

Rezension zu:

Marco Ladewig, Rom – Die antike Seerepublik. Untersuchungen zur Thalassokratie der *res publica populi romani* von den Anfängen bis zur Begründung des Principat, Potsdamer Altertumswissenschaftliche Beiträge 48 (Stuttgart 2014).

Christian Rollinger

Sowohl in der wissenschaftlichen, als auch in der populärwissenschaftlichen Betrachtung der römischen Geschichte, und hier besonders der Zeit expansiven und aggressiven Auftretens der Republik vom 3.-1. Jh. v. Chr., nimmt die römische Flotten- und Seemachtpolitik gegenüber den weitaus bekannteren militärischen und diplomatischen Erfolgen zu Land eine sekundäre Stellung ein. Zwar wurden und werden in schöner Regelmäßigkeit Studien zu schiffsbaulichen und militärtechnischen Einzelaspekten veröffentlicht, und es fehlt auch nicht an Überblicksdarstellungen zur historischen Entwicklung von Kriegsschiffen und Flotten in republikanischer Zeit.¹ Hinzu kommen bedeutende Studien zur Logistik und Infrastruktur besonders der kaiserzeitlichen römischen Flottenverbände, für die uns im Gegensatz zur maritimen Geschichte der Republik eine Vielzahl an Quellen literarischer, epigraphischer und nicht zuletzt – und besonders bedeutsam – archäologischer Art zur Verfügung stehen.² Selten wurde dagegen bislang der Versuch unternommen, einer konkreten ‚Seemachtpolitik‘ Roms nachzugehen, beziehungsweise die Geschichte des nautischen Militärengagements der Römer einer stringenten und umfassenden Analyse zu unterziehen. Dort, wo dies geschehen ist, neigte man bisher zur Bestätigung alter Stereotypen von den Römern als einer dezidierten Landmacht und eines typisch römischen „landlubberism“³.

Dieses Bild zu korrigieren, bemüht sich Marco Ladewig in der hier anzudeutenden Arbeit, welche die überarbeitete Fassung einer bereits 2010 an der Universität Potsdam eingereichten Dissertation darstellt. Die oben skizzierten Defizite der bisherigen Forschung fasst er in seiner Einleitung (13-22) kurz und bündig zusammen, wobei er richtig – wenn auch unvollständig⁴ – auf die wichtigsten bisherigen Ergebnisse

¹ So zuletzt Steinby, Chr.: *The Roman Republican Navy: From the Sixth Century to 167 B.C.* (Commentationes humanarum litterarum 123), Helsinki 2007. Exemplarisch zu technischen Einzelheiten etwa Wallinga, H.T.: *The Boarding-Bridge of the Romans. Its construction and its function in the naval tactics of the First Punic War*, Groningen 1956.

² An monographischen Studien immer noch wichtig: Starr, Ch. G.: *The Roman Imperial Navy. 31 B.C. – A.D. 324*, Westport, CT 1941; Kienast, D.: *Untersuchungen zu den Kriegsflotten der römischen Kaiserzeit* (Antiquitas Reihe 1. Abhandlungen zur Alten Geschichte 13), Bonn 1966. Zur Infrastruktur und Logistik der kaiserzeitlichen Flotte s. besonders Reddé, M.: *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire romain*, Paris 1986; zur Kommandostruktur Zyromski, M.: *Praefectus Classis: The Commanders of Roman Imperial Navy during the Principate*, Poznan 2001. Zu den Provinzialflotten s. zuletzt etwa Konen, H.: *Classis Germanica. Die römische Rheinflotte im 1.-3. Jahrhundert n.Chr.* (Pharos 15), Rahden 2000 und Mason, D. J. P.: *Roman Britain and the Roman Navy*, Stroud 2003.

³ Thiel, J.H.: *Studies on the History of Roman Sea-Power in Republican Times*, Amsterdam 1946, 139. Vgl. auch ders.: *A History of Sea-Power before the Punic War*, Amsterdam 1954 sowie Starr, Ch. G.: *The Influence of Sea Power on Ancient History*, Oxford/New York 1989.

⁴ So wird das nur kurze Zeit vorher veröffentlichte Werk von Christa Steinby (wie Anm. 1) weder in dieser Forschungsrückschau, noch im Literaturverzeichnis erwähnt, obwohl sich einige Elemente der von Ladewig herausgearbeiteten Ergebnisse bereits hier finden; s. zusammenfassend Steinbys „Conclusions“, 209-215.

und Publikationen verweist und sein eigenes Vorhaben darlegt, nämlich die Folgen des römischen Machtanspruchs zur See „für seine sakrale, kultische sowie soziale Lebenswelt“ aufzuzeigen (21) und anschließend in einer Synthese „den Versuch einer systematischen Darstellung einschließlich einer Definition der antiken Thalassokratie zu wagen.“ (22)

Der erste Schritt hin zu dieser systematischen Darstellung ist für Ladewig eine neu akzentuierte Rückschau der römischen Expansion bis zum Jahr 30 v. Chr., die allerdings unnötigerweise in zwei separate Teile aufgespalten wurde (23-92; 165-242). Ladewig begibt sich im ersten Teil gemeinsam mit dem Leser auf eine stilisierte Rundreise (37), die sich gleichsam als moderner Periplus zuerst an den Küsten und Inseln des westlichen, dann des östlichen Mittelmeerraumes entlangzieht. Obwohl Ladewig hier durchaus immer wieder zu anregenden Einzelbetrachtungen kommt, muss man die Frage nach der unmittelbaren Sinnhaftigkeit dieses Unterfangens stellen, bei welchem an den jeweiligen Hauptpunkten (etwa Massilia, Sizilien oder Rhodos) ein im Allgemeinen recht knapper Überblick darüber, wie hier die römische Herrschaft etabliert wurde, gegeben wird. Der zweite Teil rekapituliert schließlich die Zeit von den Bürgerkriegen zwischen Sulla und den Marianern bis zur Schlacht von Actium unter ‚nautischen‘ Blickwinkeln. Die von Ladewig ausgemachten engen Verbindungen zu maritimen Dingen wirken aber gelegentlich etwas forciert, so etwa, wenn er Pompeius und Caesar attestiert, dass sie „auf dem Meer die Möglichkeit zur Erlangung von *virtus* und *dignitas*“ (176) suchten, oder dass „die unbekanntes Gewässer jenseits der Säulen des Herakles [Caesar] die Chance [verschafften], aus dem Schatten des Pompeius, des Beherrschers der Meere, hervorzutreten.“ (177). In dieselbe Richtung zielen auch Ladewigs Bemerkungen zu der Parallelität von Caesars Britannien-Feldzug und der *cura annonae* des Pompeius (183f.) sowie zur Flotte als „Auslöser“ der „Auflösungserscheinungen der *triumviri rei publicae constituendae*“ (233). Selbstverständlich schlug Caesar unmittelbaren Profit aus der Britannien-Expedition, konnte er sich doch jetzt ebenfalls – wie Alexander und nach ihm Pompeius – rühmen, im wörtlichen Sinn Neuland betreten zu haben, und natürlich spielten auch die Auseinandersetzungen um maritime Truppenverstärkungen eine nicht zu vernachlässigende Rolle bei der Eskalation des Konflikts zwischen Octavian und Antonius. Die von Ladewig betonte und forciert vorgetragene These des Mittelmeeres als Schicksalsort der Republik in den Bürgerkriegszeiten (165) wird aber wohl nicht ohne Weiteres zu übernehmen sein. Zuzustimmen ist ihm jedenfalls darin, dass die Ausmaße und Bedeutung der maritimen Auseinandersetzungen in den Bürgerkriegen bislang zu wenig Beachtung gefunden haben und hier noch Wichtiges zu leisten wäre.⁵

Zusammenfassend lässt sich der Eindruck nicht ganz vermeiden, dass der Ertrag dieser beiden Rückblenden für die Grundthese des Werkes in einem eher zweifelhaften Verhältnis zu dem ihnen eingeräumten Platz steht. Gehaltvoller ist dagegen das sie trennende Kapitel (93-164), in welchem die maritime Kommandostruktur Gegenstand der Betrachtung ist. Hier gelingt es Ladewig, in ein bisher für die Republik recht unbeachtetes Gebiet neues Licht zu bringen und die Struktur des römischen Oberkommandos zur See in einem langen Kapitel mit vielen klugen Einzelbetrachtungen überzeugend und gründlich in seiner historischen Genese nachzuzeichnen.

⁵ Vgl. aber bereits von Fritz, K.: Pompey's policy before and after the outbreak of the civil war of 49 B.C., in: Transactions of the American Philological Association 73 (1942) 145-180, und zuletzt noch einmal Welch, K.: Magnus Pius. Sextus Pompeius and the Transformation of the Roman Republic. Roman Culture in Age of Civil War, Swansea 2012, bes. 43-91; 93-119; beide Werke sind Ladewig offenbar unbekannt.

Den letzten Teil des Werkes bilden schließlich drei in sich geschlossene Kapitel, die die mentalitäts- und wirtschaftshistorischen Aspekte der römischen ‚Thalassokratie‘ darlegen sollen (243-266: ‚*Triumphus navalis* – Die rituelle Verherrlichung maritimer Sieghaftigkeit‘; 267-298: ‚*Templa, villae, columnae et rostra* – Steinernen Monumente der römischen Thalassokratie‘; 299-328: ‚Der römische Überseehandel – Zwischen öffentlichem Engagement und privatem Interesse‘). Die einzelnen Kapitel und Unterkapitel klaffen allerdings qualitativ auseinander: So ist der Abschnitt zum *triumphus navalis* (243-266) von großem Interesse für Fragen nach einer ‚Ideologie des Sieges‘ und der ritualisierten politischen Inszenierung der römischen Republik.⁶ Hingegen beschränken sich Ladewigs Bemerkungen zu den ‚[s]teinernen Monumente[n] der römischen Thalassokratie‘ (267-298) darauf, eine Zusammenstellung des primär archäologischen Befundes zu liefern.⁷ Dies ist an und für sich bereits ein gewinnbringendes Unterfangen, so besonders bei den Abschnitten zu den *spolia navalia* und den *columnae rostratae* (267-277) und ansatzweise in den knappen Betrachtungen eines eindeutig maritim konnotierten Tempelbaus durch siegreiche ‚Admiräle‘ (278-286). Allerdings wird gerade hier die primär deskriptive Natur des gesamten Werkes augenfällig und die von Ladewig gewählte Beschränkung auf Seegottheiten (etwa Neptun, die Sturmgottheiten der *Tempestates* oder die *Lares permarini*) geweihte Sakralbauten wirkt verkürzend, fällt doch durch diese Maßnahme bereits der für Fragen der politischen Inszenierung herausragende und wohl interessanteste Gebäudekomplex, das Actium-Monument des Augustus, vollständig durch das Raster. Es wird – noch unverständlicher – auch im Kapitel zu den Siegesmonumenten nur in einem lapidaren Satz gestreift (275 A40), wohingegen die neue augusteische Rostra auf dem Forum Erwähnung findet (269f.).⁸

Rein sammelnder, teilweise regelrecht irritierender Natur sind auch die Ausführungen zu römischen Küstenvillen (286-293). Hier werden nacheinander und wenig gewinnbringend die Entwicklungslinien römischer Villentypen skizziert, die hinreichend bekannten Beispiele römischer *villae maritimae* aufgeführt und die bis zur Absurdität betriebene Leidenschaft vermögender Römer für die Fischzucht thematisiert und festgehalten.⁹ Mutete indes die Behauptung in der Einleitung, die „Abbil-

⁶ Das betreffende Kapitel orientiert sich aber stark an einem bereits 2008 erschienenen Aufsatz zum selben Thema: Ladewig, M.: *Triumphus Navalis* – Die rituelle Verherrlichung des Sieges zur See, in: *Potestas* 1 (2008) 171-192.

⁷ Wo gelegentlich weiterführende Überlegungen angestellt werden, können sie nicht recht überzeugen. So geht Ladewig auf die weite Verbreitung der *columnae rostratae* auch in der Neuzeit ein und führt Exemplare aus dem Rom des frühen 19. Jhd. und aus dem zaristischen St. Petersburg an (273-275), um zu belegen, dass „das antike Rom [von den Seemächten der frühen Neuzeit] nicht nur als Landmacht wahrgenommen und verstanden worden ist.“ (275). Man müsste dieser Auflistung noch einige Beispiele hinzufügen (das Wiener Tegetthoff-Denkmal, die Rostensäule Ferdinand Maximilians in Venedig oder jene an der Place des Quinconces in Bordeaux; schließlich noch die Kolumbus-Statue am Columbus Circle in Washington D.C., welche ebenfalls die Spitze einer Rostensäule ziert). Alle entstammen aber unterschiedlichen, zeitspezifischen (auch kunsthistorischen) Kontexten, die sich schlecht verallgemeinern lassen. Ferner zählen die Länder, in denen solche Denkmäler zu finden sind, schwerlich zu den beherrschenden Seemächten im 19. Jhd. Eine solche Ehrensäule in Großbritannien – sicherlich die herausragende Seemacht der gesamten Neuzeit – ist dem Rezensenten dagegen bezeichnenderweise nicht bekannt.

⁸ Dementsprechend werden die nicht nur für das Monument an sich, sondern auch für unsere Kenntnisse zu Größe, Einsatz und Bestimmung antiker Kriegsschiffe äußerst bedeutsamen Arbeiten von William Murray (bes. Murray, W.M./Petsas, P.M.: *Octavian’s campsite memorial for the Actian war*, Philadelphia 1989; s. auch Murray, W.M.: *The Age of Titans. The Rise and Fall of the Great Hellenistic Navies*, Oxford 2012, bes. 31-68) nicht benutzt.

⁹ Zu all diesen Aspekten jetzt auch Zarmakoupi, M.: *Designing for Luxury on the Bay of Naples. Villas and Landscapes (c. 100 BCE–79 CE)*, Oxford 2014.

dungen von Schiffen, Rammspornen, Ankern, oder gar ganze[r] nautische[r] Szenarien“ im privaten Bereich der Villenausstattung seien eindeutiges Zeugnis einer „engen Beziehung der römischen Gesellschaft zum Meer“ (21f.), bereits willkürlich an, so wird diese These im betreffenden Unterkapitel keineswegs untermauert. Wie die Fischzucht, die Beliebtheit vor allem des Golfes von Neapel als Bauort großer und luxuriöser Villen und wenig überraschende Vorkommen von maritimen Dekorationsmotiven in solchen Villen in einen Bedeutungszusammenhang mit der These der „Seerepublik“ gebracht werden sollen, wird nämlich überhaupt nicht klar. Die Bemerkung, „dass sich die Villen in ihrer Gesamtarchitektur zum Meer hin orientierten“ (289) ist banal; wohin sonst sollten *villae maritimae* (!) denn ausgerichtet sein? Der Schlüssel zu dieser Hinwendung ans Meer liegt nicht in der von Ladewig mühsam konstruierten römischen ‚Zivilisierung‘ des Meeres, welches nun der Elite der *res publica* botmäßig gemacht wurde (290), sondern in einem ebenfalls von ihm zitierten Brief Ciceros, dessen Inhalt jeder nachvollziehen kann, der schon einmal in den Genuss eines Feriendomizils an den repräsentativeren Küsten des Mittelmeerraumes gekommen ist.¹⁰

Auch die knappe Behandlung der wirtschaftlichen Zusammenhänge einer römischen Thalassokratie hinterlässt keinen uneingeschränkt positiven Eindruck (299-328). Dabei wurde unter anderem gerade dieser Aspekt, also die wechselseitige Beeinflussung wirtschaftlicher und politischer Interessen zur See, in der Einleitung als besonders bedeutsam herausgestrichen (21f.), und dies vollkommen zu Recht, denn es ist ein Punkt, der bislang nicht die Aufmerksamkeit erhielt, die er verdient. Die Ausführungen zu *mercatores*, *negotiatores*, *publicani* und Handel treibenden Senatoren bleiben dann aber recht vage sowie resümierend, wobei die Bemerkungen zur *lex Claudia de nave senatorum* (314-324) nicht ohne Gewinn zu lesen sind. Der Abschnitt zu den *navicularii*, von dem man sich eine tiefergehende Behandlung dieser für die Belange einer Seemacht doch, so darf man vermuten, wichtigen Gruppierung erwarten würde, umfasst zusammen gerade einmal zwei (325-327) Seiten, die nichts Neues zur Diskussion beitragen.¹¹ Ein letztes Kapitel (329-350) fasst die Arbeit schließlich zusammen und rekapituliert die wichtigsten Ergebnisse.

Die dezidierte Sicht auf die imperiale Entwicklung der Republik aus einer maritimen Perspektive heraus stellt die größte Stärke dieser Arbeit dar, und gerade in den von der früheren Forschung eigentlich schon stark bearbeiteten Gebieten der Arbeit finden sich immer wieder interessante und anregende Überlegungen, so etwa *exempli gratia* 99f. zur Vorgeschichte des römischen Flottenbaus im Ersten Punischen Krieg oder 174 A47 zum *imperium* des M. Antonius Orator. In Details ließe sich freilich vieles kritisieren oder doch zumindest ergänzen: So ist der ohne Angabe von Literatur oder näheren Erläuterungen vorgebrachten Aussage, der Tourismus sei dem „antiken Menschen völlig unbekannt“ gewesen (37), wohl in dieser Form kaum zuzustimmen,¹² und die Beschreibung der Insel Delos als Aufbewahrungsort der „athenischen Schatzkasse“ (133f.) ist zumindest irreführend. Allgemein ist Ladewigs Vorstellung von Schifffahrt und vor allem den Bedingungen antiker Seekriegsführung zu

¹⁰ Att. 12,9: *Cetera noli putare amabilia fieri posse villa, litore, prospectu maris, tumulis his rebus omnibus.*

¹¹ Von Ladewig nicht mehr berücksichtigt worden ist die jüngst erschienene wichtige Studie von Wim Broekaert: *Navicularii et Negotiantes. A Prosopographical Study of Roman Merchants and Shippers* (Pharos 28) Rahden/Westf. 2013.

¹² Vgl. z.B. (auch von Ladewig angeführt) Casson, L.: *Travel in the Ancient World*, London 1974 sowie zuletzt Zwingmann, N.: *Antiker Tourismus in Kleinasien und auf den vorgelagerten Inseln: Selbstvergewisserung in der Fremde* (Antiquitas Reihe 1, Abhandlungen zur alten Geschichte 59), Bonn 2012.

traditionell oder verkennt doch zumindest die Ergebnisse vor allem der neuesten Forschung: Ladewig hält weiterhin an der mittlerweile zu verwerfenden These des *mare clausum* fest (194 bes. A126).¹³ Bei der Diskussion von Schiffsrouten (und damit Handelswegen) fehlt jeder Hinweis auf das wichtige Werk von Pascal Arnaud (37f. A48).¹⁴ Die zurückhaltende Einschätzung der Navigationsfähigkeiten antiker Seefahrer sollte im Lichte der neuen Forschung revidiert werden.¹⁵ Die Bedeutung der Gezeiten für Seekriegsunternehmungen im Mittelmeer, das bis auf wenige Ausnahmen keine nennenswerte Abfolge von Flut und Ebbe kennt, wird überschätzt (161). Kleinere Schiffe sind, obgleich wendiger, nicht zwingend schneller als große Schiffe (237), da die Geschwindigkeit eines Schiffes größtenteils eine Folge seiner Rumpflänge ist. Das von Ladewig gezeichnete Bild eines mehr oder weniger streng formalisierten Triumphes (256-258) ist zumindest diskussionswürdig.¹⁶ Bei der Diskussion antiker Rammsporne wird lediglich auf ein Überblickswerk verwiesen (267),¹⁷ die relevante Spezialliteratur fehlt dagegen völlig.¹⁸ Die Geschwindigkeitswerte, die bei Probefahrten mit der *Olympias*, dem experimentellen Rekonstruktionsversuch einer athenischen Triere erreicht wurden, übernimmt Ladewig als Basiswert für römische Kriegsschiffe (267f.), wiewohl diese zum überwiegenden Teil anderen Schiffsklassen angehörten.¹⁹ Auch die Behauptung, Rammsporne hätten „bis [sic] zu 2m in der Länge“ gemessen und „ein Gewicht von 600 kg“ aufgewiesen (267), ist in dieser Form

¹³ Dazu jetzt auch Beresford, J.: *The Ancient Sailing Season* (Mnemosyne Suppl. 351), Leiden/Boston 2013.

¹⁴ Arnaud, P.: *Les routes de la navigation antique: itinéraires en Méditerranée*, Paris 2005.

¹⁵ Vgl. hierzu vor allem jetzt Davis, D.L.: *Commercial Navigation in the Greek and Roman World*, Diss. Austin (TX) 2009 sowie zusammenfassend ders.: s.v. *Navigation (economy)*, in: *The Encyclopedia of Ancient History* VIII, 2013, 4714-4715.

¹⁶ Hier zählt Ladewig altbekannte Einzelelemente auf und zwingt sie in ein vorgegebenes Schema, welches sich dann in immer derselben Form wiederholt hätte (257: „Die Zusammensetzung des Triumphzuges folgte einer strengen, immer gleich bleibenden Choreographie.“). Auf die Untersuchungen von Mary Beard (*The Roman Triumph*, Cambridge 2007) wird zwar verwiesen, doch hat gerade Beard eindringlich auf die Fehlerhaftigkeit der ‚traditionellen‘ schematischen Vorstellungen vom Triumph hingewiesen. Ladewig geht indes noch einen Schritt weiter und sieht einzelne Aspekte des regulären Triumphes ohne jeden Quellenbeleg als stilbildend für den *triumphus navalis* an (257: „wird auch für die *pompa* eines Seetriumphes gegolten haben“). Wieso die bildliche Darstellung des Triumphwagens des Marcus Aurelius anlässlich seiner Siegesfeier über Markomannen, Quaden und Jazygen Informationen zur ikonographischen Gestaltung der Seetriumphe (die überdies fast ausschließlich für die klassische Republik bezeugt sind, wie ja Ladewig selbst betont; vgl. 243-261) liefern soll, erschließt sich ebenso wenig.

¹⁷ Höckmann, O.: *Antike Seefahrt*, München 1985. Der Verweis „Viereck (1996)“ führt ins Leere, denn zum einen ist im Literaturverzeichnis kein solcher Eintrag zu finden, zum anderen handelt es sich auch bei dem wohl gemeinten Werk (Viereck, H.D.L.: *Die römische Flotte – Classis romana*, Herford 1975) eher um eine allgemeine Darstellung, die die Diskussion der Rammsporne an der entsprechenden Stelle lediglich streift.

¹⁸ Zu nennen wären vor allem Casson, L./Steffy, J.R. (Hg.): *The Athlit Ram*, College Station, TX 1991 sowie allgemeiner zum Einsatz der Rammsporne Murray, W.M.: *Polyereis and the role of the ram in hellenistic naval warfare*, in: Tzalas, H. (Hg.): *Tropis V. 5th International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, Nauplia 1993. *Proceedings*, Athen 1999, 299-308. Wieso Ladewig eine Passage Östenbergs: *Staging the World. Spoils, Captives, and Representations in the Roman Triumphal Procession*, Oxford 2009, S. 53f. zur rituellen Präsentation erbeuteter Waffen im römischen Triumph als Beleg für die militärische Bedeutung des Rammspornes anführt, erschließt sich dem Rezensenten nicht. Die Behauptung, der Rammsporn sei eine „bronzene Ummantelung des Holzes, um es über eine längere Zeit vor Verwitterung durch Salzwasser zu schützen“ (267) irritiert zudem.

¹⁹ Hier wäre auch auf die mittlerweile erfolgte Veröffentlichung aller Testberichte (Rankov, B.: *Trireme Olympias. The Final Report. Sea trials 1992-4. Conference Papers 1998*, Oxford/Oakville 2012) und die Schwierigkeiten bei der Übernahme dieser Werte, die bereits für die *Olympias* selbst keinesfalls so repräsentativ sind, wie Ladewig anzunehmen scheint, zu verweisen gewesen.

irreführend, denn das Fundstück aus Athlit misst 2,25m und wiegt 465 kg. Zudem lässt die Formulierung die Frage nach der Klassifikation des Rammsporns außen vor, der gemeinhin als eher kleineres Modell eingeschätzt wird und wahrscheinlich an einem ‚Vierer‘ angebracht war.²⁰ Die simplifizierende Ansicht, die Schiffsschnäbel hätten sich „auf Grund des enormen Gewichtes“ auf den Bug des Schiffes gestützt, verkennt grundsätzlich die sehr durchdachte Ingenieursleistung, die in die Konstruktion des Schiffsbuges inklusive des Rammspornes geflossen ist, um die kinetische Energie eines Rammstoßes auf die stärksten Partien des Rumpfes zu verteilen.²¹

Generell ist zu konstatieren, dass zu wenig Aufmerksamkeit den Instrumenten der Seeherrschaft, den Schiffen und Flotten sowie deren Logistik und Einsätzen, gewidmet wird. Zwar weist Ladewig mehrfach auf die existierenden Standardwerke zu solchen Aspekten hin und diese werden von Ladewig um eine Untersuchung der Kommandoebene ergänzt (93-164). Auch mag es angesichts der gerade in letzter Zeit wieder zahlreicher erscheinenden Schriften zu Flotten und Schiffstypen redundant erschienen sein, sich erneut an den Unterschieden in Besatzung, Bewaffnung, Ausrüstung und Einsatz von Triremen sowie Quinquiremen abzarbeiten.²² Eine Auseinandersetzung mit Einsatzgebieten, -arten und Stützpunkten der Flotten sowie maritimer Infrastruktur, wäre aber dennoch angebracht gewesen, alleine schon, um die eigene Terminologie zu schärfen. Es ist nämlich irreführend, bei antiken Kriegsschiffen von „hölzernen, kolossartigen Kreuzern“ (21) oder „schweren Kreuzern“ (161) zu sprechen, ist doch der Schiffstyp des Kreuzers eine Schöpfung des 19. Jahrhunderts, der eine sehr genau definierte Schiffsklasse bezeichnet. Unklar ist, was Ladewig unter „Ruderreihen“ versteht, wenn er die erwähnten „Kreuzer“ als Schiffe mit „bis zu sieben Ruderreihen auf jeder Seite“ (21) oder den Schiffstyp der Hexere (die Bezeichnungen wechseln ohne offensichtliches System zwischen griechischen und lateinischen Namen) als „ein riesiges Kriegsschiff mit jeweils sechs Ruderreihen an Steuer- und Backbord“ (230) bezeichnet. Der Begriff erinnert allzu sehr an die phantasievollen frühneuzeitlichen Rekonstruktionen antiker Ruderschiffe mit jeweils drei bis sieben (oder noch mehr) vertikal übereinander angeordneten Rudern. Kein antikes Kriegsschiff hat aber mehr als drei vertikal angeordnete Ruderreihen besessen. Wenn in den Quellen von ‚Sechsern‘ (Hexeren), einem bereits in hellenistischer Zeit gebräuchlichen Schiffstyp die Rede ist, sind Schiffe gemeint, deren Ruder in höchstens drei (wahrscheinlicher: zwei) vertikalen Ebenen mit jeweils zwei (alternativ: drei) Rudern pro Riemen angeordnet sind.

Eine hier nicht vollständig aufzuzählende und zu bedauernde Fülle von teils erschreckenden Nachlässigkeiten (exemplarisch 319: ναυτιχός τόχος statt ναυτικὸς τόκος), Irrtümern bei Eigennamen von Autoren und historischen Figuren sowie orthographischen und grammatischen Fehlern in alten und modernen Sprachen behindern den Lesefluss. Dagegen fallen Eigenwilligkeiten und Schwächen im Ausdruck weniger ins Gewicht, wirken aber schnell ermüdend. Das teilweise fehlerhafte Literaturverzeichnis umfasst knapp 20 Seiten; Quellenverzeichnis und Register fehlen.

²⁰ Murray, W.M.: Classification of the Athlit Ship: A Preliminary Report, in: Casson, L./Steffy, J.R. (Hg.): The Athlit Ram, College Station, TX 1991, 72-75. In Anlehnung an die antiken und mittlerweile in der angelsächsischen Forschung etablierten modernen Begriffe werden Kriegsschiffe entsprechend ihrer Ruderbesatzung als ‚Dreier‘ (Trireme), ‚Vierer‘ (Quadrireme), ‚Fünfer‘ (Quinquireme) etc. bezeichnet.

²¹ Vgl. Murray, W.M.: The Age of Titans. The Rise and Fall of the Great Hellenistic Navies, Oxford 2012, 31-69.

²² So zuletzt Pitassi, M.: The Navies of Rome, Woodbridge, UK/Rochester, NY 2009; ders.: Roman Warships, Woodbridge, UK/Rochester, NY 2011.

Resümierend ist festzuhalten, dass Ladewigs eingangs formuliertes Ziel, eine systematische Darstellung der römischen Thalassokratie zu wagen, leider nicht erreicht wurde. Zwar betont er vollkommen zu Recht immer wieder die Unzulänglichkeiten der in der Forschung bisher überwiegenden „Sicht auf die Bedingungen einer Thalassokratie und das Fehlen jeglicher mentalitäts- und kulturgeschichtlicher Aspekte“ (21f.) bei der Betrachtung Roms als Seemacht. Eine fruchtbare Analyse eben dieser Thematik, eine Antwort auf die Frage „nach dem Beziehungsgeflecht zwischen antiker Gesellschaft und Meer“, „nach mentalitätsgeschichtlichen Ausdrucksformen einer antiken Thalassokratie“ (19), liefert er in seiner Arbeit aber nachgerade nicht.

Kontakt zum Autor:

Dr. Christian Rollinger
Universität Trier
Fachbereich III – Alte Geschichte
Email: christian.rollinger@uni-trier.de