

Rezension zu:

Ernst Baltrusch/Hans Kopp/Christian Wendt (Hg.), Seemacht, Seeherrschaft und die Antike, *Historia* – Einzelschriften 244 (Stuttgart 2016).

Christian Rollinger

Das Interesse an und die Beschäftigung mit maritimen und nautischen Themen seitens der Geschichts- und Kulturwissenschaften ist in den letzten Jahren förmlich explodiert, nachdem es lange ein Nischendasein geführt hat. Beides – sowohl das Nischendasein als auch das rezente Interesse – gilt insbesondere für die Alte Geschichte. Nachdem Forschungen zur maritimen und nautischen Antike lange Zeit ins Feld hochgradig spezialisierter Themengebiete wie der Navigations- oder Technikgeschichte bzw. der Unterwasserarchäologie verbannt waren,¹ haben in jüngerer Zeit eine Reihe von Veröffentlichungen den breiteren und interdisziplinären Zugang der Altertumswissenschaft zur seefahrenden Antike dargelegt. Ausschlaggebend für diesen Sinneswandel dürfte vor allem das einflussreiche Werk von Peregrine Horden und Nicholas Purcell gewesen sein, die in „*The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*“ eine grundlegende Studie des antiken Mittelmeers in der Tradition der Arbeiten von Fernand Braudel vorgelegt haben.² Ihre Entscheidung, den Fokus ihrer Betrachtungen dezidiert auf das Mittelmeergebiet zu verlegen, hat viele Nachahmer gefunden und so den heuristischen Zugang der Fachwissenschaft auf die maritime Geschichte der Antike nachhaltig geprägt.³ Daneben fanden in den vergangenen Jahren eine ganze Reihe von wissenschaftlichen Veranstaltungen statt, die sich der Beschäftigung mit dem antiken Mittelmeer und der antiken Seefahrt in all ihren technologischen, kulturellen und politischen Facetten widmeten.⁴ Aus einer solchen, im Dezember 2013 im Rahmen des TOPOI Exzellenzclusters veranstalteten Tagung ist auch

¹ P. Morton, *The Role of the Physical Environment in Ancient Greek Seafaring*, Leiden 2001; P. Pomey & E. Rieth, *L'archéologie navale*, Paris 2005; R. Bockius, *Schiffahrt und Schiffbau in der Antike*, Stuttgart 2007; J. Beresford, *The Ancient Sailing Season*, Leiden 2013.

² P. Horden & N. Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*, Oxford 2000; vgl. F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1949.

³ An im Nachgang erschienener Literatur seien vor allem W.V. Harris (Hg.), *Rethinking the Mediterranean*, Oxford 2005; R. Schulz, *Die Antike und das Meer*, Darmstadt 2005; C. Broodbank, *The Making of the Middle Sea: A History of the Mediterranean from the Beginning to the Emergence of the Classical World*, Oxford 2013; R. Schulz, *Abenteurer der Ferne. Die großen Entdeckungsfahrten und das Weltwissen der Antike*, Stuttgart 2016 und J. Manning, *The Open Sea: The Economic Life of the Ancient Mediterranean World from the Iron Age to the Rise of Rome*, Princeton 2018 genannt. Das verstärkte Interesse an maritimen Aspekten erstreckt sich mittlerweile aber auch auf die politische Geschichte des Altertums; vgl. etwa K. Buraselis, M. Stefanou & D. Thompson (Hg.), *The Ptolemies, the Sea and the Nile. Studies in Waterborne Power*, Cambridge 2013; M. Ladewig, *Rom – die antike Seerepublik. Untersuchungen zur Thalassokratie der res publica populi romani von den Anfängen bis zur Begründung des Principat*, Stuttgart 2014; M. Kleu, *Die Seeherrschaft Philipps V. von Makedonien*, Bochum 2015.

⁴ So gerade erst jüngst die Trierer Tagung „Gefährliche Elemente. Strategien der Beherrschung maritimer Risiken in Antike und Früher Neuzeit“ (3.-5. Mai 2018) oder die Bielefelder Konferenz „Die Überwindung von Raum und Zeit – Fremde Meere und neue Welten in Antike und früher Neuzeit“ (7.-8. Juni 2018). Die Beiträge der 2016er Tagung „Das Erlebnis der Schiffsreise im späten Hellenismus und in der römischen Kaiserzeit“ wurden unlängst als M. Baumann & S. Froehlich (Hg.), in Zusammenarbeit mit Jens Börstinghaus, *Auf segelbeflügelten Schiffen das Meer befahren. Das Erlebnis der Schiffsreise im späten Hellenismus und in der Römischen Kaiserzeit* (*Philippika* 119), Wiesbaden 2018 publiziert.

der vorliegende Sammelband hervorgegangen, der sich sowohl konzeptuell als auch anhand von historischen Fallstudien des Themas antike Seemacht und Seeherrschaft annimmt.⁵

In einer ausführlichen Einleitung skizzieren die Herausgeber zunächst das dem Band zugrunde liegende Konzept (9-23). Zu Recht weisen sie darauf hin, dass bereits die Begrifflichkeiten an sich problematisch sind: Eine allgemein akzeptierte Definition von ‚Seemacht‘ oder ‚Seeherrschaft‘ zu finden oder aufzustellen, erweist sich nämlich als schwierig. Dabei betonen sie auch, dass besonders der letztgenannte Begriff gerade aufgrund seiner Ubiquität und vermeintlichen Universalität letztlich „heuristisch nur wenig geeignet [ist], denn ohne Explizitmachung und Reflexion [seiner] Begriffsunschärfen“ ordne und differenziere er nichts und trage kaum „zur wirklichen Klärung historischer Gegenstände bei“ (12). Eben eine solche Reflexion und Problematisierung strebe daher der Sammelband an, um dafür zu „sensibilisieren, [...] inwiefern womöglich die Neuzeit stärker als die Antike selbst unser grundsätzliches Verständnis von antiker Seeherrschaft prägt“ (13). Als wirkungsmächtigster Vertreter solch einer neuzeitlich geprägten Vorstellung von Seemacht ist zweifellos Alfred Thayer Mahan zu nennen, auf dessen Wirken letztlich die von den Herausgebern ausgemachte Fixierung auf „Verbindungslinien, Kommunikationswege und Flottengeschwader“ (16) zurückgeht. Das konstatierte Fehlen einer althistorischen „thematisch und konzeptionell breit angelegten Untersuchung [...], die jenseits der traditionellen Konzentration auf einzelne Mächte und politische Strukturen maritime Macht und Seeherrschaft in all ihren Facetten im gesamtantiken und gesamtmediterranen Rahmen“ behandelt, ist durchaus zu bedauern, der vorliegende Band als erster Beitrag dazu, „diesem Desiderat zu begegnen“, umso mehr zu begrüßen (18).

Um dieses Ziel zu erreichen, ist der Band in vier Sektionen aufgeteilt: „Der Zugriff auf das Meer“, „Operative Konzeptionen“, Grenzen des Kanons“ sowie „Selbstwahrnehmung und Repräsentation“. Über die Trefflichkeit der Sektionstitel lässt sich vielleicht streiten, die Qualität der einzelnen Beiträge ist dabei aber nicht zu beanstanden. Problematischer ist es, dass der explizite Anspruch, es handle sich bei der vorliegenden Sammlung nicht „um ein Kaleidoskop diverser Aspekte des Umgangs mit dem Meer in der Antike“ (23) nur teilweise eingelöst wird.

Am kohärentesten erscheint dabei noch die erste Sektion. Unter „Zugriff auf das Meer“ verstehen die Herausgeber unterschiedliche Modi der „Erfassung“ und „Ergreifung“ des Maritimen (19), wobei hier durchaus heterogene Facetten behandelt werden. Hans Koppys Analyse des für die Antike nur äußerst selten bezeugten Begriffs der *θαλασσοκρατία* (27-46) ist eine faszinierende semantische Dekonstruktion eines Begriffs, der synonym mit „Seeherrschaft“ verwendet wird und in seiner scheinbaren Universalität und durch seine vermeintlich einleuchtende Bedeutung ähnlich wie dieser nur sehr geringen heuristischen und analytischen Wert hat. Koppys Rekonstruktion der Wortschöpfung (35-42) ist dabei zugleich auch eine Skizze der griechischen Haltung zum Meer und seinem herrschaftlichen Potential. Michael Rathmann (47-78) beschäftigt sich dagegen mit der Präsenz – besser: der Absenz – des Meeres im Bereich der antiken Kartographie und Geographie. Dieses Fehlen, so Rathmann, spiegele auch die Tatsache, dass der Antike das Meer letzten Endes fremd geblieben sei: Das Meer, welches es nach Thukydides zu beherrschen gegolten habe, sei „nicht das offene Meer [gewesen], sondern die Küsten, Inseln und Häfen.“ (76) Christian Wendt

⁵ Seitdem fanden im TOPOI-Haus nicht weniger als drei weitere altertumswissenschaftliche Tagungen mit einem dezidiert maritimen Einschlag statt (2015: „Thalassokratographie – Rezeption und Transformation antiker Seeherrschaft“; 2016: „*Mare Nostrum – Mare Meum*. Antike Wasserräume und Herrschaftsrepräsentation“; 2017: „*Rector Maris*: Sextus Pompeius und das Meer“).

wendet sich mit der Piraterie *prima facie* dem Gegenteil von Seeherrschaft zu, nämlich der ‚ungeordneten‘ See (79-91). Aufbauend auf zugegebenermaßen recht wenigen Passagen bei Thukydides, Polybios und Cicero, betont er, dass ein zentrales legitimatorisches Element von Seeherrschaft und Seemächten die Bekämpfung von Piraterie gewesen sei. Somit würden aus den Begriffen ‚Seeherrschaft‘ und ‚Pirat‘ Zuschreibungen, die jeweils vor dem Hintergrund der zeitgenössischen Situation und der erhaltenen Quellen geprüft werden müssten (90). Man hätte sich an dieser Stelle vielleicht eine engere Verzahnung mit dem Beitrag von Daniel Kah (253-278) gewünscht, der eben diesen Themenkomplex ebenfalls anreißt, wenn er die ‚Polizeifunktion‘ der rhodischen Flotte als einen vornehmlich nach außen wirkenden Propagandabegriff bezeichnet und klarstellt, dass diese Funktion in der Selbstdarstellung der ‚naval aristocracy‘ nach *innen* überraschenderweise keine Rolle spielte (267). Im letzten Beitrag dieser Sektion (93-99) unternimmt Barry Strauss einen Vergleich zwischen den ‚navallists‘ des 19. Jahrhunderts (vor allem der bereits erwähnte Mahan) und den antiken Autoren Thukydides und Polybios. Der äußerst kurze Beitrag schlussfolgert, dass Thukydides kein ‚advocate of sea power‘ wie Mahan gewesen sei, bestenfalls eine ambivalente Haltung gegenüber athenischer ‚Seeherrschaft‘ eingenommen habe (99), und betont, dass die ‚ancients‘ Mahans postulierte Funktion der Flotte als im Grunde ökonomisches Instrument (sei es durch Handel, sei es durch Interdiktion von Handel) wohl nicht akzeptiert hätten. Das mag für Thukydides stimmen, allerdings ist es schade, dass Strauss nicht auf den Aufsatz von Dewid Laspe und Charlotte Schubert eingeht, die in ihrem Vergleich zwischen Mahan und der pseudo-xenophontischen Schrift *Athenaion Politeia* zu anderen Einschätzungen zumindest für diesen Autoren kommen.⁶

Die zweite Sektion beschäftigt sich mit ‚Operativen Konzeptionen‘ der klassischen Seemacht Athen und der ‚eruptiven‘ Seemacht Rom, wie Bernhard Linke sie treffend bezeichnet.⁷ Die Beiträge von Kurt Raaflaub (103-132) und Julia Wilker (133-150) widmen sich den athenischen Seebündnen. Raaflaubs sehr anregender Beitrag ist dabei aber eher eine Analyse von Herrschafts- und Staatskonzeptionen allgemein, als ein Eingehen auf die Spezifika einer ‚Seeherrschaft‘ beziehungsweise einer maritimen Entität (ob man sie nun, in den Begriffen Raaflaubs, ‚Archê‘, ‚Reich‘ oder ‚Groß-Staat‘ nennen will). Hätte der Leser nur seine Ausführungen zu dem Thema, könnte sich leicht der Eindruck einstellen, die athenische ‚Archê‘ sei eine zu Lande gewesen, und den von Raaflaub ausgemachten Problemen dieser ‚Archê‘ („Herrschaft durch Ausbeutung“ und die thukydeische *polypragmosynê*) haftet dann auch wenig Maritimes an. Das schmälert keineswegs den Ertrag des Kapitels, wohl aber etwas seine Relevanz in diesem Band. Wilkers Untersuchung hegemonialen Denkens im Athen des 4. Jhs. (133-149) gelingt es dagegen, die starke Identifikation Athens mit dem Konzept maritimer Präsenz (oder ‚Macht‘) zu zeigen, der weder die finanzielle Belastung, zu der der zweite Seebund sich entwickelte, noch die Krise des Bündnis-systems und das letztliche Scheitern athenischer ‚Seemacht‘ im Angesicht des Makedonenkönigs abträglich sein konnte. „Naval supremacy“, in den Worten Wilkers, „was now an end in itself, regardless of its costs and benefits“ (149). Im Gegensatz zu diesen Beiträgen gestalten sich die folgenden Kapitel von Raimund Schulz und Ber-

⁶ D. Laspe & C. Schubert, Seemacht, Seeherrschaft und Seestrategie bei Pseudo-Xenophon, *Klio* 94 (2012), 55-81. Die Schrift taucht zwar im gemeinsamen Literaturverzeichnis des Bandes auf, wird von Strauss aber nicht benutzt.

⁷ B. Linke, Meer ohne Ordnung. Seerüstung und Piraterie in der Römischen Republik, in: N. Jaspert & S. Kolditz (Hgg.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn 2013, 270.

nard Linke zur Bedeutung des Meeres im strategischen Denken und der römischen Innenpolitik republikanischer Zeit insgesamt etwas kürzer. Schulz (151-162) beschäftigt sich wenig mit Abstrakta, sondern bietet eine konsequent auf das Meer und die Bedeutung maritimen Denkens ausgerichtete Skizze römisch-republikanischer Außenpolitik, die sich gerade durch ihren strengen Fokus und den Verzicht auf theoretische Fundierung allerdings merklich von den übrigen Beiträgen dieser Sektion unterscheidet. Wo Schulz das Meer im strategischen Denken der Römer durchaus verankert sieht, kann Linke (163-185) bestenfalls ein Nebeneinander von vielfältigen, uneinheitlichen Konzeptionen von ‚Seemacht‘ und ‚Seeherrschaft‘, aber auch grundsätzlich von maritimen Interessen des römischen Staates beziehungsweise seiner konstituierenden sozialen Gruppen entdecken.⁸ Dass die Interessen der Oberschicht dabei teilweise nicht deckungsgleich mit denjenigen des Staates gewesen sein mögen, scheint immer wieder durch, nicht zuletzt in seiner Vermutung, Teile der Nobilität seien beim Verfolgen von Eigeninteresse einer „Barkidisierung“ ihres politischen Denkens erlegen“ (177) sowie in Linkes Interpretation der bekannten *lex Claudia de nave senatorum* (181).

Die nur zwei Beiträge umfassende Sektion „Grenzen des Kanons“ will bewusst zwei eher selten als ‚Seemächte‘ begriffene antike Gemeinwesen als Vergleichsobjekte heranziehen, um somit auch die „Relevanz und Angemessenheit derartiger Kategorisierungen und Kanonisierungen“ zu überprüfen (21). Dieser Anspruch wird durch die folgenden Aufsätze aber nur teilweise erfüllt. Zwar gelingt es Martin Dreher (189-204) gut zu zeigen, dass auch die traditionell als reine Landmacht betrachteten Spartaner durchaus bereits vor bzw. außerhalb der letzten Phase des Peloponnesischen Krieges maritim ‚aktiv‘ waren, doch ist damit auch schnell die Grenze dieses Ansatzes erreicht. Von einer selbst „kurzfristigen Thalassokratie“ Spartas (203) zu sprechen, erscheint angesichts der Zielsetzung des Bandes und der angerissenen Problematisierung der Begriffsgeschichte unverständlich, wenn es eigentlich darum gehen sollte, eben diesen Begriff zu dekonstruieren oder doch zumindest zu hinterfragen. Monika Schuols Behandlung der „Jüdischen Seemacht“ (205-215) kann nur zum erwarteten Negativergebnis kommen, dass es eine solche nämlich nicht gegeben habe. Das von den Herausgebern zu Recht als bemerkenswert herausgestellte (21) Bemühen, einzelner jüdischer Herrscher, dennoch maritime Elemente in die eigene Repräsentation zu übernehmen, wird von Schuol allerdings nur sehr kurz gestreift (201; 212).

Um „Selbstwahrnehmung und Repräsentation“ soll es auch in den Artikeln der letzten Sektion gehen, wobei sich hier die Divergenz der einzelnen Beiträge am deutlichsten bemerkbar macht. Die Ausführungen von Sabine Müller zur Bedeutung des Meeres in den persischen Königsinschriften (219-232) sind erhellend. Obwohl Persien traditionell in Antike und Gegenwart als Landmacht angesehen wird und das Meer als Herrschaftsraum auch in den behandelten Inschriften keine Rolle spielt, gelingt es Müller dennoch zu zeigen, worin seine eigentliche Bedeutung für die achämenidischen Großkönige lag, nämlich in seinem „symbolisch-ideologisch[en]“ Wert, als „Grenzsymbol einer als universal imaginierten Herrschaft“, als „Unterscheidungs- und Ordnungskategorie“ (229f.). Das Überschreiten des Meeres, die „Überwindung des Meeressgrenze“ wird hier zum „Zeichen des (ultimativen) Übertreffens der Vorgänger“. Der bereits erwähnte Beitrag von Daniel Kah (253-278) beschäftigt sich mit der Selbstdarstellung der von Vincent Gabrielsen treffend betitelten *naval aristocracy*

⁸ Die Herausgeber erkennen den Widerspruch zwischen diesen beiden Beiträgen durchaus an, wollen ihn jedoch als „Ausdruck der Komplexität der Fragestellung“ (21) verstanden wissen.

von Rhodos und erschließt damit den reichen Schatz an epigraphischem Material. Der militärische Dienst in der rhodischen Flotte, die ‚navale Leistungsfähigkeit‘ der Polis war ein propagandistisches Element der Repräsentation; wie Kah zeigt, reichten die realen und konkreten Ressourcen allerdings zu keinem Zeitpunkt an das in den Monumenten und Inschriften propagierte Ideal heran (268). Rhodos konnte sich dennoch gleichsam *by default*, als Polizeimacht der Ägäis inszenieren, da es schlicht keine Konkurrenz gab. Dass Kah allerdings betont, die Rhodier hätten nie eine ‚echte ‚Thalassokratie‘‘ (268) erreichen können, stimmt wieder nachdenklich angesichts der oben skizzierten übergreifenden Zielsetzung des Bandes: Was soll man unter einer ‚echten‘ Thalassokratie verstehen? Wie unterscheidet sie sich von einer nicht-echten? Kah selbst schlägt im Vorbeigehen (255 Anm. 9) den verlockenden Begriff der ‚Seegelung‘ vor, lässt ihn dabei aber sehr im Vagen. Hier könnte man weiterdenken. Der den Band beschließende Beitrag von Ernst Baltrusch (291-304) beschäftigt sich mit den nur punktuell in Rom belegten Naumachien, in denen er einen Versuch der Machthaber sieht, ‚einen vollständigen Kontroll- und Herrschaftsanspruch nicht allein über Wasserräume, sondern letztlich über das Element selbst zu propagieren‘ (23): Rom beherrscht nicht nur das Meer, sondern auch das Wasser an sich (303). Die Behandlung der archäologischen Hinterlassenschaft auf Delos durch Monika Trümper (233-252) will sich mit Fragen der architektonischen Repräsentation Athens auf Delos beschäftigen, kann aber nach einer Durchsicht des Befundes nur konstatieren, dass sich ein konkret athenisches Programm nicht ausmachen lässt. Ob es sich schließlich in dem von Virginia Fabrizi thematisierten Abschnitt aus Livius (Seitenzahlen des Artikels) wirklich um eine mögliche Präfiguration ‚der maritimen Ideologie des Prinzipats‘ (22) handelt, wie die Herausgeber meinen, mag man bezweifeln. Wenn mit der Schilderung der Überfahrt des Scipio Africanus nach Afrika wirklich ein ‚major change in Roman history [...] symbolically embodied in the crossing of the sea‘ verbunden war, dann figuriert das Meer hier im besten Fall als zu überschreitende Grenze; das formuliert Fabrizi selbst auch nicht anders (289). Die eigentliche Zukunft des Reiches ist durch die Eroberung von Land gegeben, nicht durch die ‚Beherrschung‘ (im Falle des Scipio eher: ‚Überschreitung‘) des Meeres. In diesem Zusammenhang von einer ‚maritimen Ideologie‘ zu sprechen, erscheint mir abwegig.

Was bleibt am Ende? Der vorliegende Sammelband ist genau das, was er zu sein verspricht, nämlich ‚eine erste, wiewohl notwendige Anregung für weitergehende, die verschiedenen Stränge intensiver verfolgende Forschungen.‘ (23) In dieser Hinsicht erweist sich auch die Disparität der einzelnen Beiträge als positiv, erlaubt sie doch eben die angestrebte Formulierung neuer Forschungsfelder. Allerdings sind die Herausgeber fast zu erfolgreich: Nach der Lektüre der Beiträge ist der Begriff der Seeherrschaft ‚keine a priori gesetzte und unbedenklich genutzte Kategorie für Forschung und Darstellung mehr‘ (23). Zwar ist auch (noch) nicht klar, was denn an ihre Stelle treten soll – aber Denkanstöße und Anregungen zur weiteren Forschung finden sich hier genug. Damit hat dieser anregende und interessante Band sein Ziel mehr als erreicht.

Kontakt zum Autor:

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