



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Göll, H.: Die Kriegsmarine der Griechen und Römer.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

alten Schwester so spät gewährt, uns hat die Morgen-sonne beglänzt, möge ihnen wenigstens die Abend-sonne lächeln.“ —

Als Pitt mit diesen Worten seine große Rede beendete, schossen wie eine Verheißung die ersten Strahlen der aufgehenden Sonne durch die Fenster von Westminster.

Wir schließen hier unsre Skizze, sie kann nur unvollkommen sein, aber sie wird wenigstens gezeigt haben, wess Geistes Kind Pitt war. Macaulay sieht in ihm vorzugsweise den Mann der parlamentarischen Regierung, aber das erklärt seine Größe nicht, kein Staatsmann behauptet deshalb dauernd einen hohen Platz, weil er sich eine parlamentarische Mehrheit zu erhalten weiß. Gott richtet die Sterblichen nach ihren Gedanken, die Zeitgenossen mögen von einer gewaltigen Beredtsamkeit hingerissen werden, aber die Geschichte fragt nur, ob der Mann selbst gewaltig gewesen sei, sie wägt ihre Helden nur nach dem, was sie gethan für die Größe ihres Vaterlandes und den Fortschritt der Menschheit. Weil Pitt ein Mann der That war, weil sein politisches Genie alle Kräfte des Geistes und Gemüthes auf einen Punkt zu sammeln wußte, deshalb überragt er als dauernde geschichtliche Größe den Wechsel der Ereignisse und der Geschlechter.

F.

## Die Kriegsmarine der Griechen und Römer.

(Schluß aus voriger Nummer.)

Die Marinesoldaten hatten stets ihre besondern Anführer. Die eigentlichen Befehlshaber der Kriegsschiffe aber waren die Trierarchen, reiche, athenische Bürger, die freilich bei aller Lust zum Seewesen nur, wenn sie hoher Patriotismus befeelte, gern dieses Commando übernommen haben werden, da sie stets einen bedeutenden Theil der Ausrüstung mit zu tragen hatten. Anfangs gab nämlich der Staat außer Sold und Verpflegung der Mannschaft nur Rumpf und Mast, und der Trierarch hatte das ganze Schiffsgeräth zu beschaffen, die Mannschaft anzuwerben und das Schiff in gutem Stande zu erhalten, was durchschnittlich einen Aufwand von 50 Minen oder 1250 Thalern verursachte. Später lieferte der Staat wohl auch das Geräth und die Bemannung; aber die Kosten der Trierarchie blieben immer noch drückend genug, und wenn auch

Einzelne, um sich patriotisch zu zeigen, immer noch aus eigenen Mitteln die Ausrüstung bestritten, so verfuhr die Mehrzahl der Verpflichteten doch nach und nach so gewissenlos und nachlässig, daß sie ihre Leistungen um die Hälfte der erforderlichen Summe an Andre verdingten, worauf dann natürlich die Pächter den Staat betrogen, wie sie konnten, ja zuweilen auf eigene Faust freibeuterten. Auch die im Jahre 358 v. Chr. vorgenommene Eintheilung des Volkes in Steuervereine, wobei die dreihundert reichsten Bürger Vorschuß leisteten und sich dann von den übrigen Mitgliedern wiedererstaten ließen, half wenig und führte nur zu Uebervortheilung der minder Begüterten, und erst, nachdem Demosthenes es durchgesetzt hatte, daß die Trierarchie sich ganz genau nach dem Vermögen zu richten hatte, wobei je zehn Talente Steuercapital zur Ausrüstung eines Schiffes verpflichteten, fand eine billigere Vertheilung der Last statt. Der Trierarch trat ab, sobald die Flotte wieder in den Piräus eingelaufen war oder der Admiral keinen Sold zahlte; blieb er aber über das volle Jahr in See, so berechnete er sich mit seinem Nachfolger.

Die Flotte befehligten entweder einer oder mehrere der ordentlichen Strategen oder außerordentlich gewählte Feldherrn. Das Admiralschiff führte am Tage sein besondres Zeichen und schon aus der Schlacht bei Salamis erzählt Herodot: „Als aber der Aeginete Polykritos des attischen Schiffs ansichtig ward, erkannte er es am Wahrzeichen für das Feldherrnschiff, rief den Themistokles beim Namen und spottete seiner mit Schelten auf die medische Gesinnung der Aegineten.“ Vielleicht bestand dieses Zeichen schon aus einer Standarte, wie bei den Römern. Bei Nacht zeigte ein auf dem Admiralschiff aufgestecktes Licht den übrigen die Straße. Im Jahre 204, als die römische Flotte unter Scipio nach Afrika übersekte, führte Nachts das Kriegsschiff eine, das Lastschiff zwei, das Admiralschiff drei Laternen. Demetrios Poliorketes, der den Ort seiner Landung in Europa geheim halten wollte, gab, wie Polyän berichtet, jedem Capitän eine versiegelte Depesche mit dem Befehle: „Sollten wir zusammenschiffen, so laßt die Siegel unversehrt; sollten wir aber von einander getrennt werden, so öffnet die Schreiben und fahret nach dem bezeichneten Ort.“ Die Seetaktik war noch ziemlich einfach, und gewöhnlich suchte sich bald nach dem Beginne der Schlacht jedes Schiff seinen Gegner, und es kam zum Einzelkampfe. Nur zwei Manöver waren es, die man allgemein zur Anwendung zu bringen und gegen die man sich zu schützen suchte.

Das erste bestand darin, daß ein Schiff zwischen zwei feindlichen mit voller Ruderkraft hindurchfuhr, selbst rechtzeitig seine Ruder beilegend und die feindlichen durch Abstreifen der Ruderriemen kampfunfähig machend. Zuerst von Herodot beim jonischen Aufstand erwähnt, wurde dieser Versuch in allen spätern Seeschlachten gemacht. So schreibt derselbe Schriftsteller über die Schlacht bei Artemisium: „Die Hellenen fuhren auf die Barbaren los, um sich

mit ihnen zu versuchen in ihrer Kampfweise und der Zwischendurchfahrt“, und als die Griechen überflügelt wurden, „so standen sie auf's erste Signal den Barbaren mit den Schnäbeln entgegen und schlossen sich in der Mitte mit den Kielen an einander, und beim zweiten griffen sie an.“ Dieses Zusammenschließen der Schiffe, verbunden mit kreisförmiger Aufstellung, wendeten auch die Peloponnesier in der Schlacht bei Naupaktos an, „um zum Durchbrechen der Linie keinen Raum zu geben“. Man pflegte aber auch, um den Durchbruch zu hindern, die Schiffe in zwei Linien hinter einander zu stellen.

Das zweite Manöver hatte den Zweck, den Feind zu überflügeln, um ihm in die Flanken zu fallen, wobei die metallnen Schiffsschnäbel ihre Hauptdienste leisteten, indem sie in die Seitenwände der Schiffe hineindrangen. Einen Vortheil aber hatte die Galeere der Alten mit dem Dampfer der Neuzeit vor dem Segelschiffe voraus, daß sie nämlich sofort, wenn es nöthig war, ohne zu wenden, rückwärts bewegt werden konnte. Herodot erzählt, daß beim Beginne der Schlacht von Salamis die Hellenen sich anfangs so zurückgezogen hätten, und nach Polyän pflegte der Admiral Timotheus immer so zurückzuweichen, daß er seine Schiffe einen Halbmond bilden ließ, dessen äußere Seite den Feinden desselben die Schnäbel wies, während die beschädigten und eroberten Schiffe sich im Innern befanden. Auch die Syrakusaner verdankten den Seesieg in ihrem Hafen einem derartigen verstellten Rückzug.

Die Seesoldaten standen während des Gefechts auf dem Verdecke oder auf der das Schiff umgebenden äußern Plattform, die mit einer Balustrade versehen war, auf welcher vorgespannte Decken gegen Wellen und Geschosse Schutz gewährten. Speerschleuderer und Bogenschützen pflegten damals, wo die Hauptsache noch nicht im Entern bestand, den Kern der Seesoldaten zu bilden.

Bei allen Völkern des Mittelmeers war es Sitte, einigen der genommenen Schiffe die Vordertheile sammt den Zierrathen und Schiffsschnäbeln abzuhaueu und irgend einer Gottheit zu weihen. Schon aus dem sechsten Jahrhundert berichtet Herodot, daß die Aegineten die Vordertheile der samischen, eberförmigen Schiffe abgebrochen und im Tempel ihrer Athene als Weibgeschenk niedergelegt hätten. Auch des ersten in der Schlacht bei Salamis genommenen persischen Schiffs Wahrzeichen wurde dem Apollo dargebracht, und lange nach der Schlacht bei Actium standen die demselben Gotte geweihten ehernen Schiffsschnäbel am Gestade, wilden Bienen zu friedlicher Wohnung dienend.

Was die Zahl der athenischen Kriegsschiffe betrifft, so war die Werft im Piräus auf vierhundert Schiffe berechnet und zu Anfang des peloponnesischen Kriegs mag nicht viel von dieser Summe gefehlt haben. Auf das Unternehmen nach Sicilien wurden sechzig Schnellfahrer und vierzig Soldatentrieren verwendet; mit den Verstärkungen mag aber wohl der endliche Verlust der Athener

von Isokrates richtig auf 240 Trieren angegeben werden. Gegen Ende des Kriegs rüsteten sie 110 Schiffe binnen 30 Tagen aus, und in der Schlacht am Ziegenflusse fochten 180 athenische Schiffe. Auch nach dem unglücklichen Ende des Kriegs erholte sich die Marine sehr schnell und wenn Demosthenes im Jahre 350 noch 300 Kriegsschiffe als aufstellbar annimmt, so brachte der berühmte Staatsmann und Finanzmeister Lykurg durch Ausbesserung und Neubau die Flotte auf 400 Rangschiffe, was durch die in neuerer Zeit im Piräus gefundenen Inschriften bestätigt wird.

Die Spartaner sind bisher absichtlich kaum erwähnt worden, weil ihr Seewesen nie zu einem gedeihlichen Aufschwung gelangt ist. Zwar wird von Herodot ein lacedämonischer Seezug gegen Polykrates erwähnt, und bei Salamis standen sechzehn ihrer Schiffe im Gesecht; aber was sie im peloponnesischen Kriege leisteten, geschah größtentheils nur mit Hilfe der peloponnesischen Bundesgenossen, besonders der Korinthier, und ihre Seemacht sank durch die einzige Schlacht bei Knidos (394) wieder in nichts zusammen. Die Phönicier bildeten immer noch den Hauptkern der persischen Marine. Sie hatten allein mit den Syrern dreihundert Schiffe gestellt und trugen auch bei der von Xerxes auf dem Hellespont veranstalteten riesigen Wettfahrt den Sieg davon.

Auch Alexander der Große vermochte anfangs mit seinen 180 Galeeren nichts gegen die dreimal stärkere persische Flotte, bis er Phönicien und Aegypten in seine Gewalt bekam. Allein die Phönicier wurden bald von den Bewohnern ihrer Tochterstadt Karthago überflügelt, und die Karthager waren es, die dem Schiffsbau dadurch eine Umgestaltung bereiteten, daß sie zuerst Kriegsschiffe von mehr als drei Ruderreihen, Vierdecker, Fünfdecker und Sechsecker aufstellten, deren Größe und Schwere im Verhältniß zu der vermehrten Ruderkraft zunahmen. Die sicilischen Tyrannen Dionys der Erste und Zweite ahmten nothgedrungen ihr Beispiel nach, und schon zu Alexanders Zeit hatte auch Athen nach den Piräusinschriften neben 360 Trieren 50 Vierdecker und 5 Fünfdecker. Von diesen größeren Schiffen, die sich nun wie die Linienschiffe zu den Fregatten verhielten, gibt es keine Abbildung mehr. Während aber bei den Dreideckern die drei Ruderreihen in gleicher Entfernung vom Schiffsrumpfe ins Wasser griffen, mußten bei einer größeren Zahl von Ruderlagen wieder die vierte, fünfte und sechste in einer Linie über die untern Ruder ins Wasser reichen. Dann hätte nach sicherer Berechnung eines der obersten Ruderreihe eine Länge von etwas über zwanzig Fuß gehabt und wäre für einen Mann immer noch nicht zu schwer gewesen. Aber man begnügte sich nicht dabei, und schon in der Diadochenzeit überbot man einander in Kolossalität der Kriegsgaleeren. Unter den fünfhundert Schiffen des Demetrios Poliorketes gab es Fahrzeuge von sunfzehn bis sechzehn Reihen Ruderbänken. Dennoch wurden dieselben, wie Plutarch erwähnt, nicht bloß ihrer Größe, sondern auch ihrer Ge-

wandtheit und Schnelligkeit wegen bewundert! Besonders die ägyptischen Könige zeichneten sich durch Zahl und Größe ihrer Schiffe aus. Ptolemäus Philadelphus besaß, wenn Athenäus recht unterrichtet ist, 2 Dreißigdecker, 1 Zwanzigdecker, 4 Dreizehndecker, 2 Zwölfdecker, 14 Eßdecker, 30 Neundecker, 37 Siebendecker, 5 Sechßdecker, 17 Fünfdecker und doppelt so viel als die Gesamtsumme Vierdecker und leichtere Fahrzeuge. Ptolemäus der Vierte, Philopater, hatte den für sein Volk kostspieligen Ruhm, den Leviathan der alten Welt zu besitzen. Dieses Riesenschiff maß 420 Fuß in die Länge (der Great Eastern mißt bekanntlich 680 Fuß), 57 Fuß in die Breite, und war vom Kiel bis zum Knauf des Hintertheils 80 Fuß hoch. Es brauchte nicht weniger als 4000 Ruderer und außerdem 400 Matrosen, und sein Verdeck faßte 3000 Soldaten. Die längsten Ruder seiner vierzig Ruderbankreihen gibt Athenäus auf 57 Fuß an. Da nun im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert ein Galeerenruder des Mittelmeers bei einer ungefähr gleichen Länge sechs Ruderknechte erforderte, so begreift man nicht, wie von der viel bedeutenderen Höhe jener ägyptischen Galeere aus die obersten Ruder regiert werden konnten, man müßte denn einiges Gewicht darauf legen wollen, daß Athenäus sagt, die Rudergriffe seien mit Blei gefüttert gewesen. Uebrigens verfehlte das Schiff ganz seinen Zweck, denn Plutarch schreibt: „Es war zu nichts nütze als zum Ansehen, unterschied sich kaum von feststehenden Gebäuden und bewegte sich unsicher und nicht ohne große Mühe.“

Viel interessanter als dieser Vierzigdecker war ein fast gleichzeitig mit Beihilfe des genialen Archimedes von König Hieron in Syrakus erbautes Schiff, das zwar zum Getreidetransport bestimmt, aber zugleich als Kriegsschiff armirt war und sich außer der Prachtverschwendung durch höchst sinnreiche Einrichtungen auszeichnete, die gleichmäßig auf Bequemlichkeit und Vertheidigung abzielten und wohl würdig gewesen wären bei der Mit- und Nachwelt mehr Nachahmung zu finden. Das Holz zu seinem Rumpfe kam dem zu sechzig Trieren nöthigen Material gleich, und dreihundert Zimmerleute vollendeten es in sechs Monaten. Sehr bemerkenswerth ist dabei, daß das ganze Holzwerk außen mit bleiernen Platten beschlagen wurde. Die „Syrakosia“ hatte zwanzig Ruderreihen und, wie erwähnt, drei völlig von einander geschiedene, durch Treppen verbundene Verdecke, deren unterstes für die Frachtladung (sie betrug die Kleinigkeit von 60,000 Scheffeln Getreide, 20,000 Talenten Wolle à 120 Pfund, 10,000 Faß sikelisches Pökelfleisch), das Mitteldeck für die Kajüten (darunter waren dreißig Matrosenkajüten mit je vier Bettstellen), das oberste für die Marinesoldaten bestimmt war. Denn an bloße Gallerien zu denken ist hier unmöglich, da dann weder Platz für Wohnungen, ein Gymnasium, eine Bibliothek, für die Pferdeställe, den Fischteich, die Küchen, Lauben und Spaziergänge vorhanden gewesen wäre, noch mitten auf dem Verdecke vier Thürme hätten stehen können (auf dem

Border- und Hintertheile befanden sich ebenfalls je zwei). Das Innere der Thürme war mit Steinen und Geschossen gefüllt, und jeder trug sechs Bewaffnete, worunter zwei Bogenschützen. Dann befand sich auf einem Gerüste eine von Archimedes construirte Wurfmaschine, welche zwölfellige Pfeile und drei Centner schwere Steine bis auf sechshundert Fuß schleuderte. An den Masten der drei Masten waren sogenannte Delphine angebracht, große Steine und Bleimassen, durch welche man nahe Schiffe zum Sinken brachte, und welche schon im peloponnesischen Kriege erwähnt werden. Das Schiff war außerdem rings mit eisernen Spigen besetzt, um das Entern zu erschweren, und mit beweglichen Haken, um die feindlichen Fahrzeuge festzuhalten. An beiden Breitseiten standen sechzig Gewappnete und ebensoviele an den Masten und an dem Geschütze. Der eiserne Mastkorb des Hauptmasts trug drei Mann, der des zweiten zwei, der des dritten einen, und diesen wurde in Körben die Munition hinaufgehaspelt. Vier hölzerne und acht eiserne Anker befanden sich an Bord und außer vielen kleineren Booten ein Kutter, der dreitausend Centner Last tragen konnte. Es existirte auch darauf ein besonderes Schiffsgericht, das aus dem Kapitän, dem Ober- und Untersteuermann bestand und nach dem syrakusischen Rechte entschied. Athenäus, der die Beschreibung einem gewissen Moschion entliehen hat, fügt noch das Epigramm hinzu, womit der attische Dichter Archimelos dieses Schiff, das Hieron dem Könige von Aegypten schenkte, verherrlichte, und wofür er ein Honorar von baaren tausend Scheffeln Weizen tax- und sportelfrei bis in den Piräus geliefert bekam!

Mit solchen Fortschritten stand die gleichzeitige römische Marine freilich in grellem Contraste, wenn es auch sicher unwahr ist, daß die Römer vor dem ersten punischen Krieg gar nicht an eine Kriegsflotte gedacht hätten. Die weit ausgebreitete etruscische Piratenwirthschaft, die das tyrrhenische und adriatische Meer beunruhigte, ging sie zu nahe an, als daß sie nichts zum Schutze ihrer schon von Ancus Marius gegründeten Hafenstadt Ostia und des damit zusammenhängenden Handels gethan, nichts von solchen Nachbarn gelernt haben sollten. Bereits im Jahre 509 v. Chr. schloß ja Rom einen Seefahrtsvertrag mit Karthago, und in dem zweiten vom Jahre 348 ist nicht bloß von feindlichen Rauffahrern die Rede, sondern auch von Seeraub und Anlegung überseeischer Colonien und Festungen. Im Jahre 334 werden die Langschiffe der etruscischen Stadt Antium von den Römern theils verbrannt, theils in die Schiffswerfte nach Rom gebracht, wo man außerdem mit den Schnäbeln der zerstörten Schiffe die Rednerbühne decorirte. Fünfundzwanzig Jahre später erwähnt Livius einer Bill, nach welcher zwei besondere Seepräfecten zur Ausrüstung und Ausbesserung der Flotte ernannt werden sollten, und gleich im nächsten Jahre (308) landet eine römische Kriegsflotte bei Pompeji, das Schiffsvolk plündert die Umgegend und wird vom Landvolke endlich mit großem Ver-

luste wieder auf die Schiffe zurückgejagt. Noch klarer beweist das frühere Vorhandensein römischer Kriegsschiffe die 284 von den Tarentinern verübte Brutalität, zehn verdeckte römische Schiffe, die unter Valerius auf der Fahrt ins adriatische Meer sich der tarentinischen Rhede näherten, nach Seeräuberart zu überfallen. Seneca, Varro und Polybius tragen die Schuld von jener falschen Meinung über die römische Kriegsmarine. Seneca nämlich schreibt in der Schrift über die Kürze des Lebens: „Wer hat die Römer zuerst bewogen, zu Schiffe zu steigen? Claudius ist es gewesen, der darum den Namen *Caudeg* erhielt, weil die Zusammensetzung mehrerer Planken bei den Alten *caudex* genannt wurde.“ Auch Polybius sagt freilich über den großartigen Flottenbau, wodurch sich Rom in einem Jahr aus einer Continentalmacht in eine Seemacht verwandelte: „Denn nicht einmal ohne die gehörigen, sondern ohne die geringsten Mittel und ohne jemals an das Meer gedacht zu haben, faßten sie den Plan dazu und führten ihn mit großer Kühnheit aus, so daß sie ohne vorhergängigen Versuch sich unterfingen, mit den Karthagern zur See zu fechten, denen seit langer Zeit Niemand die Oberherrschaft auf dem Meere streitig gemacht hatte.“ Allein, wenn er auch hierbei den Mund etwas voll nimmt, so theilt er doch keineswegs die kindische Ansicht, daß *M. Pius Claudius* auf Fahrzeugen, die eher Flößen als Schiffen glichen, in Gegenwart einer starken karthagischen Flotte den Uebergang über die Meerenge gewagt, an den später *Spartakus* unter günstigeren Umständen auf solche Weise nicht gedacht hat, sondern sagt kurz darauf: „Was aber zum Zeugniß für die außerordentliche Kühnheit der Römer bei großen Unternehmungen dient, ist, daß, als sie sich entschlossen, ihre Truppen nach *Messina* überzuführen, sie weder verdeckte noch Transportschiffe, sondern nur Fünzigruderer und Dreidecker besaßen, die sie von den Tarentinern, Lokrern, Eleaten und Neapolitanern geliehen hatten, auf welchen sie sich verwegenerweise unterstanden, ihre Armee überzusetzen.“

Jedenfalls ist also die Sage aus dem rein zufälligen Beinamen des römischen Feldherrn entstanden und gehört zu den vielen äthiopischen Erfindungen des gelehrten *Varro*. Wohl aber ergibt sich aus dieser Erzählung, sowie aus dem während des Kriegs mit *Pyrrhus* entstandenen letzten karthagischen Vertrage, nach welchem sich Rom durch 26 punische Kriegsschiffe unterstützen ließ, daß die römische Seemacht damals sehr unbedeutend war, und daß vielleicht die karthagischen Diplomaten nicht zu arg übertrieben, als sie die Römer vor einem Kriege warnten, weil ja doch ohne ihren Willen kein Römer seine Hände im Meere waschen dürfte! Doch war es damals leichter als jetzt, Flotten zu bauen, und das Recht, unter den Seemächten einen Rang einzunehmen, war noch nicht, wie heute, beinahe ein erbliches Privilegium einzelner Nationen, wenn auch großartige Kühnheit und Energie dazu gehörte, mit der ersten Seemacht des Mittelmeers in die Schranken zu treten, und wenn es auch den Rö-

mern Ueberwindung kostete, den Widerwillen ihres eigenen, nicht seemännischen Charakters zu besiegen, einen Widerwillen, der sich schon dadurch klar an den Tag legte, daß sie später mehrmals große Flotten zerstörten, anstatt dieselben selbst zu benutzen. Aber da Karthago nur mit gleichen Waffen überwunden werden konnte, so schufen sie nach dem Muster eines gestrandeten karthagischen Fünfsdeckers binnen zwei Monaten eine Flotte von 100 Fünfsdeckern und 20 Dreideckern. Trotzdem aber, daß man gewiß die Matrosen von den Bundesgenossen und der Handelsmarine entnahm, war sowohl das anfangs nur nothdürftig eingübte Rudervolk als auch das spätere den wohl eingeschulten punischen Staatsklaven nicht gewachsen und die römischen Galeeren konnten sich daher im Manövriren, worin bis dahin der Schwerpunkt der nautischen Taktik lag, nicht messen.

Da fiel man auf den genialen Gedanken (die Römer schrieben ihn bekanntlich dem Duilius zu) den entscheidenden Stoß des Schiffsschnabels zur Nebensache zu machen und dem Seegefecht eine für die Römer günstigere Seite abzugewinnen, indem man durch Entern der feindlichen Schiffe die Hauptsache den Soldaten zuwies, von denen nun auch die Fünfsdecker 120 Mann neben 300 Ruderern zu führen pflegten. Fliegende Brücken, welche nach beiden Seiten hin niedergelassen werden konnten, zu beiden Flanken mit Brustwehren versehen waren und Raum für zwei Mann nebeneinander darboten, fielen auf die heranfahrenden feindlichen Schiffe nieder und hielten sich vermittelst schwerer eiserner Bolzen in deren Verdecken fest, so daß der Kampf wie zu Lande geführt werden konnte und zugleich der Stoß der Schnäbel beseitigt wurde. In der großen Schlacht bei Ecnomus standen 330 römische Fünfsdecker mit 140,000 Mann gegen 350 karthagische mit 150,000 Mann Besatzung. Doch zahlten die Römer, im Ganzen mehr durch die Ungunst der Elemente als durch eigene Schuld in den vierundzwanzig Jahren des Krieges ein bedeutendes Lehrgeld: sie verloren 700 Galeeren, während die Karthager nur 500 einbüßten.

Nach den punischen Kriegen brachten kaum die Kriege mit Mithridates einige Anstrengungen der Römer zu Stande, die aber größtentheils auf Kosten der Bundesgenossen gemacht wurden. Unter diesen herrschten besonders die Rhodier im Osten des Mittelmeers, sie besaßen seit Korinths und Karthagos Fall die respectabelste Marine, klugen politischen Instinct und kriegerischen Sinn. So unterstützten sie die Römer im Kriege gegen Philipp von Macedonien mit zwanzig verdeckten Schiffen, gegen Antiochus von Syrien mit zweiunddreißig Bierdeckern und vier Dreideckern und wehrten sich selbst tapfer gegen den pontischen König. Nach Livius Zeugniß waren ihre Galeeren die schnellsten Schiffe der römischen Flotte. Auch in den Seeschlachten der damaligen Zeit machten die Römer von ihren Entermaschinen (die bereits im zweiten punischen Kriege von den Karthagern angewendet worden waren und die später Agrippa dadurch verbesserte, daß er die an Taue befestigten fünfstelligen Entershaken aus Wurf-

geschützen schießen ließ), und schreckten die Feinde durch Brandpfeile. Nach den mithridatischen Kriegen trug wieder die römische Gleichgiltigkeit gegen die Kriegsmarine das Meiste dazu bei, daß die seitdem in Schwung gekommene Piraterie der Isaurier und Cilicier nach und nach solche Dimensionen annehmen konnte, daß endlich Italiens Küsten geplündert, seine Heerstraßen gefährdet, die römische Flotte in Ostia verbrannt, die Hauptstadt selbst beinahe in Hungersnoth versetzt wurde, und daß die Freibeuter, die ihr Handwerk mit kleinen Kapern begonnen hatten, zuletzt die Seeherrschaft mit tausend Fahrzeugen behaupteten, worunter sich viele Rangschiffe befanden, deren Hintertheile, wie Plutarch erzählt, ganz vergoldet waren und die purpurne Segel und mit Silber beschlagene Ruder führten. Die Flotte des Pompejus, welche endlich dem Barbarekenunfug ein Ende machte, bestand zwar aus einigen Hunderten von Kriegsschiffen, die aber zum größern Theil von den tributpflichtigen Provinzialen, besonders wieder von den getreuen Rhodiern gestellt worden waren. Von der geringen Neigung der Römer zum Seewesen zeugt auch die schlechtere Stellung der Matrosen und Seesoldaten bei ihnen.

Zwar waren auch in Athen die Bürger für gewöhnliche Zeiten nicht zum Dienst auf der Flotte verpflichtet; aber Matrosen und Marinesoldaten standen doch im Solde der Landarmee ganz gleich. Dagegen bekam die Mannschaft der römischen Schiffe geringeren Sold, und die Schiffssoldaten starben oft so arm, daß man zu ihrem Begräbniß Collecten anstellen mußte. Nur die am niedrigsten geschätzten Bürger, die unter 4000 Aß besaßen, und des Legionärsdienstes darum für unwürdig gehalten wurden, zog man zur Flottenmannschaft, noch gewöhnlicher aber freigelassene Sklaven. Als während des zweiten punischen Kriegs einmal in der Staatskasse das Geld zur Anwerbung von Matrosen fehlte, mußten die Bürger selbst, je nach dem Census, die Mannschaft stellen, und zwar kam auf ein Vermögen von 50—100,000 Aß ein Matrose nebst sechsmonatlichem Solde, auf 100—300,000 Aß drei Mann nebst Sold aufs ganze Jahr, auf 300,000 bis zu einer Million fünf, auf noch ein größeres Capital sieben Mann und auf den Senator acht. Daß die gestellten Leute aus den freigelassenen Sklaven der Betreffenden bestanden, beweisen die von Livius hinzugesetzten Worte: „Die diesem Befehle gemäß von ihren Herren gestellten, bewaffneten und ausgerüsteten Matrosen bestiegen die Schiffe mit gekochten Speisen auf dreißig Tage“. Als aber vier Jahre später diese Maßregel wiederholt werden sollte, entschloß sich Vornehm und Gering, lieber der Staatskasse das entbehrliche edle Metall aufzuopfern. Später kam es noch einmal im Kriege zwischen Octavian und dem kühnen Sextus Pompejus vor, daß die Senatoren, die Ritter und die Reichen halb freiwillig halb gezwungen sich einer Zahl von 20,000 Sklaven durch Freilassung entäußerten, um Octavians Rudermannschaft zu completiren. Außer den Libertinen gab es aber auch, besonders

in den außeritalischen Flottenstationen viele Ausländer unter dem Schiffsvolk, die nach den vorhandenen Militärdiplomen sich durch sechsundzwanzigjährige Dienstzeit das Bürgerrecht zu erwerben pflegten. Im Kriege mit Philipp liefen viele Marinesoldaten zum Feinde über „in der Hoffnung auf einen ehrenvolleren Dienst“. Auch in der Kaiserzeit war der Legionardienst das Ziel ihres Ehrgeizes. Nero hatte in den letzten Tagen seiner Herrschaft aus Schiffssoldaten eine Legion gebildet, und als Galba dieselbe wieder auflösen und auf die Flotte zurückschicken wollte, weigerten sie sich, forderten ihre Legionsadler und mußten endlich durch Reiterei zersprengt werden. Auch Vespasian nahm einen Theil der Marinesoldaten von Ravenna unter die Linie auf. Später bildeten die Schiffssoldaten von den Stationen Ravenna und Misenum einen Theil der römischen Garnison, wurden aber zu allerhand unbedeutenden Diensten verwendet, wie z. B., um im Amphitheater die Segeltücher zum Schutze gegen die Sonne auszuspannen. Im Einklang mit der Heringschätzung des Standes ist es, daß die Flottenpräfecten weder gewesene Consuln noch Senatoren waren, sondern meist Ritter oder sogar Freigelassene und daß die Navarchen oder Kapitäne unter den Legionärscenturionen standen!

Die Schlacht bei Actium ist insofern epochemachend in der Geschichte der Kriegsmarine, als sie dem länger als drei Jahrhunderte herrschenden Gebrauche der schweren Linienfahrzeuge ein Ende bereitete und man von nun an wieder zu Dreideckern und noch leichteren Fahrzeugen zurückkehrte. Die Flotte des Antonius nämlich bestand größtentheils aus Acht- bis Zehndeckern, deren Rudermannschaft aber viel zu schwach war und theilweise aus gepreßten Reisenden, Viehtreibern und Ackerknechten bestand, während Cäsars Schiffe leicht und beweglich (nach Florus waren seine größten Schiffe Drei- bis Sechsecker), seine Matrosen trefflich geschult waren. Beide Flotten führten die von Livius auch bereits im Kriege gegen Antiochus erwähnten, von Agrippa verbesserten, hölzernen Thürme auf den Verdecken, deren verschiedene Farben, wie aus Appians Beschreibung der Seeschlacht von Mylä erhellt, Unterscheidungszeichen der Parteien bildeten, und die man bei beginnender Flucht über Bord zu werfen pflegte. Als es nun zum Kampfe kam, fuhren die Octavianer mit fliegenden Ruderschlägen heran, beschädigten schnell die Kolosse und fuhren eilends wieder fort, ohne sich in Handgemenge einzulassen, wie Dio Cassius sagt: „Reitern gleich, die bald heransprengen, bald sich zurückziehen, da Angriff und Abwehr von ihrem Willen abhing.“ Später, als der Kampf hitziger wurde und Kleopatra bereits ihre purpurnen Segel zur Flucht gelichtet hatte, gestaltete sich das Gefecht in anderer Weise. „Die Einen suchten ringsum die untern Theile der Schiffe zu beschädigen, brachen die Ruder ab, stiegen auf das Verdeck, saßen die Gegner und zogen sie herab, stießen sie und kämpften mit Anderen. Dagegen trieben die Gegner die Nahenden mit Stangen ab, hieben mit Netzen

um sich, warfen Steine und andere Lasten, die zu diesem Zweck bereit lagen, hinab, und erwehrt sich der Hinansteigenden oder rangen mit ihnen, wenn sie schon über Bord gekommen waren. Man konnte sagen, es sei gewesen, wie wenn Mauern oder auch viele dicht neben einander gelegene Inseln erstürmt werden sollten.“ Die Entscheidung wurde endlich dadurch herbeigeführt, daß Octavians Leute mit feurigen Pfeilen die feindlichen Schiffe zu beschießen und aus Wurfmashinen Töpfe voll glühender Kohlen und brennenden Pechs zu schleudern begannen, worauf nach dem letzten Verzweislungsversuche der Antonianer, die Feinde wenigstens mit in ihr Verderben zu ziehen, der größte Theil ihrer Flotte ein Raub der Flammen ward. Den meisten Nutzen bei dieser Schlacht hatten Octavian die Schiffe der Liburner gewährt, einer den westlichen Theil von Kroatien und den nördlichen von Dalmatien bewohnenden illyrischen Völkerschaft, die seit alten Zeiten die berühmtesten Seeräuber des adriatischen Meeres geliefert hatte. Diese Fahrzeuge hatten nach Appians und Lucans übereinstimmender Angabe nur zwei Reihen von Rudern. Für die frühere Zeit galten sie natürlich gar nicht als Rangeschiffe, und wenn Plutarch bei Aufzählung der Seemacht des Sextus Pompejus sagt: „Es waren nicht weniger als 500 Kampfschiffe, liburnische aber und Wachschiffe und Fahrzeuge ohne Verdeck noch eine große Menge“, so kann das nicht auffallen. Im Anfange der Kaiserzeit wurden diese Liburner neben den noch beibehaltenen Dreideckern fast allein zu Kriegszwecken gebraucht, wenn auch Caligula noch Zehndecker bauen und Nero den Kanal vom Avernensee nach Ostia breit genug für zwei sich begegnende Fünfsdecker graben ließ. Der Byzantiner Zosimus setzt die Schnelligkeit der Liburner unter die der Dreidecker und ungefähr jener der alten Fünfsigruderer gleich. Es erhielt sich diese Art von Kriegsschiffen auch unter den östlichen Kaisern, wo noch zur Zeit Leo des Sechsten die Felucken zwei Reihen von Rudern auf je fünfundzwanzig Bänken hatten.

Das Personal anlangend befanden sich auf dem römischen Schiffe außer dem Navarchen die Centurionen der Marinesoldaten und deren Feldwebel, der Steuermann, der Untersteyermann, der Rudermeister und dessen Musikus; dann ein Waffenrevisor, ein Fähnrich, ein Hornbläser, ein Opperdiener, ein Arzt, Schreiber und Kassensführer. Außer den Flottenstationen zu Misenum, wo bekanntlich der ältere Plinius commandirte, und zu Ravenna, dessen 240 Schiffe fassender Hafen aber bereits in der Mitte des sechsten Jahrhunderts versumpft war, lagen noch Flottendivisionen zu Frejus, im schwarzen Meere (zu Vespasians Zeit aus 40 Kriegsschiffen mit 3000 Mann Besatzung bestehend), zu Seleucia in Syrien, in Alexandria und an der britannischen Küste. Außerdem unterhielten die Römer auf größeren Flüssen und Seen Flotillen. So entstand in Augustus Zeit die Rheinflotte, welche von Germanicus auf 1000 Fahrzeuge gebracht wurde, über deren eigenthümlichen Bau Tacitus schreibt:

„Einige waren kurz, mit schmalem Hinter- und Vordertheile und breitem Bauch, damit sie leichter die Fluthen abhielten; andere hatten ganz flache Kiele, um ohne Schaden auffizen zu können, mehren hatte man auf beiden Seiten Steuer- ruder gegeben, damit man plötzlich die Ruder umkehren und an einer beliebigen anderen Seite landen konnte. Viele waren mit Brücken gedeckt, um Geschütze darüber hin zu fahren und zugleich für den Transport von Pferden und Pro- viant eingerichtet, zum Segeln geschickt und mit schnellem Ruderwerk versehen, und die Hurligkeit der Soldaten vermehrte noch das Imponirende und Fürchter- liche ihrer Erscheinung. Im Jahre 280 n. Chr. verbrannten die Deutschen einen Theil der Rheinflotte, und dies war der Grund, warum Bonosus, der Commandirende in jener Gegend, aus Furcht vor Bestrafung, den Imperator- titel annahm. Unter Konstantin war aber wieder der ganze Rhein mit bewaff- neten Schiffen versehen. Auch auf der Donau gab es verschiedene Flotten- stationen in Pannonien und Mösien, dann auf dem Comer- und Neuenburger- See, auf der Rhone, Saone, Seine und Dise. H. Göll.

### Vermischte Literatur.

Das Walten des Herrn oder: merkwürdige Schicksale und Erfahrungen eines aus dem Herzogthum Schleswig entlassenen protestantischen Geistlichen. Kein Roman. Eine Autobiographie von P. G. Hansen. Hamburg, 1863. Gedruckt bei Nestler und Welle.

Der Verfasser, bekannt durch seinen Proceß mit Dr. Rasch in Berlin, versucht hier, sich gegen die Angriffe zu vertheidigen, die er von Rasch und Andern wegen seines Verhaltens während und nach der schleswig-holsteinischen Erhebung erfahren. Es gelingt ihm vollständig, den Beweis zu führen, daß die Bauern Angelns ihm mit Unrecht Schuld geben, einen Hecypsal gestohlen zu haben. Daß er kein Trunkenbold ist, soll ebenfalls auf Treu und Glauben angenommen werden. Es gelingt ihm ferner so ziemlich der zweite wichtige Beweis, daß er ein Kind, welches er im Verdruß über geringschätzige Behandlung von Seiten des Vaters nicht regu- lär getauft haben sollte, genügend getauft hat. Selbst ein gewisses Mitleid mit seinen Schicksalen zu erwecken, worauf die größte Hälfte des Buches ausgeht, möchte ihm bei den Lesern, welche seine weinerliche Weitschweifigkeit und sein übler Stil nicht vom Weiterlesen abschreckt, beinahe gelingen. Haben ihn doch zuletzt selbst die Dänischgesinnten schlecht behandelt. Eins ist ihm aber nicht geglückt: zu zeigen,