

Die Kontrolle des Meeres: Alkibiades und die Sizilische Expedition

Christoph Schäfer

Abstract:

Based on modern naval war theories which consider the control of hotspots to be crucial, the question will be asked why Sicily was so attractive for Athens in the Peloponnesian War. Using the example of the sea connections, it will be demonstrated that in antiquity (in the Peloponnesian War) such hotspots (straits of Messina, Kamarina, etc.) were important for the control of the sea routes and in particular, were known already by Alcibiades.

1. Einführung

“In his appreciation of land power Thucydides was only recognizing the technological and strategic limitations of ancient sea power. In antiquity land power was generally more important than sea power”, schreibt Barry Strauss in dem 2016 von Ernst Baltrusch, Hans Kopp und Christian Wendt herausgegebenen Sammelband „Seemacht, Seeherrschaft und Antike“.¹ Er zeigt, wie ambivalent das Verhältnis von Seemacht von Thukydides gesehen wird. Einerseits schätzt dieser deren hohe Bedeutung für Athen und andererseits hält er sie für gefährlich, destabilisierend und korrupt.

Schon Chester Starr relativierte die vermeintliche Bedeutung des Maritimen in der Archäologie (Thuk. 1,2–19) und wies darauf hin, dass dies im restlichen Werk noch eine deutlich geringere Rolle spielt.² Raimund Schulz hebt in seinem Aufsatz „Thukydides und das Meer“ den Einfluss der Sophistik und die Vorstellung von der Machbarkeit im Hinblick auf die Seemacht hervor, wobei er das Motiv der Lernfähigkeit zur See und die Idee thematisiert, Nachteile durch Innovation auszugleichen.³ Wie Hans Kopp erst jüngst überzeugend dargelegt hat, ist die Seeherrschaft bei Thukydides ein im Kontext der jeweiligen politisch-militärischen Lage wertfrei präsentiertes Machtmittel, das aber keinesfalls als Lehrstück für die Zukunft entwickelt wird.⁴

Im vorliegenden Beitrag geht es nicht um das Narrativ von der Seeherrschaft der Athener, sondern vielmehr um die Analyse der Perspektive des Thukydides auf die ganz praktischen Fragen der Kontrolle des Meeres. Damit hängt die Frage zusammen, inwieweit er tatsächlich eine maritime Sichtweise vertritt, oder ob er doch eher von konservativen Einstellungen der athenischen Oberschicht bestimmt wird bzw. diese bedient.

1 Strauss (2016) 95.

2 Starr (1978) 345f. Ders. (1989) 27. Kopp (2017) 52–72.

3 Schulz (2011) 63–85.

4 Kopp (2017) 72.

2. Seekrieg und Seeherrschaft

Immerhin denkt Thukydides mehr über die allgemeinen Prinzipien des Seekriegs nach als Generationen von Historikern nach ihm. Erst Ende des 19. Jahrhunderts und im früheren 20. Jahrhundert geht der amerikanische Marineoffizier Alfred Thayer Mahan (1840–1914) deutlich weiter.⁵

Seine Erkenntnisse bezog Mahan zwar im Wesentlichen aus der Analyse der britischen Erfahrungen im Zeitalter der Segelschiffe, er stützt sich aber auch auf eine ganze Reihe von Vorläufern aus unterschiedlichen Epochen angefangen mit Thukydides, dann aber Francis Bacon, Walter Raleigh und schließlich auch Montesquieu. Das Innovative an Mahan ist das Zusammenführen vieler Einzelerkenntnisse zu einer ersten umfassenden Analyse von Seemacht und ihrer militärischen Dimension. In Mahans Augen besteht das Ziel des Seekriegs in der Kontrolle von Seerouten bzw. Verbindungen über See.⁶

Hierfür sei die Seeherrschaft notwendig, die er aber nicht statisch betrachtet. Sie könne sowohl räumlich wie zeitlich differieren, muss also nicht überall mit der gleichen Intensität ausgeübt werden.⁷ Dabei hebt er die ökonomische Bedeutung der Seeherrschaft hervor, weil die Minderung der wirtschaftlichen Nutzung der See die Kriegsfähigkeit eines Gegners insgesamt schwäche, wobei auch die Wegnahme von gegnerischem Privateigentum ein probates Mittel sei.⁸ Entscheidend ist für Mahan das Ausschalten der feindlichen Flotte. Hierauf müsse man sich konzentrieren, weil dies die effektivste Art der Installation von Seeherrschaft sei. Folgerichtig kommt für ihn der Marine eine offensive Rolle zu, insbesondere gehe es darum, die Hauptmacht des Feindes zu schlagen.⁹ Als Marineoffizier ist ihm die Bedeutung von Basen für den Einsatz der Schiffe bewusst, deshalb betont er das Zusammenspiel der Seeverbindungslinien mit geographischen Positionen, die wiederum durch die vor Ort vorhandenen Ressourcen den Einsatz der Flotten in einem Seeraum ermöglichen, vorausgesetzt, die Verbindungen sind sicher.¹⁰

Die von Mahan publizierten Ideen haben eine enorme Wirkung entfaltet, immer wieder wurden sie auch im 20. Jahrhundert aufgegriffen. In jüngster Zeit führen ihn sogar Indien und die Volksrepublik China bei ihren Überlegungen hinsichtlich der strategischen Bedeutung der Kontrolle des Indischen Ozeans ins Feld. Während Mahan sehr unterschiedliche Prinzipien und Beobachtungen formulierte, ging der britische Marinehistoriker Julian Stafford Corbett (1854–1922) deutlich weiter, indem er einen umfassenden, stärker professionell historischen Ansatz verfolgte. Er suchte, Prinzipien von bleibendem Wert zu identifizieren, die einen Krieg beeinflussen, bei dem die See eine wesentliche Rolle spielt. Keinesfalls verstand er seine Überlegungen als universell gültig – ein weiterer Unterschied zu Mahan. Die wirtschaftliche Seite des Krieges über See betont er deutlich stärker. Aus der völlig richtigen Erkenntnis heraus, dass Seeherrschaft nichts anderes bedeutet, als die Möglichkeit, die über See führenden Verbindungswege zu kontrollieren, gleichgültig ob sie dem Handel oder militärischen Zwecken dienen, schließt er, dass das einzige Mittel zum Erzwingen einer solchen Kontrolle der Seehandelsstraßen in der Wegnahme oder Vernichtung des über See transportierten Eigentums sei.¹¹

⁵ Dirks (2017) 68.

⁶ Mahan, *Strategy*, 166: “Communications dominate war.” Ders., *Strategy*, 255: “Communications, in the full meaning of the term, dominate war. As an element of strategy, they devour all other elements.”

⁷ Hanke (1974) 151ff.

⁸ Mahan (1793–1812) 22ff. u. 481.

⁹ Mahan (1793–1812) 110 u. 321. Vgl. Reitzel (1977) 101f. Stahel (1995) 220ff.

¹⁰ Westcott (1941), *Mahan on Naval Warfare*, 75ff.

¹¹ Corbett (1911) 94f. Cf. Speller (2014) 47–50 u. 96 f.

Die Idee der Piraterie verurteilt Corbett allerdings, weil sporadische Angriffe auf den feindlichen Überseehandel niemals so wirksam seien wie organisierte Operationen zur systematischen Kontrolle der gegnerischen Überseeverbindungen.¹² Grundsätzlich gilt, dass Seeverbindungen anders als Landverbindungen meist zur gleichen Zeit von beiden Seiten genutzt werden können, da ja auf hoher See keine Territorialherrschaft etabliert werden kann. Weil aber die wirtschaftliche Bedeutung der Seeverbindungen so hoch sei, müsse der Seekrieg – so Corbett – stets direkt oder indirekt das Ziel verfolgen, die Seeherrschaft zu sichern oder den Feind an ihrer Eroberung zu hindern. Es bedeute kaum einen Unterschied, ob man zunächst die feindliche Hauptflotte zur Schlacht stellen oder wirtschaftlichen Druck ausüben wolle. Auch wenn Corbett wie Mahan alle Anstrengungen auf die Vernichtung der feindlichen Streitkräfte konzentrieren möchte, weil diese das unmittelbar zur Bezwingung des Gegners führende Mittel sei, stellt er doch klar, dass das wirksamste Mittel zur Schwächung der Finanzkraft eines vom Meer abhängigen Gegners die Verstopfung der Quellen seines Überseehandels sei.¹³

Manchmal kann eine Entscheidungsschlacht nicht herbeigeführt werden, man muss dies auch nicht unbedingt. Da die See eine unbeherrschte ist, gilt es dann umso mehr zu erkennen, wo man zeitlich und örtlich begrenzt eigene Seeherrschaft herstellen oder auch, wo man sie dem Feind streitig machen kann.¹⁴ Wenn man Corbetts flexible Theorie weiter denkt, bedeutet dies, dass die zielgerichtete Kontrolle der „Hotspots“ der Seehandelsverbindungen der Schlüssel zum Erfolg im Seekrieg ist, unabhängig davon, ob die gegnerische Hauptflotte vernichtet ist oder ihr nur der uneingeschränkte Zugriff auf die „Hotspots“ verwehrt wird.

Da aber schon der Aufbau und der Unterhalt einer Flotte eine Menge an Ressourcen verschlingt, stellte und stellt sich immer das Problem, inwiefern sich diese Investitionen rechnen. Dabei muss der Profit keineswegs direkt ersichtlich sein. Es kann insbesondere für vom Handel abhängige Staaten auch darum gehen, ganz allgemein das sichere Befahren der Seehandelsrouten zu gewährleisten, wobei der Ertrag sich in der Wirtschaftsleistung niederschlägt, die entscheidend die staatlichen Einnahmen beeinflusst, über die wiederum die Marine finanziert wird.

Wie konsequent Athen im Konflikt mit Sparta und dessen Peloponnesischem Bund bereits auf den Seekrieg setzt, lässt Thukydides erkennen, indem er dem Perikles folgende Worte an seine Mitbürger in den Mund legt: „Dass wir aber für den Krieg und im Vergleich der vorhandenen Mittel nicht schwächer dastehen, sollt ihr erkennen, indem ihr Punkt für Punkt vernehmt: Alles bei den Peloponnesiern ist für den Hausgebrauch, Geld haben sie weder für sich noch im Staat, und in langwierigen und überseeischen Kriegen fehlt ihnen die Erfahrung, weil sie in ihrer Armut immer nur kurz einander selbst bekriegen. Ein solches Volk vermag weder Schiffe zu bemannen noch Fußtruppen öfter auszusenden, wofür sie ja von ihren Gütern fern sein und zugleich aus denselben die Kosten bestreiten müssten, und wo ihnen zudem die See versperrt ist. Und ein Krieg lebt vom Überfluss, nicht aus gewaltsamen Umlagen.“¹⁵ Zu Lande jede Entscheidungsschlacht zu verweigern und über See den Krieg immer wieder in das Herrschaftsgebiet des Gegners zu tragen, war daher das Konzept des Perikles.

Solche weitreichenden wirtschaftlichen Überlegungen wie Corbett stellt Thukydides begreiflicherweise schon deshalb nicht an, weil die Wirtschaft des Hauptgegners Sparta keineswegs so stark von Handel und Austausch geprägt war wie die athenische. Anders sah es allerdings bei den anderen Hauptakteuren Korinth und schließlich auch Syrakus aus.¹⁶ Deren Wohlstand hing ganz erheblich vom Handel ab, und der lief nun mal zum größten Teil über See.

12 Vgl. hierzu Grieb (2012) 12–14.

13 Corbett (1911) 99ff.

14 Dirks (2017) 64.

15 Thuk. 1,141,2ff., Übersetzung aus: Thukydides, Geschichte des Peloponnesischen Krieges, hrsg. u. übertr. v. G. P. Landmann, 2. überarb. Aufl., Zürich / München 1976.

16 Zum Engagement der Korinther auf Seiten von Syrakus cf. Stickler (2010) 353–355.

Es lohnt sich nun unter diesem Gesichtspunkt einen genaueren Blick auf die strategischen Überlegungen und Maßnahmen des Alkibiades zu werfen, der vielleicht die schillerndste Figur in der Überlieferung zum Peloponnesischen Krieg darstellt. Dabei sollen die nüchternen Sachinformationen zu den Operationen der Athener auf dem Hintergrund der nautischen Rahmenbedingungen analysiert und so die strategischen Überlegungen neu beurteilt werden, die Thukydides den drei athenischen Feldherren in den Mund legt.

3. Alkibiades und die Sizilienexpedition

Die zentrale Rolle in der Anfangsphase der sizilischen Expedition weist Thukydides dem Alkibiades zu, auf dessen Initiative schließlich das ganze Unternehmen zurückgeführt wird.¹⁷

Versuchen wir uns dem Profil des Alkibiades als Seekriegsstrategen in diesem Rahmen zu nähern, gilt es zunächst festzuhalten, dass er bereits vor der sizilischen Expedition über eine solide Erfahrung als Flottenbefehlshaber verfügte. Seine diesbezüglichen Fähigkeiten werden unterstrichen durch die Seesiege, die er nach seinem erneuten Seitenwechsel und der damit einhergehenden Übernahme des Kommandos über die athenische Flotte errang.¹⁸ Im Übrigen muss ein hoher Grad an nautischem Wissen und Seekriegserfahrung in der Familie des Alkibiades längst vorhanden gewesen sein. Schließlich hat sich schon 480 sein Urgroßvater Kleinias als Trierarch in der Seeschlacht am Artemision ausgezeichnet.¹⁹

Die strategische Lage in der ersten Phase der sizilischen Expedition, wie sie uns Thukydides überliefert, stellt sich nun folgendermaßen dar: Die Athener sammelten zunächst ihre Schiffe in Kerkyra, von wo aus man im Frühsommer 415 nach Italien aufbrach.²⁰ Schon beim Anlaufen der süditalischen Küste zeigten sich erste Probleme. Die italischen Städte verweigerten der athenischen Flotte das Einlaufen in den schützenden Hafen. Die Schiffe des Expeditionskorps mussten auf Reede liegen und konnten lediglich das dringend benötigte Frischwasser bunkern, aber keinen Proviant erwerben.²¹ Erst mit dem Erreichen von Rhegion besserte sich die Lage. Zwar ließen auch die Bürger von Rhegion die Athener nicht einfach in ihre Stadt, erlaubten ihnen aber, die Schiffe auf den Strand zu ziehen. Nach der Landung durften die Athener in der Nähe des Artemisheiligtums ein Lager und einen Markt zur Lebensmittelversorgung einrichten.²²

Dies macht gleich einen zentralen Unterschied antiker und moderner Seestreitkräfte deutlich: Antike Flotten hatten nur eine sehr begrenzte Verweildauer auf See. Für die Ruderer benötigte man eine enorme Menge Frischwasser, wie die Trireme Trials von J.S. Morrison/J.F. Coates und Boris Rankov gezeigt haben. Allein dies bedeutete eine gewisse Abhängigkeit von Versorgungsbasen. Eine Seeblockade, wie wir sie aus dem 19. und 20. Jh. kennen, ließ sich daher nicht aufrechterhalten. Wie aber gingen die Athener gerade in der ersten Phase der Expedition mit diesem Problem um?

17 Bleckmann (2007) 74ff.

18 Heftner (2011) 149ff. Kagan (2003) 408ff.

19 Davies (1971) 16. Ellis (1989) 5–7.

20 Thuk. 6,30,1–6,32,2. Diod. 13,2,5–13,3,2. Zum Zeitpunkt des Auslaufens Gomme (1945–81) IV, 271–276. Zur Abfahrt von Kerkyra Thuk. 6,42–44. Zu den möglichen Geschwindigkeiten bei der Überfahrt cf. Morrison (1990) 122f.

21 Thuk. 6,44,2. Lokroi und Tarent lehnten auch dies ab.

22 Thuk. 6,44,3. Cf. Morrison (1990) 122f. Zu den begrenzten “sea-keeping capacities” der antiken Kriegsschiffe Nash (2018) 4.

Im sechsten Buch seiner Geschichte des Peloponnesischen Krieges gibt Thukydides die strategischen Optionen der Athener wieder.²³ Eingebettet ist diese Erörterung in die Darstellung des Kriegsrats, den die Kommandeure bei Rhegion abhielten, nachdem die zur Aufklärung abgesandten Schiffe mit der Nachricht zurückgekehrt waren, dass in Segesta, das mit seinem Hilferuf wegen des Konflikts mit Selinus und großzügigen Finanzierungszusagen Auslöser für die Expedition gewesen war, keineswegs die in Aussicht gestellten Geldmittel vorhanden waren.²⁴ Außerdem wurde klar, dass die sizilischen Griechenstädte die athenische Flotte nicht mit offenen Armen empfangen würden. Auf den Vorschlag des Nikias den Einsatz auf eine Operation gegen Selinus zu begrenzen, weil dies schließlich ihr Hauptauftrag gewesen sei, konterten seine Mitbefehlshaber Alkibiades und Lamachos mit weitreichenden Gegenvorschlägen.

Laut Thukydides habe Lamachos im Kriegsrat der Athener im Lager vor Rhegion (Thuk. 6,49), genau dies geraten, nämlich ohne Umschweife gegen Syrakus zu fahren und vor der Stadt möglichst schnell eine Schlacht zu schlagen, solange sie im ersten Schreck und noch ungerüstet sei. Jedes Heer sei *zuerst* am furchtbarsten. Wenn die Zeit verstreiche, bis es sich zeige, würden sich die Menschen wieder innerlich aufraffen und der Anblick mache keinen Eindruck mehr auf sie. Plötzlich müsse man sie überfallen, solange man sie noch mit Beben erwerbe, dann hätten sie alle Vorteile für sich und würden bei den Gegnern dreifachen Schrecken verbreiten, mit dem Anblick, weil jetzt die Stärke des Korps noch am größten sei, mit der Erwartung, was auf sie zukomme, und mit der unmittelbaren Gefahr der Schlacht. Als maritime Basis lässt Thukydides Lamachos Megara Hyblaia vorschlagen, weil dies unbewohnt sei und Syrakus von dort sowohl über die Straße als auch über See schnell erreichbar wäre.²⁵ Er selbst scheint der Meinung des Lamachos zuzuneigen, ein Urteil, dem sich zahlreiche Historiker angeschlossen haben.²⁶

Eine Alternative hierzu zeigt sich in der Position des Alkibiades. Dieser habe – so Thukydides – erklärt, man habe zu viel investiert und eine zu große Expeditionsflotte ausgerüstet, um sich mit einer begrenzten Operation gegen Selinus zufrieden zu geben. Man solle vielmehr versuchen, die Städte Siziliens sowie die Sikeler als Verbündete gegen Syrakus zu gewinnen oder den Syrakusanern zumindest abspenstig zu machen. Erhoffen könne man sich Unterstützung mit Truppen und bei der Versorgung mit Getreide. Als strategisches Ziel von höchster Priorität wird Messene genannt, weil dies einerseits an der Meerenge der Straße von Messina liege und andererseits mit seinem Hafen und der Reede der athenischen Flotte reichlich Liegeplatz böte. Wenn man die Haltung der Städte kenne, könne man zum Angriff auf Selinus und Syrakus ansetzen, wenn nicht jenes zum Frieden mit Segesta und dieses mit der Neugründung von Lentinoi einverstanden sei.²⁷

Letztlich handelten die Athener nach der Strategie, die Thukydides dem Alkibiades in den Mund legt. Dieser selbst fuhr von Rhegion nach Messene, erreichte aber nur, dass die dortigen Bürger den Athenern vor der Stadt einen Markt zur Versorgung anboten, Hafen und Stadt öffneten sie hingegen nicht.²⁸

Welche Konsequenzen hatte dies für die Kontrolle der Straße von Messina? Die Passage durch die stellenweise nur 1,7 sm (= 3,15 km) breite Straße ist für antike Flotten eine echte Heraus-

23 Thuk. 6,47–50.

24 Thuk. 6,46.

25 Es ist geradezu frappierend, welche Ähnlichkeit in den Grundüberlegungen erst kürzlich im Mai 2018 der Befehlshaber der U.S. Pacific Fleet, Admiral Scott H. Swift an den Tag legte, als er in einem Beitrag zur Seekriegstrategie im U.S. Naval Institute Proceedings Magazin, May 2018 144/5/1,383, schrieb: “The ability to buy time by managing risk is critical to generating the necessary speed of action to force a rate of failure on the enemy that generates their capitulation.”

26 Kagan (1981) 215. Heftner (2011) 107.

27 Thuk. 6,48.

28 Thuk. 6,50,1.

forderung gewesen, besonders wegen der starken Ströme und der gelegentlich auftretenden Stromwirbel. In der Straße selbst sind die Winde meist unbeständig und es können schwere Fallböen auftreten. Durch die starken Ströme verlagern sich Sandbänke vor Capo Peloro. Die Strömungsverhältnisse in der Straße von Messina werden durch einen Gezeitenstrom bestimmt, der Geschwindigkeiten von 5 kn (= 9,26 km/h) und mehr erreichen kann. Hinzu kommt eine ständige Strömung nach Süden mit bis zu 1 kn (= 1,852 km/h). Kurz vor dem Wechsel drehen die Gezeitenströme quer zur Straße, weshalb Segelschiffe insbesondere bei wenig Wind erheblich versetzt werden können.

Wenn der Hauptstrom nach Norden läuft, laufen an den Küsten außerdem Neerströme (Gegenströme) südwärts, auf der sizilischen Seite bis vor den Hafen von Messina. Sie werden im Italienischen bezeichnenderweise mit dem aussagekräftigen Terminus „Bastardi“ belegt. Hat der Hauptstrom die Richtung gewechselt ziehen auch die Neerströme mit einer gewissen Verzögerung (1-2 Std.) nach. Treffen Neerstrom und Hauptstrom zusammen, entstehen Stromwirbel, die Schiffen durchaus gefährlich werden können.²⁹

Von Frühjahr bis Herbst weht der Seewind aus NO-lichen Richtungen, wie überhaupt nördliche Winde, insbesondere aus NW dominieren. Zu allem Überfluss gibt es in der Straße von Messina nur wenige Ankerplätze.³⁰ Dies alles machte es zwar leicht, von Messina aus nach Süden zu segeln oder von dort aus den hauptsächlich von Norden kommenden Seeverkehr zu kontrollieren. Ohne Zugang zum Hafen regelhaft in der Straße von Messina mit einer Flotte wie der athenischen zu operieren, stellt sich jedoch als ungleich schwieriger dar.

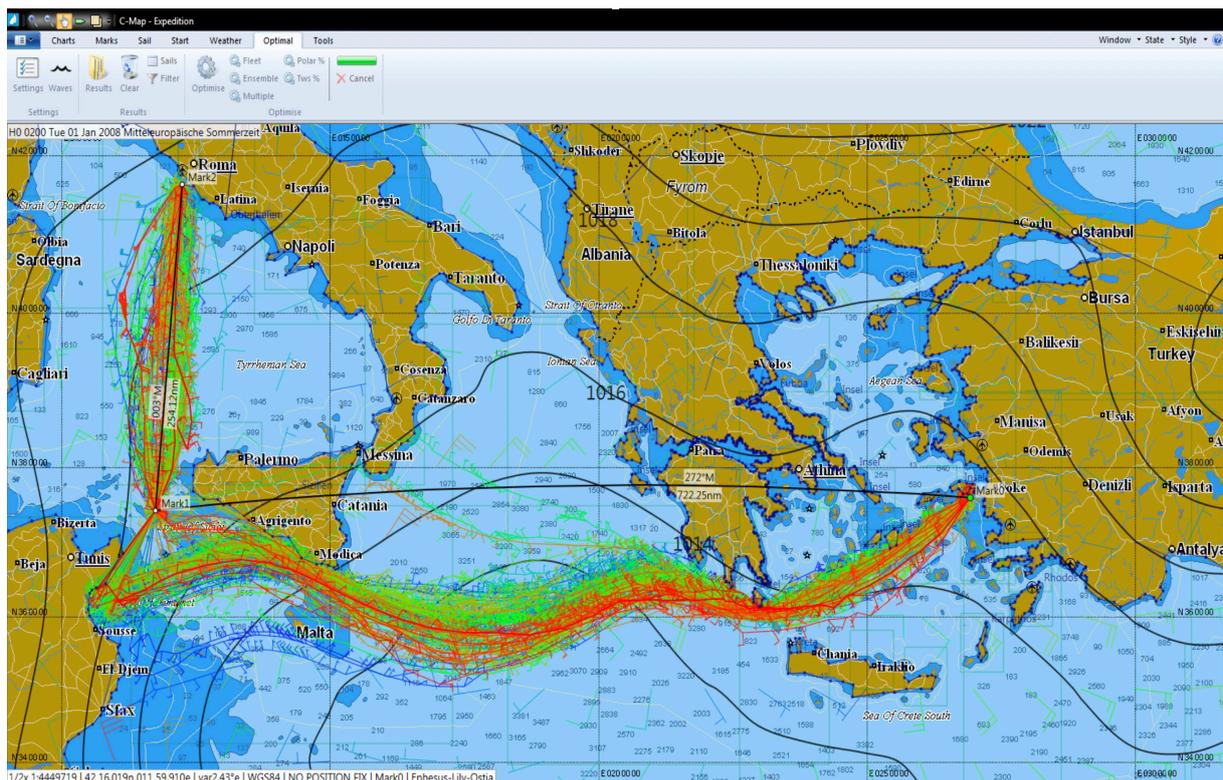


Abb. 1: Quantifizierende Simulation der optimalen Seeverbindung zwischen Kleinasien und dem westlichen Mittelmeer für rahgetakelte antike Handelsschiffe unter Nutzung der Nautik-Software „Expedition“ nach Pascal Warnking³¹

²⁹ Dt. Hydrograph. Institut, Mittelmeer-Handbuch II, 77–81 u. 370.

³⁰ Dt. Hydrograph. Institut, Mittelmeer-Handbuch II, 65–67 u. 370.

³¹ Warnking (2015) 182–203 u. 258–275, Ders. (2016) 45–66.

Zurück in Rhegion verlegten die Athener nunmehr ihre Aktivitäten nach Süden, indem sie mit 60 Schiffen zunächst als eine alternative Basis Naxos ansteuerten, das ihnen Aufnahme gewährte. Von dort aus ging es weiter nach Katane. Anfangs verweigerten die Bewohner ihnen den Zugang zur Stadt, woraufhin die Athener sich an den Fluss Terias zurückzogen, von wo aus sie am folgenden Tag eine Demonstrations- und Aufklärungsaktion in Richtung Syrakus starteten, wobei eine vorausfahrende Flottille in den großen Hafen einfuhr, um den Grad der Einsatzfähigkeit der feindlichen Schiffe zu erkunden.³² Wieder vor Katane angekommen, durften die Feldherren vor der dortigen Volksversammlung auftreten. Während die Verhandlungen noch liefen, verschafften sich die Athener jedoch Zugang zur Stadt. Nach Thukydides hätten die Soldaten ein Tor aufgesprengt und seien in der Stadt einkaufen gegangen, woraufhin ein Teil der Bürger, die mit Syrakus sympathisierten, die Stadt verließ, die übrigen ein Bündnis mit den Athenern schlossen. Nun konnten die Athener die gesamte Expeditionsflotte nach Katane verlegen, das jetzt zu ihrer wichtigsten maritimen Basis wurde.³³ Zwischenzeitlich bot man den Syrakusanern eine Seeschlacht an, die diese aber wohlweislich vermieden. Der Hafen von Katane war gut anzusteuern. Im Sommer weht hier meist ein stabiler Seewind aus NO, und solange dieser anhält, läuft auch der Strom vor der Küste südwärts.³⁴ Damit war Katane hervorragend geeignet für schnelle Vorstöße nach Syrakus. Auf Vorwindkurs, unterstützt noch durch den Strom, konnten die athenischen Trieren über Grund sogar deutlich höhere Geschwindigkeiten erreichen, als dies allein mit der „Fahrt durchs Wasser“ unter Segel möglich war. Bei Testfahrten erreichte die *Olympias*, die bislang einzige einigermaßen taugliche Rekonstruktion einer attischen Triere des 5. Jh.s., unter Segel Geschwindigkeiten von 7 und mehr Knoten. Diese wurden bei Raumschotkurs (schräg von hinten einfallender Wind) oder bei achterlichen Winden (von hinten einfallender Wind) erzielt. Die guten Segeleigenschaften der *Olympias* legen nahe, dass Trieren ihre Fahrten – wann immer möglich – unter Segel und nur dann unter Ruder fuhren, wenn die Zeit drängte oder besondere Rahmenbedingungen dies erforderlich machten.³⁵ Bei NO-Wind und zusätzlich unterstützt durch die Strömung konnte die athenische Flotte demnach von Katane aus die ca. 28 sm nach Syrakus in weniger als 5 Std. bewältigen, und auch zurück konnte man auf Halbwindkurs noch zügig segeln, auch wenn die Fahrt dann etwas länger dauerte. Damit war ein erster großer strategischer Erfolg erzielt. Eine Einladung aus Kamarina erwies sich als nicht tragfähig, so dass der Versuch, in den dortigen Hafen einzulaufen, fehlschlug. Dies war offenbar die nächste potentielle Basis.³⁶ In dieser Situation fand man bei der Rückkehr nach Katane die *Salaminia* vor, die den Beschluss zur Abberufung des Alkibiades überbrachte verbunden mit dem Befehl, nach Athen zurückzukehren und sich wegen des Hermenfrevels zu verantworten. Damit wurde der strategische Kopf der Athener aus der Operation herausgezogen, die von nun an keine zielführenden neuen Impulse mehr erhielt. Kamarina war schon 427 v. Chr. ein Bündnis mit Athen eingegangen, das zwar ohne großen Effekt auf den Verlauf der ersten Phase des Krieges blieb, aber zeigt, dass die athenische Hoffnung auf eine Flottenbasis westlich von Syrakus keinesfalls aus der Luft gegriffen war.³⁷ Als Hafenstadt war das zwischen den Flüssen Oanis und Hipparis (Fiume Ippari) gelegene Kamarina durchaus interessant, zumal man wegen der westlich gelegenen flachen und sandigen Uferbereiche hier auch mit großen Kontingenten am Strand landen konnte.³⁸

32 Thuk. 6,50,2f. Cf. Stuttard (2018) 158f.

33 Thuk. 6,51.

34 Dt. Hydrograph. Institut, Mittelmeer-Handbuch II, 398f.

35 Coates (1990) 36.

36 Thuk. 6,52. Cf. Stuttard (2018) 160.

37 Thuk. 3,86,2. Cf. Kagan (2003) 159. Kagan (1981) 162 u. 165.

38 Dt. Hydrograph. Institut, Mittelmeer-Handbuch II, 417. Heute liegt der kleine Ort Scoglitti an der Stelle, wo sich einst das antike Kamarina befand.

Der Versuch Kamarina zu gewinnen erfolgte nicht von ungefähr. Natürlich kannten die Athener längst die Gewässer im westlichen Mittelmeerraum und insbesondere vor Sizilien. Schließlich hatte eine attische Flotte schon im Archidamischen Krieg hier operiert. Nicht weniger als 60 Schiffe waren im Einsatz gewesen, deren Besatzungen teils nur einige Monate, teilweise aber bis zu 3 Jahre lang Gelegenheit hatten, sich mit den nautischen Bedingungen in diesem Seeraum vertraut zu machen.³⁹

4. Fazit

Halten wir fest, die Position, die Thukydides mit Alkibiades verbindet, ist keineswegs auf eine unbedingte Eroberung von Selinus und Syrakus ausgelegt, vielmehr geht es um das Gewinnen maritimer Basen, von denen aus die Seeverbindungen kontrolliert werden können. Wie abgeklärt und klug dieses Vorgehen unter dem Gesichtspunkt der Effizienz und des Einsatzes der vorhandenen Ressourcen war, können wir nur ermessen, wenn wir uns die Seerouten ansehen, die an Katane und Kamarina vorbeiführten und den westlichen mit dem östlichen Mittelmeerraum verbanden.

Die Hauptverbindung von Griechenland ins westliche Mittelmeer führt nämlich vom westlichen Kleinasien am Kap Tainaron und der südwestlichen Peloponnes vorbei direkt an die Südostspitze von Sizilien. Dort angekommen, ließ man die sizilische Südküste steuerbord liegen und segelte eventuell mit einem Zwischenstopp auf Malta nach Westen, ehe man Kurs auf das Thyrrenische Meer, die nordafrikanische Küste oder die iberische Halbinsel setzte.⁴⁰ Die Straße von Messina wurde von Osten kommend weitgehend gemieden. Auch die von den Athenern selbst genommene Alternativroute über Kerkyra und den Golf von Tarent führte oftmals eben nicht durch die Straße von Messina, sondern an der Ostküste Siziliens vorbei, um dann ebenfalls der Südküste nach Westen zu folgen.

Da Handelsschiffe wegen der deutlich geringeren Mannschaft in der Regel nicht die für die Kriegsflotten schon angesprochenen Probleme mit der Wasserversorgung hatten, waren für sie die kürzeren Direkttrouten deutlich attraktiver. Aber welchen Weg man auch einschlug, um nach Westen zu gelangen, nahezu alle Schiffe mussten in näherem oder weiterem Abstand Syrakus passieren oder sogar dort einen Zwischenhalt einlegen. Mit Flottenbasen in Katane und vor allem in Kamarina wären die Athener in der Lage gewesen, die Handelsrouten in den Westen zu kontrollieren. Außerdem hätten sie viele der Syrakus ansteuernden Handelsschiffe aufbringen können, wobei meist weniger die Ladung selbst, als vielmehr die aufgebrachten Schiffe den Hauptverlust ausmachten. Das Befahren der Gewässer um Syrakus wurde so extrem gefährlich und damit überaus teuer für alle, die nicht auf der Seite Athens standen. Und selbst wenn die Athener Syrakus von der See sicherlich nicht komplett hätten abschneiden können, so wäre der wirtschaftliche Verlust für die Syrakusaner so immens geworden, dass diese über kurz oder lang hätten einlenken müssen. Die Risiken einer direkten Belagerung hätten sich die Athener dann sparen können.

Wenn wir zur Eingangsfrage zurückkehren, dann wird schon nach Analyse der kurzen Episode zu Beginn der Sizilischen Expedition deutlich, dass Thukydides zwar operative Alternativen diskutiert und die kontroversen Positionen der Feldherren als dramatisches Element nutzt, dass er aber nach wie vor den Krieg eher vom Land als von der See her denkt. Von einer Seekriegs-

39 Ein erstes Kontingent von 20 Schiffen war 427 abgesandt worden. 424 stieß zu ihnen eine Flotte von weiteren 40 Einheiten, die von Sophokles und Eurymedon kommandiert wurden. Thuk. 3,86,1 u. 3,115,4. Cf. Kagan (1981) 165.

40 Arnaud (2005) 188f. P. Warnking (2015) 265–275.

theorie, wie sie etwa Corbett entwickelt hat, in der die Kontrolle der Seeverbindungen und langfristige volkswirtschaftliche Effekte eine Rolle spielen, ist Thukydides meilenweit entfernt. Sehr wohl scheinen aber hinter dem Konzept, das er dem Alkibiades in den Mund legt, derartige strategische Überlegungen zu stehen, denn de facto konzentrierten sich die Athener unter dessen Kommando auf die Kontrolle der Seeverbindungen direkt vor der Haustür der Syrakusaner, das war modern gesprochen low risk – high gain. Wenn dies tatsächlich die Strategie des Alkibiades gewesen sein sollte – und vieles spricht dafür –, dann hätte dieser weit mehr als Thukydides die Grundprinzipien des Krieges zur See verstanden und wäre weit weniger risikofreudig gewesen, als dargestellt. Erst mit seiner Abberufung hätte sich dann das Risiko der Sizilischen Expedition dramatisch erhöht, bis diese schließlich in der Katastrophe endete.

5. Literatur

Arnaud (2005): Arnaud, Pascal, Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée, Paris 2005.

Bleckmann (2007): Bleckmann, Bruno, Der Peloponnesische Krieg, München 2007.

Coates (1990): Coates, John F./Platis, Stavros K./Shaw, J. T., The Trireme Trials 1988. Report on the Anglo-Hellenic Sea Trials of Olympias, Oxford 1990.

Corbett (1911): Corbett, Julian Stafford, Some principles of Maritime Strategy, London 1911 (ND Annapolis 1988).

Davies (1971): Davies, John Kenyon, Athenian Propertied Families, Oxford 1971.

Deutsches Hydrographisches Institut (Hg.), Mittelmeer-Handbuch II. Teil: West- und Südküste Italiens, Sardinien und Sizilien, Hamburg 1952.

Dirks (2017): Dirks, Uwe, „Flottenbau und zeitgenössische Seekriegstheorie am Beispiel der deutsch-britischen Rivalität 1906–1914“ ,in: Jürgen Elvert, Lutz Adam u. Heinrich Walle (Hg.), Die kaiserliche Marine im Krieg. Eine Spurensuche, (Hist. Mitt. Beih. 99), Stuttgart 2017, 57–81.

Ellis (1989): Ellis, Walter M., Alcibiades, London/New York 1989.

Gomme (1945-1981): Gomme, Arnold Wycombe/Andrewes, Anthony/Dover, Kenneth J., A Historical Commentary on Thucydides, Bd. I–V, Oxford 1945–1981.

Grieb (2012): Grieb, Volker/Todt, Sabine (Hg.), Piraterie von der Antike bis zur Gegenwart, (Hist. Mitt. Beih. 81), Stuttgart 2012.

Hanke (1974): Hanke, Michael, Das Werk Alfred T. Mahan's. Darstellung und Analyse, (Studien zur Militärgeschichte, Militärwissenschaft und Konfliktforschung 4), Osnabrück 1974.

Heftner (2011): Heftner, Herbert, Alkibiades, Staatsmann und Feldherr, Darmstadt 2011.

Kagan (1981): Kagan, Donald, The Peace of Nicias and the Sicilian Expedition, Ithaca u.a. 1981.

Kagan (2003): Kagan, Donald, The Peloponnesian War., Athens and Sparta in Savage Conflict, 431–404, London 2003.

Kopp (2017): Kopp, Hans, Das Meer als Versprechen. Bedeutung und Funktion von Seeherrschaft bei Thukydides, Göttingen 2017.

Mahan (1890): Mahan, Alfred T., The Influence of Seapower upon History (1660–1783), Boston 1890 (ND London 1965).

Mahan (1894): Mahan, Alfred T., The Influence of Seapower upon the French Revolution and Empire, 1793–1812, Vol. 1-2, Boston 1894.

Morrison (1990): Morrison, John S./Coates, John F., *Die athenische Triere. Geschichte und Rekonstruktion eines Kriegsschiffs der griechischen Antike*, Mainz 1990.

Nash (2018): Nash, John, „Sea Power in the Peloponnesian War”, in: *Naval War College Review* 71, No. 1, Article 8, 1–21.

Reitzel (1977): Reitzel, William, „Mahan on Use of the Sea”, in: B. Mitchell Simpson III (Hg.), *War, Strategy, and Maritime Power*, New Brunswick 1977, 95–107.

Schulz (2011): Schulz, Raimund, „Thukydides und das Meer“, in: E. Baltrusch/Ch. Wendt (Hg.), *Ein Besitz für immer? Geschichte, Polis und Völkerrecht bei Thukydides*, Baden-Baden 2011, 63–85.

Schulz (2016): Schulz, Raimund, „Thukydides und das Meer“, in: *Thucydides, Polybios and Mahan on Sea Power*, in: E. Baltrusch/H. Kopp/Ch. Wendt (Hg.), *Seemacht, Seeherrschaft und die Antike*, Stuttgart 2016, 63–85.

Speller (2014): Speller, Ian, *Understanding Naval Warfare*, London/New York 2014.

Stahel (1995): Stahel, Albert A., *Klassiker der Strategie – eine Bewertung*, Zürich 1995.

Starr (1989): Starr, Chester G., *The Influence of Sea Power on Ancient History*, Oxford 1989.

Starr (1978): Starr, Chester G., „Thucydides on sea power”, in: *Mnemosyne* 31, 1978, 343–350.

Stickler (2010): Stickler, Timo, *Korinth und seine Kolonien. Die Stadt am Isthmus im Mächtegefüge des Klassischen Griechenland*, Berlin 2010.

Strauss (2016): Strauss, Barry S., „Thucydides, Polybios and Mahan on Sea Power”, in: E. Baltrusch/H. Kopp/Ch. Wendt (Hg.), *Seemacht, Seeherrschaft und die Antike*, Stuttgart 2016, 93–99.

Stuttard (2018): Stuttard, David, *Nemesis. Alcibiades and the Fall of Athens*, Cambridge, Mass./London 2018.

Swift (2018): Swift, Admiral S.H. (35th Commander of the U.S. Pacific Fleet, U.S. Navy), *A Fleet Must Be Able to Fight*, U.S. Naval Institute Proceedings Magazin, May 2018 144/5/1, 383.

Warnking (2015): Warnking, Pascal, *Der römische Seehandel in seiner Blütezeit. Rahmenbedingungen, Seerouten, Wirtschaftlichkeit*, Rahden/Westf. 2015.

Warnking (2016): Warnking, Pascal, „Roman Trade Routes in the Mediterranean Sea: Modelling the routes and duration of ancient travel with modern offshore regatta software”, in: Ch. Schäfer (Hg.), *Connecting the Ancient World. Mediterranean Shipping, Maritime Networks and their Impact*, Rahden/Westf. 2016, 45–90.

Westcott (1941): Westcott, Allan Ferguson (Hg.), *Mahan on Naval Warfare. Selections from the Writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan*, Boston 1941 (ND New York 1999).

Autorenkontakt⁴¹

Prof. Dr. Christoph Schäfer

Professur für Alte Geschichte
Fachbereich III – Alte Geschichte
Universität Trier
54286 Trier
Tel: +49 (0) 651 201-2435 (Skr.: 2437)
Email: christoph.schaefer@uni-trier.de

41 Die Rechte für Inhalt, Texte, Graphiken und Abbildungen liegen, wenn nicht anders vermerkt, bei den Autoren. Alle Inhalte dieses Beitrages unterstehen, soweit nicht anders gekennzeichnet, der Lizenz CC BY 4.0.