

Ueber
den Seeverkehr und das Seewesen
der Römer
von den ältesten Zeiten
bis zum
ersten punischen Kriege.

Rom war ursprünglich eine vorzugsweise Ackerbau treibende Binnenstadt Latiums. Am schiffbaren Tiberstrom, nur zwei Meilen von der Mündung desselben gelegen, beherrschte die Stadt doch nicht die Flussufer bis zur Mündung. Denn nach der übereinstimmenden Ueberlieferung soll erst der vierte König Roms, Anus Martius,¹⁾ das römische Gebiet bis zur Tibermündung ausgedehnt und Rom in direkte Verbindung mit der See gesetzt haben. Als aber dieses geschehen, und Rom mit der Tibermündung den einzigen guten Hafen²⁾ der Küste Latiums besaß, so mußte die Stadt vermöge ihrer Lage bald die Hauptvermittlerin des Handelsverkehrs der ganzen Landschaft Latium mit den seefahrenden Nationen werden und konnte so dem Seeverkehr und dem Seewesen nicht ganz fremd bleiben. Allein die Abneigung der Römer gegen die See und ihre Gefahren, welche sich unverkennbar durch ihre ganze Geschichte zieht, hinderte es, daß sie ihre Macht und ihren Verkehr auf der See Schritt für Schritt mit der Ausbreitung ihrer Landmacht entwickelten und ausdehnten. Und doch waren für die Römer bei der Ausdehnung ihrer Landmacht über Etrurien, Campanien, Samnium und zuletzt über Süditalien alle Bedingungen zur Bildung einer nicht unbedeutenden Seemacht und zur Erweiterung des Seeverkehrs und des Seehandels vorhanden. Denn bei der Unterwerfung Italiens vom Rubikon und der Mafra bis zur Meerenge von Messana kam Rom nach und nach in den Besitz einer herrlichen Küstenstrecke mit schönen

1) Cf. Livius I, 33. Dionys von Halik. Antiq. Rom. III, p. 183 ed. Friedr. Sylburg.

2) Dionys von Halik. III, p. 183 oben.

Häfen, in den Besitz von Landschaften, die gutes Schiffsbaumaterial lieferten, endlich in den Besitz von Unterthanen und Klientelstädten, welche gute Werkleute und Matrosen stellen konnten. Aber dennoch befand sich, als die Unterwerfung Italiens vollendet war, das Seewesen der Römer in einem Zustande, der es im Vergleiche zu ihrer Landmacht als durchaus unbedeutend erscheinen ließ. Daher hat man wohl geglaubt, die Römer hätten sich vor dem ersten punischen Kriege überhaupt gar nicht mit dem Seewesen abgegeben und wären demselben ganz fremd geblieben. Allein, wenn auch die Quellen über den Seeverkehr und das Seewesen der Römer vor den punischen Kriegen nur sehr dürftig fließen, so geht doch aus ihnen hervor, daß Rom schon in der ältesten Zeit sich desselben nicht hat ganz entschlagen können. Es möge nun die Aufgabe nachfolgender Abhandlung sein, die in den Schriften der Alten zerstreut vorkommenden Nachrichten über den Seeverkehr und das Seewesen der Römer vor den punischen Kriegen zusammenzustellen und zu einem Gesamtbilde zu vereinigen.

A. Gründung von Ostia und Verkehr der Römer mit den etruskischen Seestädten.

Der vierte König Roms, Ankus Martius, soll das römische Gebiet auf beiden Flußufern südwärts bis zur Mündung der Tiber ausgedehnt, und den Hafen Ostia, so wie die großen Salinen angelegt haben.¹⁾ Die Tiber theilte ihre Wasser nicht, sondern mündete in einem tiefen und wasserreichen Strome ins Meer. Die Mündung selbst bildete von Rom aus links ein ellenbogenartig ins Land einschneidendes geräumiges Bassin,²⁾ an dessen Nordspitze die Hafenstadt Ostia lag, eine Seekolonie von Rom.³⁾ Die Entfernung des Hafens von der Stadt Rom betrug auf dem Landwege 16 Milien; die Fahrt auf dem Flusse dagegen 190 Stadien.⁴⁾ Da die Mündung der Tiber damals noch nicht, wie jetzt, durch Sandbänke gesperrt war, so konnten selbst größere Seeschiffe in den Strom einlaufen. Der Hafen hatte die Gestalt eines Achtecks, tiefes Fahrwasser, war geräumig und bot den Schiffen hinreichenden Schutz, kurz, er gehörte zu den besten des tyrrhenischen Meeres. Unmittelbar neben dem Hafen Ostia lagen die großen Salinen, welche für so alt, als die Hafenstadt selbst,⁵⁾ gehalten wurden und so bedeutend waren, daß man sie in Rom schlechthin die Salinen nannte. Da

1) Livius I, 33. Dionys von Hal. III, p. 183. Strabo III, p. 145.

2) Dionys von Hal. an der angegebenen Stelle.

3) Plinius Hist. nat. III, 5, 9.

4) Dionys von Hal. I, p. 8. Strabo V, p. 232.

5) Livius I, 33.

die Ueberlieferung ihre Anlage mit der Gründung von Ostia in unmittelbare Verbindung setzt, so war das Salz derselben wohl der älteste Ausfuhrartikel der Hafenstadt. Ostia wurde denn auch bald von den Kauffahrteischiffen der Etrusker, Karthager und Griechen fleißig besucht, und die Römer kamen von ihrem ältesten Seehafen aus mit diesen Nationen in einen regen Handelsverkehr.¹⁾ Auch Dionys von Halikarnas deutet auf den rasch sich entwickelnden Handelsverkehr Ostias mit den seefahrenden Nationen hin, indem er vom Anfus Martius sagt, er habe durch die Gründung der Hafenstadt bewirkt, daß Rom nicht nur den Bewohnern des Binnenlandes, sondern auch den seefahrenden Nationen zugänglich geworden sei und daß es die Güter, welche über See kommen, genießen könne.²⁾

Nach der Gründung von Ostia traten die Römer zunächst mit den benachbarten etruskischen Seestädten Caere und Antium in lebhaften Wechselverkehr. Einige Kämpfe in der ältesten Zeit ausgenommen,³⁾ scheinen die Beziehungen zwischen Rom und Caere lange freundschaftlicher Art gewesen zu sein. Als Rom im Jahre 389 von den siegreichen Galliern überfallen wurde, flüchteten die Priester mit den Staatsheiligtümern nach Caere hin und wurden dort gastfreundlich aufgenommen.⁴⁾ Zum Danke dafür schlossen die Römer nach dem Abzuge der Gallier mit den Einwohnern von Caere von Staatswegen ein Bündniß der Gastfreundschaft.⁵⁾ Selbst als im Jahre 352 vor Christus Caere sich mit der etruskischen Stadt Tarquinii gegen die Römer verband, nahmen die Römer, nachdem sie beide Städte besiegt hatten, den Caeretanern nur die Hälfte ihres Gebietes ab und gewährten ihnen einen sehr milden Frieden auf 100 Jahre. Der innige Verkehr zwischen Rom und der mächtigen Seestadt der Volsker, Antium, läßt sich bis in die älteste Zeit hinein verfolgen. Sie wird die erste Lehrmeisterin Roms im Seewesen genannt.⁶⁾ Nach Dionys von

1) Plin. Ep. II, 17, 26. Orelli Inscr. № 2178, 2.

2) Dionys von Hal. III, p. 183 unten.

3) Dionys von Hal. IV, p. 231.

4) Livius V, 40.

5) Livius V, 50.

6) Florus I, 11, 2.

Halikarnaß steht Tarquinius Superbus mit Antium im Bunde.¹⁾ Im ersten Seevertrage zwischen Rom und Carthago (509 v. Chr.) stipulirt ersteres für Antium, als untergebene Bundesstadt.²⁾ Seit der Schwächung Roms durch Porsenna steht Antium meistens vorn an im Kampfe der Volsker gegen die Römer. Im Jahre 285 der Stadt nehmen und zerstören die Römer eine kleine Seestadt der Antiaten, welche zugleich Schiffswerfte und Marktplatz der zum Leben gehörigen Artikel war. Diese wurden durch Seehandel und Seeraub von den Antiaten eingeführt und warfen ihnen großen Gewinn ab. Bei der Eroberung dieses Seeplatzes der Antiaten sollen die Römer zwei und zwanzig lange Schiffe und sonstiges Schiffsgeräth erbeutet haben.³⁾ Nach wiederholten Kämpfen mit der kriegerischen Stadt gelang es endlich den Römern, im Jahre 416 der Stadt (338 v. Chr.) Antium für immer zu unterwerfen. Es wurde zum zweiten Male eine starke Kolonie hingeschickt, woran die alten Einwohner, wenn sie es wollten, sich theiligen konnten, und die neu kolonisirte Stadt wurde dann durch Verleihung des Bürgerrechtes aufs engste an Rom geknüpft.

Den Einwohnern von Antium wurde Seehandel und Seefahrt untersagt, ihre Kriegsschiffe wanderten, so weit sie brauchbar waren, in die römischen Docks, die nicht brauchbaren wurden verbrannt, und mit ihren ehernen Schnäbeln wurde die Rednerbühne auf dem römischen Forum geschmückt. Dafür, daß Rom auch mit den übrigen, entfernteren Städten und Gegenden Etruriens schon in älterer Zeit zur See verkehrt habe, fehlt es nicht ganz an Andeutungen in den Werken der Alten. Als im Jahre 262 der Stadt ein großer Getreidemangel in Rom herrschte, wurden unter andern auch Schiffe nach Etrurien gesandt, um in diesem reichen Lande Korn aufzukaufen. Nachdem die Römer von den Völkern des Landes viel Getreide zusammengekauft hatten, brachten sie es nach einer glücklichen Fahrt heim.⁴⁾ So viel über Ostia und den Seeverkehr zwischen Rom und Etrurien.

1) Buch IV, p. 215.

2) Polybius III, 23.

3) Dionys von Hal. IX, p. 612.

4) Dionys von Hal. VII, p. 724.

B. Seeverkehr zwischen Römern und Carthagern vor den Kriegen beider Völker mit einander.

Der Verkehr zur See zwischen Rom und Carthago ist sehr alt. Denn, wenn schon im Jahre 509 v. Chr. beide Staaten das Bedürfniß fühlten, ihre Handelsbeziehungen durch einen festen Vertrag zu ordnen, so müssen sie schon lange vorher in mannigfaltige Berührung gekommen sein. Im genannten Jahre schlossen nämlich Römer und Carthager unter einander den ersten Handelsvertrag ab.¹⁾ Nach demselben durften die Römer nicht über das schöne oder hermäische Vorgebirge hinausfahren, es sei denn, daß sie durch Sturm oder Feinde dazu gezwungen wurden. Im letzteren Falle durften sie Nichts kaufen oder nehmen, als was zur Ausbesserung des Fahrzeuges oder zum Opfer nöthig war. Innerhalb fünf Tagen mußten sie dann wieder auslaufen. Das schöne oder hermäische Vorgebirge lag auf der Nordspitze der östlich vom karthagischen Golfe in das mittelländische Meer hineinragenden Halbinsel, ungefähr auf dem 28 $\frac{2}{3}$ ° östlicher Länge und etwas über den 37° nördlicher Breite hinaus. Von dem direkten Verkehre derjenigen Länder, welche östlich von diesem Vorgebirge lagen, das heißt, von dem Seehandel mit den herrlichen, reichen Gegenden der kleinen Syrte, mit Syrien und Aegypten waren die Römer ausgeschlossen.²⁾ Dagegen verpflichteten sich die Carthager, den Clientelstädten der Römer, als welche Antium, Laurentum, Circeji und Terracina namentlich aufgeführt werden, keine Unbilden zuzufügen; in Latium keine feste Pläge anzulegen; und wenn sie in den mit den Römern nicht verbündeten Theile von Latium einen feindlichen Einfall

1) Polybius III, 22, 30. ed. Imman. Bekker.

2) Polybius III, 23. Niebuhr, Röm. Gesch. I, 335.

machen sollten, nicht im Lande zu übernachten. Der Handel westlich vom hermäischen Vorgebirge, mit Carthago selbst auf der libyschen Küste und auf Sardinien war den Römern gestattet, jedoch unter gewissen Einschränkungen. Der römische Kaufmann durfte nämlich nicht auf eigene Rechnung verkaufen und wahrscheinlich auch nicht einkaufen, sondern nur unter Leitung und Aufsicht eines karthagischen Heroldes oder Handelschreibers. Nicht der römische Kaufmann zog die für die Waaren erlösten Gelder ein, sondern der karthagische Beamte, und der Staat bürgte für die Kaufsumme. Wahrscheinlich waren die karthagischen Kaufleute in Ostia und Rom ebenso gestellt, doch geht dieses aus dem Vertrage nicht ganz deutlich hervor. Auf dem von den Karthagern beherrschten Gebiete von Sizilien sind nach dem Vertrage die römischen Kaufleute den karthagischen im Handelsverkehre ganz gleich gestellt.¹⁾ Die Römer erscheinen offenbar in diesem Seehandelsvertrage schon nicht mehr als solche, die sich nur die Waaren von karthagischen Kaufleuten nach Ostia hinbringen lassen und dort mit ihnen handeln, sondern als solche, die auch auf ihren Schiffen Waaren nach Sardinien und Sizilien, nach Carthago und Libyen hinführen und dort andere wieder einkaufen, um sie in der Heimat abzusetzen.

In ähnlicher Stellung zu den Karthagern, wie die Tyrhener, befahren sie schon das westliche Becken des mittelländischen Meeres, und die mit ihnen verbündete Großmacht fürchtet schon ihre Concurrenz in entfernteren Gegenden, wie Syrien und Aegypten. Im Jahre 406 der Stadt wurde der alte Handelsvertrag zwischen Römern und Karthagern erneuert.²⁾ Manches ist in diesem zweiten Vertrage näher erläutert, und es tritt in demselben namentlich die Gegenseitigkeit der Bedingungen schärfer hervor. Die Karthager stipulirten für die Gemeinden der Tyrer und Stykaer und deren Bundesgenossen mit. Das hermäische Vorgebirge mit den Städten Mastia und Tarsejum bilden für die Römer nach Osten und Südosten hin die Gränze, über welche hinaus sie keine Stadt gründen, keine Beute machen und keinen Handel treiben dürfen. Auf Sardinien und in Libyen soll kein Römer Handel treiben oder eine Stadt gründen; sondern er darf sich dort nur aufhalten, um den nöthigen Reisvorrath einzunehmen oder sein Fahrzeug auszubessern. Wird ein Römer vom Sturme

1) Polybius III, 23.

2) Polybius III, 24.

nach genannten Gegenden hin verschlagen, so soll er innerhalb fünf Tagen wieder absegeln. Auf Sizilien, so weit die Karthager es beherrschen, und in Karthago selbst, haben Römer und Karthager im Handel und Wandel dieselben Rechte. Eben so ängstlich als demnach die Karthager bemüht sind, die Römer von gewissen Handelsgebieten fern zu halten, sind auch die Römer auf ihrer Hut, daß sich die Karthager nicht in allzu großer Nähe, namentlich nicht in Latium festsetzen. Daher müssen sich Letztere in dem Vertrage verpflichten, keine Stadt in Latium besetzt zu halten; falls sie dort eine den Römern nicht untergebene Stadt einnehmen sollten, so dürfen sie die Schätze und die Männer behalten, die Stadt aber sollen sie wieder aufgeben. Weiterhin machen sich beide Völker in dem Vertrage verbindlich, die beiderseitigen vom Sturme Verschlagenen unbehelligt zu entlassen; solche, mit denen sie in einem bestimmt abgeschlossenen Frieden lebten, (*ἔργαττοι*) nicht nach den beiderseitigen Häfen hin zum Verkaufe zu bringen. Endlich verpflichteten sich beide Staaten, weder unter einander, noch gegen die beiderseitigen Bundesgenossen bei der Einnahme von Reisevorrath sich irgend welche Unbilde zu erlauben, und dieses auch von den Bundesgenossen nicht zu dulden; sollte sich jedoch ein Mitglied einer der beiden Staaten oder dessen Bundesgenossen in letzterer Hinsicht verfehlen, so darf es deshalb nicht privatim bestraft werden, sondern der betreffende Staat vollzieht die Strafe oder gibt die Genugthuung. Das sind die wesentlichen Bestimmungen des zwischen Karthago und Rom abgeschlossenen zweiten Handelsvertrages. Außer manchen schärferen Bestimmungen enthält dieser zweite Handelsvertrag drei Punkte, die im Gegensatz zu dem ersteren besonders hervorgehoben zu werden verdienen.

Im ersten Vertrage verpflichten sich wohl die Karthager, in Latium keine Stadt zu gründen oder einen festen Punkt besetzt zu halten, aber sie scheinen von den Römern so etwas im Bereiche ihrer Macht nicht zu befürchten. In diesem zweiten Handelsvertrage dagegen müssen sich die Römer ausdrücklich verpflichten, auf Sardinien, in Libyen und sogar östlich vom hermäischen Vorgebirge keine Stadt zu gründen. Zur Zeit des ersten Vertrages möchte demnach wohl der Seehandel und der Seeverkehr der Römer noch nicht so bedeutend gewesen sein, daß die Karthager auf den Gedanken kommen konnten, den Römern das Versprechen abzufordern, in den bezeichneten Gebieten keine Kolonien gründen zu wollen. Dagegen muß den Karthagern im Jahre 348, wo der zweite Vertrag abgeschlossen wurde, die Befürchtung, die Römer könnten auf Sardinien,

in Libyen oder sogar jenseits des hermäischen Vorgebirges Kolonien oder Handelsfactoreien gründen, schon viel näher gelegen haben. Aus ebenderselben Furcht fanden die Karthager es gerathen, die Römer von Sardinien und Libyen fern zu halten, wo sie ihnen doch im ersten Vertrage, wenn auch unter Einschränkungen, den Handelsverkehr gestattet hatten. Dieses ist der zweite hervorzuhebende Punkt. Aus beiden läßt sich auf eine stärkere Betheiligung der Römer und ihrer Bundesstaaten an dem Seehandelsverkehre schließen. Die Lage Roms um diese Zeit macht das Gesagte noch viel wahrscheinlicher. Im Jahre 366 waren die Gesetzesanträge des Vicinius und Sextius durchgegangen, in Folge dessen hatte der Verfassungskampf zwischen Patriziern und Plebejern im Wesentlichen aufgehört. Die Kriege wurden mit Begeisterung und kräftig geführt, und Roms Machtstellung in Mittelitalien fing um diese Zeit an, überwiegend zu werden. Der Schuldendruck, unter welchem ein großer Theil des Mittelstandes geseufzt, und welcher Handel und Verkehr gelähmt hatte, war gehoben; der Mittelstand selbst hatte sich gemehrt und gekräftigt und wurde, da ihn die Geburt nicht mehr von den höchsten Ehrenstellen ausschloß, zur Thätigkeit nach allen Richtungen hin angespornt. Wie hätte dieses Alles für den Seeverkehr der Römer ohne wichtige Folgen bleiben können? Ein gewisses Vermögen war jetzt, wenigstens für den Plebejer, die erste Staffel zu Ansehen und Ehre im Staate. Wo konnte er dieses aber leichter und schneller erwerben, als im Seehandel? Mancher aufstrebende Plebejer wird daher sein Glück auf der See versucht haben. Möge nun einerseits der Aufschwung der römischen Macht in Mittelitalien und die lebhaftere Betheiligung der Römer am Seehandel die Karthager mit Neid und Besorgniß erfüllen, so ermunterte andererseits die vollständige Vernachlässigung¹⁾ des Seekriegswesens von Seiten der Römer die Karthager, Erstere auf der See bei Zeiten möglichst einzuschränken. Daher schließen sie diese jetzt auch von Sardinien und Libyen aus.

Die Römer hingegen müssen sich, um bei ihrer vollständigen Ohnmacht zur See ihren Handel und ihre Küste sicher zu stellen, die härtesten Bedingungen von Seiten der Karthager gefallen lassen. Ein dritter im zweiten Handelsvertrage hervorzuhebender Punkt ist der, daß bei dem lebhafteren Verkehre zur See den Römern und deren Bundesgenossen auch das Freibeuterwesen nicht ganz

1) Das Nähere darüber in dem Kapitel über das Seewesen.

fremd geblieben zu sein scheint. Denn nicht im ersten, wohl aber im zweiten Verträge müssen sich die Römer verpflichten, jenseits des hermäischen Vorgebirges keine Freibeuterei zu treiben, woraus hervorzugehen scheint, daß die Römer und ihre Bundesgenossen gelegentlich, wie Karthager und Tyrrhener, als feste Freibeuter aufzutreten pflegten.

Der durch diese Verträge befestigte, friedliche Seeverkehr zwischen Rom und der ersten Seemacht damaliger Zeit bleibt in der Folge bestehen. Noch im Jahre 448 der Stadt (304 v. Chr.) wurden die Verträge erneuert, bei welcher Gelegenheit die in Rom anwesenden karthagischen Gesandten sehr ehrenvoll behandelt und vom Senate reich beschenkt entlassen wurden.¹⁾ Ein Beweis, wie viel den Römern daran lag, die freundschaftlichen Beziehungen mit der gewaltigen Meerherrscherin Karthago zu erhalten. Nochmals wurde das Bündniß zwischen Rom und Karthago erneuert im Jahre 473 der Stadt (281 v. Chr.). Zugleich schlossen beide Staaten ein Schutz- und Trugbündniß gegen den Spiroten Pyrrhus.²⁾

Die Karthager versprachen, mit ihrer Flotte, wo es nöthig sein werde, die Römer zu unterstützen, die Römer, die Karthager mit ihrer Landmacht. Außerdem verpflichteten sich beide Theile, keinen einseitigen Frieden zu schließen. Doch schon jetzt scheint das freundschaftliche Verhältniß zwischen beiden Staaten sich getrübt zu haben. Sie unterstützen sich in dem Kampfe gegen Pyrrhus nicht, und die Karthager suchten, als der geeignete Zeitpunkt gekommen war, für sich allein mit Pyrrhus Frieden zu schließen. Außerdem hatten die Karthager ein gutes Auge auf die wichtige Seestadt Rhegium geworfen, allein die Römer kamen ihnen in der Eroberung und Besetzung der Stadt zuvor. Kurz, als die Gefahr, welche beiden Staaten durch Pyrrhus drohte, abgewandt war, trat die Eifersucht zwischen der größten Landmacht und der größten Seemacht offen hervor. Einige Jahre nachher brach denn auch, als die Karthager die Burg von Messana, welches die Meerenge zwischen Sizilien und Italien beherrschte, besetzt hatten, der große Kampf zwischen beiden Nationen aus. Dieser Kampf nöthigte die Römer, auch zur See als Großmacht der Großmacht gegenüberzutreten.

1) Livius IX, 43 am Ende.

2) Polybius III, 25.

C. Seeverkehr zwischen Römern und Griechen vor den punischen Kriegen.

Von Ostia aus sind die Römer wohl zunächst mit den griechischen Seestädten auf der Küste von Italien und Sizilien, und durch diese mit Griechenland selbst in Verbindung getreten. Läßt sich auch aus den vereinzelt vorkommenden Nachrichten über den vor den punischen Kriegen zur See zwischen Römern und Griechen stattfindenden Verkehr eine fortdauernde, wechselseitige Seeverbindung durch Handel und Wandel nicht nachweisen; so geht doch aus jenen Nachrichten hervor, daß schon in den ältesten Zeiten die Römer mit den Griechen Italiens und durch diese mit denen des Mutterlandes in Verbindung traten. Schon Tarquinius Superbus schickte beim Ausbruche einer pestartigen Krankheit¹⁾ seine beiden Söhne Sextus und Titus in Begleitung des Brutus zur See²⁾ nach Griechenland, um sich beim Orakel zu Delphi wegen Abwendung der Krankheit Rathes zu erholen. Diese sagenhafte Erzählung enthält jedenfalls eine Erinnerung der Römer von der uralten Verbindung zwischen Rom und Griechenland. Sie setzt aber auch den uralten Seeverkehr mit den Seestädten der Griechen in Italien voraus; denn nur durch diesen konnte jene Sendung vermittelt werden. Mit Cumä, der mächtigen griechischen Seestadt Mittelitaliens, muß Rom schon zur Zeit des Tarquinius Superbus in freundschaftlicher Verbindung gestanden haben. Das beweist die freundliche Aufnahme des verbannten Königs und der Einfluß der mit ihm verbannten Römer in der Stadt.³⁾ Als

1) Dionys von Hal. IV, p. 264.

2) Livius I, 56.

3) Dionys von Hal. VII, p. 418 u. 427.

nämlich die Römer bei einem Getreidemangel im Jahre 262 der Stadt unter andern auch nach Cumä Schiffe schickten,¹⁾ um Getreide aufzukaufen, da erregten die mit Tarquinius Superbus Verbannten einen Auflauf gegen die von Rom Gesandten und bewirkten, daß die Getreideschiffe vom Tyrannen Aristodemus festgehalten wurden. Von jenem Jahre datirt auch die älteste Nachricht über den Seeverkehr mit den Griechen auf Sizilien. Um nämlich jenem Getreidemangel abzuhelfen, sandten die Römer den P. Valerius und L. Geganius zum Tyrannen Gelon²⁾ von Syrakus, um Getreide aufzukaufen. Durch widrige Winde wurden die Römer genöthigt, die Insel zu umfahren und kamen so erst in vorgerückter Jahreszeit bei dem Tyrannen an. Sie überwinterten in Syrakus und langten erst im folgenden Sommer mit vielem Getreide wieder in Rom an. Zwischen Rom und Massilia hat ebenfalls schon in älterer Zeit ein freundschaftlicher Verkehr stattgefunden. Der Nachweis davon führt uns zugleich wieder auf den ältesten Seeverkehr zwischen Rom und dem eigentlichen Griechenland zurück. Wir sahen nämlich schon vorhin, daß durch den Verkehr mit den Griechen in Italien das Orakel des Apollo in Delphi großes Ansehen bei den Römern schon zu den Zeiten des Tarquinius gewonnen hatte. Dieses Ansehen scheint im Laufe der Zeit eher zugenommen, als abgenommen zu haben. Denn wiederum ist die Fahrt eines römischen Schiffes nach Griechenland, um dem weissagenden Gotte den Zoll der Verehrung darzubringen, das Einzige, was wir von dem Seeverkehre zwischen den Römern und den Griechen des Mutterlandes in älterer Zeit von den alten Geschichtschreibern erfahren. Als³⁾ nämlich Rom seine mächtige etruskische Rivalin Veji überwunden hatte, da widmete der siegreiche Feldherr Camillus aus der Siegesbeute dem Gotte in Delphi ein acht Talente schweres goldenes Mischgefäß. Ein Dreiruderer brachte das Geschenk nach Griechenland hinüber. Dieser wurde zwar von Korsaren der Insel Lipara aufgebracht, jedoch von dem gottesfürchtigen Vorsteher der Insel befreit und unter Schiffsgeleit nach Griechenland hin und nach Rom zurückgebracht. Das Geschenk für den Gott selbst wurde in dem Rom und

1) Livius II, 34.

2) Dionys von Halik. VII, p. 417 u. 418.

3) Livius V, 28. Plut. Camillus p. 133.

Massilia zu Delphi gemeinschaftlichen Schaghaufe niedergelegt.¹⁾ Dieses gemeinschaftliche Schaghaus in Delphi beweist, daß schon vor der Einnahme Bejis durch die Römer, also vor dem Jahre 396 v. Ch. zwischen Rom und Massilia eine freundschaftliche Annäherung stattgefunden haben muß. Diese Annäherung konnte aber nur durch den Seeverkehr vermittelt werden. Dieser muß demnach bis in die ältesten Zeiten der Republik hinaufgereicht haben. Daher nahmen denn auch die Massiloten, als Rom selbst bald nach der Unterwerfung Bejis von den Galliern zerstört wurde, öffentlichen Antheil und steuerten wenigstens nachträglich zu dem gallischen Postkaufungspreise bei.²⁾ Weil die Massiloten in der größten Krise, die Rom zu bestehen hatte, ihre Treue und Anhänglichkeit gezeigt hatten, so erhielten sie von den Römern gleiche Rechte mit den römischen Bürgern, Freiheit von allen Abgaben und einen Ehrensitz auf den vordersten Bänken bei öffentlichen Spielen. Daß bei dieser günstigen Stellung der Massiloten in Rom der Seeverkehr zwischen beiden Städten sehr lebhaft sein mußte, möchte wohl Niemand in Abrede stellen können. Einen bedeutenden Aufschwung nahm der Seeverkehr und Seehandel der Römer, als in den Kämpfen derselben um die Herrschaft in Mittel- und Süditalien die griechischen Seestädte nach und nach in die römische Klientel eintraten. Die mächtige, griechische Seestadt Mittelitaliens, Paläopolis, nachmals Neapolis genannt, war die erste, welche sich unter die Herrschaft Roms beugen mußte. Paläopolis, eine blühende griechische Tochterstadt von Cumä, wurde, als die Samniten im Jahre 336 vor Chr. Cumä eroberten, durch die geflüchteten Einwohner derselben verstärkt und erweitert und nahm seitdem deren Rang in Mittelitalien ein.³⁾ Die Stadt zeigte sich jedoch zur Zeit des zweiten Samnitenkrieges den Römern feindlich und schloß sich den Samniten an. Mit ihren Schiffen überfielen die Einwohner von Paläopolis die römischen Bundesgenossen der kampanischen Küste und plünderten und brandschatzten dieselben.⁴⁾

1) Diodor Sic. XIV, c. 93. App. Ital. 8.

2) Justin V, 8—10.

3) Livius IV, 44. Dionys von Hal. excerp. de legat. p. 739.

4) Livius VIII, 22 u. 26.

Nach verweigerter Genugthuung sandten daher die Römer ihren Consul Quintus Publilius Philo mit einem Heere gegen die Stadt. Nach einer längeren Belagerung wurde Paläopolis den Römern von den Stadtvorstehern Nymphius und Charilaus in die Hände gespielt, indem die samnitische Besatzung, welche die Uebergabe verhindert haben würde, durch eine List entfernt wurde. So gerteth im Jahre 322 v. Chr. die mächtigste und blühendste griechische Seestadt Mittelitaliens in die Gewalt der Römer.¹⁾ Dasselbe Schicksal drohte bald allen griechischen Städten Süditaliens. Die mächtigste derselben war Tarent, welches eine Art von Vorstandschaft unter den griechischen Städten Süditaliens ausübte. Zwischen Rom und Tarent muß schon in älterer Zeit ein Verkehr zur See stattgefunden haben; denn schon lange Zeit vor dem Jahre 472 der Stadt hatten die Römer einen Schiffahrtsvertrag mit den Tarentinern abgeschlossen. Von demselben erfahren wir jedoch weiter nichts, als daß Erstere den Letzteren gegenüber sich darin verpflichteten, mit ihren Kriegeschiffen nicht östlich vom Vorgebirge Lakini umzu erscheinen.²⁾ Die wachsende Macht Roms erfüllte zwar die Tarentiner mit Besorgniß, Neid und Haß gegen die Römer; allein, anstatt die im heftigen Kampfe mit den Römern ringenden Völker Mittel- und Süditaliens kräftig zu unterstützen, nahm die Stadt eine unschlüssige, zuwartende Stellung ein. So ließen die Tarentiner Paläopolis vergebens auf ihre Hülfe warten; so hegten sie die Lukaner erst gegen Rom, um sie dann mit den Samniten ohne Hülfe unterliegen zu lassen.³⁾ Sogar die wichtigen Seestädte, Thurii und Rhegium, ließen sie in die Hände der Römer fallen, ohne auch nur den Versuch zu machen, es zu verhindern. So blieb ein fauler Friede zwischen Rom und Tarent bestehen, bis endlich im Jahre 283 v. Chr. der verbissene Ingrimm der Tarentiner gegen die Römer durch eine That tollen Frevelmuthes den Krieg heraufbeschwor. Im genannten Jahre ließen nämlich die Römer ein kleines Geschwader von zehn verdeckten Schiffen, an dessen Spitze Lucius Valerius als duumvir navalis stand,⁴⁾ nach Süditalien hin auslaufen. Diese Seeexpedition

1) Livius VIII, 26.

2) Niebuhr Röm. Gesch. III, 511.

3) Livius VIII, 25 u. 27. Epit. XI.

4) Dio Kass. I. p. 36. ed J. Bekker. Jon. VIII, 2. Livius epit. XII.

hatte jedenfalls den Zweck, an der Südküste von Italien, namentlich an der tarentinischen Küste Rekognoscirungen anzustellen.¹⁾ Das Geschwader ging nach dem Süden hinab, wurde jedoch in dem Golfe von Tarent, wahrscheinlich durch Sturm genöthigt, in den Hafen legt genannter Stadt einzulaufen.²⁾ Das plötzliche Erscheinen einer römischen Flottille in dem Hafen von Tarent selbst, erregte Erstaunen und Aerger bei der städtischen Bevölkerung, und bei dem lang verhaltenen Haffe der Mehrzahl der Tarentiner gegen die Römer, war es den Demagogen der Bürgerversammlung ein Leichtes, den ohnehin Krawalle liebenden Pöbel der Seehandelsstadt, auf das römische Geschwader zu hegen.

Mit Hinweisung auf die früheren Verträge, nach denen es den römischen Kriegeschiffen nicht gestattet war, über das Iapinische Vorgebirge hinauszufahren, stellten sie die Römer als bundbrüchig dar und entflamnten den Haß der Menge. Eine von Buth und Raublust fanatisirte Schaar überfiel verrätherisch die römischen Schiffe; vier derselben wurden nach hartem Kampfe versenkt, und der Anführer entweder auf seinem eigenen Schiffe gefangen genommen und ermordet,³⁾ oder er fand ebenfalls seinen Tod im Meere.⁴⁾ Diese That veranlaßte den zehnjährigen Tarentinerkrieg, in welchem die Römer, obgleich die Tarentiner von dem Epirotenkönig Pyrrhus, dem größten Kriegesmeister seiner Zeit, unterstützt wurden, dennoch die Oberhand behielten und nebst Tarent ganz Süditalien unterwarfen. So erhielten die Römer mit den griechischen Seestädten ein bedeutendes Litoral, eine jedenfalls nicht ganz unbedeutende Handelsflotte und mit der See vertraute Unterthanen. Damit sind wir zur Epoche der punischen Kriege gekommen; allein, bevor wir das Kapitel über den Seeverkehr der Römer vor jenen Kriegen verlassen, müssen wir noch einmal auf die Verbindung, in der Rom schon in der älteren Zeit mit den östlichen Griechen stand, zurückkommen. Ungefähr um das Jahr 306 v. Chr. trat Rom mit dem Seehandelsstaate der Rhodier in lebhaften Verkehr⁵⁾ und schloß ein Handelsbündniß mit demselben

1) App. Sammit. VII. Jon. II, 2.

2) Dio Kass. fr. 145.

3) Livius Epit. XII; App. I, 1. Dros. VI, 1.

4) Dio Kass. u. Jon. loc. cit.

5) Polyb. XXX, 5, 5—10.

ab. Ja, die Römer nahmen sogar das vortreffliche Seerecht der Rhodier größtentheils an, namentlich die Lex Rhodia de jactu, wonach, wenn bei großer Gefahr Güter über Bord geworfen werden mußten, und das Schiff dadurch gerettet wurde, der Schaden gemeinschaftlich vom Schiffseigenthümer und von allen denen getragen werden mußte, welche Güter auf dem Schiffe hatten.¹⁾ Einige Jahre später²⁾ führte der Ausbruch einer pestartigen Krankheit in Rom zur Verehrung des griechischen Heilgottes Aeskulap, und diese wieder zur Fahrt eines römischen Schiffes nach Epidaurus im Peloponnes. Die wenigen angeführten Spuren deuten an, daß schon vor den punischen Kriegen Rom nicht außer allem Seeverkehr mit den östlichen Griechen gestanden hat.

1) Paul. Realencycl. IV, 996.

2) 293 vor Chr. Livius X u. Epit. XI.

D. Ueber das Seewesen der Römer von den ältesten Zeiten bis zum ersten punischen Kriege.

Auf den Ursprung der Schifffahrt bei den Römern führt uns der Name für die Libelbarke, *caudex* oder *navis caudicaria*, zurück. *Caudex* bezeichnet zunächst den Baumstumpf, dann den ausgehöhlten Baumstumpf, welcher in der ältesten Zeit als Kahn diente. Später behielten die aus rohen Planken zusammengefügte Libelkähne und Barken allein diesen Namen.¹⁾ Solche Fahrzeuge mochten in uralter Zeit zum Fischfange und zum Verkehre auf der Libel ausreichen, für den Seeverkehr taugten sie nicht. Erst als die Römer durch die Anlage von Ostia in den Besitz eines vortrefflichen Seehafens kamen und mit den seefahrenden Nationen in Verkehr traten, werden sie von diesen nach und nach gelernt haben, seetüchtige Fahrzeuge zu bauen. Daher legt die schwache historische Ueberlieferung von dem Seewesen der Römer in ältester Zeit dem Gründer von Ostia, Ancus Martius, auch eine wichtige Anordnung zur Gründung einer Staatsflotte bei. Es heißt nämlich von ihm, er habe zuerst Wälder zum Flottenbau als Staatseigenthum erklärt.²⁾ Unter den letzten Königen Roms scheint das Seewesen der Römer schon einen gewissen Aufschwung genommen zu haben. Dieses geht vorzugsweise aus der Machtstellung Roms am tyrrhenischen Meere unmittelbar nach Vertreibung der Könige hervor. In dem ältesten Handelsvertrage mit Carthago erscheinen nämlich die Römer als Ober-

1) Varro de vit. pop. Rom. 71. Festus s. v.

2) G. Scheffer. De militia navali p. 41 und die dort angeführte Stelle aus dem Aurelius Victor, und Livius XXVIII, 45.

herren der Seestädte Antium, Laurentum, Circeji und Terracina. Der Vertrag selbst nöthigt uns, die Römer im Besitze von Seehandelschiffen zu denken. Polybius, der Mittheiler des Vertrages, scheint sogar schon in dieser Zeit den Besitz von Kriegeschiffen bei den Römern vorauszusetzen.¹⁾ Endlich geben die großen Bauwerke einen gewissen Beleg dafür, daß zu der Zeit, wo sie aufgeführt worden sind, nämlich zur Zeit der drei letzten Könige, nicht unbedeutende Geldmittel in Rom zusammengefloßen sein müssen. Diese Geldmittel möchten aber wohl zum Theil aus der Erweiterung des römischen Seehandels geflossen sein. Nach der Vertreibung der Könige haben die Römer ihre Machtstellung, die sie unter den letzten Königen gehabt hatten, nicht nur nicht behauptet, sondern sogar auf einige Zeit ihre Selbstständigkeit verloren. Als sie diese wiedererlangt und in steten Kämpfen nach und nach ihre Macht zu Lande weiter ausdehnten, wandten sie dem Seewesen keinesweges gleiche Sorgfalt zu, wie dem Landkriegeswesen, so daß ersteres immer weiter letzterem gegenüber in den Hintergrund trat. Ganz und gar konnten jedoch die Römer bei der Lage ihrer Stadt das Seewesen nicht vernachlässigen. Daher deuten manche einzelne Nachrichten der Alten darauf hin, daß die Römer schon in ziemlich alter Zeit eine kleine Reserveflotte unterhielten. Neben Ostia, dem Hauptseehafen Roms, werden schon im Jahre 416 der Stadt römische Docks genannt, zur Aufnahme von Reserve Schiffen.²⁾ Wie wir oben sahen, entsendete der Staat im Jahre 262 der Stadt Schiffe zum Ankaufen von Getreide nach Etrurien, Campanien und Sizilien hin. Im Jahre 300 werden Triremen ausgerüstet, um Gesandte zur Erforschung der solonischen Gesetzgebung nach Griechenland zu führen.³⁾

Nach der Einnahme Vejis durch Camillus wird eine Trieme nach Griechenland geschickt, um einen dem Apollo geweihten Mischkrug nach Delphi zu bringen. In allen diesen Fällen, wo die alten Geschichtschreiber römischer Schiffe Erwähnung thun, reden sie nicht davon als von solchen, die erst gebaut, oder von andern Seestaaten gekauft werden, sondern als von solchen, die der Staat bloß ausrüsten läßt, oder die er ohne Weiteres entsendet. Die von Antium erbeuteten Schiffe verstärkten diesen jedenfalls geringen Anfang einer

1) Polyb. III, 23 im Anf.

2) cf. Livius III, 26 u. VIII, 14.

3) Dionys von Hal. X, p. 676.

römischen Flotte. Nach Dionys von Hal. IX, p. 612 nehmen die Römer den Antiaten schon im Jahre 285 der Stadt zwei und zwanzig lange, das heißt, Kriegeschiffe und sonstige Schiffsgeräthe. Nach Livius VIII, 14 wird Antium im Jahre 416 der Stadt eine Seekolonie der Römer, und diese führten die brauchbaren Kriegeschiffe in die römischen Docks.¹⁾ In Folge der Samnitenkriege und des dazwischen fallenden Latinerkrieges, wodurch die ganze Kraft des römischen Volkes in Anspruch genommen wurde, scheint das Seewesen sehr vernachlässigt worden zu sein. Daher brachte, als die Römer im Kriege gegen die Samniten schon vollständig das Uebergewicht hatten, der Volkstribun M. Decius im Jahre 311 v. Chr. den Antrag vor die Tributkomitien, daß man zwei Schiffsherrn zur Ausrüstung und Ausbesserung der Flotte wähle.²⁾ In Folge dieses Antrages wandten die Römer dem Seewesen mehr ihre Aufmerksamkeit zu. Schon im folgenden Jahre ernannte der Senat den P. Cornelius zum Vorsteher der Seeküste und schickte ihn mit einer Flotte gegen Nuceria. Diese in Campanien, am Flusse Sarnus und an der Via Appia gelegene Stadt war zu den Samniten abgefallen. Die römische Flottenmannschaft verwüstete das Gebiet der Stadt, wurde aber, da sie zu weit landeinwärts vordrang, von den Landbewohnern des Stadtgebietes überfallen und mit großem Verluste auf die Schiffe zurückgetrieben.³⁾ Ungefähr sieben und zwanzig Jahre später entsandten die Römer eine kleine Flotte von zehn verdeckten Schiffen nach dem Süden von Italien zur Rekognoscirung der Küste. Das Schicksal dieser kleinen Seeexpedition ist oben schon erzählt worden. Es führte den für die Römer sehr gefährlichen Krieg mit Tarent und Pyrrhus herbei. In diesem Kriege geschieht einer römischen Flotte nirgends Erwähnung. Vielmehr schließen Römer und Karthager, beide vom Pyrrhus angegriffen, ein Schutz- und Trugbündniß, und Erstere scheinen sich auf die Unterstützung der karthagischen Flotte verlassen zu haben. Allein, obgleich beide Theile versprochen hatten, sich mit der Waffe, worin Jeder am stärksten war, nämlich die Römer die Karthager mit dem Landheere, die Karthager die Römer mit der Flotte im Falle der Noth, zu

1) Nach Florus I, 11 waren es sechs Kriegeschiffe.

2) Livius IX, 30.

3) Livius IX, 38.

unterstützen,¹⁾ so scheinen doch beide es nicht ehrlich gemeint zu haben, weil schon ein Jeder die Macht des Anderen mit argwöhnischem Auge betrachtete.

Nach der Vertreibung des Pyrrhus aus Italien wuchs die Eifersucht zwischen Römern und Karthagern und führte bald zum Kriege der größten Landmacht mit der größten Seemacht. Beim Beginne des großen Kampfes können die Römer den Karthagern zur See gar nicht gegenüberreten, sie verfügen nur über Dreiruderer und kleine Kriegsbarken, welche die griechischen Seestädte Tarent, Lokri, Elea und Neapel stellten. Auf diesen gelangte das erste römische Heer, von der karthagischen Flotte nicht bemerkt, über die Meerenge, welche Sizilien von Italien trennt.

Hatten die Römer ihre Marine im Verhältniß zu den Mitteln, die ihnen zu Gebote standen, sehr vernachlässigt, so hatten sie desto sorgfältiger auf die Bedeckung der Küste Bedacht genommen, mochte dieselbe auch der karthagischen Flotte gegenüber nicht hinreichend geschützt sein. An geeigneten Punkten gründeten sie nämlich ihre Seekolonien, deren junge Mannschaft lediglich zum Strandwachtdienste verwandt wurde und deshalb vom Dienste in den Legionen befreit war.²⁾ Gegen die feindlichen Angriffe von der See und vom Lande her hatte die Seekolonie oft einen harten Stand.³⁾ Diese wichtigen Kolonien, aus denen mit der Zeit blühende Seehandelsstädte wurden, suchten die Römer dadurch, daß sie einen Theil der früheren Einwohner unter die Kolonisten aufnahmen und ihnen das römische Bürgerrecht verliehen, möglichst enge an Rom zu knüpfen.⁴⁾

Die älteste dieser Seekolonien war Ostia. Danächst Antium, die ehemals mächtige Seestadt der Volsker. Sie lag auf einer weit ins Meer hineinragenden felsigen Landspitze, und war deshalb zu einem Seewachtposten ganz geeignet. Als daher die Römer im Jahre 416 der Stadt (338 v. Chr.) die wichtige Stadt zum zweiten Male unterworfen hatten, schickten sie eine starke Kolonie hin und nahmen von den alten Einwohnern, alle welche es wollten, unter die Kolonisten mit auf. Durch Verleihung des Bürgerrechtes wurde

1) Polyb. III, 25.

2) Livius XXVII, 33

3) Livius X, 21.

4) Livius VIII, 14.

dann die Stadt enge mit Rom verbunden. Damit die junge, waffenfähige Mannschaft nicht zu weit von der Stadt abgeführt werde, sondern zur Deckung und Bertheidigung der Küste stets bereit sei, so war sie vom Dienste in der Legion frei, welches Vorrecht der Stadt noch später anerkannt wurde.¹⁾ Elf Jahre nach dieser Kolonisirung von Antium wurde die Seekolonie Terracina oder Anxur gegründet.²⁾ Die Stadt lag an einem für die Bewachung des Meeres und für die Verbindung mit Campanien gleich wichtigen Punkte. Sie lag acht und fünfzig Milien südöstlich von Rom und zog sich von einem hohen und steilen Berge allmählig nach der Küste und dem Hasen hinab.³⁾ Neben diesen beiden Seewarten gründeten die Römer im Jahre 295 v. Chr. auf der Gränze von Latium und Campanien Minturnä und Sinuessa. Erstere lag an der Mündung des Liris, letztere neun Milien südlicher am Höhenzuge des Besicinius zwischen dem Berge Massikus und dem Meere. An beiden ging die appische Straße vorbei, und die Lage beider Städte war ganz geeignet zum Schutze der Küste und der vorliegenden Landschaft und sie wurden lediglich zu diesem Zwecke kolonisirt.⁴⁾ Am adriatischen Meere war die älteste und wichtigste Seekolonie der Römer Senagallika,⁵⁾ oder Senagallia.⁶⁾ Sie lag an der umbrischen Küste, an der Mündung eines kleinen Küstenflusses, der den Namen Sena führte. Im Jahre 471 der Stadt wurde sie zuerst unter allen Städten der Kelten von den Römern kolonisirt,⁷⁾ weil sie eine für die Bewachung der Küste des adriatischen Meeres sehr günstige Lage hatte. Aus diesen Seekolonien wurden bald blühende Seehandelsstädte, welche ebensowohl als die griechischen Seestädte eine mit der See und dem Schiffsdienste vertraute junge Mannschaft stellen konnten.

Anfangs zogen die Römer zum Dienste auf der Flotte hauptsächlich die Bundesgenossen, und unter diesen besonders die Seestädte heran.⁸⁾ Daber er-

1) Livius XXVII, 38.

2) Livius VIII, 21. und XXXVI, 6.

3) Livius IV, 59 und V, 12.

4) Livius X, 21. Plin. hist. nat. III, 5, 59.

5) Ptol. III, 1, 22.

6) Plin. Hist. nat. III, 14, 19.

7) Polyb. II, 19, 10—15.

8) Polyb. I, 20.

hielt die ganze Schiffsmannschaft, Matrosen, Soldaten und Ruderknechte, den Namen *Socii navales*, welcher auch später, als man arme Bürger und Freigelassene häufig zum Schiffsdienste mit heranzog, beibehalten wurde. Gleich bei der ersten Seeexpedition der Römer, welche gegen die in Campanien gelegene Stadt Nuceria gerichtet war und im Jahre 310 v. Chr. stattfand, bezeichnet Livius die ganze Schiffsmannschaft mit dem Namen *Socii navales*.¹⁾ Von dieser Zeit an wenigstens sind demnach die Bundesgenossen zum Schiffsdienste herangezogen worden, und von da an mußten allmählig die Römer über eine dieses Dienstes kundige Mannschaft gebieten.²⁾

Bei einem kurzen Ueberblicke über das Vorhergehende ergibt sich Folgendes: Die Römer treten durch die Gründung von Ostia zur Zeit der Könige mit der See und den seefahrenden Nationen in vielfachen Verkehr; sie nehmen Theil an dem Seehandel und erscheinen in den Seehandelsverträgen mit Carthago und durch mehrfache Erwähnung römischer Schiffe im Besitze einer kleinen Reserveflotte, welche durch die letzte Eroberung von Antium im Jahre 338 v. Chr. durch mehrere erbeutete Kriegsschiffe verstärkt wurde. Im Jahre 311 werden zwei Flottenherren erwählt, und wenden die Römer dem Seewesen eine größere Aufmerksamkeit zu. Im folgenden Jahre schon schicken sie eine kleine Kriegsflotte nach Campanien und einige Jahre später eine Flotille von zehn verdeckten Schiffen nach Süditalien hin; kurz, Rom erscheint schon vor den punischen Kriegen im Besitze von kleineren Kriegsschiffen, von Triremen und Kriegsbarken. Zugleich wird die Küste Italiens durch die Gründung der Seekolonien nach und nach gedeckt und, wenn auch nur nothdürftig, beschützt. In diesen Seekolonien und namentlich in den griechischen Seestädten verfügt Rom über eine des Seedienstes nicht unkundige Mannschaft, welche seit dem Jahre 310 v. Chr. zu diesem Dienste auch herangezogen wird. Ferner besitzt Rom gute und sichere Häfen und auf dem Apennin gutes Schiffbauholz. So steht die gewaltige Stadt beim Beginne des ersten punischen Krieges zwar noch ohnmächtig zur See da, allein es sind die Bedingungen vorhanden, unter denen sie das Versäumte schnell nachholen konnte, und daraus erklärt es sich denn auch, wie die Römer der ersten Seemacht so schnell als ebenbürtige Gegner zur See gegenübertraten konnten.

1) Livius IX, 38, 2.

2) Man vergleiche über die *Socii navales* Livius XXI, 49, 50, 61; XXVI, 48; XL, 18.

