über die Flotte führten. Es ist zudem kein Zufall, dass die im letzten vorchristlichen Jahrhundert notwendig gewordenen außerordentlichen *imperia* der *res publica* immer das Kommando über die Flotte beinhalteten; vielmehr ist es Ausdruck des römischen Herrschaftsanspruches zur See. Das Meer war seit den römisch-karthagischen Kriegen als *provincia* organisiert und wurde als dem Land äquivalentes, beherrschbares Element wahrgenommen. Das Seekommando entfaltete innerhalb der römischen Aristokratie eine eigene Dynamik. Schließlich werden die Folgen dieser Entwicklung für die römische Gesellschaft und im Besonderen für die senatorische Aristokratie aufgezeigt und analysiert. Denn der Umstand, dass wenige Männer der *res publica* in ihrer Person unbeschränkte Vollmachten zu Wasser wie zu Lande akkumulierten, bedrohte die auf Homogenität eingeschworene römische Aristokratie.

Es verwundert daher auch nicht, dass das Meer zum Hauptschlachtfeld der römischen Bürgerkriege avancierte, so dass auch die maritime Facette der römischen Bürgerkriege bei dem Versuch, die *res publica populi romani* als Thalassokratie zu identifizieren, Beachtung finden muss (Kapitel 4). Als die führenden Männer Roms um ihr persönliches Schicksal und das ihres Staates kämpften, war die *res publica* bereits **die** unangefochtene Seemacht auf dem *mare internum*, alle Konkurrenten – begonnen von Karthago bis hin zu Mithridates VI. – waren ausgeschaltet worden und das Meer zählte zum festen Bestandteil des Imperium Romanum. Der für antike Verhältnisse globale Charakter der Bürgerkriege, mit seinen Schlachten auf südgalischem, iberischem, nordafrikanischem, sizilischem,

illyrischem, syrischem und kleinasiatischem Boden, liegt in Roms Suprematie zur See begründet, denn nur über das Meer konnten die Heere Caesars, Pompeius', Octavians, M. Antonius', Brutus' und Cassius' transportiert und sämtliche Küsten der alten Welt mit Krieg und Verwüstung überzogen werden. Hatte man zur Zeit der römischen Expansion noch um die maritime Vorherrschaft der *res publica* gekämpft, so focht man in den Bürgerkriegen um die individuelle maritime Suprematie einzelner römischer Aristokraten. Die Folge war eine starke Konzentration der Bürgerkriegskämpfe auf das Meer. Riesige Flotten aus hölzernen, kolossartigen Kreuzern, die angeblich bis zu sieben Ruderreihen auf jeder Seite zählten, bekämpften sich etwa bei Brundisium, vor der Küste Illyriens, bei Nauochos, Mylae, vor Massalia oder im Golf von Ambrakia bei Actium. Am Ende dieses Prozesses konstituiert sich der römische Principat in der Person Octavians und die römische Flotte wird als permanentes Machtinstrument der römischen Seeherrschaft installiert, mit zahlreichen quer über das Meer verteilten Flottenbasen.

Hauptkritikpunkt an allen bisherigen Versuchen der Erfassung Roms als Seemacht war die beschränkte Sicht auf die Bedingungen einer Thalassokratie und das Fehlen jeglicher mentalitäts- und kulturgeschichtlicher Aspekte.²⁹ Doch Roms Machtanspruch zur See hatte unmittelbare Folgen für seine sakrale, kultische sowie soziale Lebenswelt, die einer eingehenden Betrachtung bedürfen (Kapitel 5 und 6).

Der Sieg zur See etwa wurde zeremoniell gewürdigt und verherrlicht, indem man ihm einen eigenen Ritus gab, den *triumphus navalis*. Der in der Forschung bisher völlig vernachlässigte Seetriumph integrierte maritime Beutestücke, Symbole und Zeichen in das semantische Repertoire der *pompa triumphalis* und gab ihr eine eigene, unverwechselbare Ausdrucksform. Als dann die Triumphatoren nicht mehr ausschließlich ihre Siege zur See errangen, sondern zugleich auf dem Land erfolgreich waren, verlor der *triumphus navalis* sein Alleinstellungsmerkmal. Einzelne Elemente des Seetriumphes fanden Einzug in die regulären Triumphe, welche die Sieghaftigkeit der römischen Feldherren nun zu Land **und** zu Wasser – *terra marique* – priesen.

Je weiter Rom auf dem Meer expandierte und je stärker seine Hegemonie durch die Siege über die maritimen Kontrahenten gefestigt wurde, desto intensiver wandelte sich auch das städtebauliche Gesicht der Tibermetropole. Nautische Beutestücke wurden zu Ehrenmonumenten verarbeitet und sogar an der Rednertribüne angebracht und zeugten im Zentrum des politischen und gesellschaftlichen Lebens Roms, dem Forum, von der *victoria* und *felicitas* der *res publica* und der *virtus* ihrer Flottenkommandanten auf See. Selbst bis in den privaten Bereich hinein, sei es im Atrium der römischen *domus* oder an Fresken und Wänden römischer Nekropolen, überall lassen sich Abbildungen von Schiffen, Rammspornen,

29 Zur Mentalitätsgeschichte allgemein vgl. Schulze (1985) 247–270; Selin (1985) 555–58; im Bezug zur Alten Geschichte siehe die Ausführungen von Girardet (1993) 204. Einen ersten Versuch, mentalitätsgeschichtliche Aspekte bei der Betrachtung der Beziehung antiker Kulturen zum Meer mit einfließen zu lassen, hat Schulz (2005) 207–223 bereits gewagt, auch wenn seine Monographie diesbezüglich lediglich große Entwicklungslinien aufzuzeigen vermag.

Ankern, oder gar ganze nautische Szenerien finden, die von der engen Beziehung der römischen Gesellschaft zum Meer zeugt.

Auch die kultische Welt der Römer ist hiervon betroffen. In der Tiberstadt finden wir imposante Tempel und Kultstätten maritimer Gottheiten, für deren Beistand in den Seekampagnen man betete, opferte, sowohl Gelübde ablegte als auch einlöste. Einzelne Römer bzw. römische *gentes* erwählten persönliche Schutzgöttheiten des Meeres und reklamierten deren spirituellen Wirkungskreis für ihre eigenen maritimen Aktivitäten, sei es im politisch-militärischen oder im ökonomischen Bereich.

In den eingangs angeführten Definitionsversuchen von Seeherrschaft ist immer auch von einer ökonomischen Komponente die Rede, daher wird auch die Bedeutung des Meeres für die römische Wirtschaft in dieser Arbeit herausgestellt (Kapitel 7). Der Seehandel war ein elementarer Bestandteil der antiken Wirtschaft. Über die Seerouten des Mittelmeeres importierte die prosperierende Tibermetropole neben Getreide aus den Provinzen auch andere Lebensmittel und vor allem Luxusgüter. Im Gegenzug exportierte man in Massen italischen Wein und Öl in die Provinzen, wo sie auf den Märkten feilgeboten wurden. Die Unterwasserarchäologie konnte in den vergangenen 40 Jahren unser Bild von den Handel treibenden Römern um wertvolle Details bereichern und die in den literarischen Quellen zu findenden Aussagen zu den merkantilen Interessen der *res publica* falsifizieren oder untermauern.

Am Ende dieser Arbeit steht der Versuch einer Synthese der hier kurz und in den einzelnen Kapiteln *en detail* ausgeführten Bedingungen und Ausdrucksformen römischer Seeherrschaft, um abschließend den Versuch einer systematischen Darstellung einschließlich einer Definition der antiken Thalassokratie zu wagen.

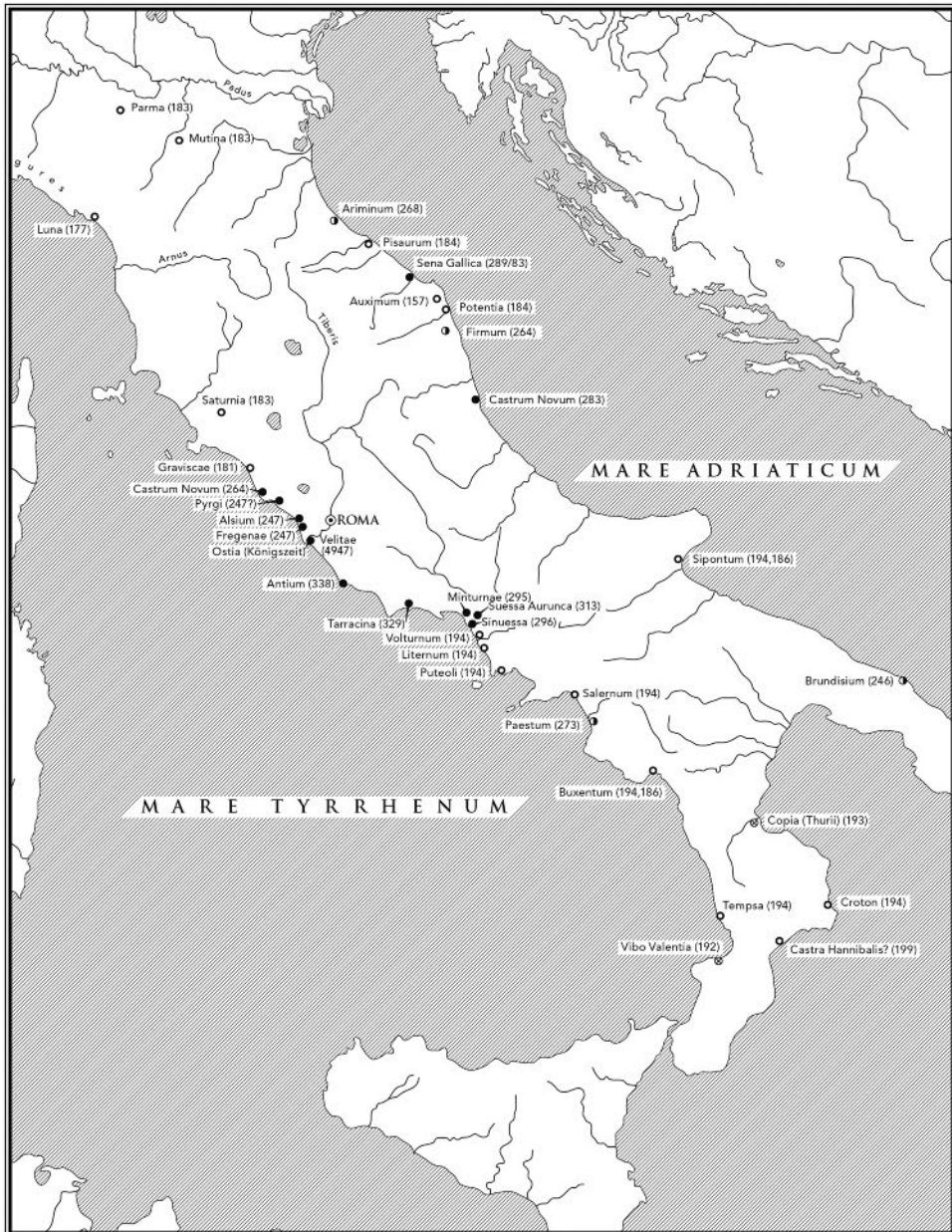
2. DIE GENESE DER RÖMISCHEN THALASSOKRATIE – EINE ANDERE „LESART“ DER RÖMISCHEN EXPANSION

2.1 „ZUGÄNGE“ ZUM MEER – SOCII NAVALES UND COLONIAE MARITIMAE

Roms geographische Lage vermittelt im Gegensatz zu anderen antiken Seestädten und -mächten wie Karthago, Korinth, Alexandria am Nil, Massalia, Gades, Antiochia oder Syrakus nicht auf den ersten Blick den Eindruck einer auf das Meer ausgerichteten Siedlung. Während alle übrig genannten antiken Metropolen sich durch einen unmittelbaren Zugang zum Meer – wie einen Hafen als integraler Bestandteil der städtischen Topographie – auszeichneten, findet sich in Rom lediglich ein Flusshafen (*portus Tiberinus*).¹ Selbst das seebeherrschende Athen schloss während der Perserkriege durch Themistokles initiiert mittels Befestigungsanlagen den einige Kilometer entfernten Hafen (Piräus) architektonisch an die Stadt an.² Roms Zugang zum Meer gestaltete sich hingegen deutlich umfassender und blieb in der Antike weitgehend einzigartig.

Im Zuge der konzentrischen Ausweitung des römischen Einflusses in das umliegende Gebiet (beginnend in Latium) tangierte man unweigerlich sehr schnell die italischen Küsten, zuerst am tyrrhenischen Meer im Westen und bald darauf auch an der Adria im Osten. Die Kontrolle dieser natürlichen Begrenzung war essentiell, denn so konnte zum einen der Küstenschutz vor Überfällen von seefahrenden Völkern, wie den Phoinikiern, Griechen oder Karthagern und zum anderen der Zugang zum Meer und deren Handelswegen mittels Schiffen und Häfen sichergestellt werden. Diese beiden wesentlichen Funktionen übernahmen die *coloniae maritimae* und die *socii navales*.

- 1 Der Tiberhafen mit Werftanlagen, *horrea* und *cellae* muss sich nach Liv. 3,26,8 in der Nähe des Campus Martius befunden haben. Vermutlich erstreckten sich die Bauten auf beiden Seiten des Flussufers südlich der Tiberinsel. Bereits die antiatischen Schiffe, die 338 v. Chr. nach Rom gebracht wurden, verstaute man in den Schiffshäusern (Liv. 8,14,12). Weitere Hinweise zu Werftanlagen in Rom bei Pol. 36,5,9; Liv. 45,42,12; Plut. Tib. Gracchus 15,3. Zumindest muss es Anlegeplätze für große Kriegsschiffe gegeben haben, oder aber sie sind an Land – vermutlich am Campus Martius – gezogen wurden, Liv. 35,20,12; 42,27,1; 45,35,3; Vell. 2,45,5; Val. Max. 8,15,10; Plut. Cato minor 39,1–2. Zum Portus Tiberinus vgl. Castagnoli (1980) 35–42; Colini (1980) 43–53; Richardson (1992) 320; Coarelli, LTUR III (1996) 339f.; Buzetti, LTUR IV (1999) 155f; Kolb (2002) 209ff. Zur vielschichtigen Deutung von Häfen als Umschlagplätze und Knotenpunkte von Mittelmeerumspannenden Kommunikationsnetzen vgl. Horden/Purcell (2000) 391ff.
- 2 Zu Athen und dem Piräus Thyk. 1,93,1–8; vgl. ferner Brenne (1999) 287ff.



Koloniegründungen in Italien bis 134/33–121 v. Chr.

- ⊗ latinische Kolonien aus der Zeit des Latinerbundes (bis 338 v. Chr.)
- latinische Kolonien nach Auflösung des Latinerbundes 338 v. Chr.
- römische Bürgerkolonien vor dem Ende des 2. Punischen Krieg
- römische Bürgerkolonien seit dem Ende des 2. Punischen Krieges 201 v. Chr.
- (338?) Datierung nicht gesichert
- Trifanum? Lokalisierung nicht gesichert

Die *coloniae maritimae* waren römische Bürgerkolonien, welche entweder auf den Ruinen erobertes und zerstörtes Siedlungen oder durch Neugründungen entstanden waren.³ Sowohl die Zahl der Siedler von 300 Familien als auch die zugeteilte Agrarfläche von *bina iugera* (etwa ½ Hektar) pro Siedler waren festgelegt. Der Schlüssel zum Verständnis ihrer primären Aufgaben liegt in der geographischen Konzentration der römischen Bürgerkolonien begründet.

Mit der Gründung der ersten *colonia maritima*, der Seestadt Ostia an der Tibermündung, sicherte sich Rom ab ca. 340 v. Chr. den Zugang zum Meer über die Flusspassage.⁴ Römische Schiffe gelangten fortan über den Tiber zum tyrrhenischen Meer und Rom selbst blieb durch seine Lage 20 Kilometer flussaufwärts vor Seeangriffen geschützt.⁵ Ostia eingerechnet, gründete Rom bis zum Jahr 122 v. Chr. 29 *coloniae*⁶, von denen lediglich drei – die 183 v. Chr. gegründeten Städte Mutina, Parma und Saturnia – ins Landesinnere nach Etrurien und Norditalien zu verorten sind.⁷ Die übrigen 26 römischen Siedlungen befanden sich allesamt in unmittelbarer Küstennähe. Von der Mitte des vierten bis zur zweiten Hälfte des zweiten vorchristlichen Jahrhunderts besiedelten römische Bürger in sechs *coloniae maritimae* die tyrrhenische Nordwestküste von der Mündung des Tibers bis zur ligurischen Küste (Freganae, Alesium, Pyrgi, Castrum Novum in Etrurien, Graviscae, Luna), in dreizehn *coloniae* die tyrrhenische Südwestküste von der

- 3 Für Neugründungen steht beispielhaft die Stadt Volturum, welche ursprünglich als befestigter Platz an der Flussmündung des Volturnus im Jahr 212 v. Chr. diente und deren Besetzung von einem gewissen D. Iunius befehligt worden war (Liv. 25,20,2. 22,5). Erst im Anschluss, 197 v. Chr., beantragte der Volkstribun C. Atinius die Entsendung einer Kolonie nach Volturum, welche dann 194 v. Chr. entsandt wurde (Liv. 32,29,3; 34,45,1). Croton hingegen ist ein Beispiel für eine *colonia maritima*, welche auf den architektonischen Grundlagen einer bereits existierenden Seestadt aufbaute. Croton war eine griechische Kolonie und wird wohl auf Geheiß des delphischen Orakels im 8. Jahrhundert v. Chr. gegründet worden sein (Strab. 6,1,12–13; Diod. 8,17,1–2). Nach Strab. 6,1,11 reichte der Einfluss Crotons im Süden bis nach Scylletium und nach Norden bis zum Hyliafluss (Thuk. 7,35,2). Zur Geschichte Crotons siehe die detaillierten Ausführungen bei Philipp (1922) 2021–2026. Croton wurde dann nach seiner tragischen Rolle im Hannibalkrieg römische *colonia* (Liv. 34,45,4–5), indem die Bewohner einen Teil ihres Landes an römische Bürger abzutreten hatten.
- 4 Der quasi mythologische Ursprung, der durch Liv. 1,33,9 überliefert ist, deckt sich nicht mit den archäologischen Funden, wonach die ältesten baulichen Überreste für das Jahr 340 v. Chr. zu veranschlagen sind, vgl. dazu Busse (1999) 126f. Zur Bedeutung Ostias Habermann (1982) 35ff; zu Recht betont Frank (1975) 54 die Funktion Ostias als Absicherung der Tibermündung vor Piraterieeinfällen flussaufwärts. Zur Geographie der italischen Halbinsel vgl. Horden/Purcell (2000) 59–65.
- 5 Wir haben durch die antiken Autoren keinerlei Kenntnis, dass feindliche Schiffe den Tiber entgegen der Strömung flussaufwärts fuhren, um Rom anzugreifen.
- 6 Streng genommen zählen zu den hier erwähnten 29 *coloniae* nur die Seestädte, deren fortwährende Existenz auch noch im Verlauf der Republik nachweisbar ist, davon ausgenommen ist etwa Labici, welche nach Liv. 4,47,6 418 v. Chr. bereits nach Ostia gegründet worden war, wobei Parallelüberlieferungen wie etwa bei Diod. 13,6,8 eine solche *colonia* nicht erwähnen und Cic. Planc. 23 sie explizit als *municipium* betitelt. Zum *municipium* als Ausdrucksform einer teiltintegrativen direkten Herrschaft vgl. Hantos (1983) 86–109; ferner Salmon (1970) 48ff; Sherwin-White (1973) 39–58.
- 7 Dazu Liv. 39,55,7–9; CIL XI 188.

Tibermündung bis zur Südspitze der italischen Halbinsel (Ostia, Antium, Tarracina, Sinuessa, Minturnae, Volturnum, Liternum, Puteoli, Salernum, Buxentum, Tempa, Scylacium mit Hafen Castra Hannibalis, Croton) und in sieben weiteren *coloniae* entlang der adriatischen Küste (Sipontum, Castrum Novum in Picenum, Potentia, Aesium, Auximum, Sena Gallica, Pisaurum).⁸ In Anbetracht der geographischen Verteilung der *coloniae maritimae* und der starken Konzentration an den Küstenabschnitten zur Tibermündung hin wird offensichtlich, dass mit ihnen in erster Linie die Absicherung der italischen Küsten verfolgt wurde.⁹ Dieser Ein-

- 8 Bis zum Beginn des ersten römisch-karthagischen Krieges 264 v. Chr. gründete Rom acht *coloniae maritimae*: Ostia (ca. 340 v. Chr.), Antium (338 v. Chr.), Tarracina (329 v. Chr.), Minturnae (296 v. Chr.), Sinuessa (296 v. Chr.), Castrum Novum in Picenum (283 v. Chr.), Sena Gallica (283 v. Chr.), Castrum Novum in Etrurien (264 v. Chr.); Pol. 2,19,12; 6,2,9; Cic. rep. 2, 18, 33; Planc. 26; Liv. 1,33,9; 7,14,8; 8,21,11; 10,21,7–10; 22,14,3; 27,38,4–5; 36,3,4–6; per. 11; Dionys. 1,9,2; 3,44,4; Strab. 5,3,6; Plin. n.h. 3,57, 59; Vell. 1,14,4,6; ferner Salmon (1970) 72ff; Frederiksen (1984) 39f.; Mason (1992) 75. Im Verlauf des ersten römisch-karthagischen Krieges erweiterte Rom sein Herrschaftsnetz an der Küste Etruriens um zwei *coloniae*: Alsium (247 v. Chr.) und Fregeneae (245 v. Chr.), dazu Liv. 27,38,4–5; 36,3,6; per. 10; Vell. 1,14,8; Salmon (1970) 64, 79; Mason (1992) 75. Ab 194 v. Chr. – also nach dem Ende des zweiten römisch-makedonischen Krieges – sicherte Rom durch neun zusätzliche Koloniegründungen die Küsten Campaniens, Lucaniens, Apuliens, Bruttiums, Picenums und Umbriens: Volturnum (194 v. Chr.), Liternum (194 v. Chr.), Puteoli (194 v. Chr.), Salernum (194 v. Chr.), Buxentum (194 v. Chr.), Sipontum (194 v. Chr.), Tempa (Temesa) (194 v. Chr.), Croton (194 v. Chr.) und Pyrgi (191 v. Chr.); Liv. 32,29,3–4; 34,45,1–5; 36,3,6; 39,23,3–4; Vell. 1,15,3; Strab. 5,4,4; vgl. Salmon (1970) 97ff; Mason (1992) 75. Die letzten wesentlichen Koloniegründungen vollzogen sich an den Küsten Picenums, Umbriens und Etruriens bis 122 v. Chr.: Potentia (184 v. Chr.), Pisaurum (184 v. Chr.), Graviscae (181 v. Chr.), Luna (Galeria) (177 v. Chr.); Auximum (157 v. Chr.), auch wenn es 12 km landeinwärts lag, und Scylacium (122 v. Chr.), wobei zum benachbarten Hafentort castra Hannibalis nach Liv. 32,7,3 bereits 199/198 v. Chr. 300 Siedler entsandt worden waren; Liv. 39,44,10; 40,29,1; 41,13,5; Vell. 1,15,2–4; ferner Salmon (1970) 104f.
- 9 Davon gehen auch Clark (1915) 6ff; Starr (1943) 57ff; Salmon (1970) 72; Hantos (1983) 30f.; Urban (1983) 14; Mason (1992) 76; ferner Reddé (1986) 412f. aus. Dem gegenüber Galsterer (1976) 41ff, der die geostrategische Funktion der *coloniae maritimae* negiert und statt dessen die fortschreitende Romanisierung des Gebietes als ihre Hauptaufgabe zu identifizieren glaubt. Galsterer (1976) 60 versteht die Bewohner der *coloniae* als „[...] Kader zur Schulung der Vorbevölkerung in der diesen fremden, römisch-latinischen Rechtsordnung“. Zur Untermauerung seiner These führt er an, dass sowohl die Zahl der *coloniae* als auch die Tatsache, dass viele von ihnen keine Hafenanlagen besäßen, bzw. wichtige Häfen keine *coloniae* seien, der Funktion des Küstenschutzes zuwider laufe. Galsterer verkennt bei seiner Argumentation das Wesen der antiken Seefahrt völlig: (1) In vielen Fällen dienten etwa Strände als natürliche Häfen auf denen die Holzschiffe lagerten, so dass ein Ausbau eines Hafens mit Molen und Anlegeplätzen bei einigen *coloniae* unnötig war. (2) Die Zahl der Siedler von 300 Familien wird für Seeangriffe auf italische Küsten völlig ausreichend gewesen sein, da wir nicht von einer übermäßig großen Anzahl gemeinsam operierender Schiffe und zahlreichen Schiffsmannschaften bei seeraubenden Aktivitäten auszugehen brauchen. Vielmehr wird sich die Verteidigung auch auf den Kampf an der Küste also auf das Land beschränkt haben. Vgl. dazu Höckmann (1985) 144ff; Schulz (2000) 426f. Zudem werden Koloniegründungen an der Küste überall dort überflüssig gewesen sein, wo treue Verbündete Roms, die *socii navales*, die Funktionen des Küstenschutzes übernommen hatten. Anders Abulafia (2011) 176f., der in

druck wird durch den ersten römisch-karthagischen Vertrag erhärtet. Dort heißt es:

„Die Karthager aber sollen sich keine Übergriffe zuschulden kommen lassen gegen das Volk der Ardeaten, Antiaten, Laurentiner, Kirkaiten, Tarakiniten, noch sonst gegen irgendeinen von den Latinern, soweit sie (den Römern) untertänig sind. Wenn aber irgendwelche keine Untertanen sind, sollen sie sich von deren Städten fernhalten. Wenn sie aber eine einnehmen, sollen sie diese den Römern unversehrt übergeben. Einen festen Platz sollen sie nicht in Latium bauen.“¹⁰

In der von Polybios tradierten vertraglichen Vereinbarung Roms mit der Seemacht Karthago wird nicht nur der römische Herrschaftsanspruch auf die latinischen Küsten einschließlich der dortigen Seestädte, sondern auch die Absicherung der Küste vor feindlichen (hier: karthagischen) Annexionen entweder durch Eroberung oder Neuansiedlung festgeschrieben. Ein genauerer Blick auf die Landkarte zeigt, dass die Mehrzahl der Seestädte zudem an Flussmündungen liegt¹¹, so dass ihnen auch die Kontrolle der maritimen Zufahrtswege ins Landesinnere zugeordnet werden kann.¹² Über Verkehrswege auf dem Festland verknüpfte man zudem die einzelnen „Seekolonien“ miteinander und übertrug ihnen so zugleich die Kontrolle von neuralgischen Verkehrsknotenpunkten.¹³

Die meisten *coloniae maritimae* waren, wie die archäologischen Überreste etwa von Ostia nahe legen, kleine mit breiten Mauern umschlossene Siedlungen,

den *coloniae maritimae* eine Absicherung des Landes nach innen und nicht der Küsten favorisiert.

- 10 Pol. 3,22,11–13: *Καρχηδόνιοι δὲ μὴ ἀδικεῖτωσαν δῆμον Ἀρδεατῶν, Ἀντιατῶν, Λαρεντίνων, Κιρκαυτῶν, Ταρρακινιτῶν, μηδ' ἄλλον μηδένα Λατίνων ὅσοι ἂν ὑπήκοοι, ἐὰν δὲ τινες μὴ ὦσιν ὑπήκοοι, τῶν πόλεων ἀπεχέσθωσαν ἂν δὲ λάβωσι, Ῥωμαίοις ἀποδιδότωσαν ἀκέραιον. φρούριον μὴ ἐνοικοδομείτωσαν ἐν τῇ Λατίνῃ.* Vgl. ferner Frederiksen (1984) 162.
- 11 Antium am Fluss Scirocco (Strab. 5,3,5); Tarracina am Fluss Amasenus/Tarracinae flumen (Liv. 24,44,8; Strab. 5,3,6); Minturnae an der Flussmündung des Liris (Plin. n.h. 3,59; Strab. 5,3,6,9–10). Sena Gallica am Sena (Strab. 5,2,10); Litemum am Litemus/Clanis (Liv. 32,29,3; Strab. 5,4,4); Volturnum an Flussmündung Volturnus (Liv. 25,20,2; 32,29,3 Strab. 5,4,4); Sipontum an den Flüssen Candelaro und Cervaro (Cic. leg. agr. 2,27,71; Strab. 6,3,9; Mela 2,66); Potentia am heutigen Potenza (Strab. 5,4,2; Plin. n.h. 3,11; Mela 2,65); Pisaurum an der Mündung des Pisaurus (Plin. n.h. 3,113); Graviscae zwischen den Flüssen Marta und Mignone (Strab. 5,2,8; Plin. n.h. 32,21). Vgl. ferner Horden/Purcell (2000) 186ff.
- 12 Eine Notiz bei Liv. 24,44,8 weist auf den Schutz der Flusswege durch die *coloniae maritimae* hin. Demnach soll ein Prodigium bei Tarracina sich ereignet haben, wo angeblich Kriegsschiffe auf dem Fluss gesichtet worden waren.
- 13 Besondere Bedeutung für diese Aufgabe kam etwa Tarracina, Minturnae oder Sinuessa zu. Die via Appia überquerte in Minturnae den Fluss durch die Pons Tiretius (Cic. Att. 16,14,1) von dort erreichte man in kurzer Zeit Sinuessa und Formiae, die nur wenige Kilometer entfernt waren (Strab. 5,3,6). Ferner kontrollierten Minturnae und Sinuessa den schmalen Pass zwischen dem Mons Massicus und der tyrrhenischen See. Die Kontrolle der wichtigen Lautulae-Passage zwischen der Küste und dem Ausonischem Gebirge fiel in das Aufgabengebiet Tarracinas; dazu Salmon (1970) 77; Frederiksen (1984) 39f., 214ff. Die Wichtigkeit der Landverbindung wird durch die relative Bedeutungslosigkeit Sena Gallicae evident. Diese Seestadt war nicht durch Straßennetze mit anderen Städten verbunden, wodurch sie keinerlei strategische oder wirtschaftliche Bedeutung hatte, dazu Philipp (1923) 1451.

die mit bewaffneten Garnisonen bemannt wurden.¹⁴ Diese Besatzungen zeigten ständige militärische Präsenz, denn es war ihnen untersagt, länger als dreißig Tage von ihrer Siedlung entfernt zu bleiben. Zu ihren Aufgaben zählten die Verteidigung der Siedlungsmauern und die Observation der Küste. Im Kriegsfall dienten die Kolonisten als Seeoffiziere und Ruderer in den republikanischen Flotten. Zu diesem Zweck mussten sie sich während der Rekrutierungen in den Kriegshäfen etwa Brundisiums oder Ostias einfinden.¹⁵ Aus der geringen Landzuteilung an die römischen Kolonisten ergaben sich unweigerlich gering zu veranschlagende landwirtschaftliche Erträge, so dass man davon ausgehen kann, dass diese *coloniae* wohl nicht vordergründig der Kultivierung des eroberten Gebietes dienten. Zur Kompensation des geringen landwirtschaftlichen Ertrages müssen entweder weitere Gebiete außerhalb der eigentlichen *colonia* zu den Besitzungen der Siedler gezählt haben, oder aber – und dies ist auf Grund der geographischen Lage zu favorisieren – das Meer und mit ihm die private Seefahrt bzw. Piraterie bot die Chance des Versorgungsausgleiches.¹⁶ Die Frage, inwieweit die einzelnen *coloniae* über Schiffskontingente verfügten, muss unbeantwortet bleiben. Wir wissen lediglich von einzelnen Städten wie Ostia oder Puteoli, dass ihre Häfen Schiffen Platz boten und sie als Operationsbasis für römische Interventionen auf dem Meer dienten.¹⁷

Roms Eroberung der italischen Halbinsel fußte neben der Kolonisation vor allem auf einem Vertragssystem, welches eroberte Siedlungen in ein Bundesgenossensystem einschloss. Die Art des Vertragsverhältnisses bestimmte die Autonomie der eroberten Gemeinde oder Siedlung. Neben den Siedlungen im Landesinneren wurden auch die Seestädte an den italischen Küsten Teil dieses Bundesgenossensystems und ihre Bewohner zu römischen Verbündeten auf dem Meer, den so genannten *socii navales*. Rom schloss mit den mächtigsten und einflussreichsten Seestädten Süditaliens, die zum Großteil griechischen Ursprungs waren, einen

14 Die archäologischen Überreste Ostias enthüllen etwa ein auf einer 103x120 m großen Grundfläche und von 1,7 m dicken und bis zu 5,4 m hohen aus Tuffsteinen bestehende Mauer umfassendes Kastell. Vgl. dazu Busse (1999) 126.

15 Die Aufgaben der Kolonisten werden in zwei Notizen des Liv. 27,38,3–5; 36,3,4–6 erwähnt. Vgl. ferner Salmon (1970) 76f; Mason (1992) 78ff.

16 Dazu Salmon (1970) 71ff; Hantos (1983) 30f.; anders Mason (1992) 88–87, der die Bedeutung der *coloniae maritimae* für die Kultivierung des Landes betont: „An agrarian role for all these colonies was both possible and essential, and there is no need to speculate about external provisioning. Military strategy alone is not an adequate focus through which to interpret the history of Roman colonization.“ Der sozioökonomische Aspekt wird von Pina Polo (2006) 172f. für die späteren Koloniegründungen nach dem zweiten römisch-karthagischen Krieg favorisiert. Dass die Piraterie eine mögliche Alternative bot, ist explizit für Antium belegt. Strab. 5,3,5 berichtet über Beschwerden bezüglich der antiatischen Kaperfahrten.

17 Im Krieg gegen Hannibal diente Ostia mehrfach als Sammelplatz für die Flotte (Liv. 22,11,6–7. 36,9; 26,19,11). Puteoli wurde im Krieg gegen Hannibal von Quintus Fabius Maximus als Festung ausgebaut, mit einer Besatzung versehen und mit der Observation des Flusses beauftragt (Liv. 24,7,10; 25,20,2–3). Dem Promagistrat C. Claudius Nero diente der Hafen von Puteoli als Sammelplatz für seine Flotte, mit der er 211 v. Chr. nach Spanien übersetzte (Liv. 26,17,2. 19,10).

foedus, welches vor allem ein gemeinsames Waffenbündnis zur See beinhaltete.¹⁸ Demgemäß mussten Städte wie Neapolis, Tarent, Lokroi, Rhegium oder Velia im Kriegsfall Schiffskontingente und -mannschaften für römische Operationen auf See stellen.¹⁹ Bereits für den ersten römisch-karthagischen Krieg berichten die antiken Autoren über römische Flottenverbände, welche durch Kontingente der *socii navales* aufgestockt worden waren.²⁰ Im zweiten römisch-karthagischen Krieg sicherten Verbände der *socii navales* unter dem Kommando des D. Quinctius die tyrrhenische Küste vor gegnerischen Angriffen, da bereits mehrere Bundesgenossen Roms zu dem in Italien operierenden Hannibal übergelaufen waren und auch ihre Schiffe in dessen Dienst gestellt hatten.²¹ Die römischen Seekampagnen, an denen die Kontingente der italischen *socii navales* teilnahmen, beschränkten sich nicht ausschließlich auf die Verteidigung bzw. Absicherung der italischen Küsten. Auch in den Seeschlachten der Kriege gegen Antiochos III. oder Perseus von Makedonien kämpften Schiffe der verbündeten Seestädte Tarent, Neapolis, Lokroi und Rhegium in der Ägäis.²²

In Einzelfällen ist den *socii navales* der Flottendienst auch erlassen worden. Lokroi beispielsweise wurde vom Bereitstellen seiner Schiffe für die Kriegskam-

18 Der einzig erhaltene Wortlaut eines solchen Vertragstextes findet sich für das *foedus Cassianum*; Dion. 6,95; Cic. Balb. 53; Liv. 2,33,9; Bengtson (1962) 22ff; Petzold (1972) 386–411; Hantos (1983) 152ff; Forsythe (2005) 186ff. Dahlheim (1965) 107f. fasst das Bündnis mit den *socii* wie folgt zusammen: „Beherrscht war dieses Verhältnis durch den Gedanken der Wehrgemeinschaft: Neben den römischen Bürgerheeren bildeten die Kontingente dieser *socii* das militärische Kräfte-reservoir, das Rom seine auswärtigen Kriege ermöglichen sollte und auch tatsächlich ermöglicht hat. So bestand der entscheidende Inhalt des *foedus* in der Festsetzung der zu leistenden Militärhilfe, die stets eine unbedingte war und bei einem Defensivkrieg nach Anforderung geleistet werden mußte.“

19 Das erste literarisch verbrieftete *foedus* eines *socius navalis* mit Rom ist für die griechische Kolonie Neapolis für das Jahr 326 v. Chr. durch Liv. 8,26,6 belegt. Der genaue Inhalt lässt sich nur fragmentarisch rekonstruieren. Nach Liv. 35,16,3, sind die Lieferungen von Schiffen ein Bestandteil. Weitere Hinweise bei Cic. Balb. 8. 21. 24. 55. Sonst muss von einer weitgehenden Autonomie ausgegangen werden, wie Schmitt (1969) 22 (410) konstatiert. Zum *foedus* zwischen Tarent und Rom vgl. ferner Schmitt (1969) 128f. (475). Zur Rekrutierung der Schiffsmannschaften aus der Reihe der Bundesgenossen allgemein Liv. 22,11,7. Analog dazu muss das Vorgehen bei der Rekrutierung und Zusammensetzung des Landheeres gesehen werden, wie Jehne (2006) 250–255 es ausführt. Eine derartig rituelle Durchführung des *dilectus* kann auch für die Seemannschaften angenommen werden, obwohl Nachweise diesbezüglich fehlen.

20 Nach Pol. 1,20,14 waren es 264 v. Chr. ausschließlich Schiffe der griechischen Seestädte Tarent, Lokroi, Velia und Neapolis, auf welchen die römischen Legionen unter Claudius nach Sizilien transportiert worden waren. Gemeint ist hier der Tribun Claudius, der nach Zon. 8,8,6 und Diod. 23,1,2 als Vorhut vom Consul Appius Claudius entsandt worden war. Vgl. dazu die Darlegung der Ereignisse in Kapitel 3.1, S. 101

21 Nach Liv. 26,39,3–5 stellten Velia, Rhegium und Paestum die dringend benötigten Schiffskontingente, da die wenigen von Sizilien detachierte Schiffe nicht ausreichten.

22 Liv. 35,16,3; 36,42,2; 42,48,7.