

► JOCHEN HAAS

Seehäfen in der lyrischen Dichtung Roms zwischen später Republik und früher Kaiserzeit

1. Grundlagen und Definitionen

1.1 Gegenstand

Häfen als Orte des Kontaktes zwischen Land und Gewässer erweisen sich in der lyrischen Literatur schlechthin als ein Vorstellungsraum, geeignet, Gefühle, Stimmungen und Bewertungen vielfältiger Art im wörtlichen und übertragenen Sinn zu vermitteln. Im Zentrum dieser Fallstudie steht der Hafen (*portus*) als literarisches Konstrukt in der Lyrik Roms. Denn er ist eben nicht nur ein besonderer Siedlungs- und Architekturtyp, sondern gerade auch in seiner Wahrnehmung und Umsetzung in wortbasierter ästhetischer Form Bestandteil einer maritimen Mentalitätsgeschichte¹ der Antike. Obgleich, sofern kein ausdrücklicher Ortsbezug vorliegt, die Behauptung, es seien in jedem Fall Seehäfen gemeint, im strengen Sinne nicht beweisbar ist, dürfte aus Gründen der Verhältnisse im Mediterraneo, trotz durchaus »prominenter« Flusshäfen, wie die Tiberhäfen Roms², diejenigen zwischen der Kapitale und Ostia³, *Ostia antica* selbst⁴ und einiger anderer⁵, jene Vermutung dennoch sehr wahrscheinlich sein. Zudem spielt es für die unten weiter auszuführenden Vorstellungswelten, die um die Themen von Abschied oder Ankunft kreisen, eine geringere Rolle, ob dies auch an Orten geschah, die topographisch zwar im Landesinnern lagen, dennoch aber ein »Tor zur Welt« darstellen konnten.

Der chronologische Rahmen – etwa von der Mitte des 1. Jh. v. Chr. bis zum Ende des 1. Jh. n. Chr. – gründet vor allem auf der Tatsache, dass sich in diesem Zeitraum reicher Produktion dichterischer Kleinformen⁶ unterschiedlicher Arten die Vielgestaltigkeit des literarischen Umgangs mit dem Gegenstand unter den genannten Aussageabsichten dieser Arbeit sehr gut aufzeigen lässt.

Die spätantike Dichtung verdiente eine eigene systematische Behandlung.⁷ Betrachten wir unter Maßgabe einer *portus*-Nennung beispielsweise nur ausgewählte Texte des Ausonius (ca. 288–378 n. Chr.), des Rutilius Claudius Namantianus (1. H. 5. Jh. n. Chr.) oder diejenigen Claudians (spätes 5./1. H. 6. Jh. n. Chr.), so ließen sich bereits an diesen, vor dem Hintergrund der allgemeinen zeittypischen intellektuellen Auseinandersetzung mit literarischen Produkten der Vergangenheit, ebenso Formen, Aussageabsichten in Bezug auf ältere poetische Literatur vergleichend analysieren. Als Beispiel mögen folgende Skizzen genügen: In einem panegyrischen Kontext, mit starken Bezügen zu Vergils Aeneis, ist für den Nordwesten des Imperium Romanum auf Ausonius' *Mosella* verwiesen, in der am Fluss selbst zwar keine Häfen – sehr wohl aber Schifffahrt – genannt werden, allerdings am Ende des Gedichtes die Öffnung der Rheinmündungen *Germanis sub portibus*, wobei die Wasser der Mosel eben auch im Rhein fließen.⁸ Das ist nicht nur indifferente Ortsbestimmung am unteren niedergermanischen Limes, sondern im Kontext des überschwänglichen idyllisch-bukolischen Flusslobes, das anders als etwa der geschilderte Weinbau und Fischerei keine Hafenerwähnungen zu ertragen scheint, vor dem Hintergrund der restauratorischen Grenzpolitik Valentinians und Gratians, Zeichen für die mental überhöhte Bedeutung dieses Flusses, die bis zur räumlichen Grenze der (kultivierten) Welt reicht. Gleichzeitig darf aus dem Fehlen von Hafennennungen an der Mosel nicht geschlossen werden, es habe dort keine gegeben. Die *Mosella* ist eben trotz durchaus vorhandener Realbezüge keine dokumentarische Reiseliteratur. Dass dem Autor auch Häfen aber sehr wohl als »lobenswerte« Installationen im städtischen Kontext galten, zeigt derselbe Autor im *ordo nobilium urbium* – dem Städtelob – für Aquileia⁹, Arles¹⁰ und Narbonne.¹¹

Das poetische Itinerarium *De reditu suo sive Iter Gallicum* des Rutilius Claudius Namantianus beschreibt die Rückkehr des gallischstämmigen Autors, der *praefectus urbi* von Rom war, im Jahre 415 oder 417 n. Chr. in seine von Germanen zerstörte Heimat. Ausgangspunkt der Reise ist Ostia.¹² Auf der küstennahen Fahrt werden verschiedene Häfen, teilweise in ihrem Erscheinungsbild, beschrieben.¹³ Deren Schilderung ist auch Zeugnis gelehrter und kultivierter Rezeption kanonischer Referenzliteratur, gerade auch bezüglich der kulturhistorischen Exkurse, die an den einzelnen Stationen vorgenommen werden. Für den Leser stellte sich vermutlich zudem schnell die kontrastive Assoziation zur homerischen Heimkehrliteratur der Odyssee oder derjenigen Vergils. Doch während Odysseus den intakten Zustand seines Haushaltes wiederherstellen kann, Aeneas an den von den Göttern unter weltgeschichtlichen Dimensionen bestimmten Ort gelangt, erwartet Namantianus nur die Vernichtung seiner angestammten Heimat.

Auch in Claudians panegyrischen Arbeiten finden sich *portus*-Nennungen im politischen ereignisgeschichtlichen Kontext.¹⁴ Zudem existiert sogar als eigenes Städtelob ein Gedicht auf den natürlichen Hafen von Smyrna, das

quietistisch die Schutzfunktion und die Ruhe der Hafengewässer herausstreicht.¹⁵

In unserem Zusammenhang werden nun Lehrgedichte, Elegien, Satiren, Oden, Epigramme¹⁶ und Gelegenheitsdichtung, aber auch, vergleichend einbezogen, versifizierte Kunstbriefe untersucht. Dabei überschreitet diese Arbeit sehr wohl die literarhistorischen Epochengrenzen zwischen Klassik und Nachklassik¹⁷, da sich thematische und metrisch-formale Kontinuitätsstränge bis hin zu Martial, Juvenal und Statius aufzeigen lassen.

Epische Großformen sollen nicht en detail betrachtet werden. Für den hier interessierenden Zeitraum kommen bei aller inhaltlichen Divergenz (mythologisches Epos – römisches Nationalepos, narratives, didaktisches Epos) und bei sehr unterschiedlicher Häufigkeit¹⁸ von Erwähnungen von *portus* Lukrez' (96–53 v. Chr.) *de rerum natura*, Vergils (70–19 v. Chr.) *Aeneis*, die »nachklassische« *Pharsalia* des Lukan (39–65 n. Chr.), Statius' (40/50–um 95 n. Chr.) *Thebais* und *Achilleis*, die *Argonautica* des Caius Valerius Flaccus (gest. um 95 n. Chr.), die *Punica* des Silius Italicus (23/25–101 n. Chr.) sowie die *Astronomica* des Manilius (1. Jh. v.–1. Jh. n. Chr.) und die Tragödien Senecas¹⁹ d.J. (4–65 n. Chr.) infrage; ebenso Ovids (43 v. Chr.–17 n. Chr.) »klassische« *Metamorphoseon libri quindecim*. Denn hier wären neben gattungsgerechten Untersuchungen etwa zur Funktion der Hafennennungen im Strukturaufbau der Werke, sofern vorhanden, der Bedeutung ihres Charakters, genauere Überlegungen zum Umgang mit älteren, eventuell und tatsächlich vorbildhaften Arbeiten jeweils anderer Autoren anzustellen. Gerade Vergils Epos *Aeneis* böte hierfür ein reiches Untersuchungsfeld. Denn bereits eine simple Häufigkeitsstatistik, ohne jegliche Berücksichtigung der jeweiligen literarischen Umgebungsfunktion oder der auch mit dieser verknüpften metaphorischen und allegorischen Bedeutung im Sinne der unten gewählten Hauptrubriken, unterscheidet deutlich, nicht gänzlich überraschend, die beiden großen Werkabschnitte, die sich in den ersten sechs Büchern an der Odyssee, in den letzten sechs Büchern an der Ilias orientieren. In jenem kommt der Begriff *portus* 31-mal, in diesem fünfmal vor.²⁰

Doch neben Homer ist nun auch bei den anderen oben genannten Autoren vor allem an die epischen und dramatischen Dichtungen Roms²¹ von Livius Andronicus (ca. 285–ca. 200 v. Chr.), Gnaeus Naevius (ca. 270–nach 200 v. Chr.) und Ennius (239–169 v. Chr.) zu erinnern. Diese selbst sind teilweise zu fragmentarisch erhalten, um für das Thema zu gesicherten Aussagen zu gelangen. Explizite Hafennennungen finden sich dort nicht, obwohl sie zumindest im Falle der *Odusia* des Livius Andronicus, die eine übersetzende Nachdichtung der homerischen Odyssee darstellt, sicher existierten. Doch war durch diese translatorische Tätigkeit auch das motivische Eigengut des Andronicus begrenzt. Ein solches wäre möglicherweise bei den anderen beiden Autoren eher feststellbar, behandelten sie doch zumindest im Epos nationalrömische Inhalte; Naevius stellte im *bellum Poenicum* die Geschichte

Roms bis zum Ende des Ersten Punischen Krieges (264–241 v. Chr.) dar. Ennius dichtete in den *annales* ebenfalls über die römische Urgeschichte bis zum Beginn des Dritten Makedonischen Krieges (171 v. Chr.), hierbei bezüglich der Migration des Aeneas an Stesichoros von Himeras (um 630 v. Chr.) *Iliupersis* anknüpfend.

In diesen Kontext wären aber auch Häfen als Handlungsorte in Komödien einzubeziehen; so spielen sie bei Plautus (ca. 240–184 [?] ²² v. Chr.) und Terenz (ca. 190–nach 160 v. Chr.) eine, wenn auch unterschiedlich gewichtete, Rolle. Während diese bei Terenz eher nachgeordnet ist ²³, kommen Hafennennungen unter den 21 sicher zuweisbaren Stücken bei Plautus immerhin 16-mal vor. Die Lokalisierung im griechischen Osten, die Abhängigkeit von der sog. Neuen Komödie, hier vor allem Menander (342–ca. 290 v. Chr.), trägt das Ihrige dazu bei. Denn die anthropogene Geographie Griechenlands ist eben vom Vorkommen zahlreicher Hafenstädte geprägt, in denen dann Schwänke und Burlesken angesiedelt sind. Ob bei alledem bei Plautus Raum für eine biographische Erklärung der seefahrtsbezogenen Motive bleibt, gerade auch im Zusammenhang mit Sturm- und Schiffbruchschilderungen, sei dahingestellt. ²⁴

Die Beschränkung in diesem Aufsatz ist also in erster Linie eine pragmatische, so dass er – und der Tatsache ist sich der Verfasser bewusst – gerade im Hinblick auf eine textliche und inhaltliche Netzwerkanalyse zum Thema Hafen sehr wohl unvollständig ist. Dennoch kommt den unter den Kapiteln 1.2–1.3 ausführlicher vorgetragenen und diskutierten Belegen jenseits der Dichtung im Kontext des formulierten mentalitätshistorischen Zieles dieses Artikels eine besondere Bedeutung zu, da jene helfen können, die subjektiv-emotionalen Assoziationsfelder der Lyrik in einen größeren Zusammenhang antiker Textlichkeit einzuordnen. Darüber hinaus besteht ein die Kunstformen überschreitender Zusammenhang mit repräsentativer unbeweglicher und beweglicher bildnerischer Kunst ²⁵, mit der Häfen dargestellt werden. Diese war mit hoher Wahrscheinlichkeit Teil eines selbstinszenatorischen Lebensstils gesellschaftlicher Eliten, und hier boten sich dann vielfältige Assoziationsmöglichkeiten an, beispielsweise zu zivilen ²⁶ und zu Studienzwecken dienenden Seereisen.

1.2 Allgemeine Definitionen von »Hafen« als Ort des Nutzens und des Schutzes

Unter »Hafen« ²⁷ wird ein häufiger frequentierter Schiffshalt verstanden, ohne dass – mit unten zu besprechenden Ausnahmen – in der Regel in der Lyrik zwischen natürlichen Häfen etwa in geschützten Buchten mit bestimmten morphologischen Charakteristika ²⁸ und künstlichen mit angelegten Becken sowie landfesten Kai- oder Molenanlagen sowie Türmen und navigatorischen Hilfsmitteln, wie Leuchtfeuern, unterschieden wurde. ²⁹

Eine wichtige, wenngleich sehr allgemeine Vorstellung, die sich mit der Sache des Hafens verband, war diejenige vom Nutzen und von der Hilfe für die Schifffahrt, so dass sich dementsprechend auch ein reichhaltiges Spektrum elaborierter religiöser Verhaltensweisen am und um den Hafen entwickelte.³⁰

Der Lexikograph Festus (2. Jh. n. Chr.) lieferte eine bezeichnende, wenngleich in dieser Form³¹ wohl nicht zutreffende Etymologie der Begriffe *opportune* bzw. *inportunus*: *Günstig/geeignet/vorteilhaft wird etwas genannt, weil den Seefahrern Häfen den größten Nutzen bringen und [sie daher] erwünscht sind; ungünstig/ungeeignet [heißt etwas], weil bei ihm keine Hilfe vorhanden ist, wie es [dagegen] üblicherweise bei Häfen für die Seefahrer der Fall ist (opportune dicitur ab eo, quod navigantibus maxime utiles optatique sunt portus³²; inportunus, in quo nullum est auxilium, velut solet portus esse navigantibus).*³³

Das lateinische *portus* selbst weist sprachgeschichtlich begründbare formale und semantische Verwandtschaftsbeziehungen zu *porta* und damit u.a. zu nhd. »Pforte« und »Furt« – beides Feminina (!) – im Sinne eines *Durchgangs* (*per-*) bzw. zu *por-tare*, nhd. »fahren«, auf³⁴, was die Akzentlegung auf den Nutzen für den Menschen verdeutlicht und sich damit vom altgriechischen λιμήν (*limēn*), das, von λειμών (*leimōn*) herzuleitend, zuerst die natürliche topographische Beschaffenheit (»feuchter Ort« oder »Niederung«)³⁵ meint, unterscheidet.³⁶

In diesen Zusammenhang gehört auch die Implementierung des Gottes Portunus³⁷ in einen maritimen Vorstellungshorizont. Ursprünglich war er, wie auch aus seinem Attribut, einem Schlüssel, hervorgeht, der Wächter des Überganges von draußen nach drinnen am für den Einfall übelgesinnter Kräfte neuralgischen Punkt, der Tür eines Hauses. Spätestens³⁸ bei Vergil ist *Pater Portunus* der hilfreiche Gott, der die Schiffe antreibt³⁹, und Ovid setzt ihn der griechischen Meeressgottheit Palaimon gleich und macht ihn zum Herrscher (und Schützer) *in portus*⁴⁰, wenngleich sich die religiöse Wirklichkeit im Verhältnis von Gottheiten und Häfen ungleich vielfältiger und komplexer darstellt.⁴¹

Der Nutzen der Häfen gründete sich wesentlich auf ihre Schutzfunktion. Diesen Schutz gewähren sie jedoch nicht nur angesichts großer singulärer Unwetter, sondern regelmäßig und für längere Zeit witterungsbedingt vor allem während der Saison der Winterstürme. Dementsprechend existierte für die navigatorische Praxis auch in Form der Periplus-Literatur ein reiches Schrifttum, für die Mittelmeerregion des 3. Jh. n. Chr. prominent in Form des *stadiasmus sive periplus maris magni* eines anonymen Verfassers.

Als weiterer wichtiger Aspekt ist das eines prinzipiellen Refugiums gegenüber der den Handel Einzelner und die mögliche politische Expansion einer nach Hegemonie strebenden Lokalmacht gefährdenden »Piraterie« zu nen-

nen.⁴² Piraten wurden aus römischer Sicht zu Staatsfeinden, wenn sie als Seefahrer entweder seefahrtsgestützte merkantile Interessen privat agierenden Römer tangierten oder im internen Kampf der politischen Eliten, durchaus auch als reguläre Verbände, auf Seiten des Unterlegenen standen.

Polybios (ca. 200–120 v. Chr.) hat dies für den ersten Fall am Beispiel der Verhaltensweise der illyrischen Königin Teuta (reg. 230–228 v. Chr.) und eines sich hieraus ergebenden eskalierenden Konfliktes deutlich gemacht.⁴³ Jene stellte gegenüber einer intervenierenden römischen Gesandtschaft den privat zu verantwortenden Seeraub gegen römische, Seehandel treibende Kaufleute, auf den sie als Monarchin keinen Einfluss habe, heraus und ebenso die Absicht, die sozialen Regelwerke ihrer Gesellschaft nicht wegen römischer Vorstellungen zu ändern.⁴⁴ Als die Römer diese Entkopplung von privaten und staatlichen Verhaltensweisen vehement ablehnten, was Teuta so sehr verärgerte, dass sie jene römischen Diplomaten töten ließ, kam es zum Krieg, an dessen Ende die Königin unterlag und die illyrische Küstenregion und die zugehörigen Gewässer für die römische Schifffahrt offenstanden.

Für den zweiten Fall ist der »Sizilische Krieg« 38–36 v. Chr. ein gutes Beispiel, in dem aufseiten des von Octavian und Agrippa besiegten Sextus Pompeius große Schiffsverbände standen, deren Besatzung Augustus selbst als *praedones* (Seeräuber) bezeichnete.⁴⁵

Jedoch boten auch die Häfen nicht immer Sicherheit vor solchen seegestützten Plünderungen, wie Cicero im preisenden Teil seiner Rede für Pompeius ausdrücklich hervorhebt⁴⁶, um so die überragenden Leistungen⁴⁷ des Protagonisten im Jahre 67 v. Chr. im Kampf gegen die kilikischen Piraten angesichts der Bewerbung um das Feldherrenmandat für den Feldzug gegen Mithridates (66 v. Chr.) als Argument vorzubringen. Die Aktionen dieser Gruppen erstreckten sich auch landeinwärts⁴⁸, wo ihnen sogar zwei Prätores samt Amtsdienern und die Tochter des Antonius in die Hände fielen.⁴⁹ Durch die Politik und die charakterliche Fähigkeit des Pompeius sowie sein militärisches Können werden für Cicero schließlich das Mittelmeer und die Gebiete zwischen Gibraltar und dem Schwarzen Meer gleichsam zu einem einzigen sicheren, ringsum geschlossenen Hafen (*ab Oceano usque ad ultimum Pontum tamquam unum aliquem portum tutum et clausum teneri*).⁵⁰ Hier zeigt sich eine gedankliche Kohärenz in der Bewertung der staatspolitischen Bedeutung der Häfen, damit auch die Bedeutung derjenigen, die solche schufen⁵¹, in aller Deutlichkeit. Denn in diesem Zusammenhang sind zwei Aussagen bemerkenswert:

Cicero lenkt die Aufmerksamkeit auf die Betonung der kulturellen Dimension des Hafens für die moralische Einordnung einer zugehörigen Gesellschaft, unter Konzentration auf den Vorgang des Hafenbaus und seines Betriebes. So sind anthropogene Umgestaltungen von Landschaftsbestandteilen (Ableitungen von Flüssen), Bewässerungsprojekte sowie architektonische Großanlagen – Aquädukte, Hochwasserdämme sowie durch Men-

schenhand (*manu factos*) errichtete Häfen – nur in einer Gemeinschaft (*communis vita*) als kollektive Anstrengung möglich, was letztlich auch die weitere Organisation des Hafenbetriebes durch Organe und Institutionen in jener Gemeinschaft vor Ort und deren mögliche Kooperation einschließt.⁵² Den Absatz beschließt Cicero sodann auch mit der rhetorischen Frage: *quae unde sine hominum opere habere possemus?*⁵³ Wenngleich der Umkehrschluss nicht ausdrücklich gezogen wird, kann dieser dann jedoch nur lauten, dass Gesellschaften, die keine künstlichen Hafenanlagen besitzen, auch über ein nur geringeres Maß an sozialer Integration verfügen.

Die politische Dimension der Sache zeigt sich zudem in einer, das ideale Beamtenethos der Republik in seinen Geboten sehr konkret fassenden weiteren Passage in seiner Schrift *de officiis*. Obgleich nicht ausdrücklich mit einem Raumbezug auf Italien versehen, denn auch die außeritalischen *provinciae* waren Teil der *res publica*, wenn auch unter besonderen staatsrechtlichen Bedingungen, war der Aufwand (*illae impensae meliores*) beim Bau von Häfen sowie demjenigen von Mauern, Werften und Aquädukten zweckmäßiger und »nachhaltiger« (*haec in posterum gratiora*) als beispielsweise die Errichtung von Theatern. Sie waren für den Staat von Nutzen (*ad usum rei publicae*), ihr Bau und Unterhalt damit für Cicero zur Pflicht des guten römischen Politikers geworden.⁵⁴

Zu den verhandelten Gütern äußert sich Cicero nicht, so dass er an dieser Stelle einer Debatte um Definition und Bewertung von »Luxus« entgeht. Allerdings war, wie aus den Einlassungen des Tiberius zur Abhängigkeit des italischen Mutterlandes von über Häfen abgewickelten Importen lebensnotwendiger Nahrungsmittel hervorgeht, die Fragilität bereits einer solchen daseinsvorsorglichen Belieferung aufgrund umweltbedingter Einflüsse (*per incerta maris et tempestatum cotidie volvitur*)⁵⁵ der Kritik würdig. Sie ist freilich ebenso allgemeine Kultur- und Zivilisationskritik, da Italien und Rom sich von einem autarken, bedarfsadäquaten Wirtschaften, das im Grunde immer noch Ideal war, längst verabschiedet hatte. Merkantil zweckrational argumentierte schon Aristoteles⁵⁶, dass, sofern die topographischen Voraussetzungen vorliegen – unter den weiteren Bedingungen, dass anderweitig nutzbares städtisches Territorium nicht tangiert werden darf, die Entfernung zum urbanen Kern der *polis* nicht zu groß sein sollte und eine eigenständige Befestigung vorhanden sein muss –, die Vorteile von Häfen überwiegen; die Nachteile seien dann durch legislative Maßnahmen zu konterkarieren.⁵⁷

Andererseits hatte Cicero gerade auch auf die möglichen schädlichen Einflüsse von Häfen rekurriert, wodurch sich seine Ambivalenz⁵⁸ und letztlich Unentschiedenheit in Fragen der Bedeutung von unabweisbaren oder durch legislative Maßnahmen korrigierbaren Verhaltensweisen in der Beurteilung des Phänomens »Hafen« zeigt. Dabei vertritt er am Beispiel Karthagos die These von negativen und erworbenen – nicht angeborenen – Verhaltensmustern und Einstellungen aufgrund der Existenz von entsprechenden

maritimen Einrichtungen.⁵⁹ In diesem Zusammenhang kann auch eine Äußerung über moralische Selbstverpflichtung quasi als Korrektiv und Legitimationsansatz gesehen werden, man wolle nicht nur für sich und seinesgleichen reich sein, sondern auch für die Kinder, die Freunde und vor allem für den Staat.⁶⁰ Dabei ist jedoch wichtig festzuhalten, dass der vertragsrechtlich redlich gewonnene Reichtum der Elite hier Ergebnis eigenen merkantilen Handelns ist und nicht in erster Linie ein Konsumverhalten meint.

Man wird Ciceros Kenntnis der Aristoteles-Passage voraussetzen dürfen; ebenso aber die ethisch radikaleren staatsphilosophischen Argumente aus Platos *Nomoi*⁶¹, in der dieser in seinem Konzept des Idealstaates Häfen für die moralische Dekadenz verantwortlich macht, weil Groß- und Kleinhandel, einschließlich der Finanzwirtschaft, sittlich korrumpieren. Hinzu kommt ein Importverbot von *nicht notwendigen* Objekten und Produkten bei gleichzeitigem Exportverbot staatsnotwendiger Güter⁶²; ein Zusammenhang, der auch in Tiberius' Senatsrede aus dem Jahr 22 n. Chr. hergestellt wird.⁶³ Nicht zuletzt, weil hierdurch das autarke geschlossene Wirtschaftssystem der *polis* mit seiner agrarischen Selbstversorgung mit den lebensnotwendigen Gütern zu einem offenen, damit aber auch potentiell instabilen und desintegrativen System mutiert.

In einen allgemeinen übergeordneten begründungstheoretischen⁶⁴ Rahmen hat Polybios den Sachverhalt als naturgesetzlich deterministischen Dekadenzprozess eingeordnet. Nach der Beseitigung der den Staat bedrohenden Faktoren wächst die Macht des Systems, dann ändert sich die Lebensweise der Elite. Sie wird durch Ehrgeiz und Ruhmsucht gesteuert. Später tritt dann Großspurigkeit hinzu. Schließlich infiltrieren diese Gesinnung und dieses Verhalten alle Bevölkerungsschichten, was dann zur »Herrschaft des Pöbels« führt.⁶⁵

War nun in der Beurteilung des Pompeius dadurch, dass er das Mittelmeer als Ganzes zu einem sicheren Hafen gemacht habe, das konkrete geographische Moment Bezugsebene und dienten *portus* der *salus publica*, so konnte in den Augen Ciceros »Hafen« auch zum allgemeinen Sinnbild römischer Sittlichkeit in der Außenpolitik werden: Als der römische Staat, d.h. seine Herrschaftsinstitutionen, an der Spitze der Senat, anderen staatlich und sozial organisierten Gruppen gegenüber in der Vergangenheit »nicht unrecht« (*non iniuriis*) handelte, seine Herrschaft sich auf *beneficia* gründete, Kriege aus Bündnisverpflichtungen oder um des politischen Einflusses (*imperium*)⁶⁶ der *res publica* geführt wurden, dann waren in den Augen Ciceros die Ergebnisse entweder erträglich oder (jedenfalls) notwendig (*exitus erant bellorum aut mites aut necessarii*). *Damals war der Senat für Könige, Völker und Stämme Hafen und Zuflucht (regum, populorum, nationum portus erat et refugium senatus)*.⁶⁷ Dies ist in sehr geraffter Form, unter Rückgriff auf die eigentlich als verpflichtend betrachtete Tradition, unbeschadet ihres historischen Wahrheitsgehaltes, das außenpolitische Programm eines »guten«

Politikers der Republik, der nicht aus persönlichem Ehrgeiz und Streben nach individueller Macht handelt.

Die Hafentätigkeit⁶⁸ wurde auch im Prinzipat weitergeführt, mit entsprechenden moralischen Qualitäten der Verantwortlichen bedacht, allerdings auch um das wichtige Moment des personenbezogenen Ruhmes und seiner Perpetuierung in einer Form erweitert, das, obgleich in republikanischer Zeit faktisch vorhanden, durchaus unter dem Verdikt der Ruhmsucht stand.⁶⁹ Augustus ließ *Portus Iulius* errichten, Claudius Ostia. Da beide Maßnahmen und Anlagen auch poetisch thematisiert werden, werden sie hier an späterer Stelle besprochen.

Für Strabon (ca. 64/63 v. Chr.–ca. 20 n. Chr.) ist die Landesnatur ein wesentlicher Faktor zur Erklärung politischen Erfolgs und imperialer Größe Roms, gerade auch zur Zeit des Augustus, nachdem die Bürgerkriege beendet waren, und weil er, wie oben gesagt, laut eigener Aussage⁷⁰ dem Meer Ruhe vor den Seeräubern gegeben habe. Neben der Halbinsellage Italiens spielen für Strabon dabei die auf weite Strecken hin hafentfreien Küsten eine wichtige Rolle. Es existieren lediglich einige große, dann aber *bewunderungswürdige* Häfen. Diese besondere geographische Struktur bietet seines Erachtens militärische und ökonomische Vorteile, die sich aus der Zentralität des gesamten Landes ergeben. Denn erstens macht die Nichtexistenz zahlreicher kleiner Hafenanlagen Invasionen unmöglich, zweitens erlaubt dagegen das Vorhandensein der Großhäfen militärische Expeditionen nach Übersee sowie die Etablierung eines reichen Handels.⁷¹

Doch auch Nero reihte sich in die Reihe der Hafentbauer ein. In Antium⁷², seinem Geburtsort⁷³, gründete er in der Frühphase seiner Herrschaft eine Veteranenkolonie für Prätorianer, in der auch die wohlhabendsten Offiziere angesiedelt wurden, *und wo er – laut Sueton – auch einen Hafen unter ungeheurem Aufwand errichten ließ (ubi et portum operis sumptuosissimi fecit)*.⁷⁴ Angesichts des oben skizzierten republikanischen, hoch idealistischen Politikethos, alles *pro salute rei publicae* zu unternehmen, scheint Suetons Wertung von Neros Tat, trotz der Verwendung des Superlativs *sumptuosissimum*, positiv zu sein, da sich die später monierte Verschwendungssucht neben seinem persönlichen Lebensstil in erster Linie auf den Bau der *domus aurea* bezog⁷⁵ und die Hafenterrichtung in Antium in einem Werkabschnitt der suetonischen Kaiserbiographie platziert ist, die vom Autor selbst seinem Bericht über die nicht tadelnswerten (*nulla reprehensione*), sondern sogar sehr lobenswerten Handlungen (*non mediocri laude digna*) der Frühzeit⁷⁶ der Regierung zugewiesen wird, bevor er die Schandtaten und Verbrechen mitteilt.⁷⁷ Die geplanten wasserbautechnischen Maßnahmen in jenem Teil, der die »Schandtaten« aufführt, die Bauten einer arkadengesäumten *piscina* zwischen Misenum – dem Kriegshafen – und dem Avernersee sowie eines breiten Kanals von dort über etwa 160 Kilometer nach Ostia, auf dem Hoch-

seeschiffe, ohne über das offene Meer segeln zu müssen, hätten fahren sollen, kommentiert Sueton dagegen mit dem Verdikt, es handle sich um einen *impendiorum furor* – eine irrwitzige Verschwendung.⁷⁸ Sueton nimmt hier keine Stellung zum möglichen tatsächlichen volkswirtschaftlichen Nutzen für eine sichere Schifffahrt, sondern kritisiert den Kaiser wegen der massiven Überschätzung der Finanzlage des Imperiums⁷⁹, die einen solchen Kanalbau unmöglich machte; Antium war im Unterschied hierzu gerade noch tolerabel.

Allerdings lässt der genannte Autor für die Anfangsphase der neronischen Herrschaft *ex posteriori* gewisse Zweifel an der Ehrlichkeit, d.h. der wirklichen Existenz einer sich in bestimmten positiv konnotierten Handlungsmustern manifestierenden charakterlichen Veranlagung des Kaisers aufkommen. Dieser wird zwar als jemand gezeichnet, dessen kommuniziertes Verhalten dem römischen Tugendkanon entspricht. Vor allem die *pietas* seinem Vorgänger Claudius sowie seinem leiblichen Vater Domitius gegenüber dokumentiert dies.⁸⁰ Ausdruck und Bestandteil seiner *indoles* («Charakter», Veranlagung) sind die gezeigte *liberalitas* (Freigebigkeit) und *clementia* (großherzige Milde). Doch ob dies mehr als ein Rollenspiel für die Öffentlichkeit war, die regelkonformes Verhalten erwartete, lässt Sueton bewusst offen, qualifiziert die Persönlichkeit Neros aber bereits hiermit.

Vielleicht handelte Nero in Antium tatsächlich auch dementsprechend, um – neben dem Wunsch, sich die Prätorianerkohorten gewogen zu machen – den staatsrechtlichen Status seines Geburtsortes aufzuwerten. Denn es besteht immerhin die Möglichkeit, dass sich der Kaiser auf ein historisches Faktum der maritimen Geschichte der Stadt bezog, das das Ende ihrer Autonomie bedeutete, für Rom jedoch auch durch eine besondere materielle Symbolik Bedeutung bekam. Es handelt sich um die Niederlage der Antianer gegen Rom im Jahre 338 v. Chr., in deren Folge ein Verbot des dortigen Seehandels ausgesprochen⁸¹, die Kriegsflotte aufgelöst wurde und deren gesamter Schiffbestand teils nach Rom verbracht, teils verbrannt worden war. Die Schiffsschnäbel (*rostrae*) hatte man anschließend an der Rednertribüne am Forum Romanum angebracht⁸², wo sie an prominenter Stelle republikanischer Selbstvergewisserung gegenwärtig waren. Der Hafengebäudebau in der *colonia* markiert dann gewissermaßen den ökonomisch-maritimen Neubeginn einer juristisch »neuen« Stadt bei gleichzeitiger Ortskontinuität zu ihrem Vorgänger.

Plinius d.Ä. (23/24–79 n. Chr.) differenziert bezüglich Italiens regional nicht. Für ihn gilt summarisch die Feststellung, *wie viele Meere und Häfen, gleich dem Schoß der Erde, die dem Handel von überallher von selbst offenstehen, um den Menschen zu helfen, begierig in das Meer hinauslaufend (... tot maria, portus, gremiumque terrarum commercio patens et tamquam iuvandos ad mortales ipsa avide in maria procurrens)*.⁸³

Und auch an anderer Stelle notiert er die *portuosa litora*⁸⁴ als Mitkennzeichen Italiens, das *Herrscherin und Mutter des Erdkreises (rectrix parensque mundi)* ist. Damit ist aber ein erster panegyrischer Kulminationspunkt für die Zeit des Prinzipates erreicht, dessen integraler Bestandteil eben auch der Besitz mit Häfen in direkter Verantwortung des Kaisers bzw. durch die Schaffung eines entsprechenden äußeren Rahmens ist.⁸⁵ Häfen werden für einen loyalen Vertreter des Prinzipats (und für einen Oberkommandierenden der misenischen Flotte) so zum Zeichen einer glücklichen Ära.

Vor diesem Hintergrund spielt Kampanien eine besondere Rolle. Schon Polybios stellte nicht nur die Fruchtbarkeit und Schönheit dieser Region fest, sondern auch die Existenz seiner Häfen, die für Besucher aus aller Welt, die nach Italien wollen, bevorzugte Anlauforte sind.⁸⁶ Die »*laudes Campaniae*«, bezogen auf Klima, Vegetation, (Kultur-)Fauna und Landschaft, setzten sich dann auch weiterhin fort. Vergil pries Capua⁸⁷, Statius (vor 50–nach 96 n. Chr.) seine Heimat Neapel⁸⁸, Plinius d.Ä. lobte aus den gleichen Gründen die *Campaniae ora* als voller *felix ... ac beata amoenitas* und erweitert dies hymnisch auch bezüglich der Topographie sowie maritimer, dem Handel förderlicher Infrastruktur, wozu Häfen zählen (*tot maria, portus, gremiumque terrarum commercio patens undique et tamquam iuvandos ad mortales ipsa avida in maria procurrens*).⁸⁹ Statius stellte die Region mit dem *portus amoenus Baiarum*⁹⁰ besonders heraus, eine Tatsache, die auch dem Adressatenkreis – eine eher hedonistisch als stoisch eingestellte Mittelschicht – geschuldet ist.⁹¹

All dies sind jedoch nicht nur Kennzeichen eines sich politischer Stabilität erfreuenden Gemeinwesens unter jeweils als »gut« gewerteten Kaisern⁹², sondern der gebildete Römer konnte neben dem reichen Repertoire bukolischer und landesverherrlichender Literatur in griechischer und lateinischer Sprache auch an eine Anspielung aus den *Eumeniden* des Aischylos (525/24–456 v. Chr.) bzw. an die Übernahme entsprechender Formulierungen durch Ennius⁹³ denken – und dies nicht nur bezogen auf die *Campania*, sondern auf die gesamte *Italia*: Athena hatte die Erinnyen, die sich an Orest wegen dessen Tötung seiner Mutter Klytimestra rächten, versöhnt. Die Rachegöttinnen wurden darauf zu Wohlgesinnten (*Eumenides*) und brachten über Athen und Attika im Namen Athenas (resp. Minervas) einen Segen aus⁹⁴, dessen Inhalt in der Schilderung klimatischer Gunst (*caelum nitescere*), fruchtbarer Natur (belaubte Bäume, Wein, Obst, grüne Wiesen, Ackerfrüchte, reichhaltiges Wasser) stark an den plinianischen Katalog erinnert, in dem jedoch die Bereiche des sekundären und tertiären Wirtschaftsbereichs ergänzt sind. So war Plinius d.J. (61/62–112/113 n. Chr.) voll des Lobes über Kaiser Trajan, der 106/107 n. Chr. in *Centumcellae* (Civitavecchia) einen großen Hafen bauen ließ, der als Lagerort und Zuflucht (*receptaculum*) an der ansonsten auf weite Strecken hafenlosen (tyrrhenischen) Küste (*per longissimum spatium litus importuosum*) dienen konnte.⁹⁵

Immer wieder greift Plinius das Thema der Schaffung und des Erhalts einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur durch den Imperator auf, der als Vater – mit dem weiten Assoziationsfeld dieses Begriffes in Rom⁹⁶ – erscheint. So in seinem Briefwechsel mit Trajan und der Bitte um die Genehmigung einer Verbindung zwischen einem See und dem Meer bei Nicomedia, um die landwirtschaftlichen Güter der Region besser und billiger transportieren zu können.⁹⁷ Diese Genehmigung zu wasserbaulichen Maßnahmen, die der Gemeinschaft nutzten und auch »schön« sein konnten, war ihm dabei Ausdruck der *fortuna* und der *animi magnitudo* des Imperators⁹⁸, die durch Mäßigung und Bescheidenheit bedingt sei.⁹⁹ Diese Harmonisierung zwischen moralischer Qualität des Politikers und Qualität der Politik war Plinius offenkundig sehr wichtig, da es eben auch denkbar war, dass eine dem Gemeinwohl faktisch dienliche und nützliche, also »gute« Politik aus persönlicher und charakterlicher Schwäche wie Eigen- und Ehrsucht möglich ist. Gleichzeitig lag die propagandistische Außenwirkung in der Verkündung imperialer *aeternitas* und *gloria*.¹⁰⁰

Nicht staatsphilosophisch, sondern metaphysisch ist schließlich die Verwendung des Begriffs »Hafen« als eschatologische Metapher für die endgültige schutzgewährende Zuflucht vor den Fährnissen und stürmischen Turbulenzen des Lebens, als Ort der Ruhe. Dieses Bild gebraucht Seneca in seiner *consolatio ad Polybium*, einer um 43 n. Chr. an einen Günstling des Kaisers Caligula gerichteten Trostschrift aus stoischer Anschauung, da jener seinen Bruder verloren hatte. Der Philosoph entwickelte seine Sicht auf die im Tod befreite und erlöste Seele.¹⁰¹ Das Leben auf der Erde ist unstet, der Mensch wird wie bei Ebbe und Flut hin- und hergerissen, er leidet, folgt seinen Wünschen und Begierden, die ihm letztlich doch nichts nutzen und lediglich ein falsches Glück vermitteln. Ein solches Leben führt zum Schiffbruch, dem Scheitern der Existenz. Nur der Tod ist dann hier ein sicherer Hafen. (*In hoc profundum inquietumque proiecti mare, alternis aestibus reciprocum et modo allevans nos subitis incrementis, modo maioribus damnis deferens adsidueque iactans, numquam stabili consistimus loco, pendemus et fluctuamur et alter in alterum illidimur et aliquando naufragium facimus, semper timemus; in hoc tam procelloso et ad omnes tempestates exposito mari navigantibus nullus portus nisi mortis est.*)¹⁰²

Schließlich zeigt sich der metaphorische Gehalt des Schutzhafenbegriffes auf verschiedenartige Weise sogar in Bezug auf die Funktion der Literatur. Dabei sind das Medium der Reflexion und der Inhalt entweder (wissenschaftlich/philosophische) Prosa oder schöngeistige Dichtung, die freilich belehrenden Charakter hat:

– Cicero bewundert seinen Freund Varro in den turbulenten Zeiten des Bürgerkriegs im Jahre 46 v. Chr. dafür, dass er einer der wenigen sei, die sich der Gelehrsamkeit und der Literatur als den wirklich wichtigen Lebens-

- dingen – auch im Unterschied zu Erfolgen in politischen und militärischen Angelegenheiten – in Rückgezogenheit widmen (*es [der Angeredete ist Varro] prope solus in portu fructusque doctrinae percipis eos, qui maximi sunt, ut ea consideres eaque tractes, quorum et usus et delectatio est omnibus istorum et actis et voluptatibus anteponenda*).¹⁰³
- Die Literatur ist, aktiv ausgeübt, für viele ein geistiges Refugium in den Turbulenzen des alltäglichen Lebens, obgleich diese nicht die dafür notwendigen künstlerischen Fähigkeiten besitzen. In Petronius' (?–66 n. Chr.) *Satyrica* lässt der Autor dies einen seiner Protagonisten, Eumolpos, zwar vortragen, doch desavouiert sich dieser selbst, da er wichtigtuerisch eine umfassende literarische Bildung, gewollte Ausdrucksweisen und ausufernde Szenarien und Personentableaus, einschließlich Götter, bei einem historischen Thema, dem *bellum civile*, einfordert. Hierdurch wird der parodistische, da das große Bürgerkriegsepos des Lukan (39–65 n. Chr.) karikierend, Charakter der *Satyrica* deutlich.¹⁰⁴ Denn er lässt dies in einem eigenen Stegreifepos, das sämtliche Versatzstücke enthält und damit auch die Lesererwartung bedient, *mit einem ungeheuren Wortschwall* vortragen.
 - In einem Epigramm im *catalepton* (*Geringfügiges*), einem Teil der *Appendix Vergiliana*, bieten die Werke der (epikureischen) Philosophie, hier verkörpert durch einen ihrer Vertreter, Sy(i)ron, Zuflucht vor den kanonischen Schulautoren und der Dichtkunst selbst (!): *... nos ad beatos vela mittimus portus, / magni petentes docta dicta Sironis ...*¹⁰⁵ Die Dichtung wird also zum formalen literarischen Mittel, sich inhaltlich von ihr zu distanzieren.
 - Konträr seiner *Ars amatoria* liefert Ovid in seinen *Remedia* – beides Lehrgedichte – Methoden, der allesverzehrenden Liebe zu entgehen. Dementsprechend kann dieses Werk dann auch zur Zuflucht und zum Hafen für den (jungen) Mann werden, wenn er denn die Ratschläge des Dichters nur befolgen würde, was er aber nicht tut (*praestiterat iuvenis quidquid mea Musa iubebat, / inque suae portu paene salutis erat: / recidit, ut cupidos inter devenit amantes, / et, quae condiderat, tela resumpsit Amor*).¹⁰⁶

1.3 Hafenlosigkeit in der römischen Prosaliteratur

Zur weiteren Absteckung konnotativer Aspekte von »Hafen« sind nun auch Aussagen über die »Hafenlosigkeit« (*importuosus*)¹⁰⁷ einer Region und ihre in der Literatur konstruierte Bedeutung zu skizzieren, ohne dass die Quellen hierbei primär im Hinblick auf ihre Wirklichkeitskongruenz zu bewerten sind, denn bereits die Küstenlinie des westlichen Mittelitalien beispielsweise ist realiter eben nicht hafenlos.¹⁰⁸

Für die Schifffahrt waren in der Praxis hafenlose Küsten generell gefährlich, weswegen beispielsweise eine griechische Flotte, die unter dem Spartaner

Kleonymos um 300 v. Chr. nach einer Niederlage gegen die Römer die Adria befuhr, von den *laeva importuosa Italiae litora*¹⁰⁹ abgeschreckt bis in das Gebiet der Veneter vorstieß, um dort im Mündungsgebiet der Brenta zu ankern.

Anlanden an eine hafenlose Küste bei besonderer Wetterlage¹¹⁰ war immer mit Gefahr verbunden, wie der während eines Sturms schwer von der Seekrankheit geplagte Seneca bei einer Fahrt entlang der italischen Küste erfahren musste. Der Steuermann verweigerte den Landfall, und Seneca sprang über Bord, konnte aber die Steilküste nur mühsam und unter Gefahren erklimmen. Dies sah er denn auch als Grund für die Furcht der Seeleute an, zu dicht an der Küste eine Havarie zu erleiden.¹¹¹ Und im Winter mied man lange Seereisen möglichst überhaupt, vor allem diejenigen im Bereich hafenloser Küsten.¹¹²

Sallust (86–34 v. Chr.) nennt in seinem geographischen landeskundlichen Exkurs zu Afrika dessen Meer ein *mare saevom importuosum*. Die Hafelosigkeit des wilden Meeres ist hier keine Chiffre für das Kulturniveau ihrer Bewohner, die als zivilisatorisch hochstehend geschildert werden¹¹³; vielmehr wird die Koinzidenz zwischen der Beschaffenheit des Gewässers und der nicht zu nautischen Zwecken anthropogen überformten Küsten besonders herausgestellt. Die bemerkenswerte Perspektive, die Hafelosigkeit oder -fülle als Eigenschaft des Meeres zu betrachten, findet sich in der Literatur einige Male; so beispielsweise bei Cicero¹¹⁴, Seneca¹¹⁵ und Tacitus.¹¹⁶

Sallust hatte zudem in der Schilderung der Verteilung des Landes im *bellum Iugurthinum* zwischen verschiedenen Qualitäten eines Gebietes unterschieden. Neben »inneren«, damit qualitativ höheren Werten wie Reichtum an Ackerland und Menschen, stehen »äußere« wie Reichtum an Häfen und Gebäuden (*specie quam usu posterior{em}, quae portuosior et aedificiis magis exornata est* [die Landschaft]).¹¹⁷ Diese Unterscheidung stellt gerade bei Sallust auch ein Stück unmittelbarer Kommentierung zeitgeschichtlicher ethischer und politischer Verhaltensmuster dar und kann wohl auch als Rekurs auf platonische Auffassungen verstanden werden.¹¹⁸ Denn die gegenwärtigen moralischen Zustände seien im Unterschied zu den »früheren«¹¹⁹ infolge schleichender, sich zunehmend verschlimmernder Prozesse¹²⁰ durch Habgier (*avaritia*), wegen der Wahl der Mittel fehlgeleiteter Ehrsucht (*ambitio*) Einzelner gekennzeichnet, beides für das Gemeinwesen zutiefst schädlich. Nur noch die Durchsetzung und Etablierung eigener Macht für egoistische, letztlich zutiefst hedonistische Zwecke¹²¹ motiviert die Politiker zum Handeln und bietet der Jugend ein miserables Vorbild. All dies ist eingebunden und Bestandteil eines intensiven allgemeinen historischen Sittendiskurses über die Verhältnisse in Rom unter dem Vorzeichen des moralischen Verfalles, dem Verlust der *disciplina* und der Ausbreitung von Reichtum und Wohlleben in allen Gesellschaftsschichten. An diesem Diskurs waren neben Sallust Polybios, Gellius (2. Jh. v. Chr.), Poseidonios (135–51/50 v. Chr.), Livius (64 od. 59 v. Chr.–17 n. Chr.) sowie Valerius Maximus (2. H. 1. Jh. v.

Chr.–vor 37 n. Chr.) und Velleius Paterculus (20/19 v. Chr.–nach 31 n. Chr.) hinsichtlich der Wiedergabe der Positionen anderer, der Phänomenbeschreibung sowie der Ursachenanalyse beteiligt.¹²²

Weiterhin kann auch das, obgleich nicht *expressis verbis* genannte Fehlen von Häfen zur ethnologischen Bestimmung und Konstruktion werden. So erwähnt Tacitus (ca. 55–117/120 n. Chr.) für den Stamm der Suionen, die *am Oceanus wohnen (ipso in Oceano)*, zwar »Flotten« (*classes*), aber keine Häfen.¹²³ Der Stamm in seiner Gesamtheit erscheint dabei, anders als die noch weiter entfernt wohnenden Völker, in seiner weiteren Beschreibung von Sozial- und Herrschaftsstrukturen jedoch keineswegs »barbarisch«.

Hafenlosigkeit eines (eng begrenzten) Gebietes als gewolltes ausschließendes Auswahlkriterium für einen Aufenthalt ist bei Tacitus Teil einer an dieser Stelle freilich eher latenten Herrscherkritik, bei dem sich der Imperator letztlich der öffentlichen Pflicht und der politisch nötigen Kommunikation verweigerte. Zur negativen Bewertung des Kaisers Tiberius trägt es so bei, dass dieser sich deswegen nach Capri zurückzog, weil die Insel keinen größeren Hafen besaß, allenfalls über Anlegehilfen für kleinere Boote verfügte: *solitudinem eius placuisse maxime crediderim [Tacitus], quoniam impertuosum circa mare et vix modicis navigiis pauca subsidia*.¹²⁴

Das Fehlen von Häfen ist auch unmittelbarer rhetorischer Bestandteil politischer Propaganda. Wenn Tacitus den Briten Calgacus angesichts der Bedrohung britannischer Unabhängigkeit durch Rom eine wütende Rede in den Mund legt¹²⁵, so ist dies auch massive Kritik an Gründen, Mitteln und Zielen römischer Hegemonialpolitik seitens des Autors. Calgacus beklagt bitter die Haltung der Römer, vor allem die menschlichen Ressourcen der Insel direkt auszubeuten, denn es gäbe weder Felder noch metallene Bodenschätze oder Häfen, für deren Unterhalt man sich die Menschen *aufsparen (reservemur)*¹²⁶ müsse.¹²⁷ Diese Behauptung falsifiziert Tacitus, ohne hier vermutlich eine argumentative Kohärenz beabsichtigt zu haben, denn im Zuge seines britannischen Eroberungsfeldzugs habe Agricola sehr wohl mit einer eigens deswegen aufgestellten Flotte die dortigen Häfen erkundet.¹²⁸

Das Phänomen einer vermeintlichen¹²⁹ Hafenlosigkeit Italiens benutzte dagegen Cicero für ein kulturwissenschaftliches Statement. Im Unterschied zum »oberen«, d.h. Ionischen Meer, das als hafenreich galt, war nach Cicero dasjenige um Italien – mit entsprechenden Assoziationen von »barbarisch« – klippenreich und unwirtlich, in dem selbst Odysseus umherirrte. Die Aussageabsicht dieses Textes ist freilich eine andere. Es geht um den Vergleich von griechischer und römischer Kultur. Denn die Meere sind hier Metapher für die Sammelbecken der unterschiedlichen Wissenschaftssysteme, die bildlich mit den Apenninflüssen verglichen werden – der griechischen Philosophie und der römischen Rhetorik (*Haec autem, ut ex Appennino fluminum, sic ex communi sapientiae iugo sunt doctrinarum facta divortia, ut philosophi tamquam in superum mare defluerent Graecum quoddam et portuosum,*

*oratores autem in inferum hoc, Tuscum et barbarum, scopulosum atque infestum laberentur, in quo etiam ipse Ulixes errasset).*¹³⁰

Aus den in 1.2 und 1.3 skizzierten mehrdeutigen und durchaus widersprüchlichen Zusammenhängen und Bedeutungen lassen sich also folgende Vorstellungstypen extrahieren:

Erstens: Häfen sind dem Staat von Nutzen und dienen der *salus publica*. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass ihr Fehlen diese schmälert. Dies gilt auch für entsprechende Projekte der Kaiser, wenngleich im Falle Neros dies sehr wohl zur psychologischen Interpretation des Herrscherverhaltens genutzt wird.

Zweitens: In Orientierung an Aristoteles, mehr aber noch an Platon, sind Häfen als Brennpunkte nicht realwirtschaftlich produzierenden, sondern merkantilen Ökonomisierens als potentiell gefährliche Orte für die Einstellung und Moral einer Gesellschaft einzustufen.

Drittens: Das Vorhandensein von Häfen bedeutet nur eine »Scheinblüte« einer Kultur- und Wirtschaftslandschaft. Umgekehrt ist das Fehlen kein notwendiges Indiz für die Zivilisationsreduktion oder ökonomische Verarmung einer Gesellschaft.

Viertens: Als Teil moralischer Herrscherkritik kann der Wunsch nach einer Existenz ohne Zugänglichkeit via Hafen zumindest als monarchische Attitüde aufgefasst werden.

Fünftens: Das Nichtvorhandensein von Häfen kann Bestandteil einer adhortativen politischen Rede sein.

Sechstens: Italien ist unter »portologischen« Gesichtspunkten regional differenziert zu betrachten. Dabei wird die Hafenlosigkeit bei gleichzeitiger Allgemeinerwähnung von Hafenanlagen ausdrücklich bestätigt.

Siebtens: Die allgemeine Existenz von Häfen wird dort bejaht. Eine regionale Differenzierung wird nicht vorgenommen.

Achtens: Eine regionale Differenzierung wird vorgenommen bezüglich einer Region (Campania) oder Orten (Portus, Centumcellae). Aussagen zur allgemeinen Verbreitung von Häfen fehlen aber.

Die genannten politischen, sozialen, ökonomischen und moralischen Vorstellungstypen finden sich nun auch in den folgenden Hauptrubriken wieder, die als Versuch einer Stoffordnung aufzufassen sind.

2. Häfen in der lyrischen Dichtung

2.1 Ort des Warenumschlags

Häfen als Orte des Wirtschaftens haben auch in der Dichtung eine durchaus ambivalente Wertigkeit. Es gibt zum einen die bereits oben genannte positi-

ve Einschätzung, für die in der Prosaliteratur Teile von Ciceros Arbeiten¹³¹ und Plinius stellvertretend stehen.¹³² Zum anderen sind allgemeine kulturtheoretische und -pessimistische Reflexe zu konstatieren.

Hier ist, thematisch verwandt, wenngleich außerhalb der primär interessierenden Gattungen, auf die letztlich auf Hesiod¹³³ zurückgehende Kulturkritik bezüglich der Handelshochseeschifffahrt im ersten Buch von Ovids *Metamorphosen*¹³⁴ zu verweisen, die zu einem Charakteristikum des agonalen und egoistischen¹³⁵ *Eisernen Zeitalters* wird; eine Kritik, die auch in Senecas Tragödie *Medea* ausführlich¹³⁶ vorgetragen und mit einer *hybris* den Gefahren der See gegenüber wegen früher schiffbautechnischer Unzulänglichkeiten begründet wird¹³⁷, bevor die Fahrt der Argonauten wegen neuer Bau- und Antriebstechnik die Wende¹³⁸ gebracht habe.¹³⁹

Und es ist bezeichnend, dass sich gerade die Satire dieses thematischen Typus annahm. In der Zeitkritik galten die *portus*, wie gesehen, als Einfallstore für überseeische Luxusgüter¹⁴⁰, die nicht nur den Charakter der Konsumenten verderben, sondern auch die Gier nach Gewinn seitens der Importeure, die die Nachfrage zu befriedigen trachteten, hervorriefen.¹⁴¹ Doch nicht nur die Einfuhr von Luxusgütern verdirbt eine Gesellschaft moralisch, sondern auch das Hafenleben selbst. Äußerst pointiert und plastisch findet sich diese Ansicht in den *Deipnosophistai* – dem »Gelehrten Gastmahl« – des Athenaios (um 200 n. Chr.) ausgebreitet, der sich auf das achte Buch der *Philippika*¹⁴² des Theopompos von Chios (ca. 378/77 v. Chr.–?) beruft. Danach sind neben der demokratisch verfassten Staatsform die Küstenlage Byzantions und sein Hafen dafür verantwortlich zu machen, dass sich die (männliche) Bevölkerung vorwiegend auf Festen tummelt und in Hafenkneipen zecht.¹⁴³ Das moralisierende Moment in Theopomps Werk, insbesondere in der Frage der Beurteilung wichtiger Staatsmänner oder besonderer Verhaltensweisen von Gruppen, deren Beschreibung er zahlreiche Exkurse widmet, steht im Mittelpunkt, wenngleich dies auch mit dem spezifischen Auswahlinteresse seines Überlieferers – Athenaios – zusammenhängt.

Betrachten wir nun die Lyrik, die sich im Zusammenhang mit der Luxuskritik oftmals als Konkretisierung der oben skizzierten entsprechenden ethischen sowie staats- und gesellschaftsphilosophischen Theorien erweist. Der Rhetoriker und Satiriker Juvenal (ca. 67–ca. 130 n. Chr.) mokiert sich im Zusammenhang seiner Luxuskritik über den überseeischen Handel, der weit über die Bedürfnisse des Schiffseigners zur Lebenssicherung hinausgeht¹⁴⁴: *An magis oblectant animum iactata petauro/corpora quique solet rectum descendere funem/quam tu, Corycia semper qui puppe moraris/atque habitas, coro semper tollendus et austro,/perditus ac vilis sacci mercator olentis,/qui gaudes pingue antiquae de litore Cretae/passum et municipes Iovis advexisse lagonas?* Er treibt sich ständig auf See herum, um Handel mit Luxusgütern, hier einem besonderen kretischen Starkwein, zu treiben und merkt nicht, wie lächerlich er sich macht – etwa im Vergleich zu einem

Gaukler (*petaurum*), der selbst schon seine Possen reißt und im Übrigen als moralisch anrühlich galt. Dennoch ist sprachlich letztlich nicht klar, welche inhaltlichen Bezüge der Dichter dabei herzustellen beabsichtigte, wenn er dies sogar nicht bewusst offen lassen wollte. Folgende Gruppierungen sind möglich:

Erstens: *Perditus ac vilis mercator – sacci olentis* (*verkommener und wertloser Händler – eines stinkenden Sackes*).

Zweitens: *Perditus mercator – ac vilis sacci olentis* (*verkommener Händler – eines wertlosen und stinkenden Sackes*).

Der Genitiv (*vilis*) *sacchi olentis* ist possessiv aufzufassen, d.h. der Kaufmann handelte nicht mit Säcken/dem Inhalt, sondern war Eigentümer eines solchen. Denn *saccus* kann auch den Geldsack meinen.

Ob ein Zusammenhang mit einer moralisch disqualifizierten Ladung besteht, die sich aus stinkenden Säcken bzw. deren entsprechenden Inhalten, ohne dass sie es realiter waren, zusammensetzt, ist eher fraglich. In diesem Fall wäre ein Bruch zur anschließenden Qualifizierung des Weins gegeben, die diesen eben nicht aus sich heraus als moralisch fragwürdig kennzeichnet.

Vor diesem Hintergrund ist es freilich letztlich unerheblich, ob an eine Abwertung des Händlers mit Adjektivreihung (*perditus, vilis*) zu denken ist oder seine Geldgeschäfte im Grunde wertlos und schmutzig sind. Doch Juvenal könnte durchaus einen besonderen Spannungsbogen zwischen der charakterlichen Wertlosigkeit, zusätzlich unterstrichen durch den *saccus olens*, den stinkenden Beutel des Händlers, und dem Marktwert des Handelsgutes selbst gestaltet haben.

Doch in jedem Fall sind seine Tätigkeit und sein Charakter desavouiert. Unschwer wird man in diesem Zusammenhang eine merkatorisch-soziologische Passage aus Ciceros Rede *in Verrem*¹⁴⁵ anführen können, die lapidar feststellt: *homines tenues, obscuro loco nati, navigant* (*einfache Menschen von zweifelhaftem [d.h. unterem] [Geburts-]Stand betreiben Schifffahrt*). Sie machen sich zum einen die persönliche Anonymität an ihrem fremden Handelsort für ihre Geschäfte zunutze, zum anderen ihre juristische Stellung als römische Bürger, die ihnen ihren Mitbürgern, mehr noch aber den Peregrinen gegenüber Rechte garantiert, da sie von den Behören geschützt werden.¹⁴⁶

»Man« strebt letztlich nach immer mehr Besitz und Wohlstand, die durch die Einfuhr und den Verkauf teurer Güter zustande kommen. Der Wunsch nach Profit treibt die Menschen auf das Meer.¹⁴⁷ Dort ist dann alles voller Schiffe, und auch die Häfen sind belegt: ... *aspice portus/et plenum magnis trabibus mare: plus hominum est iam/in pelago. veniet classis quocumque vocarit/spes lucri ...*¹⁴⁸

Doch nicht nur über die Verwendung der Schiffe zur gierigen Mehrung des eigenen Besitzes mokiert sich Juvenal. Es findet sich bei ihm auch eine Auseinandersetzung mit Art und Weise der Schaffung und dem Ausbau

von Hafeninfrastuktur.¹⁴⁹ In einer wütend-sarkastischen Sozial- und Verhaltenskritik am Metropolenleben¹⁵⁰ polemisiert er gegen zugezogene¹⁵¹ Emporkömmlinge, die es zu Geld gebracht haben, jetzt öffentliche Spiele veranstalten, obgleich sie früher als Trompeter mit wandernden Gladiatorentruppen im kleinstädtischen Milieu von Ort zu Ort zogen.¹⁵² Ihre finanziellen Mittel nutzen sie, um öffentliche Aufträge zu erhalten bzw. entsprechende infrastrukturelle Aufgaben zu übernehmen, wozu neben der Renovierung von Tempeln, der Regulierung von Flüssen auch die Pacht für den Ausbau von Häfen gehörte: *quis facile est aedem conducere, flumina, portus ...*¹⁵³ Und gerade auch durch den Seehandel war ein ökonomischer und gesellschaftlicher Aufstieg möglich, da der Erwerb von Reichtum eine wesentliche Voraussetzung für »hohen« Stand war, denn als Mitglied dieser Schicht musste man nicht arbeiten¹⁵⁴, obgleich die Perpetuierung und Vergrößerung des Besitzes gerade wiederum heftiges Engagement, also eben doch »Arbeit« erforderte.

Der Satiriker Persius Flaccus (34–62 n. Chr.) hat dieses gierige Streben, das die Menschen in den Überseehandel treibt, besonders herausgestellt. Er lässt die personifizierte *avaritia* denjenigen, der sich ihr ergibt, trotz anfänglicher Abwehr und Gegenrede¹⁵⁵, direkt und insistierend wie mit einer inneren Stimme anreden: »Heraus aus den Federn ... los steh auf!« *Du willst nicht. Sie beharrt darauf und spricht: »Steh auf!«* [Darauf Du:] »Ich kann nicht.« [Sie:] »Steh auf!« (*»surge« inquit Avaritia, »eia/surge.« negas. instat. »surge« inquit. »non queo.« »surge.«*).¹⁵⁶

Die Habgier treibt den seehandelnden Menschen an: »Schnell zum Schiff!« (*»ocius ad navem!«*).¹⁵⁷ Auf die Frage, was er denn nun tun, d.h. mit welchen Gütern er handeln solle, antwortet die *avaritia*, einen weiten Herkunftsraum und die Warendiversivität umschreibend: Fische vom Pontus¹⁵⁸, Bibergeil, Hanf, Ebenholz, Weihrauch, verführerische Dirnen, Pfeffer.¹⁵⁹ Die sexuelle Konnotation im Luxusdiskurs der Zeit wird dabei an dem Vorkommen der *lubrica coa* – die Prostituierten waren wohl Sklavinnen, damit Güter – besonders deutlich. Gegen die *avaritia* positioniert sich nun aber die ebenfalls personifizierte *luxuria*. Sie ist *sollers*, was sowohl »klug« als auch pejorativ, »raffiniert« oder »schlau« meint.¹⁶⁰ Sie ruft zur Mäßigung auf und sich nicht in der Gier zu verlieren, sondern im Angesicht der Endlichkeit des Lebens nicht eine möglichst hohe Rendite zu erzielen, sondern konzentriert zu genießen, was nicht nur ein Hinweis auf die zunehmende Geldwirtschaft im Rahmen des überseeischen Außenhandels des frühen Prinzipats ist¹⁶¹, sondern auch auf die Mentalität eines Handelsherrn, der den finanziellen Gewinn zusehends als autonomes erstrebenswertes Gut zu verselbstständigen trachtete.

In gewisser Weise ist auch Horaz mit seinem in einem versifizierten Kunstbrief gekleideten Ratschlag an seinen Freund Numicius hier einzuordnen, der wiederum quasi in Rede und Gegenrede sich dem ethischen Thema der

Bindung an materielle Güter vor dem Hintergrund stoischer und epikureischer Sittenlehre widmet und dabei den »Hafen« in den Argumentationsgang einbezieht: Letztlich macht nur die leidenschaftslose Distanz zu allen Dingen den Menschen glücklich.¹⁶² Sowohl das Streben nach den *Kindereien des Meeres* (*maris ... ludicra*), d.h. den Luxusimporten, die *Araber und Inder reich machen*¹⁶³, als auch die Angst vor Verlust, wenn man sie denn schon besitzt, führt zur Erstarrung *animoque et corpore*.¹⁶⁴ Man kann sich aus dieser allerdings durchaus befreien – so das Gegenargument –, wenn man genießt, denn auch ein Zuviel an Tugend ist töricht, wenn man sich zu sehr an sie bindet.¹⁶⁵ Doch da jeder Mensch richtig leben will, kann eben auch wieder die »Tugend« (*virtus*), der immaterielle Wertekanon, zum *recte vivere* verhelfen.¹⁶⁶ Negiert man freilich den Realitätsgehalt des Begriffes *virtus* und sieht in ihr nur einen Namen, dann muss man beständig nach überseeischen Geschäften streben, bei dauernder Angst vor Konkurrenz: *Pass auf, dass kein anderer den Hafen belegt* (*cave ne portus occupet alter*).¹⁶⁷ Ein Leben in Völlerei ist dann konsequent, selbst wenn man *vergisst, was sich ziemt und was nicht*¹⁶⁸, so dass man nach der Rüge durch den Zensor sogar seines Stimmrechtes als Bürger verlustig geht¹⁶⁹, was eigentlich ein immenses Opfer vor dem Hintergrund der politischen Identität des *civis Romanus* ist.

Als weiterer Gegenentwurf zum Handeln des raffsüchtigen Kaufmanns steht der Adhortativ, das 29. *carmen* des dritten Odenbuches desselben Autors. Hier mahnt der Dichter, das lyrische Ich verwendend, zivilisationskritisch zur Rückkehr zur Einfachheit des Lebens und stellt das (idyllische) Landleben als Gegenentwurf zur großstädtischen Existenz heraus. Dies ist auch der Einsicht in das vom Menschen nicht plan- und beherrschbare Leben geschuldet, das dem Willen Fortunas unterliegt. Da es dieser gefallen könnte, Schiff und Ladung des Handel treibenden Unternehmers zur See durch Stürme (*procellis*)¹⁷⁰ zu gefährden, so würde dieser aus der genannten Einsicht heraus eben nicht darum unter Gelübden bitten, *dass die cyprischen und tyrischen Waren nicht die Reichtümer des habgierigen Meeres vermehren* (*ne Cypriae Tyriaeque merces/addant avaro divitias mari*)¹⁷¹, d.h., dass sein Schiff untergeht. Hier liegt die Alternative im aufgelisteten Kontrast: Ein Windhauch (*aura*) führt das kleine zweirudrige Boot (*biremis scapha*) sicher durch die Fluten, unter dem Schutz des Pollux.¹⁷²

2.2 Ort des Schutzes und der Zuflucht

Da gemäß Lukian von Samosatas (ca. 120–ca. 180 n. Chr.) Ratgeber *Quomodo historia conscribenda sit* (*Wie ein historisches Werk zu schreiben sei*) Sturmschilderungen zum wichtigen dramaturgischen Repertoire der Epik zählen¹⁷³, ergibt sich so für einen Dichter eine entsprechende Chance zur Spannungs- und Gegensatzgestaltung von wilder, gepeitschter See, Seenot und Schiffbruch einerseits sowie Ruhe im Hafen andererseits. In diesem Sin-

ne konnte Statius von den *securi portus*¹⁷⁴ oder dem *optatus portus*¹⁷⁵, sogar von *sacrae portus*¹⁷⁶ sprechen.

Im mythologischen Kontext steht der Kunstbrief der Phyllis an Demophoon nach Ovid. Nach dem Ende des Trojanischen Krieges hatte Demophoon, der Sohn des Theseus und der Phaedra, auf der Heimfahrt an Thrakiens Küste Zuflucht vor den Stürmen gesucht. Phyllis, die thrakische Königin, gewährte ihm Schutz und verliebte sich in ihn. Als Demophoon in seine Heimat nach Athen gesegelt war, um vor einer Hochzeit mit Phyllis seine Angelegenheiten zu ordnen, und nach vier Monaten noch nicht zurückgekehrt war, schrieb die Königin/Ovid diesen Brief. Darin bereut sie ihre zu intensive gefühlsmäßige Bindung, nicht jedoch, dass sie Demophoon *mit einem Hafen und einem (sicheren) Ort geholfen hat (Nec moveor, quod te [Demophoon] iuvi portuque locoque)*¹⁷⁷, obwohl ja gerade dies zur Tragik in der Beziehung beider führte.

Eine konkrete Verortung eines Hafens findet sich dagegen in einer Satire Juvenals, die u.a. das Verhalten seines Freundes Catullus angesichts einer schweren Seenot im Sturm, durchaus ironisierend, beschreibt. Hier findet sich eine architektonische Details wiedergebende Schilderung des von Claudius errichteten Überseehafens Roms in der Nähe Ostias.¹⁷⁸ Ausgangspunkt der Erzählung ist ein von Juvenal initiiertes Dankopfer für die Errettung seines Freundes.¹⁷⁹ Dieser war mit seinem Schiff, das mit kostbaren Handelsgütern (Silbergeschirr, Wolltextilien aus Spanien) beladen war, in ein Unwetter geraten. Nachdem ein Blitz den Mast getroffen hatte und viel Wasser in den Rumpf eingedrungen war, warf Catullus die Ware über Bord, was die Lage jedoch nicht entspannte, ebenso wenig wie das Kappen des Hauptmastes. Erst eine Wetterbesserung rettete Schiff und Mannschaft. Schwer havariert, nur mit einem Notsegel versehen, schleppte man sich in Richtung Italiens Küste, wo die Albaner Berge in Sicht kamen, in denen Alba Longa, die Mutterstadt Roms, liegt.¹⁸⁰ Schließlich gelangte man in den Hafen. Seine staunenswerte Großartigkeit gegenüber reinen Naturhäfen wird ausdrücklich betont und seine Baulichkeiten umschrieben. *Endlich fährt das Schiff in den Hafen ein. Mit Dämmen umfasst er das Meer, und rückwärts laufen seine Arme um den Leuchtturm des Tyrrhenischen Meeres herum: weit erstrecken sie hinaus sich in das Meer und lassen Italien hinter sich zurück*¹⁸¹ (*tandem intrat positas inclusa per aequora moles /Tyrrhenamque pharon porrectaque brachchia rursum/quae pelago occurrunt medio longaeque relincunt/Italiam ...*).¹⁸²

Allerdings bot gerade dieser Hafen nicht immer den notwendigen Schutz. So berichtet Tacitus für das Jahr 62 n. Chr., dass Nero, um die Versorgungssicherheit Roms zu demonstrieren, eingelagertes, jedoch verdorbenes (!) Getreide in den Tiber werfen ließ, es dennoch nicht zu einer Preiserhöhung kam, obgleich zusätzlich neben 100 Schiffen auf dem Tiber, die durch Feuer zerstört wurden, *etwa 200 (Getreide-)Schiffe die Gewalt eines Unwetters im*

*Hafen selber vernichtet hätte (ducentas ferme naves portu in ipso violentia tempestatis ... absumpsisset).*¹⁸³

Juvenals Text korrespondiert mit der Passage in Suetons Kaiserbiographien über die Bautätigkeiten des Claudius: *Portum Ostiae extruxit circumducto dextra sinistraque brachio et ad introitum profundo iam solo mole obiecta; ... congestisque pilis superposuit altissimam turrem in exemplum Alexandrini Phari, ...*¹⁸⁴ Der rhetorische und dichterische Gegensatz zwischen prächtiger, intakter Bauarchitektur¹⁸⁵ und marodem, zu einem Wrack gewordenen Schiff verdeutlicht sich anschließend in der Verwendung bestimmter Vokabeln: Das Schiff ist nur noch eine *trunca puppis*.¹⁸⁶ Hier ist *puppis* (= Heck) dichterisches Pars pro Toto, es ist verstümmelt. *Truncus* bezeichnet eigentlich den astlosen Baumstumpf, d.h. ein stark durch Wetter oder menschliches Eingreifen in Mitleidenschaft gezogenes Stück Holz, was die Ähnlichkeit mit einem erheblich mitgenommenen und mastlosen Schiff unterstreicht.

Die detailliertere Beschreibung des Hafens bei Ostia hat somit primär eine ästhetische, keine dokumentarisch-informative Funktion innerhalb des Gedichtes. Auch die anschließende Schilderung bestimmter Verhaltensweisen der Betroffenen, wie das freudig erleichterte Berichten über die überstandenen Gefahren während des Sturms, diesmal in der Sicherheit des Hafens, zeigen allgemein menschliche Verhaltensmuster der Verarbeitung traumatischer, lebensbedrohlicher Erlebnisse. All dies erfolgte im Übrigen nach dem Scheren des Haupthaars, das als Haaropfer Dank für die Rettung aus Seenot war und offenbar zu situationsbedingten Ritualen an Land, auf keinen Fall auf See¹⁸⁷, wo es tabu war, gehörte.

In einem zeitpolitischen Kontext steht die Hafennennung in einer 23 v. Chr. veröffentlichten Ode des Horaz (65–8 v. Chr.). Vordergründig wird ein Schiff (*O navis*) angeredet¹⁸⁸, das schwer havariert einem wütenden Sturm ausgesetzt ist und vom Autor aufgefordert wird, angesichts der prekären Lage entschlossen und bestimmt einen Hafen anzulaufen (... *fortiter occupa/portum* ...).¹⁸⁹ Inhaltlich und formal orientierte sich Horaz hierbei bewusst¹⁹⁰, wie auch in anderen Teilen seiner Lyrik, neben Sappho (um 600 v. Chr.) und Archilochos (Mitte 7. Jh. v. Ch.) an Alkaios von Mytilene (ebenefalls um 600 v. Chr.).

Die Frage, ob dessen Schiffsgedichte¹⁹¹ allerdings Allegorien auf die turbulente innenpolitische Situation in seiner Heimatpolis im Rahmen der dortigen Konflikte zwischen verschiedenen aristokratischen Gruppen waren, die um 590 in die Etablierung der Tyrannis mündeten, ist nicht abschließend geklärt.¹⁹² Da in diesem Zusammenhang u.a. auch Alkaios und sein Bruder Antimenidas exiliert wurden¹⁹³ – Letzterer stand wohl in Diensten Nebukadnezers –, spricht einiges für einen biographisch begründeten Bezug zu der dann negativ im wörtlichen und allegorischen Sinn konnotierten Schifffahrt in den Bildern eines das Schiff bis zum Kiel erschütternden Seesturms.

Dennoch kann auch ein Reflex auf wirkliches Militärgeschehen nicht ausgeschlossen werden. Dem widerspricht zumindest Horaz nicht: In seinem *carmen* 1,32,6–12 preist er Alkaios als Schöpfer mehrerer Liedthemengruppen: An erster Stelle stehen solche Monodien, die sich den Auseinandersetzungen an Land und auf der See widmen (... *ferox in bello inter arma/sive iactatam religarat* [Alkaios] *udo/litore navim*).¹⁹⁴ Außerdem habe er Wein- und Trink- sowie Liebeslieder und solche mythologischen Inhalts geschaffen. In *carmen* 2,13,26–28 benennt der römische Dichter die entsprechenden Motive der Darstellung der »Härten des Schiffes« – d.h. der Seekriege –, der elenden Flucht und des Krieges mit (*vidimus* [v. 22] ... *et te sonantem plenius aureo,/Alcaee, plectro dura navis,/dura fugae mala, dura belli*) bei bewusster Gegenüberstellung von tatsächlicher *dura* und ihrer gelungenen künstlerischen Verarbeitung (*aureo plectro*).

Im Jahr der Publizierung der Horaz'schen Ode lagen die fundamentalen Krisenjahre der Bürgerkriege Roms mit den Schlachten der Jahre 43, 42, 40, 36 und die große Seeschlacht bei Actium 31 v. Chr. zwar schon einige Jahre zurück; der Kantabrerkrieg in Spanien war 25 v. Chr. beendet worden, 23 oder 22 v. Chr. gab es eine Verschwörung unter der Führung des Varro Murena, die aber schnell niedergeschlagen wurde, allerdings erkrankte in diesem Jahr Augustus schwer. Dennoch war die Zeit der *bella civilia* den meisten Lesern der Oden als Zeitgeschichte noch in lebendiger Erinnerung. Und die Gegenwart dürfte wohl tatsächlich als Ruhe nach dem Sturm, der immerhin in einem Seegefecht kulminierte, wie in einem Hafen, erschienen sein.

Einen direkten und aktuellen Bezug auf diese Niederlage des Antonius und der Kleopatra bei Actium am 2. September 31 v. Chr., zu einem Zeitpunkt, als beide eben noch nicht endgültig besiegt waren, liefert Horaz neben seiner panegyrischen Ode auf Augustus¹⁹⁵, die auf seine Eroberung Alexandrias und den Einzug dort am 8. Januar 30 v. Chr. Bezug nimmt, mit seiner neunten Epode. Details der Seeschlacht bei Actium und der anschließenden Flucht des Antonius¹⁹⁶, die mit den historiographischen in ihrer Handlungs- und Situationsabfolge übereinstimmen, finden sich dabei in mehreren Versen. So berichtet der Dichter von den brennenden Schiffen des Antonius und der Kleopatra¹⁹⁷, den im Hafen von Actium sich verbergenden feindlichen Schiffen, *die Hecks zur linken* [d.h. Unglück verheißenden] *Seite schnell in Bewegung gesetzt* (*hostiliumque navium portu latent/puppae sinistrorum citae*).¹⁹⁸ Das auf die Niederlage des Antonius folgende verzweifelte und überstürzte Agieren im nordafrikanischen und levantinischen Raum, um weitere Alliierte zu gewinnen sowie die noch auf seiner Seite Stehenden zur weiteren Loyalität zu verpflichten, fasst Horaz zusammen, nach dem auch die Natur gegen jenen war. Der Römer versucht Kreta zu erreichen, doch ungünstige Winde behindern ihn; er möchte in der Cyrenaika anlanden, doch ein Südwind steht gegen ihn. *Er wird auf dem unsicheren Meer hin und her getrieben*.¹⁹⁹

Der Hafen bietet den Feinden Octavians also zwar Schutz, doch erweist sich, wie der in der Geschichtsschreibung überlieferte weitere Verlauf der Seeschlacht zeigt, obwohl der Sieg Octavians keineswegs leicht war und das Seegefecht mehrfach beinahe sehr wohl für ihn ungünstig ausgegangen wäre, in der Nachschau die Flucht aus dem Hafen als Beginn der dann schlussendlich erfolgten Niederlage des Antonius und der Kleopatra. Horaz musste dieses Detail jedoch nicht eigens erwähnen, da es den Zeitgenossen bekannt war und die Epode als dichterisches Resümee der Ereignisse des Herbstes 31 v. Chr. gelten kann.

Die taktische Fehlentscheidung im Hafen von Actium war jedoch nicht nur von strategischer Bedeutung, sondern markiert auch in den Augen der Römer einen essentiellen Einschnitt und eine Wende im Ablauf ihrer Geschichte und jener der Welt. Velleius Paterculus (um 20 v. Chr.–?) hat dies pointiert zum Ausdruck gebracht, dabei um Nachsicht bittend, seine Arbeit könne eine umfassende Analyse nicht leisten: *Was jener Tag für den Erdkreis brachte, in welchen Zustand das Schicksal den Staat an diesem versetzte, wer dürfte es wagen, dies in diesem Überblickwerk von solch knappem Charakter auszudrücken? (Quid ille dies [d.h. der 2. September 31 v. Chr.] terrarum orbi praestiterit, ex quo in quem statum pervenerit fortuna publica, quis in hoc transcurso tam artati operis exprimere audeat?).*²⁰⁰

Die positive Konnotation des Begriffs und vor allem der Sache »Hafen« zeigt sich dagegen im historischen Kontext des auf die Niederlage des Antonius und der Kleopatra folgenden *saeculum Augusteum* in einer Lobespassage auf Italien²⁰¹ in Vergils *Georgica*. Er preist die wilde und kultivierte Landschaft, Landwirtschaft, Städte, Binnenseen, Bodenschätze, Völker, politische Heroen – und das Meer.

Bestandteil dieser *laudes Italiae* sind außerdem die *portus* sowie die als gleichwertig erwähnten Molen am Lucriner See²⁰² bei Baiae, die Octavian²⁰³ im Zuge der Bürgerkriege vor 36 v. Chr. hatte anlegen lassen. Für den *Portus Iulius*²⁰⁴ ließ er dafür den Lucriner und Averner See mit dem Meer verbinden. Während Sueton nüchtern formuliert: Nach dem Neubau von Schiffen sowie der Freilassung von 20 000 Sklaven, die diese Flotte bemannen sollten, *erbaute er den Portus Iulius bei Baiae, wobei er das Meer[-wasser] in den Lucriner und Averner See geleitet hatte (... portum Iulium apud Baias inmisso in Lucrinum et Avernum lacum mari effecit).*²⁰⁵ Vergil beschreibt die Dramatik der Auseinandersetzung zwischen wilder, unbändiger Natur und Hafenbecken dabei in drei Verszeilen, eine kleine Ringkomposition schaffend: 1. Das Meer tost gegen die äußeren Hafenanlagen und ist – anthropomorphisierend – zornig. 2. Das Hafenbecken ist freilich keineswegs ein stilles Gewässer, sondern sein Rauschen ist weit zu hören, wenn 3. das Tyrrhenische Meer (seine) Fluten in den Averner See hineindringen lässt (*atque indignatum magnis stridoribus aequor, / Iulia qua ponto longe sonat unda refuso / Tyrrhenusque fretis immittitur aestus Avernis*).²⁰⁶ Eine gewis-

se Analogie zu militärischen Auseinandersetzungen ist hier nicht zu übersehen, und wenngleich *Portus Iulius* nicht endgültig erobert wird, legt Vergil den Perspektivakzent auf die See.

Jenseits politischer Assoziationsmöglichkeiten werden Häfen gerade auch in der Lyrik als quietistische Schutzortallegorien vorgestellt. Die Ruhe im Hafen wird bei Vergil zum Bild und zur Analogie für die Entspannung der Bauern während des Winters. Denn jetzt *zerstreut er [der Winter] die Sorgen, wie wenn tiefliegende Schiffe endlich in den Hafen einlaufen (... hiems curaque resolvit, / ceu pressae cum iam portum tetigere carinae)*.²⁰⁷ Zum saisonbeendenden Ritualakt gehörte dann noch das anschließende Bekränzen des Heckstevens durch die »Schiffer«²⁰⁸: *puppibus et laeti nautae imposuere coronas*.²⁰⁹

Schließlich kann auch ein Mensch zum Hafen und Schutz für seine Familie werden. In Ovids *Heroides* bittet Penelope ihren Mann Odysseus inständig darum, endlich und schneller nach Hause zurückzukehren, *du Hafen und Altar [d.h. Zufluchtsort] für die Deinen (portus et ara tuis)*²¹⁰, denn selbst dann – und hierin liegt eine ironische Komponente dieses Briefes – wäre Penelope nach eigener Aussage kein junges Mädchen mehr wie noch bei Abfahrt des Odysseus, sondern sie sähe aus wie eine alte Frau.²¹¹

In den Briefen Helenas an Paris und Paris' an Helena gestaltet Ovid das Hafentmotiv im Zusammenhang mit der Liebesthematik unter Zugrundelegung der Kategorien von Ankommen und Zuflucht sowie Abschied in durchaus kohärenter Weise. Mit eindeutig erotischer Anspielung bekennt Paris seine Gefühle für Helena. Auf Geheiß und mit Unterstützung Aphrodites überquert er das Meer von Troja nach Sparta. Sie soll ihn weiter leiten und *seine Wünsche in den ihnen zukommenden Hafen bringen (deferat in portus et mea [Paris] vota suos)*²¹², d.h. sie bei Helena zur Erfüllung bringen. Auf diesen bildlichen Vergleich kann man wohl die Antwort Helenas beziehen. Direkt zu Beginn ihres Briefes beklagt sie zornig und sarkastisch die Verletzung des Gastrechtes, das »natürlich« (*scilicet*)²¹³ die Öffnung des Hafens und der Stadt einschloss²¹⁴, und ihrer Ehre als Ehefrau.²¹⁵ Doch sie fragt Paris, ob er sich ihrer überhaupt sicher sein könne, wenn sich möglicherweise auch andere ihr gegenüber so verhielten wie er, der quasi einen Präzedenzfall geschaffen habe. Müsse er dann nicht immer Angst haben, wenn Fremde in den Hafen Trojas einliefen?²¹⁶ Damit ist dann die Sicherheit des Hafens als eine Scheinsicherheit entlarvt.

2.3 Ort des Abschieds und der Trennung von einem geliebten Menschen

Anknüpfend an das oben bezüglich des Briefwechsels zwischen Helena und Paris Gesagte wird briefübergreifend ein Spannungsbogen zwischen der Abfahrt des Paris von Troja und seiner Ankunft in Sparta erzeugt. Denn durch

und in der Abreise aus dem Hafen²¹⁷ liegt, wie Cassandra weissagt²¹⁸, der Untergang Trojas begründet. Dass Paris dies zwar referiert, sogar auf den möglichen, sich aus dem Raub Helenas ergebenden Krieg hinweist²¹⁹, weiterhin die Bitten seiner Eltern um Aufgabe seines Vorhabens nennt²²⁰, die Feuerpropheseigung seiner sich um ihn in Liebe sorgenden Schwester jedoch auf seine Liebesglut bezieht²²¹, zeigt seine selbstbezügliche affektgesteuerte Verblendung.

In all seiner Vielgestaltigkeit wird das Thema daher gerade in der Liebeslyrik thematisiert, wenngleich Häfen nicht immer *expressis verbis* genannt und mit dem Auslaufen des Schiffes²²² in einen Zusammenhang gestellt werden.

Bitter lässt Ovid die thrakische Königin Phyllis den Abschied des Demophoon aus dem Hafen beklagen, den sie dem athenischen Königssohn geöffnet hatte, als dieser in die Heimat absegelte (s.o.): *Illa meis oculis species abeuntis inhaeret,/cum premeret portus classis itura meos.*²²³ Bittere Gefühle finden sich auch in der Darstellung des Verhältnisses des Dichters Properz (ca. 50–ca. 15 v. Chr.) zu seiner Geliebten Cynthia. Unmittelbares Leid erfährt jener durch die Trennung von dieser, der er zudem mangelnde Sorge um seine Gefühle vorwirft.²²⁴ Er beklagt sich darüber – in Form einer Frage –, dass diese alle Unbillen der Seereise²²⁵ und des widrigen kalten Klimas aufnimmt, das hier topisch zum einen den barbarischen Charakter der Region, zum anderen metaphorisch die empfundene Gefühlskälte Cynthias widerspiegelt, um zu einem Anderen in Illyrien zu gelangen. Der Durchgangshafen ist Orikos in Epirus. Doch trotz der tiefen Enttäuschung erbittet der Dichter göttlichen Segen für die Fahrt.²²⁶ Die Ambivalenz und perspektivische Gebundenheit der emotionalen Bewertung des Hafens durch die in ihren Interessen und Emotionen divergierenden Personen werden gerade in dieser Elegie deutlich. Während Orikos für Cynthia zur Etappe des Weges zum endgültigen Aufenthaltsort in der *gelida Illyria*²²⁷ wird, ist er für Properz einer auf dem Weg der drohenden perpetuierten Trennung, der sich in der ebenso andauernden Suche nach Informationen über den endgültigen Zielhafen und der verzweifelten Anrede an Seeleute äußert: *Dicite, quo portu clausa puella mea est?* Die Verarbeitung seiner Gefühle erfolgt an einem selbst gewählten Rückzugsort, der geradezu wie ein Exil wirkt²²⁸, denn keinesfalls reist der Dichter Cynthia über den Hafen Cassiope an der Nordküste Kerkyras/Korfus nach.²²⁹

Hierbei zeigen sich im Rückgriff auf die homerischen Epen, wo auch temporäre Schiffsländen eine allegorische Funktion besitzen können, durchaus geschlechterrollenspezifische Perspektiven. Properz fasst die obgleich affektgeladene, dennoch vordergründig sachlich geschilderte Situation, typologisch bezogen auf die Wegfahrt des Odysseus von Calypso²³⁰, in dem Vers *vidit* [Calypso] *amatorem pandere vela suum*²³¹ zusammen. Die Abschiedstrauer ist dabei neben tatsächlichen Gefühlen Teil einer geschlechtsspezifischen

Rolle, denn regelhaft bleiben die Frauen im Hafen und Zuhause zurück, was Ovid ja in seinen »Briefen der Heroinnen« lyrisch thematisiert hatte. Angesichts der Auflösung der Liebesbeziehung zu ihrem Freund – Properz – verhält sich Cynthia – die Freundin – eben nicht regelkonform wie Calypso, die bewegt (*mota*) war und am leeren Strand weinte, wo sie mit aufgelöstem Haar mit dem Meer redete.²³² Vielmehr schmückte Cynthia sich und ihre Kleidung und ließ weitere Anzeichen von Trauer vermissen. Allerdings hatte sie, anders als Calypso, den aktiven Part der Trennung übernommen.²³³ Als die Beziehung zwischen dem Dichter und seiner Geliebten noch intakt war, lehnte es dieser ab, sich von seiner Freundin zu trennen, um militärische und politische Karriere in Übersee oder eine Bildungsreise nach Athen und Kleinasien zu machen, obgleich er sich seiner nutzlosen und müßiggängeri-schen Existenz dabei sehr wohl bewusst ist.²³⁴ Denn der Abschied wäre ein Zeichen seiner Treulosigkeit und mit nur schwer erträglichen emotionalen Ausbrüchen der Partnerin verbunden.²³⁵ Properz entgeht hierbei durch ein Vermeidungsverhalten nicht nur der Konfrontation mit seiner Geliebten, sondern auch dem normierten geschlechtsbezogenen Rollenverhalten des Abschieds. Die sich hier artikulierenden Gefühle des Mannes konzentrieren sich in dem bitteren, aus der Sicht des leidenden Subjektes die Seefahrt fundamental kritisierenden Fluch *a pereat, quicumque ratis et vela paravit/ primus et invito gurgite fecit iter*.²³⁶

Einen solchen Vers hätte auch Tibull (ca. 50–19/17 v. Chr.) formulieren können: Angesichts einer schweren Erkrankung auf einem Feldzug Messallas in den Orient hatte man Tibull auf Korfu zurückgelassen. Hier beklagt er voller Angst sein Schicksal²³⁷, obgleich die von seiner Freundin Delia eingeholten Vorzeichen eine sichere Rückkehr vorhergesagt hatten. Delia war Anhängerin der Göttin Isis, die Tibull in seiner Lage allerdings nichts nutzte. Er suchte Zuflucht in der gewohnten traditionellen Religion der Römer, vor allem in der Verehrung der Hausgötter, was den Gegensatz von Fremde und Geborgenheit in der Heimat akzentuiert und die erlebte Gegenwart umso schwerer erträglich macht. Jene wird besonders in der ersten, 27/26 v. Chr. publizierten Elegie als zwar materiell armes, aber im Hinblick auf die innere Zufriedenheit friedliches ländliches Idyll am eigenen wärmenden Herd gewünscht: *Me mea paupertas vitae traducat inerti, dum meus assiduo luceat igne focus*.²³⁸ In dieses Spannungsverhältnis setzt Tibull seine im überlieferten mythologischen Kontext stehende kulturpessimistische Schifffahrtskritik. Die goldene Vergangenheit war in so vielem besser, denn es herrschte auch keine durch die luxuriösen dekadenten Lebensformen stimulierte Nachfrage nach seltenen Gütern, die durch den seefahrtsgestützten Fernhandel nach Gewinnen strebender Händler²³⁹ befriedigt werden musste. Die Menschen lebten gut, bevor Fernhandel aufkam und der in unbekanntem Ländern agierende Kaufmann sein Schiff mit exotischer Ware vollpackte.²⁴⁰

Erst durch seine militärisch notwendige Seefahrt war Tibull nun nicht

nur von der Geliebten getrennt, sondern ebenso von der Sicherheit seines Zuhauses. Die Bitternis über seine Situation gipfelt in den die »modernen« Verhältnisse (*nunc*) anklagenden, das Meer einschließenden Versen: *Nunc love sub domino* [d.h. im kriegerischen, auf vielfältige Weise zum Tode führenden Eisernen Zeitalter, in dem Zeus/Iuppiter herrscht] *caedes et vulnere semper, / nunc mare, nunc leti multa reperta via est.*²⁴¹

Der Krieg, der überseeische Einsätze auch von Freunden²⁴² nötig macht, ist also Grund der Trennung. Letztursache ist dabei die Gier nach Beute. Sie treibt die Menschen auf das gefährliche Meer. Damit kritisiert der Dichter auch die korrumpierenden und zerstörerischen Prozesse althergebrachter zwischenmenschlicher Beziehungsformen der Freundschaft (*amicitia*) als Folgen des Impacts neuer egoistischer und materialistischer Normen, die sich aus dem Einströmen von Kriegsbeute aus dem Orient, dann aber auch durch den Überseehandel im Besonderen und die Öffnung des altrömischen Gesellschafts- und Wertesystems ergaben, das nach Meinung zahlreicher antiker Autoren im Laufe des 2. Jh. v. Chr., mit unterschiedlichen Angaben zur Epochengrenze, einsetzte.²⁴³

Doch es ist nicht nur die Handels-, sondern auch die Kriegsmarine, die sich in den Dienst dieses Triebes stellt: *Praeda vago iussit geminare pericula ponto, / bellica cum dubiis rostra dedit ratibus.*²⁴⁴ Ziel der militärischen Einsätze ist die Ausbeutung der Ressourcen der eroberten Gebiete, auch um die Wünsche nach Exotischem zu befriedigen. Derjenige, der so handelt, ist ein *praedator*²⁴⁵, ein Beutemacher, zu dessen Lebensstil es im Übrigen auch gehört, ein durch Molen eingefasstes künstliches Meeresbecken zu besitzen, in dem träge Fische (*lentus piscis*)²⁴⁶ von der Rauheit der Natur abgeschirmt sind. Häfen werden bei alledem zum Kristallisationskern der emotionalen Bindung zwischen der Freundin und Tibull, der ein auf liebevoller Wechselseitigkeit²⁴⁷, nicht Über- oder Unterordnung eines der Partner beruhendes Verhältnis anstrebt, wodurch eine Trennung eben umso schwerer wird.

Das vielfältige Leiden an der Gegenwart²⁴⁸ bei gleichzeitiger kulturtheoretischer Fundamentalkritik an ihr und dem Lob dessen, was zeitlich nicht mehr ist, kennzeichnet dabei Tibulls Werk schlechthin, was nun bei Ovid allerdings kulturtheoretisch differenzierter und weniger fundamental gesehen wird, wodurch er sich faktisch – ob ein Bezug auf Polybios vorliegt, ist unklar – gegen die oben angeführten zivilisationspessimistischen und -kritischen Sittentheorien wendet. Denn das goldene Zeitalter der augusteischen Gegenwart widerspricht der Auffassung und deterministischen Lehre des Polybios, nach der nach Beseitigung äußerer und innerer Bedrohung eines Staates dieser notwendigerweise seiner Zersetzung entgegengehe. Demgegenüber zeigt in der *Ars amatoria* Ovid voller Optimismus seine Freude darüber, eben nicht in der rohen einfachen Vergangenheit Roms gelebt zu haben, sondern in der goldenen Gegenwart (*simplicitas rudis ante fuit; nunc aurea Roma est*).²⁴⁹ In seiner Gegenwart herrscht *cultus*, die seinem Lebensentwurf und seinen

Regeln entspricht (*haec aetas moribus apta meis*)²⁵⁰, keine überkommene *rusticitas* der bäuerischen Vorfahren²⁵¹, auch wenn Grundlage dieser Freude nicht zivilisatorische Errungenschaften wie Bergbau auf Marmor und Edelmetall, Import exotischer Güter wie am Strand gesammelte Perlmuscheln (*lectaque diverso litore concha ...*)²⁵² sind oder die in das Meer hineingebaute Mole (*nec quia caeruleae mole fungantur aquae*)²⁵³, was man eben durchaus als Anspielung auf die durch Häfen gegebenen Möglichkeiten des Importes teurer fremdländischer Güter verstehen kann. Ovid beweist damit die aus seiner Sicht²⁵⁴ bestehende Übereinstimmung mit der augusteischen, aus moralischen Gründen und juristisch ausgeführten Sittengesetzgebung gegen Luxus²⁵⁵, denn gerade in Fragen der (weiblichen) Haartracht und Kleidung mahnt er in seinem Ratgeber zur deutlichen Zurückhaltung gegenüber einem hypertrophen Exotismus.²⁵⁶ Gleichzeitig exemplifiziert sich hier, in Auseinandersetzung mit den polybianischen (und platonischen)²⁵⁷ Dekadenztheorien, in gewisser Weise das antideterministische aristotelische Konzept²⁵⁸ der Steuerung des Kollektivverhaltens durch den legislativen Willen einer Gesellschaft.

Ohne die starken melancholischen Implikationen, die sich mit Häfen als Orten des Abschieds und der Trennung von geliebten Menschen verbinden, steht schließlich ein Zeugnis, das nur den leisen Abschiedsschmerz von einem Gegenstand zum Thema hat.

Es handelt sich um ein Epigramm²⁵⁹ Martials (ca. 40–ca. 103 n. Chr.), das sein erstes Buch beschließt. Dieses (kleine) Buch (*libellum*) wird angeredet, bevor es Flavus, einem nach Spanien in Martials Heimatregion abreisenden Freund, mitgegeben wird. Dort sollen alte Freunde begrüßt und ein Refugium in der alten Heimat vorbereitet werden. All dies bedeutet zugleich jedoch eine Trennung des Autors von seinem Produkt, die, wie bei einem Menschen, möglichst lange hinausgezögert wird. Dadurch werden aber beinahe die günstigen Winde, *die schon den Hafen entleerten (... et aurora portum/laxavit melior ...)*, verpasst, was eine Schelte des Kapitäns nach sich zieht. Martial schildert hierbei sicher auch ein realitätsnahes Szenario nautischer Komplikationen in Überseehäfen, wenn sich die Einschiffung von Reisenden verzögerte.

2.4 Ort der Heimkehr

Wie sehr und stark das Heimkehrmotiv mit dem der Trennung verknüpft sein kann, was einmal mehr die Rubrizierungsgrenzen weniger starr sein lässt, beleuchtet Catulls 64. *carmen*. Als mythologischer Exkurs²⁶⁰ in der Schilderung der Hochzeit von Peleus und Thetis findet sich eine Beschreibung der Hochzeitsbettdecke, auf der die Geschichte von Theseus und Ariadne²⁶¹ eingestickt war. Zu dieser gehörte es, dass nach dem Sieg des Theseus über den Minotaurus und der Rettung der athenischen Jungen und Mädchen

dieser mit der Tochter des kretischen Königs floh, sie aber auf der isoliert liegenden Insel Dia bei Naxos zurückließ, von wo er morgens nach Hause, nach Athen, aufbrach, ohne seiner Frau, die noch tief schlief, dies mitzuteilen. Vor der Abreise hatte sein Vater Aigeus darauf gedrungen, dass Theseus mit Trauerbesegung, d.h. schwarzem oder dunkel purpurfarbenem Leintuch, seine Reise unternehmen sollte. Bei Erfolg seiner Mission und seinem Überleben war er dann gehalten, vor dem Einlaufen des Schiffes²⁶² weiße Segel zu setzen.²⁶³ Aus Trauer und Wut hatte nun Ariadne Zeus gebeten, Theseus diesen Auftrag vergessen zu lassen. Ihre verzweifelte Stimmung, die durch die große Liebe zu Theseus nur noch verstärkt ist, das Bewusstsein ihrer plötzlichen, elenden Einsamkeit am Strand der Insel (*desertam in sola miseram se cernat harena*)²⁶⁴ führt nicht nur zu eidetisch-taktilen Verhaltensweisen wie Ansehen und Berühren von Gegenständen, mit denen der geliebte Ehemann in Kontakt war, sondern auch zu Autoaggressionen, Schreien und Umherlaufen; schließlich auch zur verbalen Anklage²⁶⁵ mit der Bitte, Theseus zu verfluchen. Und Zeus erhörte ihr Gebet. Als Theseus in die Nähe Athens kam, vergaß er den Auftrag des Vaters und beließ das dunkle Segel am Mast. *Und er hisste nicht das freudige Zeichen, das den niedergedrückten Vater aufrichtend zeigen sollte, dass er unversehrt den Hafen des Erechtheus²⁶⁶ aufsuchte (dulcia nec maesto sustollens signa parenti/sospitem Erectheum se ostendit visere portum).*²⁶⁷ Ovid hat vermutlich auf dieses *carmen* Catulls Bezug genommen, wenn er im Brief Ariadnes an Theseus deren bittere und sarkastische Klage darstellt, dass, wenn dieser *Cecropios portus* (Athen/Piräus) und sein Heimatland erreicht hätte, er neben seinen heroischen Abenteuern mit dem Minotaurus ruhig auch davon berichten solle, wie er sie auf einsamer Insel zurückgelassen habe.²⁶⁸ Hierbei muss allerdings nicht unbedingt eine Parodie elegischer »Lebensart« durch Ovid, ein »Illusionsbruch«, vorliegen²⁶⁹, da die Tatsache, dass Ariadne nach der Abreise des Theseus ihren – natürlich fingierten – Brief schreibt, gerade vor dem Hintergrund von Catulls Schilderung hochgradiger emotionaler Erregung, psychologisch keineswegs unplausibel erscheint und Ariadne ihre Affekte auch auf diese Weise schreibend verarbeitet.

2.5 Ort des Endes einer Reise

Neben dem Bild vom *portus senectae*, vom Hafen als biographischem Endpunkt eines Lebens bei Statius²⁷⁰, findet sich bei Ovid der Vergleich der Beendigung eines literarischen Werkes bzw. eines Werkabschnittes in den *Remedia amoris* sowie den *Fasti* mit dem Erreichen eines Hafens.²⁷¹

In seiner *Ars amatoria* ruft er sich selbst gegen Ende des Werkes zur Ordnung, die letzten Kapitel zu verfassen, *damit das ermüdete Schiff* [d.h. seine bisherig geleistete umfangreiche Arbeit, die den Autor erschöpft hat] *in seinen Hafen einläuft.*²⁷²

Hierbei greift er einen Gedanken auf, der zu Beginn des zweiten Buches dieses Werkes vorgetragen wird und der sich bezüglich der Qualität der Beziehungsintensität zwischen den Geschlechtern maritimer Metaphorik bedient. Da es in den drei Büchern²⁷³ der *Ars amatoria* darum geht, Männer zu Künstlern (*artifices*)²⁷⁴ in Liebesdingen zu machen, Frauen ebenfalls durch die Ermahnung (*monitis ... tuis*)²⁷⁵ des Dichters entsprechend auszubilden, legt Ovid Wert darauf, Hinweise für eine Perpetuierung der Beziehung zu liefern. Nicht nur die Hilfsmittel für stürmische Eroberung in Form eines Ratgebers zu liefern ist Ziel, sondern die Liebe und erotische Spannung auf Dauer zu erhalten²⁷⁶, wobei die Phasen einer solchen Beziehung mit spezifischen Arten und Weisen ihres Ausbaus verbunden sind, wie wiederum ein maritimer Vergleich zeigt: *Aber du sollst nicht dem Wind, dem du in Küstennähe die Segel übergeben hattest, zu (deinem) Nutzen auf hoher See die Herrschaft überlassen (sed non, cui dederas a litore carbasa, vento/utendum, medio cum potiere freto)*.²⁷⁷ Eine kurze Liebschaft ist wie das Umhertreiben auf offener See, und der Hafen der Beständigkeit ist fern (*mediis ... in undis/navigat* [der Mann, der glaubt, sein Ziel erreicht zu haben] *et longe, quem peto, portus abest*).²⁷⁸ Schließlich vergleicht er an anderer Stelle²⁷⁹ die jähe männliche Begierde mit einem plötzlichen Sturm, der denjenigen, der ihr nachgibt, kurz vor seinem Ziel wieder vom beinahe erreichten Hafen auf die hohe See zurückwirft (*ut subitus prope iam prensa tellure carinam/tangentem portus ventus in alta rapit*).

Mit dem Abschluss seines Werkes beschließt Ovid also nicht nur ein literarisches dichterisches Projekt, sondern er verschafft nach eigener Einschätzung einer Liebesbeziehung Dauer.

Das Beenden einer Fahrt über See bedeutet allerdings nicht zwangsläufig die Heimkehr in eine vertraute Umgebung, die wohlfühlendes Glück nach sich zieht. Der Hafen wird dann zum endgültigen Verlustort und der endgültigen todesgleichen Trennung von einer geliebten Person, wie es Ovids »Klagelieder« offenbaren.²⁸⁰ Seine autobiographisch-individuelle Verarbeitung des bis zum Tode dauernden Exils²⁸¹ am Schwarzen Meer in den *Epistulae ex Ponto*, vor allem unter den hier interessierenden Kategorien in den zwischen 8 und 12 n. Chr. verfassten *Tristia*, stellen in dem vorliegenden Zusammenhang etwas Besonderes dar, denn der Autor selbst schwankt zwischen Phasen tiefer Depression, der Prognose der Aussichtslosigkeit und Sehnsucht und Hoffnung auf Rückkehr, die sich *ex eventu* als falsch erwiesen haben. So kann allerdings nur der Nachgeborene die hier vorgenommene objektive Einordnung unter diese Kategorie der irreversiblen Beendigung einer Reise vornehmen.

Man könnte nun skeptizistisch fragen, ob und inwieweit der Dichter hier aber wirklichen Gefühlen Ausdruck verleiht oder nicht vielmehr ein meisterhaftes literarisches Konstrukt schafft, um selbstinszenatorisch seinem römischen Lesepublikum die eigene diesbezügliche qualitative und quantitati-

ve (*Tristia*: fünf Bücher, *Epistulae ex Ponto*: vier Bücher) Leistungsfähigkeit auch unter schwierigsten äußeren (und inneren) Rahmenbedingungen zu demonstrieren. Ob diese Frage nach der psychischen Faktenkongruenz tatsächlich beantwortbar ist, welche Stellung das lyrische Ich unter diesem Aspekt einnimmt, bleibt wohl letztlich für einzelne Gedichte offen. Allerdings ist das Befolgen solcher Konventionen im Ausdruck nicht notwendigerweise ein Indiz für die Fiktion des Wesens der Gefühle des Dichters, sondern nur für seine Art des vielleicht auch therapeutischen Umgangs mit den eigenen Affekten, auch dann, wenn er neben wohlgegliederten Einzelstücken²⁸² ein aus vielen exilliterarischen Einzelschriften strukturiertes Gesamtwerk komponierte. Ihm macht sein Verbannungsort Tomi (heute Constanța) tatsächlich Angst²⁸³ und er sieht sich bereits beim Aufbruch aus Rom als Toter.²⁸⁴ An die Stadt am *Pontus Euxinus*, einen Hafentort, gelangte er, der sogar im Dezember, also der ungünstigsten Reisezeit für Seefahrten, aufbrechen musste²⁸⁵, nach vielen und heftigen Stürmen²⁸⁶, die Spiegel seiner seelischen Situation sind. Dennoch fehlt es hierbei nicht an kompositorisch im Gesamtzusammenhang²⁸⁷ des Buches wohlplatzierten, zwischengeschalteten, durchaus optimistisch gehaltenen Passagen, wenn Ovid in Form der Kombination eines Preis- und Reisegedichtes, zusammen mit einem Göttergebet²⁸⁸, das Schiff, auf dem er von Kencherei nach Samothrake gesegelt war, lobt und ausführlich die Route²⁸⁹ beschreibt. Während er selbst mit einem anderen Fahrzeug nach Thrakien gelangt und über Land zu seinem Exilort weiterfährt, wird sein Gepäck mit dem erstgenannten Schiff weitertransportiert. So war Ovid vor dem Hintergrund der bisherigen Weg- und Steglosigkeit auf seiner Reise sowie dem Fehlen von Häfen trotzdem seelisch noch nicht zusammengebrochen (*ultima nunc patior, nec me mare portubus orbum/perdere, diversae nec potuere viae*)²⁹⁰ und hatte sein Leid beinahe als philosophische Übung zum Aufbau innerer Stärke gesehen. Panik überkam ihn dann erst am Bestimmungsort des Exils, dem Hafen Tomi.²⁹¹ Zur wirklichen und lyrisch verarbeiteten Verzweiflung in der Verbannung trägt jetzt auch bei, dass nur sehr selten Schiffe aus Italien in die Region gelangen, um dann an den zum großen Teil hafenlosen Stränden anzulanden (*rarus ab Italia tantum mare navita transit, /litora rarus in haec portubus orba venit*)²⁹², und außerdem lediglich lokale Küstenschiffahrt betrieben werde²⁹³, mit deren Kapitänen Ovid sich jedoch sprachlich nicht verständigen kann, was zu zusätzlicher Isolation beiträgt.

So bat der Dichter daher Augustus um Beendigung der Verbannung von einem als kulturell barbarisch figurierten Ort und einer ebenso grausamen Natur (*sunt circa gentes, quae praedam sanguine quaerunt; /nec minus infida terra timetur aqua*)²⁹⁴, wo es zudem eben auch keine Häfen gibt, die dem Schiffer Zuflucht bieten (*nec placidos portus hospita navis adit*).²⁹⁵ Die »Hafenlosigkeit« als kulturell-zivilisatorische Qualifikationskategorie ist im Übrigen dabei auch im griechischen Drama keine unbekannte Größe,

wenngleich eine solche unmittelbare Anspielung seitens Ovids unbeweisbar ist. Im *Philoktet* des Sophokles (496–406 v. Chr.) lebt dort, wo kein Schiffer freiwillig anlegt²⁹⁶ und es keinen Anlegeplatz und Handelsort gibt²⁹⁷, der wegen seiner brandigen Wunde ausgesetzte Protagonist.²⁹⁸ Laut den *Persern* des gleichen Autors liegt bei Salamis eine kleine Insel, ebenfalls ohne Anlandemöglichkeiten jeglicher Art, die nur der Gott Pan betritt.²⁹⁹ Abgeschlossenheit, Menschenleere bzw. Dahinvegetieren eines sozial Ausgestoßenen, Aufenthaltsraum eines letztlich numinosen und schaudererregenden Gottes unterstreichen diesen besonderen Charakter eines Raumes, der letztlich menschenfeindlich ist.

Mithilfe der engen, poetisch durchgestalteten Verbindung von persönlichem Schicksal, daraus abgeleiteter Gemütslage durch die Konfrontation mit einer Existenz am »Rande der Welt«, geistesgeschichtlich in vielfältige Bezüge eingebunden, wird für Ovid die Hafenlosigkeit eines Gebietes übergreifend zur ethnographischen Chiffre für die Bewertung einer Kultur, konkret zum Ausdrucksmittel einer tiefen Verstörung über die Heimatlosigkeit des Dichterindividuums Ovid. Damit unterscheidet sich diese wertende Perspektive von den oben skizzierten Positionen bei Sallust u.a. nicht von denen, die den Hafenbesatz an sich lobend herausstellen, ohne das Gegenteil unmittelbar anzusprechen.

Vor dem Hintergrund des weitgehenden Fehlens von realen Hafenanlagen bildet schließlich, kontrastiv gestaltet, die Freundschaft zu in Rom zurückgebliebenen Bekannten Zufluchtsort und Hafen³⁰⁰, so wie für Ovid im Zuge einer Selbstmotivation die Heimat Hafen ist und sein gegenwärtiges Leben mit einem hin- und hergeworfenen Schiff auf hoher See, das aber bislang nicht untergegangen ist, verglichen wird.³⁰¹

Doch wirkliche Ruhe nach der Fahrt ist ihm, obwohl Tomi Hafenstadt ist, nicht vergönnt. Der Ort ist eben kein Refugium, sondern Exil. Nicht nur die Ferne von Familie und (übrig gebliebenen)³⁰² Freunden macht ihm zu schaffen, sondern überall sieht er sich bedroht und mit Bildern des Todes konfrontiert.³⁰³ Tatsächlich war ja die Hafenstadt Tomi dann auch der Endpunkt der Reise Ovids. Für das Jahr 2033 nach Abraham (= 17 n. Chr.)³⁰⁴ vermeldet Hieronymus (348–420 n. Chr.) in seiner Chronik, die als Primärquelle für diese biographische Angabe dient: *Ovidius poeta in exilio diem obiit, et iuxta oppidum Tomos sepelitur* – [In diesem Jahr] ist der Dichter Ovid im Exil verstorben. Er wurde bei der Stadt Tomi beigesetzt.

3. Zusammenfassung

Vorliegende Abhandlung hat zu zeigen versucht:

Erstens: Die Verwendung des Motivs des Seehafens in der lyrischen Dichtung Roms der beiden Jahrhunderte um Christi Geburt beinhaltet ein kom-

plexes und vielfältiges Assoziationspektrum menschlicher Gefühlswelten. Dabei sind Aspekte wie Schutz, Zuflucht oder Ende der Reise keineswegs nur positiv qualifiziert.

Zweitens: Entsprechend des Gattungscharakters wird das Motiv unterschiedlich funktionalisiert. Es kann als vielfach einsetzbares Bild für die eigene literarische Produktion, für die persönliche Befindlichkeit angesichts Beziehungssituationen oder biographischer Krisen dienen. Es ist außerdem Gegenstand von Zeiten- und Kaiserlob, daneben allerdings auch von empörter Kultur- und Gesellschaftskritik.

Drittens: Hierbei werden inhaltliche Bezüge zu außerlyrischen dichterischen Textsorten gerade auch im Hinblick auf die Prosaliteratur historiographischer, rhetorischer und staatsphilosophischer Natur deutlich. Jene legen in jedem Fall aus der Außensicht mannigfaltige Interdependenzen und Konkretisierungen nahe, die gerade auch zeitaktuelle Diskurse betreffen. Damit werden die spätrepublikanischen bis frühkaiserzeitlichen Produkte und Produzenten der lyrischen Dichtkunst aber nicht nur zu Rezipienten von, sondern sie sind auch aktive Teilnehmer an einem solchen System intellektueller Auseinandersetzung. Wahrnehmung, Vorstellung und dichterische Verarbeitung des Maritimen sind hierbei ein in sich gewichtiger und komplexer, dabei ambivalenter analoger Teil einer im Ganzen inhaltlich und formal überaus vielschichtigen see- und meeresbezogenen Mentalitätsschichte der Antike.

Literatur:

Albrecht, M. von: Ovid. Eine Einführung. Stuttgart 2009.

Apelt, O. (Übersetzung, Einleitungen, Anmerkungen): Lucius Annaeus Seneca. Philosophische Schriften. Dialoge, Briefe an Lucilius – Teil 2. Hamburg 1993 (Nachdruck der 1. Aufl. 1922).

Arnaud, P.: The Interplay between Practitioners and Decision Makers for the Selection, Organisation, Utilisation and Maintenance of Ports in the Roman Empire. In: Preiser-Kapeller/Daim 2015, S. 61–82.

Aßkamp, R./Brouwer, M./Christiansen, J./Kenzler, H./Wamser, L. (Hrsg.): Luxus und Dekadenz. Römisches Leben am Golf von Neapel. Ausstellungskatalog Haltern u.a. Darmstadt 2007.

Bischof, D.: Der zerbrechliche Luxus. Tafelluxus aus Edelstein und Glas. In: Aßkamp u.a. 2007, S. 163–177.

Boetto, G.: Ostia und Portus – die kaiserzeitlichen Häfen und Schiffe von Rom. In: Reinfeld 2013, S. 18–28.

Bolder-Boos, M.: Ostia – der Hafen Roms. (Zaberns Bildbände zur Archäologie). Darmstadt 2014.

Breitenbach, H.R.: s.v. Theopompos (6). In: Der Kleine Pauly 5, 1975/1979, Sp. 727–730.

Brody, A.J.: The specialized Religions of ancient Mediterranean Seafarers. In: Religion Compass 2, 2008, S. 444–454.

Cancik, H.: Die kleinen Gattungen der römischen Dichtung in der Zeit des Prinzipats. In: Fuhrmann 1974, S. 261–289.

Daum, J.: Hafengebäude an der Küste des südlichen Etruriens. In: Schmidts/Vučetić 2015, S. 9–22.

De Ponor, A.Th.: Sexti Pompei Festi de verborum significatu que supersunt cum Pauli epitome. Budapest 1889.

Derks, H.: Gefahr auf See – Piraten in der Antike. Darmstadt 2015.

- Dinzelbacher, P.: Zur Theorie und Praxis der Mentalitätsgeschichte. In: Dinzelbacher, P. (Hrsg.): Europäische Mentalitätsgeschichte. Stuttgart 2008.
- Dräger, P.: Zwei Moselfahrten des Venantius Fortunatus (carmina 6,8 und 10,9). In: Kurtrierisches Jahrbuch 39, 1999, S. 67–88.
- Ellmers, D.: Archäologischer Kommentar zu dem Gedicht des Venantius Fortunatus. In: Schäfer, K. (Hrsg.): Andernach im Frühmittelalter – Venantius Fortunatus. (= Andernacher Beiträge 3). Andernach 1988, S. 25–68.
- Feuser, St.: Hafendarstellungen in der römischen Kaiserzeit. Bedeutung und Realitätsgehalt. In: Antike Welt 2/2014, S. 25–29.
- Feuser, St.: Kult und Kultbauten in Hafendarstellungen – Hafendarstellungen in Kult und Kultbauten. In: Schmidts/Vučetić 2015, S. 35–50.
- Freyberger, K.St.: Ostia. Facetten des Lebens in einer römischen Hafenstadt. Mainz 2013.
- Frisk, H.: Griechisches etymologisches Wörterbuch. Heidelberg 1960.
- Fuhrmann, M.: Römische Literatur. (= Neues Handbuch der Literaturwissenschaft, Bd. 3). Frankfurt 1974.
- Fuhrmann, M.: Geschichte der römischen Literatur. Stuttgart 2011.
- Hauptli = L. Annaeus Seneca: Medea. Lat.-dt. Übers. u. hrsg. von Hauptli, B.W.. Stuttgart 2003.
- Hoffmann, D./Schliebitz, Chr./Stocker, H. (Übers., Hrsg.): P. Ovidius Naso: Heroides – Briefe der Heroinnen. Lat.-dt. Stuttgart 2000.
- Keay, S.J. (ed.): Rome, Portus and the Mediterranean. (= Archaeological Monographs of the British School at Rome 21). London 2012.
- Kienast, D.: Römische Kaisertabelle. Grundzüge einer römischen Kaiserchronologie. Darmstadt 2004.
- Kloft, H.: *Luxuria*. Begriff und Sache in der römischen Kaiserzeit. In: Aßkamp u.a. 2007, S. 4–77.
- Kluge. Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache. Bearb. von Seebold, E. 23. Aufl. Berlin, New York 1999.
- Knoche, U.: Der Beginn des römischen Sittenverfalls. In: Neue Jahrbücher 1938, S. 99–108, 145–162. (Wiederabdruck: Knoche, U.: Vom Selbstverständnis der Römer. Gesammelte Aufsätze anlässlich des 60. Geburtstages am 5.9.1962 herausgegeben von Franz Bömer und Hans Joachim Mette. Heidelberg 1962, S. 99–123; danach hier zitiert).
- Kockel, V.: s.v. Ostia und Porto. In: Der Neue Pauly 15/1, 2001, Sp. 1246–1253.
- Kytzler, B.: Reclams Lexikon der griechischen und römischen Autoren. Stuttgart 1997.
- Latacz, J. (Hrsg.): Die griechische Literatur in Text und Darstellung. Bd. 1: Archaische Periode. Stuttgart 1998.
- Lehmann-Hartleben, K.: Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres. Beiträge zur Geschichte des Städtebaus im Altertum. Leipzig 1923.
- Lehmann-Hartleben, K.: s.v. λιμῆν (limēn). In: Pauly's Realencyclopädie der classischen Altertumswissenschaften XIII,1, 1960, Sp. 547–569.
- Oppermann, S.: s.v. Hafenanlagen. In: Der Kleine Pauly 2, 1975/1979, Sp. 912–916.
- Painter, K.S.: Roman Flasks with Scenes of Baiae et Puteoli. In: Journal of Glass Studies 17, 1975, S. 54–67.
- Preiser-Kapeller, J./Daim, F. (eds.): Harbours and Maritime Networks as Complex Adaptive Systems. (= RGZM-Tagungen, Bd. 23; Interdisziplinäre Forschungen zu den Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter in Europa, Bd. 2). Mainz 2015.
- Quinn, K.: Die persönliche Dichtung der Klassik. In: Fuhrmann 1974, S. 209–250.
- Radke, G.: s.v. Antium. In: Der Kleine Pauly 1, 1975/1979, Sp. 406.
- Radke, G.: s.v. Portunus. In: Der Kleine Pauly 4, 1975/1979, Sp. 1073–1074.
- Reinfeld, M. (Hrsg.): Archäologie am Mittelmeer. Auf der Suche nach versunkenen Schiffswracks und vergessenen Häfen. (Zaberns Bildbände zur Archäologie). Darmstadt 2013.
- Schmidts, Th.: Akteure und Organisation der Handelsschiffahrt in den nordwestlichen Provinzen des Römischen Reiches. (= RGZM-Monographien, Bd. 97). Regensburg 2012.

- Schmidts, Th./Vučetić, M.M. (Hrsg.): Häfen im 1. Millennium AD. Bauliche Konzepte, herrschaftliche und religiöse Einflüsse. Regensburg 2015.
- Schnur = Juvenal: Satiren. Übers., Einf. u. Anhang von Schnur, H.C. Stuttgart 1969.
- Schönberger = Quintus Ennius: Fragmente (Auswahl). Lat.-dt. Auswahl, übers. u. hrsg. von Schönberger, O. Stuttgart 2009.
- Sonnabend, H.: s.v. Hafen. In: Sonnabend, H. (Hrsg.): Mensch und Landschaft in der Antike. In: Lexikon der Historischen Geographie. Stuttgart 1999, S. 206–208.
- Vött, A./Fischer, P./Hadler, H./Ludwig, St./Heinzelmann, L./Rohn, C./Wunderlich, T./Wilken, D./Erkul, E./Rabbel, W.: Detection of two different Harbour Generations at ancient Ostia (Italy) by Means of geophysical and stratigraphical Methods. In: Schmidts/Vučetić 2015, S. 23–34.
- Walde, A.: Lateinisches etymologisches Wörterbuch. Heidelberg 2¹⁹¹⁰.
- Warnking, P.: Der römische Seehandel in seiner Blütezeit. Rahmenbedingungen, Seerouten, Wirtschaftlichkeit. (= Pharos 36). Rahden 2015.
- Wawrzinek, Chr.: In portum navigare. Römische Häfen an Flüssen und Seen. Berlin 2014.
- Wawrzinek, Chr.: Tore zur Welt. Häfen in der Antike. Darmstadt 2016.
- Wendt, Chr.: Der allen gemeinsame Feind? Piraterie im Kontext antiker Reichsbildungen. In: Antike Welt 2/2016, S. 18–22.
- Wilpert, G. von: Sachwörterbuch der Literatur. Stuttgart 2001.

Anmerkungen:

- 1 Vgl. allg. Dinzeltacher 2008, S. xvii–xliii. Zur interdisziplinären Analyse der Stellung der antiken und frühmittelalterlichen Häfen im europäischen Kontext zwischen Atlantik, Nord- und Ostsee sowie Mittelmeerraum: Schmidts/Vučetić 2015. Zu maritimen Netzwerken: Preiser-Kapeller/Daim 2015. Zum Handel die sehr gute Arbeit von Warnking (2015).
- 2 Wawrzinek 2014, S. 342–356.
- 3 Hierüber existiert eine umfangreiche neuere Literatur: Wawrzinek 2014, S. 371–376; Boetto 2013; Bolder-Boos 2014; Freyberger 2013; Keay 2012.
- 4 Vgl. Wawrzinek 2014, S. 328–331. Auf diesen Hafen bezieht sich Ovid, *Fasti* 4,291–294.
- 5 Z.B. Derkush, El Hajjariye am Orontes (Syrien): Wawrzinek 2014, S. 252f.; Mailand: dies., S. 310–312; Padua: dies., S. 332f.; Florenz: dies., S. 415.
- 6 Zur übergreifenden literarhistorischen Einordnung und Bewertung z.B. Quinn 1974; Cancik 1974.
- 7 Dies gilt auch für die frühmittelalterliche Literatur mit ihren vielfältigen intertextuellen Bezügen zu spätantiken Texten und untereinander. Zu denken ist etwa an das Itinerar einer Binnenschiffahrt mit ebenso komplexen literarischen Bezügen, u.a. mit Nennung einer Schiffs- bzw. Floßlände (mit Ufermarkt?) an der Mosel bei *Contrua*/Gondorf (Kreis Mayen-Koblenz, Rheinland-Pfalz) von Venantius Fortunatus (ca. 536–600/610 n. Chr.), *de navigio suo* insgesamt, hier aber vv. 45–46 (*hinc quoque ducor aquis, qua se rate Contrua complet, quo fuit antiquum nobilitate caput*). Hierzu: Ellmers 1988, der von Dräger 1999 kritisiert wird. Es geht um die Deutung des *qua se rate Contrua complet*. Entweder ist mit Ellmers davon auszugehen, dass der Ort durch die zahlreichen Reisenden auf dem Flussschiff voll war, oder mit Dräger (und anderen Übersetzern), dass die zahlreichen Flussschiffe die Schiffslände füllten. Philologisch ist letztere Annahme plausibler. Die Rolle und Funktion von Häfen in der frühmittelalterlichen Prosa und Poesie – auch der hagiographischen, einschließlich der Translationsberichte – ist hier nicht zu erörtern.
- 8 v. 473.
- 9 9,4.
- 10 10,1.
- 11 19,12.
- 12 I, 179–216.

- 13 Am ausführlichsten *Centumcellae/Civitavecchia*: I, 237–248.
- 14 *In Rufinum* II, 64;70. *In Eutropium* II, 157;262. *Cons. Stilichonis* I, 381; *De quarto cons. Honorii Augusti*, 492; *De sexto Cons. Honorii Augusti*, 528; *Paneg. Manlio Theodoro consuli*, 66.
- 15 *Opera min. II (LXXXV): Descriptio portus Smyrnenensis/Urbs in conspectu montana cacumina velat/tranquillo praetenta mari. ducentia portum/cornua pacatas removoent Aquilonibus undas./hic exarmatum terris cingentibus aequor/ clauditur et placidam discit servare quietem.*
- 16 Im weiteren Sinn sind alle Auf- und Inschriften »Epigramme«, nicht nur diejenigen in poetischer Form. Dabei ist der Textträger eigentlich irrelevant, so dass beispielsweise auch steinerne Weihe-, Grab- und Bauinschriften hierzu zu zählen wären, erst recht, wenn sie in gebundener Form erscheinen. Es handelt sich im engeren Sinn um in knappe Form gebrachte artifizielle Schilderungen von Gefühlen, Gedanken, Stimmungslagen (Wilpert 2001, S. 218f.). Hier werden somit nur die Epigramme Martials behandelt, da das Appellativum *portus* auf Inschriften, die in nicht geringer Zahl vorliegen, andere informatorische Funktionen besitzt.
- 17 Vgl. z.B. Fuhrmann 2011, S. 170–191 späte Klassik: (Neoteriker), S. 274–340 (Vergil-Horaz), S. 366–412 frühe Nachklassik: (Manilius-Titus Calpurnius Siculus), S. 429–448 (Silius Italicus-Iuvenal).
- 18 Die Zahlen liegen zwischen einer (Lukrez, 4,436) und 25 (Silius Italicus) Erwähnungen. Die *Medea* des Ovid ist bis auf zwei Verse, die bei Quintilian, *inst.* 8,5,6 und Seneca d.Ä., *suas.* 3,5,7 überliefert sind, verloren gegangen.
- 19 Stellen mit *portus*-Nennung: *Hercules fur.* 1021; *Agamemnon* 173, 592, 790; *Thyestes* 124, 580. Die zeitgeschichtliche Tragödie *Octavia* (*portus*: vv. 313–315) ist in Bezug auf ihre Urheberschaft nicht unumstritten.
- 20 Buch 1: 4x, Buch 2: 0, Buch 3: 15x, Buch 4: 3x, Buch 5: 6x, Buch 6: 2x, Buch 7: 5x, Bücher 8–12: 0.
- 21 Obwohl in der griechischen Literatur, gerade auch in ihren dichterischen Gattungen Epos und Drama, Häfen eine vielgestaltige Rolle spielen, wodurch sie als Bezugsebene für römische Dichter dienen, kann jene hier wegen der Fülle des zu sichtenden Materials und seiner umfänglicheren poetologischen und im Sinne dieses Aufsatzes typologischen Analyse nur sporadisch am Rande behandelt werden.
- 22 Vgl. Cicero, *Brutus* 60. Es ist bei diesem Datum jedoch nicht klar, ob es sich um das Todesjahr des Dichters oder um das der letzten Aufführung eines seiner Stücke handelt.
- 23 Vgl. aber den sprichwörtlichen Aspekt des Ruhefindens im Hafen bei Terenz, *Andr.* 480: (... *ego in portu navigo*).
- 24 Die Handelsaktivität des Dichters zur See wird immer wieder, vor allem auch in elektronischen Lexika, ohne genaue Quellenangabe mitgeteilt. Die biographische Hauptquelle, Gellius, *noct. Attic.* 3,3,14, weiß hiervon nichts; nur, dass Plautus nach einer Arbeit als Bühnenarbeiter Geschäfte gemacht habe, Bankrott gegangen sei, um dann anschließend als Müller zu arbeiten und seine Stücke zu schreiben. Doch ob dies zur Gänze oder teilweise zutreffend ist oder nur auf Vermutungen der Quellen des Gellius beruht, die sich ihrerseits auf Inhalte der Komödien stützen (hierzu zum Beispiel Kytzler 1997, S. 279), bleibt unklar. Cicero, *Brutus* 60 (siehe Anm. 22), liefert nur Lebensdaten des Plautus.
- 25 Vgl. das Anliegen des Schwerpunktprogramms 1630 der Deutschen Forschungsgemeinschaft »Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter«, Projekt: »Bilder und Vorstellungen römischer Hafenanlagen«, in das der Verf. nicht eingebunden war. Der dortige Schwerpunkt lag im archäologischen und kunsthistorischen Bereich (Feuser 2014). Eine bemerkenswerte Gruppe bilden neun, in zwei Motivgruppen einzuteilende schliffverzierte spätantike Glasflaschen mit Hafendarstellungen von Baiae und Puteoli, die als Reiseandenken an die mondänen Bade- und Kurorte am Golf von Neapel und sicher auch als Bestandteil

- einer elaborierten Ess- und Trinkkultur oder zumindest als Schaustücke zu Hause anzusehen sind. Hinzu kommt möglicherweise eine Funktion als Ritualobjekt im Isis- und Osiriskult (Painter 1975; Bischof 2007; Feuser 2014, S. 44 mit Lit. und Diskussion der verschiedenen Deutungstheorien). Allg. zu Häfen: Lehmann-Hartleben 1960; Lehmann-Hartleben 1923; Oppermann 1975/1979; Sonnabend 1999; Preiser-Kapeller/Daim 2015; Wawrzinek 2016. Zu Binnenhäfen: Wawrzinek 2014.
- 26 Häfen kamen ebenso als Orte von Truppen- und Materialverladungen für Transporte an die überseeischen Kriegsschauplätze sowie als Basen für Seeoperationen gegen reguläre und irreguläre Gegner infrage (siehe dazu: Kap. 2); aus römischer Sicht v.a. seit dem Ausgreifen nach Nordafrika infolge der Seeschlachten von Mylae (260 v. Chr.), am Vorgebirge von Encomus (256 v. Chr.) sowie bei den Ägatischen Inseln (241 v. Chr.) während des 1. Punischen Krieges. Seit damals wurden immer wieder große Truppenverbände nach Nordafrika (2. und 3. Punischer Krieg), dann nach dem Untergang Karthagos im Zusammenhang (146 v. Chr.) mit den Konflikten mit den hellenistischen Königreichen auch zunehmend nach Griechenland und an die Levanteküste verlegt. Entsprechende Heerestransporte und Marineaktionen, später auch im Kontext der Bürgerkriegsauseinandersetzungen, gehörten in der ausgehenden Republik nicht zu den außergewöhnlichen militärischen Unternehmungen, die u.a. von Ostia und Brundisium/Brindisi ausgehen konnten. Bekannte kaiserzeitliche Flottenstandorte am Mittelmeer waren vor allem Ravenna und Misenum, über deren jeweiligen Operationsraum im östlichen und westlichen Mediterraneum in der Spätantike Vegetius, *praec. belli naval.* 4, 31 informiert; ohne Hafenverortung werden dort Liburnen erwähnt, *quae in Campania stabant*, weitere *quae Ionio mari locatae fuerant* (Vegetius, *praec. belli naval.* 4, 32). Diese Schiffe unterstanden den beiden *praefecti* (»Admirälen«) der genannten Standorte. Weitere nach- und untergeordnete Flottenstützpunkte waren u.a. Aquileia, Forum Iulii (Frejus), Alexandria und Cherchel (Algerien).
- 27 Zur bezeichnenderweise ungeklärten Etymologie des deutschen Begriffes: Kluge 1999, S. 347.
- 28 Vgl. Ovid, *Metamorph.* 11,229–232, wonach eine Bucht in Thessalien sichelartig gekrümmt ist und zwei Landzungen hervorspringen. Lediglich die geringe Wassertiefe hindert sie daran, als ein Hafen zu gelten (*est sinus Haemoniae curvos falcatus in arcus;/bracchia procurunt, ubi si foret altior unda,/portus erat ...*).
- 29 Warnking 2015, S. 142–145.
- 30 Vgl. Brody 2008; Feuser 2015, S. 35 mit Anm. 9 mit weiterer Lit.
- 31 Vgl. aber die Möglichkeit der Zusammenziehung von *ob portum* (*veniens, situs* usw.). Nach Walde 1910, S. 544 bleibt die Etymologie aber unsicher. Er referiert a.a.O. auch die These von einer semantischen Übernahme von *oportet*, das aus **op-**vortere (= »es wendet sich zu«/klass. *ob-vertere*) entstanden ist (S. 542).
- 32 De Ponor 1889, S. 219, Z. 3–5.
- 33 De Ponor 1889, S. 77, Z. 15–16.
- 34 Walde 1910, S. 602.
- 35 Frisk 1960, S. 97–99.
- 36 Weitere griech. Termini: ὄρμος (*hórmos*) oder ἐπίγειον (*epíneion*). Zur Definition des Letzteren als Siedlung entlang eines Hafens bzw. Hafenbeckens: Suda, II E, 2488f. (Adler).
- 37 Radke: Portunus; dort Quellen. Der Gott hatte einen eigenen Festtag, die Portunalia, die in seinem Tempel in Portus begangen wurden. Varro (116–27 v. Chr.): *Portunalia dicta a Portuno, cui eo die aedes in portu Tiberino facta et feriae institutae* (Ling. Lat. VI,19).
- 38 Die Passage bei Cicero, *nat.* 2,66, nach der *Portunus a porta / portu* herzuleiten ist, bedarf philologischer Textkritik, die hier unfänglich nicht zu leisten ist, obwohl sie für die Chronologie des Vorstellungswandels vom Tür- zum Meeresherrn wichtig wäre. Aus dem unmittelbaren Textzusammenhang – es geht um die Etymologien der Himmels-, Wasser-/Meeres- und Erdgötter und Portunus wird im unmittelbaren Zusammenhang mit Neptunus genannt – halte ich die Lesart *a portu* für die philologisch, nicht die etymologisch (!), richtige.

- 39 *Aen.* 5,241–242.
- 40 *Fasti* 6,546–547.
- 41 Feuser 2015.
- 42 Zur (funktionalistischen) Qualifizierung und Charakterisierung antiker Piraterie vgl. Wendt 2016, v.a. S. 20f., u.a. mit Bezug auf Polybios und Cicero (s.u.). Allg.: Derks 2015. Piraten galten nach Cicero (*off.* 3,107) im Übrigen nicht als *perduellis* – als Kriegsgegner im juristischen Sinn –, sondern als *communis hostis omnium* (gemeinsamer Feind aller), dem gegenüber es kein offizielles Treueverhältnis und Eidesverpflichtungen (*nec fides debet nec ius iurandum esse commune*) geben darf.
- 43 2,5–6; 2,8; 2,12. Inwieweit hierbei von den unmittelbaren Zeitgenossen und Betroffenen selbst tief gehende identitätsstiftende Legitimitätstheorien bewusst oder unbewusst (!) angestrengt wurden, ist wegen der von außen herangetragenem (im kulturanthropologischen Sinne) etischen Betrachtungsweise Wendts (s.o.) m.E. eher fraglich, selbst wenn diese herrschaftsspekulativen Überlegungen von Polybios, getreu seiner gesamten Werkabsicht, angestellt wurden (2,2) und das römische Engagement in Illyrien quasi als Beginn der Orientexpansion der *res publica Romana*, bezeichnenderweise nach dem Ende des 1. Punischen Krieges (241 v. Chr.), und damit als weiterer Schritt zur »Weltherrschaft«, gesehen wurde.
- 44 2,5. Die illyrischen Piraten waren eher Freibeuter, keine Kaperer.
- 45 *Res gestae* 25: *mare pacavi [Augustus] a praedonibus*. Augustus siegte in den Seeschlachten von Mylae und Naulochos (vgl. Sueton, *Divus Augustus*, 16,1). Dennoch waren die Kämpfe für beide Seiten verlustreich an Material – teilweise durch mehrfache Unwetter – und Mensch (Velleius Paterculus, 2, 79,1–5). Grund für die Marineaktionen war einmal mehr die Unterbrechung der Lebensmittelversorgung Roms.
- 46 Vgl. auch Plutarch, *Pompeius* 24–25.
- 47 *imp. Cn Pompei* 30–35. Diese Leistungen wurden auch auf einer beim Triumph des Pompeius vorangetragenen Tafel vermerkt (Plinius, *nat. hist.* 7, 27, 98).
- 48 Die bereits oben erwähnte positionsabhängige Definition dessen, was als »Piraterie« zu gelten habe oder wer ein »Pirat« sei, zeigt sich etwa in Tacitus, *Agricola* 7,1, wo geschildert wird, dass Agricolas Mutter, die in Intimilium/Ligurien lebte, von Seeleuten des Kaisers Otho umgebracht worden sei, die zudem das dortige Landgut geplündert hatten. Diese *classis Othoniana* verwüstete zuchtlos umherstreifend als Feind (*licenter vaga ... hostiliter populatur*) das umliegende Gebiet. Vor dem Hintergrund des politischen Aufstiegs der flavischen Dynastie unter Vespasian waren Truppenangehörige eines abgesetzten oder getöteten Protagonisten des sog. »Dreikaiserjahres« schon von vorneherein desavouiert. Außerdem hatte Tacitus familiäre Bindungen zu Agricola, der sein Schwiegervater war und den er sehr schätzte.
- 49 Plutarch, *Pompeius* 24.
- 50 *prov. cons.* 31.
- 51 Vgl. auch Plinius, *Paneg.* 29.2–3, der Pompeius und Trajan im Hinblick auf ihre verkehrspolitischen Maßnahmen vergleicht: *Nec vero ille [Pompeius] civilius, quam parens noster [Trajan], auctoritate, consilio, fide reclusit vias, portus patefacit, itinera terris, litoribus mare, litora mari reddidit, diversasque gentes ita commercio miscuit, ut, quod genitum esset usquam, id apud omnes natum esse videretur.*
- 52 Vgl. Arnaud 2015, S. 62–64, 72–74.
- 53 *off.* 2,4 (14).
- 54 *off.* 2,17 (60).
- 55 Tacitus, *ann.* 3,55.
- 56 *pol.* 1327a.
- 57 Wohl Bezug auf Platon, *nom.* 847b–e.
- 58 Sonnabend 1999, S. 206.
- 59 *leg. agr.* 2,95.
- 60 *off.* 3,63. Vgl. Warnking 2015, S. 344.

- 61 *nom.* 704d–705b.
- 62 *nom.* 847b–e.
- 63 Tacitus, *ann.* 3,53–55.
- 64 Vgl. neben Polybios' Determinismus Sallusts ambivalente Theorien vom Ursprung des Sittenverfalls Roms nach der Zerstörung Karthagos (146 v. Chr.): Fortuna habe es so gewollt (*Catilina*, 10–11) vs. mangelnde Furcht vor einem jetzt nicht mehr existierenden starken Gegner (*Iugurth.* 41ff.).
- 65 Polybios, 6,57,5.
- 66 Cicero denkt hierbei vor allem an (innere und äußere) Kriege, bei denen er ausschließlich persönliche Motive, auch solche der materiellen Bereicherung, der hohen Magistrate vermutet, die damit nicht dem Staatswohl dienen.
- 67 *off.* 2,8 (26).
- 68 Vgl. hierzu die wichtige Studie von Arnaud 2015.
- 69 Vgl. z.B. Polybios, 6,57,5.
- 70 *Res gestae* 25.
- 71 *Geograph.* 6,4,1.
- 72 Zu Antium: Radke: Antium.
- 73 Sueton, *Nero* 6,1.
- 74 Sueton, *Nero* 9,1.
- 75 *Nero* 31,1–2.
- 76 Vgl. auch die bei Aurelius Victor mitgeteilte, dem Trajan zugeschriebene Behauptung, *dass alle Kaiser bezüglich Neros ersten fünf Regierungsjahren sehr (hinter diesem) zurückstehen* (*Caesar.* 5,2). Aurelius Victor hält diese Ansicht für richtig (*merito*) und bezieht sie vor allem auf den Ausbau der Stadt Rom (*augenda urbe maxime*).
- 77 *Nero* 19,3.
- 78 *Nero* 31,4.
- 79 *Nero* 31,4.
- 80 *Nero* 9,1.
- 81 Livius, 8,14,8.
- 82 Livius, 8,14,12. Plinius, *nat. hist.* 34,11 (20).
- 83 *nat. hist.* 3,6 (41). Zur Realienkunde, v.a. zu nautischen Erwägungen und der ökonomischen Rentabilität des Seehandels im Mediterraneum und Ostatlantik, die interdisziplinäre Studie von Warnking (2015).
- 84 *nat. hist.* 37,77 (201).
- 85 Vgl. in diesem positiven Sinn auch den um die Mitte des 2. Jh. n. Chr. griechisch schreibenden, aus Mysien stammenden Aelius Aristides (117–181 n. Chr.), v.a. seine Lobrede auf Rom, die den intensiven Handels(fern)verkehr zu Schiff und die entsprechend vollen Häfen als Kennzeichen seiner Zeit herausstellt (*or.* 26, 13). Vgl. auch die entsprechenden Einlassungen Plinius' d.J. (*Paneg.* 29.2–5 u.ö.; siehe auch Anm. 96 u. 100).
- 86 *hist.* 3,91.
- 87 *Georg.* 2,217–225.
- 88 *Silvae* 3,5,78–107.
- 89 *nat. hist.* 3,6 (41).
- 90 *Silvae* 4,7,16–10.
- 91 Cancik 1974, S. 80f.
- 92 Vgl. Arnaud 2015, S. 66–71.
- 93 Schönberger 2009, S. 67.
- 94 Aischylos, *Eumen.* 902–915.
- 95 *epist.* 6,31,17. Die reale Funktion »Schutzhafen« oder »Konkurrenz für Ostia« ist in unserem Zusammenhang weniger wichtig. Dazu: Warnking 2015, S. 44, Anm. 488.
- 96 Die Konnotationen beziehen sich auf Staat – vgl. z.B. die Anrede der Senatoren in der Ver-

- sammlung als *patres conscripti* – und Gesellschaft – *pater familias* – und umfassen Eigenschaften, die »inaktiv« sind, und solche, die nach außen wirken, wie Würde, Autorität, Fürsorge, Schutz, Güte, aber auch Strenge ohne tyrannische Züge; z.B. *Paneg.* 2.3.1; 7.5.1: Auch Nerva – der Vorgänger Trajans – war Plinius *pater omnium*. Als Zeichen der Bescheidenheit wertet Plinius die Tatsache, dass Trajan den Titel *pater patriae* zunächst ablehnte (*Paneg.* 21.1.1).
- 97 Zu den wasserbautechnischen Schwierigkeiten und hydrologischen Befürchtungen *epist.* 10,61.
- 98 Plinius, *epist.* 10,41,1.
- 99 Plinius, *Paneg.* 3.1.1; 2.
- 100 Plinius, *epist.* 10,41,1. Zu diesen Stellen: Arnaud 2015, S. 69. Allerdings ist zu fragen, ob die Korrespondenz zwischen Plinius und Trajan bezüglich des Projektes (10,41–42; 61–62) *the steps of the decision-making process* zwischen dem Kaiser und seinem Statthalter in Bithynien illustrieren oder nicht Ausdruck des besonderen allgemeinen Verhältnisses beider ist. Plinius, der seine politische Karriere Trajan verdankte, erscheint in dieser Korrespondenz im Allgemeinen oftmals unselbständig, übereifrig, beflissen und devot, was Trajan zu zwar milden, aber doch erkennbar ungeduldigen Repliken veranlasste.
- 101 In diesem Zusammenhang ist die allgemeine Bewertung dieser *consolatio*, der man eine unerträgliche Schmeichelei gegenüber dem Kaiser vorgeworfen und sie teilweise aus einer depressiven Grundstimmung Senecas während dessen Verbannung auf Korsika zu erklären versucht hat, weniger von Bedeutung und in ihrer Interpretation selbst zeitabhängig (Apelt 1993, S. 150f.).
- 102 *cons. ad Polybium* 9 [28].
- 103 *ad fam.* 7 (6), 4.
- 104 *sat.* 118.
- 105 *catal.* 5,8–9.
- 106 *Rem.* 609–612.
- 107 Der entsprechende griech. Terminus (ἀλίμενος [*alímenos*]) kommt in der Prosaliteratur m.W. nur bei Thukydides 2,25,4 im Zusammenhang mit athenischen Militäroperationen zu Lande und auf See im ersten Jahr des Peloponnesischen Krieges (Sommer 431 v. Chr.) an der Küste von Elis, die entsprechend charakterisiert wird, und 4,8,8 mit der Beschreibung der Küstenregion bei Pylos vor; in der dramatischen Literatur dagegen häufiger, so bei Aischylos (ca. 525–465/64 v. Chr.), *Hiket.* 768, Euripides (485/80–406 v. Chr.), *Hec.* 1025; *Cycl.* 349; *Hel.* 1132 (metaphor. Gebrauch), 1211 und Aristophanes (450–nach 385 v. Chr.), *Av.* 1400. ἄνομος [*ánormos*]: Sophokles (497/96–406/5 v. Chr.), *Oed.* 423.
- 108 Daum 2015.
- 109 Livius, 10,2,4.
- 110 Vgl. auch Ovids rhetorische Aufforderung an den Seemann in den *Fasti* zum 14. April, wegen eines Weststurms mit Hagel den sicheren Hafen anzulaufen: *luce secutura* [dies bezieht sich auf die Nachrichten zum 13. April] *tutos pete, navita, portus:/ventus ab occasu grandine mixtus erit* (4,625–626).
- 111 *epist. moral.* 53.
- 112 Cicero, *fam.* 6,21 (20),1. Vgl. auch den Schiffbruch des Hl. Paulus: Apg 27.
- 113 *Iugurth.* 17,5.
- 114 *orat.* 3,69.
- 115 *cons. ad Helviam* 7,8.
- 116 *ann.* IV,67.
- 117 *Iugurth.* 16,5.
- 118 Platon, *nom.* 847b–e. Siehe auch oben.
- 119 Vgl. den Tugendkanon: *Catilina* 8–10.
- 120 Analogien zur medizinischen Beschreibung von schwerwiegenden Krankheitsverläufen sind nicht zu übersehen.

- 121 *Catilina* 10–11.
- 122 Vgl. Knoche 1962. Dort v.a. S. 101f., 108f. die einschlägigen Quellennachweise. Der Verf. ist sich der problematischen Positionierung Ulrich Knoches dem Nationalsozialismus gegenüber bewusst. Dennoch sagt diese nichts über die Qualität seiner hier herangezogenen philologischen Arbeit aus, die gerade aufgrund der Zusammenstellung und beschreibenden Analyse der interessierenden einschlägigen Textstellen wichtig ist. Spezifisch nationalsozialistisches Gedankengut findet sich in diesem Aufsatz, trotz seines expressiven Titels, nicht.
- 123 *Germania* 44.
- 124 *ann. IV*, 67.
- 125 *Agricola* 30–32.
- 126 1. Pers. Pl., da Calgacus sich selbst mitmeint.
- 127 *Agricola* 31,2.
- 128 *Agricola* 25,2. Zu den Häfen Irlands, durch die die Insel in das westeuropäische (und weiter ausgreifende?) Handelsnetzwerk eingebunden war: *Agricola* 24,2.
- 129 Realiter ist diese Behauptung in der vorgebrachten Schärfe unzutreffend; auch in der lyrischen Verarbeitung, vgl. beispielsweise in der »Gelegenheitsdichtung« die *portus Ausonum* bei Statius, *Silvae* 4,5,37–38.
- 130 Cicero, *orat.* 3,69.
- 131 *off.* 2,4 (14); 17 (60).
- 132 *nat. hist.* 3,6,41.
- 133 *erga* 617–693.
- 134 Goldenes Zeitalter: keine Fernreisen über See: 1,94–96.
- 135 1,130–134.
- 136 1. Seefahrt ohne astronomische Kenntnisse (vv. 301–317), 2. Erfindung des Segelns durch den Argonauten Tiphys (vv. 317–328), 3. Entwicklung der Seefahrt (vv. 329–379): 3.1. Lob der Sesshaftigkeit (vv. 329–334), 3.2. Argonautenfahrt (vv. 334–363), 3.3. Prophezeiung globaler Kultur (vv. 364–379) (Gliederung nach Häuptli 2003, S. 112).
- 137 vv. 331–334.
- 138 vv. 364–365.
- 139 vv. 318–328.
- 140 Aßkamp u.a. 2007. Darin: Kloft 2007.
- 141 Hierzu s.u. »Orte der Trennung« und die entsprechenden Ausführungen in den *saturae* Juvenals und Tibulls. Philosophischer Hintergrund u.a. Platon, *nom.* 847b–e. Für die römische Reflektion auf das Thema der Dekadenz s.o.
- 142 Bezogen auf Philipp II., den Vater Alexanders des Großen. Zum Autor und Werk vgl. Breitenbach 1975/1979, Sp. 728–729.
- 143 *Deipn.* 12,526.
- 144 *sat.* 14,265–271.
- 145 2,5,167: Dazu: Warnking 2015, S. 110f.
- 146 Dies setzt freilich den Handel im Rechtsraum des Imperium Romanum voraus.
- 147 Zum tatsächlichen Profit vgl. Warnking 2015, S. 285–380.
- 148 *sat.* 14,275–278.
- 149 *sat.* 3,31.
- 150 Die gesamte *satura* 3.
- 151 Vgl. hierzu auch Martial 4,5; 3,38; 5,56.
- 152 *sat.* 3,34–35: *quondam hi cornicines et municipalis harenae/perpetui comites notaeque per oppida buccae.*
- 153 In der Ergänzung – Reparatur, Regulierung, Ausbau – folge ich der Übersetzung von Schnur 1969, S. 28.
- 154 Warnking 2015, S. 346. Man »hatte« sein Einkommen, war also passiv.
- 155 Die Passage ist dialogisch gehalten. Der Dichter gibt als Beobachter das Zwiegespräch zwi-

- schen der Habgier und dem von jener direkt angeredeten Opfer wieder. Dadurch konnte sich auch der Leser unmittelbar angesprochen fühlen.
- 156 *sat.* 5,132–133.
- 157 *sat.* 5,141.
- 158 Es handelt sich um sardellenartige, in Salz eingelegte Tiere.
- 159 *sat.* 5,134–135.
- 160 *sat.* 5,142–143.
- 161 Kloft 2007, S. 75.
- 162 *epist.* 1,6,1–2: *Nil admirari proper es est una, Numici,/solaque, quae possit facere et servare beatum.*
- 163 1,6,6–7.
- 164 1,6,14.
- 165 1,6,15–16.
- 166 1,6,30.
- 167 1,6,32.
- 168 1,6,62.
- 169 1,6,62–64.
- 170 *carmen* 3,29,58.
- 171 3,29,60–61.
- 172 3,29,62–64.
- 173 *quom.hist.conscr.* 45. Vgl. Schnur 1969, S. 207.
- 174 *Silvae* 2,2,140.
- 175 *Silvae* 4,4,89.
- 176 *Silvae* 3,2,106–107.
- 177 *Heroid.* 2,55. 2,108: *Threicios portus hospitiumque dedi* [Phyllis].
- 178 Zur Archäologie des Verhältnisses zwischen Ostia und Portus z.B. Keay 2012; Boetto 2013; Freyberger 2013; Vött u.a. 2015; Kockel 2001.
- 179 Allg. zu Bitt- und Dankopfer ritualen jetzt knapp: Feuser 2015, S. 35 mit Lit.
- 180 Vgl. Vergil, *Aen.* 8,43–48.
- 181 Übersetzung: Schnur 1969, S. 128.
- 182 12,75–80.
- 183 *ann.* 15,18,2. Die topographische Ursache dürfte in der großen Wasserfläche (ca. 80 ha) der *portus Augusti* gelegen haben (Freyberger 2013, S. 21f.).
- 184 *Claudius*, 20. Aus diesem Grund glaube ich – im Unterschied zu Schnur 1969, S. 206 – nicht, dass diese Satire erst nach der Erweiterung des Hafens unter Trajan (53–117 n. Chr.) entstanden sein muss.
- 185 Vgl. aber das oben besprochene Tacituszitat, *ann.* 15,18,2, mit der Erwähnung der Zerstörung von 200 Getreideschiffen während eines Sturms 62 n. Chr., das zeigt, dass auch dieser Hafen eben keinen vollkommenen Schutz bieten konnte.
- 186 12,79–80.
- 187 Erfolgt eine Rasur des Haupthaars an Bord, bringt dies Unglück. Vgl. Petronius, *sat.* 103; auch schon der Traum ist ein schlechtes Vorzeichen: Artemidor, 1,22. Vgl. Schnur 1969, S. 208.
- 188 *carm.* 1,14,1.
- 189 *carm.* 1,14,2–3.
- 190 Vgl. *carm.* 1,26,11; 1,32,5–12; 2,13,25–28; 3,30,13; 4,3,12; 6,35.
- 191 Latacz 1998, S. 7f.
- 192 Ebd., S. 369–371.
- 193 Alkaios kam vielleicht bis nach Ägypten (ebd., S. 369).
- 194 *carm.* 1,32,5–8.
- 195 *carm.* 4,14,33–40, v.a. vv. 33–36: *Te* [Octavian/Augustus] *copias, te consilium et tuos/prae-*

- bente divos* [vgl. *car.* 5,2–3: Augustus galt Horaz als *praesens divus*, was natürlich nicht der offiziellen Einschätzung entsprach]. *Nam tibi quo die/portus Alexandria supplex/et vacuam patefacit aulam.*
- 196 Eine ausführliche Schilderung der Ereignisse und der taktischen Vorbereitungen der Kriegsgegner bei Cassius Dio, 50,11–35. Die anschließende Flucht von Antonius und Kleopatra ders., 51,1–3. Außerdem Velleius Paterculus, 2,84–85.
- 197 9,8.
- 198 9,19–20. Zur »richtigen« Seite, d.h. Heck zur Küste, vgl. zum Beispiel Vergil, *Aen.* 3,6 u.ö.
- 199 9,27–32. Zitat: 9,32.
- 200 2,86,1.
- 201 *Georg.* 2,136–176.
- 202 Als rhetorische Frage formuliert: *an memorem portus Lucrinoque addita claustra?* *Georg.* 2,161. Laut mythologischem Bericht soll Hercules den Damm, der den See vom Meer abschnitt, erbaut haben: Properz, 3,18,4. Ohne mythologischen Bezug Plinius, *nat. hist.* 36,24 (125). Hierbei handelt es sich aber nicht um eine überhöhte Hafenbeschreibung, sondern um eine ätiologische Erklärung der Existenz einer Lagune.
- 203 Dazu Servius, *comm. Georg.* 2,161 mit der Mitteilung über die Hafenbaumaßnahmen durch C. Iulius Caesar. Damit ist aber Octavian gemeint, der ab dem 8. Mai 44 v. Chr., dem Tag der Annahme der Erbschaft Caesars, dessen Namen führte (Kienast 2004, S. 61).
- 204 *Georg.* 2,163–164.
- 205 Sueton, *Divus Augustus* 16,1.
- 206 *Georg.* 2,162–164.
- 207 *Georg.* 1,302–303.
- 208 Ob *nautae* die gesamte Besatzung meint oder nur Teile, eventuell lediglich Kapitän und »Deckoffiziere«, die im Auftrag aller agieren, wird nicht spezifiziert. Allerdings werden in der antiken Literatur, sofern nicht lediglich Schiffseigner, seefahrende Kaufleute bzw. Reeder gemeint sind (z.B. Horaz, *car.* 1,1,14), tatsächlich Matrosen oder allg. Seefahrer so genannt. Allg. zu Formen, Modalitäten und Personal der Handelsschifffahrt: Schmidts 2012. Terminologisch, regional differenziert zeigen sich die oft in *collegia* oder Korporationen zusammengeschlossenen *navicularii* im südlichen Gallien, die im westlichen Mittelmeergebiet die maritimen Transporte zur Versorgung Roms organisierten (vgl. Pinselaufschriften auf Ölampforen aus der *Baetica* [Schmidts 2012, S. 54–56]). Zu den Binnenhandel betreibenden *nautae* Schmidts 2012, S. 27–44.
- 209 *Georg.* 1,304.
- 210 1,110.
- 211 1,115–116.
- 212 16,26.
- 213 17,5.
- 214 17,6: *excepit portu.*
- 215 17,3–4.
- 216 17,215.
- 217 *Heroid.* 16,127: *portubus egredior.*
- 218 16,121–124.
- 219 16,371–375.
- 220 16,119–120.
- 221 16,125.
- 222 Properz, 1,6,15.
- 223 2,91.
- 224 1,8A,1.
- 225 1,8A,5–6.
- 226 1,8A,18–20.

- 227 1,8A,2.
 228 1,17,2; 1,18,1–2.
 229 1,17,3–4.
 230 5,262–268.
 231 2,21,14.
 232 1,15,9–14.
 233 Sie war *perfidia*: 1,15,2.
 234 1,6,28–30.
 235 1,5,13–18.
 236 1,17,13–14.
 237 1,3.
 238 1,1,5–6.
 239 Vgl. auch – in der Wortfolge umgestellt: (*ducunt ... sidera certa*) *lucra petituras ... instabiles ... rates* (1,9,9–10).
 240 Tibull, 1,3,35–40.
 241 1,3,49–50.
 242 Zur Trennung von seinem Freund Macer: 2,6,3–4.
 243 Stellen zur Chronologie: Valerius Maximus, 9,1,3 (197 v. Chr. nach der Niederlage Philipps von Makedonien); Livius, 39,6,7 (187 v. Chr. nach der Rückkehr der römischen Armee aus Asien); Polybios, 31,25 (168 v. Chr. Folge des Krieges gegen Perseus); Sallust, *Catilina* 10–13; Iugurth. 41; hist. 1,11–12; Velleius Paterculus, 2,1 (146 v. Chr. nach der Zerstörung Karthagos).
 244 2,3,43–44.
 245 2,3,45.
 246 2,3,49–50. Im Vers Singular.
 247 1,2,65; 1,6,76.
 248 Diesen Charakterzug hatte auch Horaz, *epist.* 1,4,12–14 bei seinem Kollegen und Freund herausgestellt: *Inmitten von Hoffnung und Sorge, inmitten von Ängsten und zornigen Gefühlen (timores inter et iras) glaube, jeder Tag sei dir als der letzte aufgegangen: Angenehm wird dich die Stunde überraschen, die von dir nicht erhofft werden wird.*
 249 *Ars am.* 3,113.
 250 *Ars am.* 3,122.
 251 *Ars am.* 3,127–128.
 252 *Ars am.* 3,124; vgl. auch 3,129–132.
 253 *Ars am.* 3,126.
 254 Vgl. aber die Ursache für seine Verbannung, die unter anderem gerade in der Veröffentlichung der *Ars amatoria* lag (dazu s.u.), weil diese nach offizieller Lesart den gesellschaftspolitischen legislativen Bestrebungen des Augustus *de adulteriis et de pudicitia ... de maritandis ordinibus* (Sueton, *Divus Augustus* 34, 1) widersprach.
 255 Sueton, *Divus Augustus* 34,1: *Leges retractavit et quasdam ex integro sanxit, ut sumptuarium ...* Das Thema blieb weiterhin aktuell, wie die Senatsrede des Tiberius aus dem Jahr 22 n. Chr. zeigt, in der es auch um diese Probleme ging (Tacitus, *ann.* 3,53–55).
 256 *Ars am.* 3,129–168 (Haartracht); 169–192 (Kleidung).
 257 S.o. *nom.* 704d–705b.
 258 S.o. *pol.* 1327a.
 259 1,104.
 260 *carm.* 64,50–264.
 261 Zum Ariadne-Theseus-Mythos und seinen Varianten insgesamt umfassend Plutarch, *Theseus*, 19–20; 29,1.
 262 Als materieller Bestandteil athenischer Identität soll nach Plutarch, *Theseus*, 23,1 das konservierte Schiff noch bis in die Zeit des Demetrios Phalereus (athenischer Regent im Auftrag des Kassandros von Makedonien 317–307 v. Chr.) zu sehen gewesen sein.

- 263 Vgl. zu den Farben: Plutarch, *Thes.* 17,4–5.
 264 *carm.* 64,57.
 265 *carm.* 64,132–201.
 266 Mytholog. Gründer Athens.
 267 *carm.* 64,210–211.
 268 *Heroid.* 10,125–130.
 269 Hoffmann u.a. 2000, S. 320.
 270 *Silvae* 2,1,70.
 271 *Rem.* 812: *contigimus portus, quo mihi cursus erat. Fasti, 2,863–864: venimus in portum ... /naviget hinc alia iam mihi linter aqua.*
 272 *Ars am.* 3,748.
 273 »Zielgruppe« der Bücher 1–2 sind die Männer, diejenigen des dritten Buches die Frauen.
 274 *Ars am.* 3,47.
 275 *Ars am.* 3,48. Eine Vertreterin redet den Dichter mit ihren Forderungen direkt an.
 276 *Ars am.* 3,12 *arte mea [Ovid] capta est, arte tenenda mea est.*
 277 *Ars am.* 2,337–338.
 278 *Ars am.* 2,9–10.
 279 *Amor.* 2,IXb,31f.
 280 Hier nur Nachweise für die Beziehungen zur Ehefrau, nicht für die zu den Freunden. Trotz literarischer aemulativer Bezüge (*Aeneis* 2) kommt gerade in der herzzerreißenden Abschiedsschilderung von seiner Frau (*Trist.* 1,3) viel von Ovids authentischer Stimmungslage zum Ausdruck, zumal sich an die Ehefrau richtende Elegien, wenn auch mit teilweise weniger verzweifelter Charakter, auch an anderen Stellen finden (1,4; 4,2; 5,2; 5,5; *ex Ponto* 1,4; 3,1).
 281 Über die Ursachen gibt es eine umfängliche Literatur. Ovid selbst gibt lediglich, zumindest für den modernen Leser, in Teilen kryptische Hinweise in *Trist.* 2,103–104; 2,207. Das dort angesprochene *carmen*, laut 2,211–212 *turpis* (»schändlich«), da es den Ehebruch fördere, dürfte die *Ars amatoria* gewesen sein. Juristisch handelt es sich um eine *relegatio*, nach der Ovid seine bürgerlichen Rechte und sein Vermögen behielt (*Trist.* 4,9,11; 4,4,46).
 282 Zu Buch III: Albrecht 2009, S. 214; zu Buch IV: ders., S. 217; zu Buch V: ders., S. 222.
 283 Vgl. ders., S. 257–260.
 284 *Trist.* 1,4,27–28.
 285 *Trist.* 1,11,3–4.
 286 *Trist.* 1,2; 1,4.
 287 Zur Struktur: Albrecht 2009, S. 208.
 288 *Trist.* 1,10.
 289 *Trist.* 1,11,3–4.
 290 *Trist.* 3,2,10–11.
 291 *Trist.* 3,2,16–19: *ut via finita est et opus requievit eundi,/et poenae tellus est mihi tacta meae,/nil nisi flere libet, nec nostro parciior imber/lumine, de verna quam nive manat aqua.*
 292 *Trist.* 3,12,37–38.
 293 *Trist.* 3,12,35–36.
 294 Zusammenfassend: *Trist.* 4,59–60.
 295 *Trist.* 4,4,58.
 296 *Phil.* 301.
 297 *Phil.* 302–303.
 298 *Phil.* 2; 221.
 299 *Pers.* 447.
 300 *Trist.* 4,4,5–6; 5,6,1–2.
 301 *Trist.* 5,11,14–15.
 302 *Trist.* 1,5,33.

303 *Trist.* 1,11,23–25: *quocumque aspexi, nihil est nisi mortis imago,/quam dubia timeo mente timensque precor./attigero portum, portu terrebor ab ipso.*

304 Anfang 18 n. Chr. Albrecht 2009, S. 28.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Jochen Haas

Bürgermeister-Alexander-Straße 10

55122 Mainz

Deutschland

E-Mail: eriemer.jhaas@t-online.de

Seaports in the Lyrical Poetry of Rome Between the Late Republic and the Early Imperial Era

Summary

This contribution undertakes to shed light on three facets:

To begin with, the use of the seaport motif in Roman lyrical poetry of the two centuries around the birth of Christ covers a complex and variegated associative spectrum of human feeling. Within that spectrum, aspects such as protection, refuge or the end of a journey by no means always have positive connotations.

What is more, the motif is assigned different functions from one genre to the next. It can serve as a multiply utilizable mirror of the author's own literary production or of personal sensitivities with regard to interpersonal relationships or biographical crises. And it is a device used as much in praise of the times and the emperor as for the purposes of indignant cultural and social criticism.

Finally, relationships to non-lyrical literary text types become evident, particularly with regard to prose literature of a historiographical, rhetorical and political-philosophical nature. In any case, when viewed from the outside, the latter suggest a wide range of interdependencies and concretizations above all with regard to contemporary discourses. Late Republican and Early Imperial products and producers of lyrical poetry were thus not only recipients but also active participants in a system of intellectual debate. Within this context, the perception, conception, and literary processing of the maritime constitute a substantial and complex – but at the same time ambiguous analogue – element of the history of the maritime-oriented mentality of antiquity, a history highly complex with regard to form and content alike.