



Historia – Einzelschrift 244

Franz Steiner Verlag

Sonderdruck aus:

Seemacht, Seeherrschaft und die Antike

Herausgegeben von Ernst Baltrusch, Hans Kopp
und Christian Wendt



Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2016

INHALTSVERZEICHNIS

<i>Ernst Baltrusch/Hans Kopp/Christian Wendt</i> Einleitung.....	9
Teil I: Der Zugriff auf das Meer	
<i>Hans Kopp</i> Thalassokratie: Zur historischen Semantik und Wirkungsgeschichte eines Hilfsbegriffs.....	27
<i>Michael Rathmann</i> Das Meer bei den antiken Geographen.....	47
<i>Christian Wendt</i> Piraterie als definitorisches Moment von Seeherrschaft.....	79
<i>Barry Strauss</i> Thucydides, Polybius and Mahan on Sea Power.....	93
Teil II: Operative Konzeptionen	
<i>Kurt A. Raaflaub</i> ,Archē‘, ,Reich‘ oder ,athenischer Groß-Staat‘? Zum Scheitern integrativer Staatsmodelle in der griechischen Poliswelt des 5. und frühen 4. Jahrhunderts v. Chr.....	103
<i>Julia Wilker</i> “That All Your Security Depends on the Sea”: The Concept of Hegemony at Sea in Fourth-Century Athens.....	133
<i>Raimund Schulz</i> Das Meer im strategischen Denken der Römischen Republik.....	151
<i>Bernhard Linke</i> Die Republik und das Meer. Seerüstung und römische Innenpolitik zur Zeit der Punischen Kriege.....	163

Teil III: Grenzen des Kanons

<i>Martin Dreher</i> Die Seemacht Sparta	189
<i>Monika Schuol</i> Jüdische Seemacht?	205

Teil IV: Selbstwahrnehmung und Repräsentation

<i>Sabine Müller</i> Die Perser und das Meer: Eine Analyse der Inschriften der frühen Perserkönige	219
<i>Monika Trümper</i> Delos as Center of Athenian “Sea Power” – An Archaeological Perspective...	233
<i>Daniel Kah</i> Rhodos als Seemacht	253
<i>Virginia Fabrizi</i> Space, Vision and the Friendly Sea: Scipio’s Crossing to Africa in Livy’s Book 29.....	279
<i>Ernst Baltrusch</i> „Hier war doch eben noch Land“ – Naumachien in Rom	291
Literaturverzeichnis	305
Register	333
Verzeichnis der Beiträgerinnen und Beiträger	345

DAS MEER BEI DEN ANTIKEN GEOGRAPHEN*

Michael Rathmann

1. EINLEITUNG¹

In den großen Kriegen der letzten 100 Jahre hat das Meer in den geostrategischen Überlegungen der Protagonisten oft eine wichtige Rolle gespielt, denken wir nur an den deutschen U-Boot-Einsatz oder die Flottenoperationen der USA im 2. Weltkrieg. Aktuell sichert beispielsweise eine multinationale Flottille unter dem Titel ATALANTA die Seewege am Horn von Afrika und im westlichen Indischen Ozean gegen Übergriffe durch Piraten. Hierbei werden Assoziationen an die Piratenbekämpfung eines Pompeius wach.

Schon in der Antike wurden Kriege mit erheblichem maritimem Einsatz ausgefochten. Exemplarisch seien hier die Perserkriege mit den Seeschlachten am Kap Artemision, bei Salamis und Mykale, die Bekämpfung der kilikischen Piraten im östlichen Mittelmeer unter Pompeius, die Seeschlacht bei Actium 31 v. Chr. oder die des Crispus bei Kallipolis gegen die Flotte des Licinius 324 erwähnt. Bemerkenswert ist in diesen Zusammenhang, dass wir aus der Antike keine Hochseeschlachten kennen, die hunderte Seemeilen vor der Küste ausgetragen wurden.² Losgelöst hiervon, haben die zahlreichen Seekriege oder -gefechte nicht nur in der Historiographie von Herodot bis Prokop Spuren hinterlassen, sondern auch in der geographischen Fachliteratur.³ Schauen wir zunächst auf die Behandlung des Themas ‚Meer‘ bei den Geschichtsschreibern und beginnen mit einer Passage aus dem ersten Buch des Thukydides:

Themistokles bewog sie, auch die noch fehlenden Bollwerke des Piräus auszubauen; begonnen hatte man dort schon früher in seinem Archontat, welches er Jahr für Jahr in Athen ausübte; denn er war der Meinung, dieser Platz sei vortrefflich, da er drei natürliche Häfen hatte, und

* Für Alfred Stückelberger zum 80. Geburtstag.

1 Nach Fertigstellung des Beitrags erschien noch: P. Janni, „The Sea of the Greeks and Romans“, in: S. Bianchetti – M. R. Cataudella – H.-J. Gehrke (Hgg.) *Brill's Companion to Ancient Geography. The Inhabited World in Greek and Roman Tradition*, Leiden – Boston 2016, 21–42.

2 Meines Wissens sind alle Seeschlachten in der Antike in relativer Küstennähe ausgetragen worden. Dies sollte sich bis in die Neuzeit nicht ändern. Exemplarisch sei an die Seeschlacht am Kap Trafalgar (21.10.1805) erinnert. Das Novum der Hochseeschlacht bescherte der 1. Weltkrieg mit den Seegefechten auf der Doggerbank (24.1.1915) oder am Skagerrak (31.5/1.6.1916).

3 Bereits die *Ilias* definiert die Streitmacht der Achaier nicht über die Hopliten, sondern im berühmten Schiffskatalog über die aus allen Landesteilen gestellten Schiffe (2,494–759). Erst aus den Besatzungen kann sich der Rezipient die Infanteriekontingente vor Troia errechnen.

werde ihnen, da sie Seefahrer geworden seien, bei der Machtgewinnung sehr zustatten kommen. Dass man sich der See bemächtigen müsse, wagte er nämlich als Erster zu behaupten.⁴

Größe und Macht kann also Athen nach Ansicht des Themistokles nur erreichen, wenn es das Meer beherrscht. Noch an einer zweiten Stelle weist Thukydides explizit auf die politisch-strategische Relevanz der See hin. Das folgende Zitat stammt aus der ersten Periklesrede:

Es ist nämlich etwas Großes um die Beherrschung des Meeres.⁵

Beide Zeugnisse erwecken den Eindruck, dass man nicht zu Unrecht vom attischen Seereich⁶ spricht und dass man das Meer als eigenständige Größe in den Quellen finden sollte. Ebenso sollten die zahlreichen Seekriege oder -gefechte nicht nur in der Historiographie von Herodot bis Prokop Spuren hinterlassen haben, sondern auch in der geographischen Fachliteratur.

Wir Heutigen sind mit der Bedeutung des Meeres als Kriegsschauplatz, Klimaregulator, Nahrungslieferant oder Verkehrsweg bestens vertraut. Nicht zuletzt zeigt ein flüchtiger Blick auf einen Globus allein durch die Übermacht der blauen Farbe die ungeheure Wasserfläche, die natürlich heute genauestens vermessen ist. Doch dürfen wir uns davon den Blick nicht verstellen lassen und die überlieferten antiken Zeugnisse zum Themenfeld ‚Meer‘ allzu leichtfertig von unserer Warte aus begreifen. Es ist der Mühe wert, die einschlägige Materialbasis nochmals zu betrachten und eine Reihe von Fragen an sie zu stellen.

Noch ein weiterer Aspekt kommt hinzu: Soweit wir sehen, haben antike Literaten annähernd alle menschlichen Handlungsfelder geistig durchdrungen und diese Gedanken verschriftlicht. Dazu gehörte zweifellos das Meer. Denn es war neben den erwähnten maritimen Auseinandersetzungen in der großen Kolonisation, als Handelsstraße oder für den Fischfang von Relevanz, um nur einige Gesichtspunkte zu nennen. Daraus leitet sich die Frage ab: Inwieweit ist das Meer als eigenständige Größe in den antiken Geographika thematisiert worden? Dabei richtet sich der Blick beispielsweise auf Artemidor, Poseidonios, Strabon, Plinius, Hipparchos oder Ptolemaios. Nicht vergessen werden darf hinsichtlich der Quellenbasis, dass die Geschichtsschreibung ebenfalls geographische Themen behandelte, weshalb Auto-

4 Thuk. 1,93,3–4: ἔπεισε δὲ καὶ τοῦ Πειραιῶς τὰ λοιπὰ ὁ Θεμιστοκλῆς οἰκοδομεῖν (ὑπῆρκετο δ' αὐτοῦ πρότερον ἐπὶ τῆς ἐκείνου ἀρχῆς ἢς κατ' ἐνιαυτὸν Ἀθηναῖοις ἦρξε) νομίζων τό τε χωρίον καλὸν εἶναι, λιμένας ἔχον τρεῖς αὐτοφυεῖς, καὶ αὐτοὺς ναυτικούς γεγενημένους μέγα προφέρειν ἐς τὸ κτήσασθαι δύναμιν (τῆς γὰρ διῆ θαλάσσης πρῶτος ἐτόλμησεν εἰπεῖν ὡς ἀνθεκτέα ἐστὶ), καὶ τὴν ἀρχὴν εὐθὺς ἔνυκατεσκεύαζεν. Übersetzung H. Vretska – W. Rinner. Ähnlich Thuk. 2,62,2: ἐγὼ δὲ ἀποφαίνομαι δύο μερῶν τῶν ἐς χρῆσιν φανερῶν, γῆς καὶ θαλάσσης, τοῦ ἐτέρου ὑμᾶς παντὸς κυριωτάτους ὄντας, ἐφ' ὅσον τε νῦν νέμεσθε καὶ ἦν ἐπὶ πλεόν βουλευθῆτε· καὶ οὐκ ἔστιν ὅστις τῇ ὑπαρχούσῃ παρασκευῇ τοῦ ναυτικοῦ πλεόντας ὑμᾶς οὔτε βασιλεὺς οὔτε ἄλλο οὐδὲν ἔθνος τῶν ἐν τῷ παρόντι κολύσει. „Von den zwei Bereichen, die dem Mensch zur Nutzung offen stehen, dem Land und dem Meer, seid ihr alleiniger Herr des einen, so weit ihr jetzt darüber verfügt, und sogar noch weiter, wenn ihr wollt; und weit und breit ist niemand, der euch, wenn ihr mit gesamter Seemacht die Meere befahrt, zur Zeit entgegenreten könnte, weder Großkönig noch irgendein anderes Volk.“ Übersetzung H. Vretska – W. Rinner.

5 Thuk. 1,143,4: μέγα γὰρ τὸ τῆς θαλάσσης κράτος (Übersetzung G. P. Landmann).

6 Schulz (2005a) 90–113.

ren wie Thukydides, Herodot oder Polybios in die Untersuchung eingebunden werden müssen.⁷

Auf der Ebene der physikalischen Raumerfassung machten die ionischen Naturphilosophen den Anfang, die die Kontinente erstmals definierten und benannten.⁸ Seit Dikaiarchos von Messene und Eratosthenes von Kyrene wurde die Erde zudem mit Längen- und Breitengraden in abstrakte geodätische Räume eingeteilt und die Größe der Erdkugel mit mathematischen Feinheiten eruiert. Damit war die Erdkugel samt darauf befindlicher Oikumene, also der bekannten und bewohnten Welt, geographisch erfasst: Aber war auch die Größe der Meere bekannt?

Neben den geographischen Werken ist hinsichtlich der See speziell seit dem Frühhellenismus das literarische Genre des Periplus zur Entfaltung gelangt.⁹ Der Periplus – gelegentlich auch Parapulus genannt – war die neue Ausdrucksform von Kapitänen, Steuermännern oder Schiffseignern, in der sie ihre praktischen Erfahrungen über Seewege, Häfen und andere maritime Besonderheiten sowie über lukrative Handelsplätze schriftlich niederlegten.¹⁰ Als Motor dieser Entwicklung dürfte der expandierende Seehandel, die vollständige mentale Erfassung des Mittelmeeres, weiter Teile des Atlantiks vor der Iberischen Halbinsel und vor Westafrika sowie des Nordwestens des Indischen Ozeans gewirkt haben, zudem der allgemeine Trend hin zu Schriftlichkeit im Hellenismus. In der Forschung genießen Periploi einen guten Ruf und werden parallel zu Werken eines Strabon oder Plinius als Meeresbeschreibungen aufgefasst und als Hilfsmittel der Schifffahrt verstanden.¹¹ Zu fragen ist hier: Wie genau haben die Periploi das Meer beschrieben? Wie ist der Informationsgehalt der Periploi zu bewerten?

- 7 Um Missverständnissen vorzubeugen sei darauf hingewiesen, dass eine Fülle von antiken Schiffwracks und bildlichen Darstellungen Auskünfte über das Seewesen geben – z. B. in der griechischen Vasenmalerei oder in römischen Wandgemälden –, hier jedoch nicht berücksichtigt werden sollen. Zum weiten Feld der Schiffswracks vgl. Parker (1992).
- 8 Seit wann Griechen Kultur- bzw. Politikräume wie Attika, Boiotien oder Ionien definierten und so benannten, ist wegen fehlender Quellen nicht zu beantworten. Mit dem Schiffskatalog in der *Ilias* liegt zumindest ein Anhaltspunkt vor, der auf eine Ausprägung und Benennung derartiger räumlicher Einheiten spätestens mit dem Aufkommen der Poliskultur hinweist. Unklar ist hingegen, seit wann die Benennung von Meeren üblich war. Wie das Beispiel der Ägäis zeigt (Aisch. *Ag.* 664; Hdt. 2,97,1), ist der Name erst überraschend spät belegt. Hier sind sicherlich weitere Forschungen erforderlich.
- 9 Zum Genre Olshausen (2013). M. E. ist Pytheas von Massilia als Archeget der hellenistischen Periplus-Literatur zu betrachten.
- 10 In der vorhellenistischen Zeit war die orale Wissensvermittlung entscheidend, wie die große Kolonisation zeigt. Als Beispiel hierzu kann die Besiedlung der Kyrenaika dienen (Hdt. 4,151; 4,157): Das Orakel in Delphi fungierte allem Anschein nach in dieser Phase der griechischen Geschichte als universeller Wissensspeicher auch in maritimen Fragen.
- 11 Gisinger (1937) 841: „Damit [sc. mit dem Aufkommen der Periplus] trat das literarische Hilfsmittel neben die in der Nautik vorherrschende Empirie.“ In die gleiche Richtung weist Olshausen (2013) 38–39: „Periploi konnten verschiedene Zwecke erfüllen – konnten dem Rechenschaftsbericht für einen Auftraggeber die Farbe verleihen, die ein literaturbeflissenes Publikum ansprach, konnte den Großhandelskaufmann über die üblichen Handelsrouten informieren oder dem Heerführer bei der Planung eines Feldzuges helfen.“ Es ist jedoch fraglich, ob ein Periplus tatsächlich die Empirie ersetzen und dies alles leisten konnte.

This material is under copyright. Any use outside of the narrow boundaries of copyright law is illegal and may be prosecuted.

This applies in particular to copies, translations, microfilming as well as storage and processing in electronic systems.

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2016

Auch in der lateinischen Geschichtsschreibung finden sich Aussagen über die Bedeutung des Meeres. Den vermutlich frühesten Beleg einer gezielten, den Raum erfassenden römischen Strategie zur See bietet Livius zum Jahr 182 v. Chr.¹² Darin geht es um die Bekämpfung von Piraten, diesmal im Ligurischen und Tyrrhenischen Meer:

Man ließ es auch an Aufmerksamkeit für die Vorgänge auf dem Meer nicht fehlen. Die Konsuln erhielten den Auftrag, dafür zwei Flottenbefehlshaber einzusetzen. Diese sollten 20 Schiffe zu Wasser lassen und mit römischen Bürgern, die früher Sklaven gewesen waren, als Seesoldaten bemannt, nur dass Freigeborene das Kommando über sie haben sollten. Zwischen den beiden Flottenbefehlshabern wurde der Schutz der Küste mit je 10 Schiffen so aufgeteilt, dass das Kap der Minerva sozusagen der Angelpunkt war, der eine sollte von da den rechten Teil bis Massilia, der andere den linken Teil bis Barium schützen.¹³

Ganz offensichtlich hat Livius oder seine Vorlage die Terminologie der Agrimenso-
ren (*cardo in medio esset*) auf das Meer übertragen. Haben wir es hier mit einer geodätischen Erfassung des maritimen Raumes durch Rom zu tun? Die betreffende See wird zumindest in zwei Zonen aufgeteilt, wobei festzuhalten ist, dass hier keine Meeresnamen genannt werden. Die Einteilung orientiert sich allem Anschein nach an Küstenpunkten (Kap der Minerva = Punta Campanella, Massilia, Barium) und das Ziel des Unternehmens ist der Schutz der Küste. Wie ist also das Verhältnis von Meer und Küste in der antiken Literatur, wenn sich der Blick auf die See richtet?

Besondere Berühmtheit hat die Passage aus der Pompeius-Vita des Plutarch erlangt, in der der Kampf des Pompeius gegen die kilikischen Piraten geschildert wird:

Es wurden nämlich 500 Schiffe für ihn [= Pompeius] bemannt und 120000 Mann schweres Fußvolk und 5000 Reiter aufgeboden. Aus dem Senat wurden 24 Männer, die als Truppenführer und Feldherren tätig gewesen waren, von ihm ausgewählt [...] Er teilte nun den ganzen Raum des Mittelmeeres mit seinen Teilen in 13 Bezirke und bestimmte für jeden eine gewisse Anzahl Schiffe unter einem besonderen Befehlshaber, so dass er mit seiner gleichzeitig überall verstreuten Macht die ganze Masse der dort befindlichen Piratenschiffe einkreiste, machte Jagd auf sie und brachte sie auf. Diejenigen, denen es gelang, sich rechtzeitig zu zerstreuen und durchzubrechen, schlüpfen von allen Seiten eilends wie in einen Bienenstock nach Kilikien. Gegen sie gedachte er mit den 60 besten Schiffen vorzugehen, trat diese Fahrt aber nicht eher

- 12 Was die römischen Ambitionen zur See anbelangt, so kann man wohl von einer ‚verspäteten Nation‘ sprechen. Die frühesten Quellen, hier vor allem die ersten Verträge mit Karthago, zeugen von einer gewissen Zurückhaltung, was die Nutzung des Meeres angeht (Pol. 3,22,4–13 = *StV* II² 121; Pol. 3,24,3–13 = *StV* II² 326; Pol. 3,26,1–5 = *FGrH* 174 F 1 = *StV* III 438). Im Jahre 218 v. Chr. wird die politische Elite mit der *lex Claudia de nave Senatorum* (Liv. 21,63,3–4) geradezu vom Meer abgeschnitten. Die Affinität des Senats für die geopolitische Größe Meer wird diese *lex* nicht unbedingt stimuliert haben. Vgl. Bringmann (2003); ferner Ladewig (2014) 13–22.
- 13 Liv. 40,18,7–8: *Nec rei navalis cura omissa. Duumviros in eam rem consules creare iussi, per quos naves viginti deductae navalibus sociis civibus Romanis, qui servitutem servissent, complerentur, ingenui tantum ut iis praeessent. Inter duumviros ita divisa tuenda denis navibus maritima ora, ut promunturium iis Minervae velut cardo in medio esset; alter in<de> dextram parte usque ad Massiliam, laevam alter usque ad Barium tueretur.* Übersetzung H. J. Hillen. Wie aus Liv. 40,42,1 zu schließen ist, wurde vor allem in der Adria bis ins Jahr 180 gegen die illyrischen Piraten gekämpft.

an, als er das Tyrrhenische, das Afrikanische und die Meere um Sardinien, Korsika und Sizilien gänzlich von den dort kreuzenden Seeräubern gesäubert hatte, und zwar nicht mehr als insgesamt 40 Tage, wobei er sich selbst nicht schonte und die Soldaten unermüdlichen Eifer bewiesen.¹⁴

Diese Textstelle vermittelt den Eindruck, dass Pompeius mit einer gewissen Selbstverständlichkeit das Mittelmeer unterteilt habe. Die bereits angesprochene mentale Erfassung des Seeraumes im Hellenismus hat also auch das Raumwissen der römischen Eliten erweitert. Existierte eine Vorstellung vom Meer als geographischer Größe?

Raimund Schulz, der sich ausführlich mit dem Themenkomplex ‚Meer‘¹⁵ auseinandergesetzt hat, bemerkt zur Piratenbekämpfung des Pompeius:

[...] nun verlängerte Pompeius territoriale Einteilungslinien von der Küste auf und über das Meer und schuf dadurch zumindest ansatzweise ein zweidimensionales, das heißt maritime Flächen umgrenzendes Raster, das das gesamte Mittelmeer umfasste. Die Ausführungen dieses Planes ging zweifellos auf M. Terentius Varro zurück, der mit hellenistischer Geographie und römischer Feldmessenkunst wohl gleichermaßen vertraut war und u. a. eine Küstenbeschreibung des Mittelmeeres sowie ein dem Pompeius gewidmetes Segelhandbuch verfasste.¹⁶

- 14 Plut. *Pompeius* 26,2–4: πεντακόσια μὲν γὰρ αὐτῶ νῆες ἐπληρώθησαν, ὀπλιτῶν δὲ μυριάδες δώδεκα καὶ πεντακισχίλιοι ἰππεῖς ἠθροίσθησαν. ἡγεμονικοὶ δὲ καὶ στρατιητικοὶ κατελέγησαν ἀπὸ βουλῆς ἄνδρες εἰκοσιτέσσαρες ὑπ’ αὐτοῦ ... διελὼν τὰ πελάγη καὶ τὸ διάστημα τῆς ἐντὸς θαλάσσης εἰς μέρη τρισκαίδεκα, καὶ νεῶν ἀριθμὸν ἐφ’ ἐκάστῳ καὶ ἄρχοντα τάξας, ἅμα πανταχοῦ τῇ δυνάμει σκεδάσθεισά τὰ μὲν ἐμπιπτοντα τῶν πειρατικῶν ἀθρόα περιλαμβάνων εὐθὺς ἐξεθηράτο καὶ κατήγευ· οἱ δὲ φθάσαντες διαλυθῆναι καὶ διεκπεσόντες ὥσπερ εἰς σμῆνος ἐδδόντο πανταχοθεν καταφερόμενοι τὴν Κιλικίαν, ἐφ’ οὗς αὐτὸς ἐστέλλετο ναῦς ἔχων ἐξήκοντα τὰς ἀρίστας. οὐ μὴν πρότερον ἐπ’ ἐκείνους ἐξέπλευσεν ἢ παντάπασι καθῆραι τῶν αὐτόθι ληστηρίων τὸ Τυρρητικὸν πέλαγος, τὸ Λιβυκόν, τὸ περὶ Σαρδόνα καὶ Κύρνον καὶ Συκελίαν, ἡμέραις τεσσαράκοντα ταῖς πάσαις, αὐτῶ τε χρώμενος ἀρτύτω καὶ τοῖς στρατηγοῖς προθύμοις. Übersetzung K. Ziegler. Interessant ist, dass Plutarch oder seine Vorlage für das westliche Mittelmeer die einzelnen Teilgewässer nennt – ein selten anzutreffendes Phänomen.
- 15 Die Forschung hat sich intensiv mit der antiken Schifffahrt beschäftigt. Ein Schwerpunkt ist die Archäologie (Hafenanlagen, Schiffsbau, Wrackfunde, Rekonstruktion von Schiffen usw.). Auch wirtschaftsgeschichtliche Aspekte (Handelswege, Ladekapazität usw.) erfreuen sich in unserer ökonomisch orientierten Gegenwart starken Interesses. Gerade das Mittelmeer wird in Geschichtskarten (vgl. *DNP* Suppl. III, Historischer Atlas, 203) unter sozusagen neuzeitlichen Vorgaben als problemlos zu befahrendes Gewässer präsentiert, besonders hinsichtlich der Überseeschifffahrt. Interessant ist, dass das Meer selbst nirgends als eigenständiger Faktor diskutiert wird, auch wenn dies im Titel angekündigt wird (vgl. Parker 2001; Kowalski 2012). Lediglich die Arbeiten von R. Schulz stellen hier eine Ausnahme dar. Ansonsten ist die See durchgängig die Folie für andere Themenkomplexe, meist klassische Politik- oder Militärgeschichte. Jüngstes Beispiel hierfür ist die Dissertation von Ladewig (2014), die eher eine weit-schweifige Geschichte der späten Republik ist.
- 16 Schulz (2005a) 180. Hinter seiner These, Varro habe Pompeius eine Anleitung für die Schifffahrt geschrieben, steckt offensichtlich der Versuch, den Universalgelehrten als einen Vermittler der griechischen Geographiekennntnisse zu entwerfen, um entsprechendes Wissen als in Rom bekannt vorauszusetzen. Dies hält jedoch einer Überprüfung nicht stand. Aus den Quellen lässt sich lediglich herauslesen, dass Varro Flottenkommandant im Piratenkrieg des Pompeius war; Varr. *rust.* 2 praef. 6: *Tum cum piratico bello inter Delum et Siciliam Graeciae classibus praeessem.* Vgl. Plin. *nat.* 3,101; 7,115; 16,7 (von Pompeius aufgrund seines Tapferkeit ausgezeichnet); Flor. 1,41,9. Sallmann (1971) 163–164 Anm. 103.

This material is under copyright. Any use outside of the narrow boundaries of copyright law is illegal and may be prosecuted.

This applies in particular to copies, translations, microfilming as well as storage and processing in electronic systems.

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2016

Schulz geht also ganz selbstverständlich davon aus, dass in der griechisch-römischen Historiographie das Meer als geographische Größe erscheint. Oder spitzer formuliert: Offenbar ist Schulz dem oft anzutreffenden Irrtum aufgesessen, modernes Vorwissen auf antike Verhältnisse zu übertragen. Dies gibt mir den Anlass zu untersuchen, ob und wie die antiken Geographen die See thematisiert haben und welche Antworten sich auf die oben gestellten Fragen ableiten lassen.¹⁷

Damit ist mein Thema in seinen zentralen Zügen umrissen: Das Meer als geographische Größe in den antiken Geographika und der thematisch angrenzenden Historiographie. Über die bloße Erwähnung von maritimen Flächen hinaus geht es um folgende Gesichtspunkte: Entfernungsangaben; Namen für bestimmte Regionen eines Meeres; Brauchbarkeit von Häfen oder Landungsplätzen; Strömungsverhältnisse, Untiefen, Klippen; Möglichkeiten der Trinkwasserversorgung oder Proviantierung; gleichmäßige Winde, Windrichtungen; schließlich Piraten und sonstige Gefahren von Menschenhand.

Die folgende Untersuchung wird an ausgewählten Textstellen zu zeigen versuchen, dass entgegen der in der Fachliteratur anzutreffenden und von den eingangszitierten Quellen scheinbar belegten Ansicht das Meer bei den antiken Geographen fast keine oder bestenfalls eine marginale Rolle spielt.¹⁸ Das heißt, dass für die Vorstellung von einer die Hochsee befahrenden und das Meer als geographische Größe beherrschenden Antike trotz aller Behauptungen keine aussagekräftigen literarischen Quellenzeugnisse beizubringen sind. Es lässt sich vielmehr plausibel machen, wie scheinbar fremd das offene Meer den antiken Menschen war, wie wenig sich selbst Seefahrer offenbar damit schriftlich auseinandergesetzt haben und wie spärliche Informationen zu den oben genannten Suchparametern in den Geographika zu finden sind.

Anhand von sechs Rubriken wird untersucht werden, was die Antike nach Aussage der überlieferten literarischen Zeugnisse über das Meer wusste oder, genauer gesagt, welche Informationen verschriftlicht wurden. Dabei wird sich nachweisen lassen, dass bei allen Beschäftigungen mit maritimen Details der Fokus der Quellen unmissverständlich auf das Land gerichtet ist.

- 17 Widersprechen möchte ich Schulz zugleich, da er die geographische Einteilung von maritimen Räumen erst den Römern zuschreibt. Grundsätzlich müssen bereits die Griechen das Meer als strukturierbare Einheit aufgefasst haben. Exemplarisch sei auf die bereits angeführten Thukydides-Zitate oder auf den Delisch-Attischen Seebund mit den Abgabenbezirken für die Bündner verwiesen.
- 18 An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass bei der Vielzahl konsultierter Quellen nicht für jede Aussage ein vollständiges Register aller Quellenbelege erwartet werden kann. Oft kann schon aus Platzgründen nur auf eine Auswahl verwiesen werden. Zur Quellenbasis Kowalski (2012) 13–54.

2. GRUNDSÄTZLICHE AUSSAGEN ZUM MEER¹⁹

Das Meer hat die vom dem Balkan eingewanderten Griechen schon früh fasziniert. Offenkundig, wie uns *Ilias* und *Odyssee* zeigen, wurde die See als lohnenswerte Herausforderung betrachtet, als Lebensgrundlage oder als Verkehrsweg, der auch neue Räume erschließen hilft. Diese Perspektive hat sich über die Jahrhunderte gehalten. So berichtet beispielsweise Plutarch über Alexander den Großen, als dieser den östlichen Ozean erreicht hatte:

Hierauf nahm Alexander sich vor, noch das äußere Meer kennenzulernen.²⁰

Der hier gemeinte Indische Ozean wird als abstrakte unbekannte Größe präsentiert, als Metapher für all das, was der Makedonenkönig im Osten noch zu entdecken hat. Diese Auffassung, wonach die offene See eine fremde, zu ergründende Größe ist, findet sich in zahllosen antiken Quellen. Dabei schwingt auf einer Subtextebene oft die Vorstellung mit, dass das, was unbekannt oder noch zu erforschen ist, mit Gefahren verbunden oder bedrohlich sein kann. Homerischen Heroen oder eben Alexander gelingt es, diese zu überwinden. Das Risikopotential des offenen Meeres und die Chance, sich auf diesem Feld zu beweisen, kommt auch in folgender Cicero-stelle zum Ausdruck:

Das endlose Meer, dessen Brausen nicht nur die Küstenstraßen, sondern sogar schon Städte und Militärstraßen bedrohte, wird infolge der Glanzleistung des Cn. Pompeius vom Römischen Volke schon längst vom Ozean bis in den äußersten Winkel des Pontus wie ein einziger, geschlossener Hafen beherrscht.²¹

19 Zwei Punkte sollen in diesem Abschnitt bewusst ausgelassen werden: Der erste lässt sich wohl am besten mit ‚theoriebezogene Meeresmodelle‘ umschreiben. Exemplarisch sei hier auf das Oikumene-Modell des Eratosthenes mit seinen vier großen, vom äußeren Ozean gebildeten Meerbusen: Kaspisches, Persisches, Arabisches und Mittelmeer (Strab. 10,1,7 C 492) verwiesen. Obwohl die ältesten ionischen Kartenmodelle, die die Oikumene noch ganz im Geist der Geometrie symmetrisch darstellten, spätestens durch Dikaiarchos und Eratosthenes strukturell überwunden waren, hat sich der Kerngedanke einer für die Kartographie/Geographie relevanten ‚Harmonie‘ der Landmassen die ganze Antike hindurch gehalten. Bei Eratosthenes artikuliert sich diese Vorstellung in eben jenen vier Meerbusen des Okeanos. Letztlich bildet diese auch die Basis für die mittelalterlichen *TP*-Karten.

Ein zweiter Punkt passt ebenso wenig in diese Untersuchung; hierzu zunächst Strab. 16,3,5 C 766: Ἀπὸ δὲ τῆς Καρμανίας εἰρήκασι καὶ Νέαρχος [*FGrH* 133 F 27] καὶ Ὀρθαγόρας [*FGrH* 713 F 5] νῆσον Ὠγυριν κείσθαι πρὸς νότον πελαγίαν ἐν δισχιλίῳις σταδίοις, ἐν ἧ τάφος Ἐρύθρα δείκνυται, χῶμα μέγα ἀγρίοις φοίνιξι κατάφυτον. „Von Karmanien aus, so berichten sowohl Nearchos als Orthagoras, liege 2000 Stadien südwärts im offenen Meer die Insel Tyrine, auf der man das Grab des Erythras zeigt, einen großen, mit wilden Dattelpalmen bepflanzten aufgeworfenen Hügel.“ Übersetzung S. Radt. Zwar hat der Indische Ozean die Antike fasziniert und ist in zahlreichen Geographika thematisiert worden. Er ist aber eben auch Schauplatz zahlreicher Utopien, wie Strabon (s. o.) oder Diodor (5,41–42) zeigen. Die oftmals objektiv anmutenden Angaben (Inselnamen, Distanzangaben usw.) gehören einfach zum Genre und sollen dem phantastischen Text eine authentische Note verleihen.

20 Plut. *Alexander* 63,1: Ἐντεῦθεν ὀρμήσας Ἀλέξανδρος τὴν ἐξω θάλασσαν ἐπιδεῖν. Übersetzung K. Ziegler.

21 Cic. *prov.* 31: *Iam diu mare videmus illud immensum, cuius fervore non solum maritimi cursus sed urbes etiam et viae militares iam tenebantur, virtute Cn. Pompei sic a populo Romano ab*

Wir bekommen Pompeius als *sotēr* präsentiert, der das unbegrenzte, gefährliche und sogar die Küsten bedrohende Meer auf eine begrenzte, kalkulierbare Größe herunterbricht. Pompeius nutzt sein außerordentliches Imperium zum Wohle der *res publica* und lässt laut Cicero das Mittelmeer von Gibraltar bis zur Krim als ruhiges, überschaubares Hafenbecken erscheinen. Er macht den unbekanntem zu einem bekannten Raum.

Betrachtet man beide Quellen gemeinsam, so ist das Meer groß, fremd und bisweilen bedrohlich, kann aber von mächtigen Persönlichkeiten oder Großreichen gebändigt werden. Mit anderen Worten: Die Größe eines Alexander, Pompeius oder des Imperium Romanum zeigt sich gerade darin, dass sie die offene See erkunden, Gefahren überwinden und das bisweilen raue Meer beherrschen können. Dieses Bild, dass der maritime Raum ein erforschbarer und durchdringbarer sein kann, zeigt sich auch in weiteren Stellen. In all diesen Fällen geht es bestenfalls vordergründig um die geographische Einheit Meer. Die Beherrschung der offenen See ist vielmehr eine Metapher im politischen Leistungskanon. Als Materialbasis für unsere Fragestellung sind Texte dieser Art folglich nicht zu verwenden.

Eine für die Zielsetzung dieses Beitrags brauchbare Notiz findet sich hingegen bei Klaudios Ptolemaios, womit wir zugleich bei den Fachschriftstellern angelangt wären. In den Beschreibungen seiner Weltkarten²² werden einige Meere nicht nur als eigenständige Größen vorgestellt, sondern auch benannt (7,5,2 ff.) und teilweise quantifiziert:

Desgleichen ist von den genannten Meeren, die von Land umgeben sind, das Indische Meer das größte, das Mittelmeer das zweitgrößte, das Hyrkanische bzw. Kaspische Meer das drittgrößte.²³

Explizit betont Ptolemaios die Größenunterschiede der Meere. Dieser Umgang mit maritimen Größen ist keineswegs verwunderlich, da alle Gewässer in den überlieferten Ptolemaios-Karten, anders als bei der noch zu behandelnden *Tabula Peutingeriana*, kartographisch korrekt, das heißt als vollständig visualisierte Fläche geboten werden. Als Beispiel sei hier auf die wunderschöne Weltkarte im Codex Seragliensis (fol. 73v/74r, um 1300) verwiesen, auf der die Meere nicht nur vollflächig dargestellt, sondern auch mit Namen versehen sind.²⁴ Ptolemaios kann als Vertreter

Oceano usque ad ultimum Pontum tamquam unum aliquem portum tutum et clausum teneri. Übersetzung H. Kasten. Bei Cass. Dio 37,21,2 wird der Sieg des Pompeius als ein Sieg über die „gesamte bekannte Welt“ beschrieben; hier stehen also erneut die Landmassen und nicht das Meer im Mittelpunkt der Betrachtung.

22 Ptol. 7,5 (einfache und modifizierte Kegelprojektion).

23 Ptol. 7,5,9: Ὀμοίως δὲ καὶ τῶν εἰρημένων ἐμπεριέχεσθαι τῇ γῆ θάλασσῶν, πρώτη μὲν ἐστὶ μέγεθαι πάλιν ἢ κατὰ τὸ Ἰνδικὸν πέλαγος, δευτέρα δὲ ἢ καθ' ἡμᾶς, τρίτη δὲ ἡ Ὑρκανία ἢ καὶ Κασπία. Übersetzung A. Stückelberger. Ptolemaios war der Überzeugung, dass der Indische Ozean ein Binnenmeer sei (7,5,4), und widersprach so der geläufigen antiken Ansicht (Aristot. *cael.* 2,14 p. 298a9 ff.; Poseidonios *FGrH* 87 F 28 = fr. 49 Edelstein–Kidd = Strab. 2,3,6 C 102; Strab. 1,4,6 C 64; Sen. *nat.* 1 praef. 13), dass Indien mit dem Schiff von Iberien aus erreichbar sei.

24 Eine sehr gute Abbildung findet sich in Stückelberger (1994) Tf. 11. – Die mittelalterlichen Kopien der Ptolemaioskarten in diversen Handschriften gehen sicher auf spätantike Kopien, mit großer Wahrscheinlichkeit sogar auf Ptolemaios selbst zurück; hierzu Mittenhuber (2009).

der mathematisch-physikalischen Kartographie nicht umhin, in seiner maßstäblichen Oikumene-Karte in modifizierter Kegelprojektion ausreichend große Meeresflächen einzuzeichnen.²⁵ Doch trägt dieses Bild, wenn man sich den gesamten Ptolemaioستext anschaut, der ja ein reiner Ortskatalog samt Längen- und Breitenangaben ist. Im Grunde ist nur das Festland bekannt und wird als weitgehend bekannt thematisiert. Im folgenden Kapitel wird auch ein Zitat zum Indischen Ozean (Ptol. 1,13,1) dieses nochmals aufgreifen. Die offene See ist in letzter Konsequenz *mare incognitum*, die blau eingetragene Meeresfläche nur der Füllraum zwischen den Landmassen.

Zum Gesichtspunkt der allgemeinen Wahrnehmung des Meeres gehört auch die Benennung. Zwar kennen wir für alle möglichen Teile des heute Mittelmeer genannten Areals antike Bezeichnungen, jedoch hat weder die vollständige mentale Erfassung dieses Raumes im Hellenismus noch die vollständige politische in der ausgehenden Republik zu einem Gesamtnamen geführt. Für die mentale Erfassung kann auf Aristoteles verwiesen werden, der ein ‚inneres Meer‘ als eigene Größe kennt.²⁶ Bei genauer Betrachtung der Stelle wird jedoch deutlich, dass es hier primär um die Abtrennung dieses ‚inneren‘ Meeres von dem großen, die Oikumene umströmenden Okeanos geht. Auf der angesprochenen zweiten, politischen Ebene hilft uns Plinius. Er spricht vom *mare internum* oder *mare nostrum* und macht so die Sicht der Römer auf das von ihnen beherrschte Meer klar.²⁷ Das heißt, dass das Mittelmeer als Ganzes vor allem eine politische Größe ist, bestimmt durch das von Rom beherrschte, es umgebende Land. Erst in diesem Zusammenhang erhält es auch einen Namen.

Der uns heute geläufige Namen Mittelmeer (*mare mediterraneum*), um dies noch zu erwähnen, ist erst bei Solinus und Isidor von Sevilla belegt, also nicht vor der Mitte des 4. Jahrhunderts.²⁸

Anders verhält es sich mit dem Atlantik und Indischen Ozean. Ein Gesamtbild, vergleichbar den Aussagen zum Mittelmeer, findet man in der antiken Literatur nicht. Die wenigen Andeutungen erzeugen von diesen beiden maritimen Räumen ein unklares Bild. Der Atlantik ist dabei vor allem das Meer jenseits von Gibraltar, das sich im Westen und Norden verliert und somit bei den Geographen keine eigene geographische Größe darstellte.²⁹ Ähnlich verhält es sich mit dem zweiten Meer jenseits der Mittelmeeroikumene, dem Indischen Ozean. Ihm wurde speziell wegen des wirtschaftlich höchst interessanten Indiens von den Geographen deutlich mehr

25 Zur Wirkung dieser Karten vgl. Cassiod. *inst. var.* 1,25,2.

26 Aristot. *meteor.* 354a11: „das ganze Meer innerhalb der Säulen“.

27 Plin. *nat.* 2,173; 3,4; 5,18; 12,107. Vgl. Strab. 1,2,29 C 35: „dem Meer bei uns“ (= das Meer ‚bei‘ Kleinasien).

28 Solin. 23,13; Isid. *orig.* 13,16. Dieser Umstand ist insofern überraschend, als die Antike bereits in der griechischen Archaik die Oikumene in Kontinente einteilte und benannte, also geographische Großeinheiten generierte, bei den Wasserflächen hingegen eine vergleichbare Entwicklung ausblieb.

29 Bezeichnend ist, dass wir nach den Expeditionen der Karthager Hanno und Hamilko sowie des Massiloten Pytheas von keiner weiteren Erkundungsfahrt in den Atlantik erfahren. Vgl. zum Nordmeer Tac. *Agr.* 10,4–6; *Germ.* 45,1; Plin. *nat.* 2,217 = Pytheas fr. 7c Bianchetti; Plin. *nat.* 4,102–104; Strab. 1,4,2 C 63 = Pytheas fr. 8a Bianchetti.

Aufmerksamkeit entgegengebracht.³⁰ Wie die weiteren Ausführungen noch zeigen werden, wurde aber auch hier primär der relevante Nordwesten des Indischen Ozeans näher in den Blick genommen.³¹

3. ENTFERNUNGSANGABEN UND STRECKENMESSUNGEN ÜBER OFFENE SEE

Bei den Geographen spielt das Meer unter vermessungstechnischen Aspekten durchaus eine Rolle. Der folgende Abschnitt untersucht nun Quellen aus diesem Themensegment, wobei die angegebenen Distanzen über See in ganz unterschiedlichen Zusammenhängen erscheinen. Die erste Abteilung bietet Passagen mit Entfernungangaben im Kontext von Überlegungen zum Erdumfang oder zur Ausdehnung der Oikumene. Dabei verweist das Textumfeld die Entfernungangaben auf eine eher theoretisch-philosophisch anmutende Ebene. So erfahren wir durch Strabon aus dem verlorenen Werk des Poseidonios:

Und er [= Poseidonios] nimmt an, dass die Länge der bewohnten Welt, die etwa siebzigtausend Stadien [\approx 12950 km] beträgt, die Hälfte des ganzen Kreises ist, auf dem sie genommen ist, ‚so dass man‘, sagt er, ‚vom Westen mit Ostwind segelnd nach ebenso vielen Tausenden nach Indien gelangen würde.‘³²

Poseidonios ist nicht der einzige Autor, der sich Gedanken um den Okeanos auf der ‚Rückseite‘ der Erde macht. Dass solche Aussagen zur Distanz zwischen Iberien und Indien – man beachte auch die gerundete Zahl von 70000 Stadien – nicht auf einer geodätischen Messung beruhen, kann man einem äquivalenten Zeugnis bei Seneca entnehmen:

Wie klein ist doch der Raum zwischen den Küsten Spaniens und den Indern! Nur wenige Tagesreisen weit, wenn der richtige Wind das Schiff treibt.³³

- 30 Auch der Indische Ozean wird – bis auf Ptolemaios – in den Quellen nicht als feste Größe präsentiert. Dies ist naheliegend, da seine Enden in der Antike unbekannt waren. Nähere Angaben werden lediglich zu Teilgewässern geboten, die zumeist auch benannt werden; vgl. Strab. 16,3,2 C 765: „das Meer bei den Persern“. Zweifellos war der Indienhandel Motor des geographischen Interesses am Roten Meer, den Gewässern rund um die Arabische Halbinsel und der Strecke bis zum indischen Subkontinent.
- 31 Wie diffus das Bild des Indischen Ozeans jenseits der interessanten Seeroute war, zeigt exemplarisch Plin. *nat.* 6,52: *Adicit idem Pompei ductu exploratum, in Bactros septem diebus es India perveniri ad Bactrum flumen quod in Oxum influat, et ex eo per Caspium in Cyrum subvectos, et V non amplius dierum terreno itinere ad Phasim in Pontum Indicas posse devehit mercis.* „Letzterer [= M. Varro] fügte noch hinzu, man habe bei jenem Feldzug des Pompeius [sc. gegen Mithridates] entdeckt, dass man zu den Baktrern aus Indien in 7 Tagen zum Baktriosfluss gelange, der in den Oxos einfließe. Aus diesem könne man durch das Kaspische Meer in den Kyros gelangen und von da binnen höchstens 5 Tagen auf dem Landweg zum Phasis in den Pontos indische Waren bringen.“ Übersetzung K. Brodersen.
- 32 Strab. 2,3,6 C 102 = *FGrH* 87 F 28 = fr. 49 Edelstein-Kidd.
- 33 Sen. *nat.* 1 praef. 13: *Quantum est enim, quod ab ultimis litoribus Hispaniae usque ad Indos? Paucissimorum dierum spatium, si navem suus ferat ventus.* Übersetzung O. u. E. Schönberger. Diese Stelle hat (mit anderen zusammen) für Kolumbus eine entscheidende Bedeutung gehabt.

This material is under copyright. Any use outside of the narrow boundaries of copyright law is illegal and may be prosecuted.

This applies in particular to copies, translations, microfilming as well as storage and processing in electronic systems.

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2016

Wie wir durch Strabon wissen, war Eratosthenes bei der Berechnung des Erdumfangs zu einem gänzlich anderen Ergebnis gelangt und hatte, anders als Poseidonios oder Ptolemaios, seine Überlegungen zur Verteilung von Landmassen (= Oikumene) und Okeanos (= ‚Rückseite‘ der Erde) vor allem nicht mit einer unsinnigen 50:50-Quote präjudiziert.³⁴ Interessant an der Seneca- und Poseidoniosstelle ist besonders, dass das Meer ‚jenseits der Säulen‘, wie Aristoteles sagte, schlicht als riesiges Meer bis Indien erscheint – keine Insel, keine weitere Angabe, einfach nur Wasser. Wir haben somit wie bei Poseidonios letztlich nur Füllraum zwischen den Landmassen, denen das eigentliche Interesse gilt. Ferner ist bemerkenswert, dass die alte ionische Vorstellung aus dem sechsten vorchristlichen Jahrhundert von einer gewissen in der Geographie zugrundeliegenden Symmetrie trotz allen wissenschaftlichen Fortschritts immer weiterlebte.

Da die Ausdehnung des unbekanntenen Okeanos von Iberien bis Indien und der bekannten Oikumene nach Poseidonios jeweils 70000 Stadien betragen habe, stellt sich die Frage, wie lang und breit das Meer innerhalb der Oikumene laut den antiken Geographika eigentlich war. Plinius bemerkt in diesem Zusammenhang, unter anderem mit Berufung auf Artemidor, Folgendes:

Der von uns bewohnte Teil der Erde, von dem ich jetzt spreche und der, wie gesagt, auf dem ihn umfließenden Ozean gleichsam schwimmt, hat seine größte Ausdehnung von Ost nach West, das heißt von Indien bis zu den Säulen des Herakles, die diesem zu Gades geweiht sind. Diese Entfernung beträgt nach Artemidoros [fr. 1 Stiehle] 8578 Meilen, nach Isidoros [FGrH 781 F 6] aber 9818 Meilen [...] Die gesamte Entfernung vom östlichen Meere an (sc. bis Gades) beträgt somit 8578 Meilen. Ein anderer Weg, der sicherer ist und größtenteils zu Lande möglich, ergibt folgende Entfernungen: Vom Ganges bis zum Euphrat 5169 Meilen, [...] von Ephesos durch das Ägäische Meer bis Delos 200 Meilen, bis zum Isthmos 212,5 Meilen [...]. Durch Gallien bis Illiberis [= Elne] an den Pyrenäen 468 Meilen, bis zum Ozean und zur Küste Spaniens 831 Meilen, mit der Überfahrt nach Gades 7,5 Meilen [...]³⁵

Der Texte stehen exemplarisch für das, was sich generell in der antiken Fachliteratur finden lässt: Wenn Entfernungen genannt werden, dann sind es meist solche über Land. Nur selten werden echte Wasserstrecken angeführt. Wenn aber derartige Abstände Erwähnung finden, dann sind es zumeist Entfernungsangaben vom Festland zu nächsten vorgelagerten Insel – so auch oben im Zitat „Ephesos durch das

Er ist in der Schrift *Imago mundi* des Petrus Alliatus, die er sorgfältig studiert und mit zahlreichen Randnotizen versehen hat, auf folgende Stelle gestoßen: „*Insuper Seneca libro quinto [falsch statt primo] naturalium dicit: ‚mare est navigabile in paucis diebus, si ventus sit conveniens‘* [ed. princ. p. 13]“. Zum Kontext Stückelberger (1987) 331–340.

34 Strab. 1,4,6 C 64.

35 Plin. nat. 2,242–244: *Pars nostra terrarum, de qua memoro, ambienti, ut dictum est, Oceano velut innatans longissime ab ortu ad occasum patet, hoc est ab India ad Herculis columnas Gadibus sacratas* $\overline{\text{LXXXV}}$ · $\overline{\text{LXXVIII}}$ p., *ut Artemidoro auctori placet, ut vero Isidoro, $\overline{\text{XCVIII}}$ · $\overline{\text{XVIII}}$... quae mensura universa ab Eoo mari efficit $\overline{\text{LXXXV}}$ · $\overline{\text{LXXVII}}$, alia via, quae certior itinere terreno maxime potest, a Gange ad Euphraten amnem $\overline{\text{LI}}$ · $\overline{\text{LXIX}}$, ... ab Epheso per Aegaeum pelagus Delum $\overline{\text{CC}}$, Isthmum $\overline{\text{CCXII}}$ · D, ... per Galliam ad Pyrenaeos montes Illiberim $\overline{\text{CCCCLXVIII}}$, ad Oceanum et Hispaniae oram $\overline{\text{DCCCXXXI}}$ traiectu Gadis VII · D.* Übersetzung G. Winkler – R. König.

Ägäische Meer bis Delos“.³⁶ Gerade dieser Umstand, dass Distanzangaben über Wasser bei den historiographischen wie fachwissenschaftlichen Autoren fast vollständig fehlen, verwundert schon. Derartiges würde man doch bei Geschichtsschreibern oder speziell bei Militärschriftstellern erwarten, beispielsweise im Zuge von Aufmarschrouten diverser Flottenverbände oder Distanzen vom Ausgangshafen zum Ort der Seeschlacht. Vor allem aber würden wir solche Daten bei den Fachautoren wie Eratosthenes oder Ptolemaios vermuten. Denn gerade hier geht die Forschung davon aus, dass sie für ihre Erd- und Oikumenemodelle, geodätischen Berechnungen, Ortskataloge usw. auf die Distanzangaben von Überseerouten angewiesen waren und daher Seeleute entsprechend befragten oder Periplooi daraufhin konsultierten. Aber nichts von all dem ist in den Quellen zu finden.

Somit ist an die zweite Quellengruppe die Frage zu stellen, wie denn nun die wenigen uns bekannten Distanzen über das offene Meer eruiert wurden. Strabon bietet einen einschlägigen Text, in dem es sich um die Frage dreht, wie lang das Diaphragma³⁷ eigentlich ist:

So sagt er [= Polybios] jedenfalls anlässlich von Dikaiarchos' [= fr. 124 Keyser] Angaben, vom Peloponnes zu den Säulen seien es 10000 (Stadien), bis zum inneren Winkel der Adria mehr als dies, und von der Entfernung zu den Säulen messe das Stück bis zum Sund [= Straße von Messina] 3000, so dass für den Rest vom Sund bis zu den Säulen 7000 übrig blieben: die 3000 lasse er durchgehen, gleichviel ob sie richtig angesetzt seien oder nicht, die 7000 aber in keiner Weise, weder wenn man die Küste noch wenn man die Strecke mitten durchs Meer messe. Denn die Küste sei am ehesten einem stumpfen Winkel ähnlich, der auf dem Sund und den Säulen steht und als Spitze Narbo hat, so dass ein Dreieck gebildet wird mit als Grundlinie der durch das Meer gezogenen Geraden und als Seiten den Schenkeln die besagten Winkel bilden und von denen der vom Sund bis Narbo über 11200, der andere etwas weniger als 8000 misst. Nun sei man sich allgemein darüber einig, dass die größte Entfernung von Europa nach Libyen durch das Tyrrenische Meer nicht mehr als 3000 Stadien betrage und durch das Sardonische kürzer sei; ‚doch soll‘ sagt er, ‚auch diese Entfernung auf 3000 angesetzt und unter diesen Voraussetzungen auch noch angenommen werden, dass die Tiefe der Bucht bei Narbo, als eine von der Spitze auf die Grundlinie des stumpfwinkligen Dreiecks gefällte Senkrechte, 2000 Stadien beträgt. Die Schulknabenmessung‘, sagt er, ‚zeigt also, dass die gesamte Küste vom Sund zu den Säulen die durch das Meer gezogene Gerade um annähernd 5000 Stadien übertrifft. Und

36 So bietet Plin. *nat.* 4,60 eine Entfernung von beachtlichen 125 mp über See zwischen Kreta und der nordafrikanischen Küste. Jedoch dient diese Angabe nur zur wechselseitigen Verortung von Landmassen; um das Meer als eigenständigen Faktor geht es dabei nicht. Auch der Hintergrund ist ziemlich klar: Plinius will seinen Lesern die Distanz zwischen den beiden Bestandteilen der etwas ungewöhnlichen Doppelprovinz Kreta und Kyrenaika bieten. Hierzu Arnaud (2005) 187 Nr. 56.

Wie das Beispiel der Südägäis zeigt, kann ein Teilmeer über die Summe an Distanzangaben zwischen den darin liegenden Inseln auch in seiner Länge und Breite erfasst werden. So liefert uns Strab. 2,5,21 C 124 gegen die sonstige Gewohnheit antiker Quellen für die Ägäis Länge und Breite.

37 Das Diaphragma geht wohl auf Dikaiarchos zurück und stellt als geographische Trennungslinie den gedanklichen Vorläufer des heutigen Äquators dar. Vgl. Aristot. *meteor.* 2,362b21; zum Diaphragma Aujac (1987) 152 mit Abb. 9.2; Berger (1903) 418.

zählt man die 3000 vom Peloponnes zum Sund hinzu, dann wird die gesamte Stadienzahl alleine schon in gerader Linie mehr als das Doppelte dessen sein, was Dikaiarchos angibt [...]»³⁸

Mit der von Polybios Schulknabenmessung genannten Rechnung ist der Satz des Pythagoras gemeint. Als Zeichnung stellt sich die Berechnung wie folgt dar:

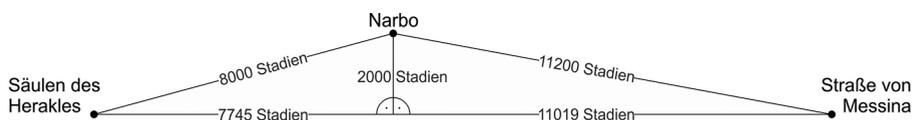


Abb. 1: Schulknabenmessung nach Polybios 34,6,1–10. Zeichnung: Michael Herchenbach.

Betrachtet man nun den Passus samt der dort vorgestellten Mathematik, dann werden die Distanzangaben von Gibraltar bis Messina nicht über Wasser gemessen, sondern durch Triangulation errechnet.³⁹ Eine Messung des Abstands zwischen beiden Hafenstädten hätte nach der in der Antike gängigen Methode darin bestanden, ein Schiff diese Strecke mehrmals fahren zu lassen, um dann aus der gemittelten Fahrtzeit eine Entfernung in Stadien zu generieren. Die Grundlage dieser Kalkulation wäre entsprechend nautischen Erfahrungswerten die Normstrecke des Schiffes pro Stunde gewesen.⁴⁰ Zeit wäre also in Entfernung umgewandelt worden.⁴¹ Aber genau das wird hier von Polybios via Strabon nicht präsentiert. Vielmehr hat er zunächst Distanzen über Land oder küstennaher Strecken zwischen bekannten Or-

38 Strab. 2,4,2 C 105 = Polyb. 34,6,1–10: τοῦ γοῦν Δικαίάρχου μυρίου μὲν εἰπόντος τοὺς ἐπὶ στήλας ἀπὸ τῆς Πελοποννήσου σταδίου, πλείους δὲ τούτων τοὺς ἐπὶ τὸν Ἀδρίαν μέχρι τοῦ μυροῦ, τοῦ δ' ἐπὶ στήλας τὸ μέχρι τοῦ πορθμοῦ τρισχιλίους ἀποδόντος, ὡς γίνεσθαι τὸ λοιπὸν ἑπτακισχιλίους τὸ ἀπὸ πορθμοῦ μέχρι στηλῶν· τοὺς μὲν τρισχιλίους ἔαν φησιν εἴτ' εὐ λαμβάνονται εἴτε μή, τοὺς δ' ἑπτακισχιλίους οὐδετέρως, οὔτε τὴν παραλίαν ἐκμετροῦντι οὔτε τὴν διὰ μέσου τοῦ πελάγους· τὴν μὲν γὰρ παραλίαν εἰκόναται μάλιστα ἄμβλεία γωνία, βεβηκία ἐπὶ τε τοῦ πορθμοῦ καὶ τῶν στηλῶν, κορυφὴν δ' ἔχουση Νάρβωνα, ὥστε συνιστασθαι τρίγωνον βάσιν ἔχον τὴν διὰ τοῦ πελάγους εὐθείαν, πλευράς δὲ τὰς τὴν γωνίαν ποιοῦσας τὴν λεχθεῖσαν, ὧν ἡ μὲν ἀπὸ τοῦ πορθμοῦ μέχρι Νάρβωνος μυρίων ἐστὶ καὶ πλείωνον ἢ διακοσίων ἐπὶ τοῖς χιλίοις, ἡ δὲ λοιπὴ μικρῶ ἑλαττόνων ἢ ὀκτακισχιλίων· καὶ μὴν πλείστον μὲν διάστημα ἀπὸ τῆς Εὐρώπης ἐπὶ τὴν Λιβύην ὁμολογεῖσθαι κατὰ τὸ Τυρρηρικὸν πέρατος σταδίων οὐ πλείωνον ἢ τρισχιλίων, κατὰ τὸ Σαρδόνιον δὲ λαμβάνειν συναγωγὴν· ἀλλ' ἔστω, φησί, καὶ ἐκεῖνο τρισχιλίων, προειλήθω δ' ἐπὶ τούτοις διςχιλίων σταδίων τὸ τοῦ κόλπου βάθος τοῦ κατὰ Νάρβωνα, ὡς ἂν κάθετος ἀπὸ τῆς κορυφῆς ἐπὶ τὴν βάσιν τοῦ ἀμβλυγωνίου· δῆλον οὖν, φησίν, ἐκ τῆς παιδικῆς μετρήσεως, ὅτι ἡ σύμπασα παραλία ἢ ἀπὸ τοῦ πορθμοῦ ἐπὶ στήλας ἔγγιστα ὑπερέχει τῆς διὰ τοῦ πελάγους εὐθείας πεντακοσίοις σταδίοις. προστεθέντων δὲ τῶν ἀπὸ τῆς Πελοποννήσου ἐπὶ τὸν πορθμὸν τρισχιλίων, οἱ σύμπαντες ἔσονται στάδιοι, αὐτοὶ οἱ ἐπ' εὐθείας, πλείους ἢ διπλάσιοι ὧν Δικαίρχος εἶπε. Übersetzung S. Radt.

39 Dieses Verfahren scheint geläufig gewesen zu sein, wie Strab. 17,3,20 C 835 (zur Großen Syrte) vermuten lässt. Hierzu Arnaud (2005) 184.

40 Marinus und Ptolemaios (1,17,10) setzten für eine Tages- und Nachtfahrt per Schiff, also für eine 24stündige Fahrt, 1000 Stadien an. Eine reine Tagesfahrt oder eine reine Nachtfahrt war dementsprechend nur halb so lang.

41 Der gesamte Themenkomplex wird ausführlich bei Kowalski (2012) 202 diskutiert.

ten, z. B. zwischen der Straße von Messina und Massilia, einschlägig bekannten Verzeichnissen (Itineraren bzw. Periploi) entnommen und mit nautischen Erfahrungswerten auf eine Seedistanz ‚übertragen‘, um diese in einem zweiten Schritt mittels der Schulknabenrechnung zu verwenden. Polybios misst also nicht über Wasser, sondern rechnet über Land.⁴²

Wie verbreitet diese Methode war, zeigen noch einige weitere Quellen, die das ganze System ausleuchten. Der folgende Passus entstammt, wie so oft bei Ptolemaios, einer kritischen Auseinandersetzung mit seinem Vorgänger Marinus von Tyros:

Ein solcher Wert der Längenausdehnung ließe sich auch aus den Distanzen erschließen, die Marinus für die Seereise von Indien bis zum Golf der Sinen/Golf von Tonkin und Kattigara anführt, sofern jedenfalls die durch die zahlreichen Einbuchtungen, die Unregelmäßigkeiten der täglichen Fahrstrecke und die unterschiedliche Breitenlage der Orte bedingten Überschüsse nach dem Annäherungsverfahren berücksichtigt werden [...] Ferner, sagt er [= Marinus], be trägt die Fahrt von der Stadt Kurula bis Palura 9450 Stadien in Richtung Südosten. Zieht man von dieser, wieder unter Berücksichtigung der Unregelmäßigkeiten der täglichen Fahrstrecken, ein Drittel ab, erhalten wir die zusammenhängende Strecke von etwa 6300 Stadien in Richtung Euros/Südosten.⁴³

Auf den Indischen Ozean bei Ptolemaios sind wir oben bereits zu sprechen gekommen. Nun interessiert uns die Frage, wie maritime Distanzen ermittelt werden konnten. Auch wenn hier nicht der Ort ist, die Problembeschreibungen und -lösungsstrategien des Ptolemaios rund um die Frage, wie Fahrzeiten zur See in Distanzen umgerechnet werden können, darzulegen, so macht sein Handbuch der Geographie zwei grundsätzliche Probleme deutlich: Zum einen waren die Geographen, chorographisch wie mathematisch-physikalisch, bei Angaben zum Meer auf Periploi oder mündliche Angaben von Kapitänen angewiesen. Zum anderen zeigt gerade Ptolemaios, wie problematisch es für die antiken Geographen war, aus küstennahen Messungen von Fahrzeiten auf Distanzen und in einem zweiten Schritt auf die Größe des Gesamtmeeres zu schließen. Einen Großteil seiner Argumentation verwendet Ptolemaios denn auch darauf, einen mathematischen Berechnungsweg für

42 Wie stark die Fixierung auf die Küstenlinie war, zeigt auch Polyb. 4,39: Ὁ δὲ καλούμενος Πόντος ἔχει τὴν μὲν περίμετρον ἔγγιστα τῶν διςμυρίων καὶ διςχιλίων σταδίων, στόματα δὲ διττὰ κατὰ διάμετρον ἀλλήλοις κείμενα, τὸ μὲν ἐκ τῆς Προποντιδος, τὸ δ' ἐκ τῆς Μαιωτιδος λίμνης, ἣτις αὐτὴ καθ' αὐτὴν ὀκτακισχιλίων ἔχει σταδίων τὴν περιγραφήν. „Der sogenannte Pontos hat einen Umfang von nahezu 22000 Stadien und zwei einander diametral gegenüberliegende Einmündungen, die eine von der Propontis, die andere aus der Maeotischen See, der seinerseits einen Umfang von 8000 Stadien hat.“ Übersetzung H. Drexler. Hier sehen wir wieder den Periplus-Charakter der Passage. Es gibt auch hier keine Angaben zu Länge und Breite des Schwarzen Meeres, wohl aber zum Umfang, d. h. der Küste.

43 Ptol. 1,13,1 u. 5: Στοχάσαιτο δ' ἂν τις τηλικούτων εἶναι τὸ μῆκος καὶ δι' ὧν ἐκτίθεται διαστημάτων κατὰ τὸν πλοῦν τὸν ἀπὸ τῆς Ἰνδικῆς μέχρι τοῦ τῶν Σινῶν κόλπου καὶ Καττιγάρων, ἐὰν τὸ παρὰ τὰς κολπώσεις καὶ τὰς ἀνωμαλίας τῶν πλῶν καὶ ἔτι τὰς θέσεις ἐπιλογίζηται κατὰ συνεγγισμὸν τῶν ἐπιβολῶν ... Πάλιν ἀπὸ Κούρουλα πόλεως ὁ πλοῦς, φησὶν, ἐστὶ πρὸς χειμερινὰς ἀνατολάς ἕως Παλούρων σταδίων ἑννακισχιλίων τετρακοσίων πεντήκοντα. Ἴν καὶ αὐτῶν τὸ τρίτον ὁμοίως ἀφελόντες ὑπὲρ τῆς ἀνωμαλίας τῶν δρόμων ἔξομεν τὴν ἐκ τῆς συνεχείας ἐσομένην διάστασιν τὴν ὡς πρὸς εὖρον σταδίων ἑξακισχιλίων τριακοσίων ἔγγιστα. Übersetzung A. Stückelberger.

die Umrechnung diverser Seereisen von Zeit in Distanzen vorzustellen und zu begründen.

Aber nicht nur die Umrechnung von Fahrtzeiten in Periploi in Stadien oder Meilen war heikel. Wie folgendes Zitat aus Strabon offenbart, musste ein antiker Geograph erst einmal an die entsprechenden Informationen gelangen:

Auch Hipparchos selber hat ja die Linie von den Säulen bis Kilikien, von der zu beweisen war, dass sie gerade und genau nach Osten verläuft, nicht in ihrer ganzen Länge mit Instrumenten und geometrisch bestimmt, sondern sich für das ganze Stück von den Säulen bis zum Sund auf die Angaben der Seefahrer verlassen.⁴⁴

Diese Textstelle, die inhaltlich ausgezeichnet an die oben bereits diskutierte Polybiospassage anschließt, thematisiert die Ost-West-Ausdehnung des Diaphragmas. Dessen genaue Bestimmung hat die Geographen und Kartographen seit Dikaiarchos intensiv beschäftigt, da das Diaphragma gemeinsam mit einer Art Null-Meridian durch Rhodos oder Alexandria das Grundgerüst aller weiteren geodätischen Berechnungen der Mittelmeeroikumene darstellte. Hipparchos nun, der in seinem Werk immer wieder mathematische Präzision einforderte, wird hier von Strabon mit erkennbarer Freude gerade dafür kritisiert, dass er bei seinen Ausführungen zum Diaphragma dem eigenen Anspruch nicht gerecht wird und auf die mündlichen Angaben von Seeleuten vertrauen musste (τοῖς πλέουσιν ἐπίστευσεν). Der fachwissenschaftliche Laie Strabon kritisiert am Fachmann Hipparchos, dass sich dieser gegen seine propagierte Methode ganz trivial, wie alle anderen Geographen zuvor, auf die bisweilen vagen mündlichen Aussagen von Seeleuten verlassen hat.

Wir sehen hier, dass einerseits der Wunsch nach einer vermessungstechnisch sicheren Geodäsie durchaus vorhanden war und dass auf der methodischen Ebene die zentralen Vermessungsprobleme bereits im Hellenismus erfasst waren. Andererseits standen die dafür notwendigen Vermessungsinstrumente und -techniken eben nicht zur Verfügung.⁴⁵ Aber nicht nur die erforderliche Technik fehlte. Selbst die Periploi, die notwendig gewesen wären, um es besser zu machen, waren nicht in gewünschter Menge vorhanden, so dass sich auch Wissenschaftler wie Hipparchos mit mündlichen Angaben zufriedengeben mussten. Die Materialheuristik war also für die Geographen und Kartographen ein äußerst mühsames Geschäft.

Wie vermutlich ein Großteil der Distanzangaben über die offene See aussah, mag folgender Pliniustext verdeutlichen:

Was gibt für ein größeres Wunder als eine Pflanze [= Leinen], die Ägypten so nahe an Italien heranrückt, dass Galerius von der Sizilischen Meerenge in sieben Tagen, Balbillus, ebenfalls ein Statthalter, in sechs Tagen nach Alexandria gelangte, im anschließenden Sommer aber Valerius Marianus [...] die Strecke von Puteoli aus trotz äußerst schwachen Windes in neun Tagen schaffte. Dass es eine Pflanze gibt, die Gades von den Säuen des Herakles auf eine Distanz von sieben Tagen nach Ostia heranrückt, das diesseitige Spanien auf einen von vier Tagen, die

44 Strab. 2,1,11 C 71: ἐπει καὶ αὐτὸς ὁ Ἱππαρχὸς τὴν ἀπὸ στηλῶν μέχρι τῆς Κιλικίας γραμμὴν, ὅτι ἐστὶν ἐπ' εὐθείας καὶ ὅτι ἐπὶ ἰσημερινῇ ἀνατολήν, οὐ πᾶσαν ὀργανικῶς καὶ γεωμετρικῶς ἔλαβεν, ἀλλ' ὄλην τὴν ἀπὸ στηλῶν μέχρι πορθμοῦ τοῖς πλέουσιν ἐπίστευσεν. Übersetzung S. Radt.

45 Das zentrale Problem bei der Erfassung geographischer Längen war das Fehlen synchron laufender Uhren.

narbonensische Provinz auf drei und Afrika auf zwei Tage, wie es C. Flavius, dem Legaten des Proconsuls Vibius Crispus, sogar bei schwächsten Wind gelang?⁴⁶

Allem Anschein nach existierten selbst für häufig benutzte Seewege wie beispielsweise Alexandria–Puteoli oder Gades–Ostia nur unpräzise Angaben. Es ist schon sehr überraschend, dass dieser Text für derartig wichtige Seerouten die einzige halbwegs konkrete Distanzangabe ist, die wir der gesamten antiken Literatur entnehmen können! Man würde doch vor dem Hintergrund der für Rom so bedeutenden Getreidelieferungen von einem ganzen Bündel an einschlägigen Daten ausgehen. Das gleiche gilt auch für den nicht unwichtigen Handel zwischen der Baetica und Rom, von der militärischen Relevanz der bedeutenden Routen für die römische Mittelmeerflotte einmal ganz zu schweigen.

Innerhalb dieses Teilkapitels soll nun noch eine letzte Gruppe an nautischen Distanzangaben vorgestellt werden, die sich von den oben bereits diskutierten großen Überseestrecken unverkennbar unterscheidet. Es handelt sich hierbei um geringe Entfernungen zwischen Küste und vorgelagerter Insel:

Inseln enthält dieses Meer [= Libysches Meer] nicht eben viele. Die berühmteste ist Meninx [= Djerba] mit einer Länge von 25 Meilen und einer Breite von 22 Meilen, von Eratosthenes Lotophagitis genannt. Sie hat zwei Städte [...], sie selbst liegt vom rechten Vorgebirge der Kleinen Syrte 1500 Schritt entfernt.⁴⁷

Diese Gruppe von Distanzangaben ist bei weitem die größte; gerade die Periplus sind voll davon. Zwei Erklärungen bieten sich hier an: Zum einen scheinen hier die Inseln dem unbekanntem Seeraum entzogen und mittels Distanzangabe zum nahgelegenen Festland mental an dieses angegliedert zu werden. Zum anderen sehen wir, in Kombination mit den bereits vorgestellten Zeugnissen, dass offenbar die küstennahe Schifffahrt die alles entscheidende war. Und für diese waren jene Inseln wichtig – beispielsweise zur Orientierung, als mögliche Gefahrenquelle (Klippen, Untiefen) oder zum Schutz (Häfen).

Gestützt wird diese Feststellung durch die Untersuchungsergebnisse von Pascal Arnaud. In seiner Studie *Les routes de la navigation antique* hat er insgesamt 128 literarisch belegte Seerouten im Mittelmeer zusammengetragen. Bis auf ganz wenige Ausnahmen sind keine langen Strecken über die offene See verzeichnet.⁴⁸

46 Plin. *nat.* 19,3–4: *quodve miraculum maius, herbam esse quae admoveat Aegyptum Italiae in tantum, ut Galerius a freto Siciliae Alexandriam septimo die pervenerit, Balbillus sexto, ambo praefecti, aestate vero proxima Valerius Marianus ... a Puteolis nono die lenissimo flatu? herbam esse quae Gadis ab Herculis columnis septimo die Ostiam adferat et citeriorem Hispaniam quarto, provinciam Narbonensem tertio, Africam altero, quod etiam mollissimo flatu contigit C. Flavio legato Vibi Crispi procos.?* Übersetzung R. König. Arnaud (2005) 217 Nr. 101; Kolb (2000) 318.

47 Plin. *nat.* 5,41 = Eratosthenes fr. p. 308 Berger: *Insulas non ita multas complectuntur haec maria. clarissima est Meninx, longitudine XXV, latitudine XXII, ab Eratosthenes Lotophagitis appellata; opida habet duo ..., ipsa a dextro Syrtis minoris promunturio passibus MD sita.* Übersetzung G. Winkler.

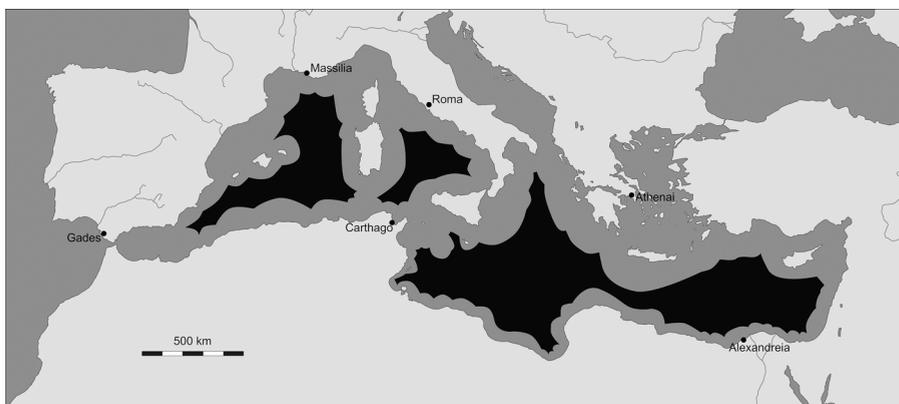
48 Arnaud (2005) 153–230; vgl. Kowalski (2012) 100 Abb. 27.

This material is under copyright. Any use outside of the narrow boundaries of copyright law is illegal and may be prosecuted.

This applies in particular to copies, translations, microfilming as well as storage and processing in electronic systems.

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2016

Die erdrückende Mehrzahl sind küstennahe Routen. Visualisiert man diese Materialbasis,⁴⁹ erscheint folgendes Bild:



*Abb. 2: Vermutlich gemiedene Seeräume im Mittelmeer dunkel hervorgehoben.
Zeichnung: Michael Herchenbach.*

Eine einzige wirklich lange Seereise übers Mittelmeer ist uns mit reichlichen Einzelheiten überliefert; es handelt sich um diejenige des Apostels Paulus von Caesarea nach Rom.⁵⁰ Die ganze Fahrt verlief – für den modernen Betrachter etwas überraschend – keineswegs auf direktem Wege über das offene Meer. Vielmehr reisten Paulus, seine Mitgefangenen und die römische Wachmannschaft küstennah und liefen diverse Häfen an. Obwohl dieser Gefangenentransport ein offizielles Unternehmen war, hatte er eher den Charakter eines Trampings zur See. Im kleinasiatischen Myra stieg die Gruppe sogar auf ein alexandrinisches Getreideschiff um. Da diese Information ohne weiteren Zusatz geboten wird, scheint ein solches Getreideschiff in Myra, also abseits der direkten Route nach Rom, keineswegs ungewöhnlich gewesen zu sein. Daher sollte das neuzeitliche Bild einer Getreideflotte, die die Strecke Alexandria–Ostia bzw. Alexandria–Puteoli nonstop zurücklegte, in der weiteren Forschung zumindest einer erneuten Prüfung unterzogen werden.

49 Vgl. Arnaud (2005) 30–31.

50 *Apg* 27,1–28.

4. DAS MEER UND SEINE EIGENSCHAFTEN⁵¹

Unter rein praktischen Gesichtspunkten finden sich gerade in den Periploi einige hilfreiche Mitteilungen für die Seefahrt; sie werden uns daher im sechsten Abschnitt nochmals näher beschäftigen.⁵² Zunächst wollen wir einen Blick auf den *Periplus maris Erythraei* werfen, dessen Autor uns nicht bekannt ist, der jedoch sicher in das erste Jahrhundert datiert werden kann.⁵³ Dieser sticht aufgrund seines Informationsreichtums aus der Gruppe der Periploi heraus. So finden sich hier gelegentlich Angaben zu Himmelsrichtungen und Winden.⁵⁴ Auch Ankerplätze⁵⁵ oder Untiefen⁵⁶ werden hier und in weiteren Geographika genannt, letztere allerdings deutlich seltener. Dies alles erweckt zunächst den Eindruck, dass hier endlich jene detaillierten Informationen zum Meer erscheinen, die bislang in den Geographika und bei Historiographen vergeblich gesucht wurden. Doch sind diese Daten bei näherer Betrachtung keineswegs so genau, dass sie sich tatsächlich für die Schifffahrt geeignet hätten, und sei es nur für eine küstennahe. Die einschlägigen Texte können bestenfalls als erste Orientierung aufgefasst werden oder grob auf Gefahren im Umfeld von Handelsplätzen hinweisen; hierzu folgendes Beispiel:

Nach diesen Gegenden befindet sich in dem allerletzten Busen an der linken Küste dieses Meeres der gesetzlich bestimmte, am Meer gelegene Handelsplatz Muza, im Ganzen von Berenike, wenn man eben nach Süden segelt, etwa 12000 Stadien entfernt. Dieser ist gänzlich mit arabischen Reedern und Schiffen angefüllt [...] Der Handelsplatz Muza ist zwar hafenslos, aber wegen der an ihn stoßenden sandigen Ankerplätze gut geeignet zum Stationieren der Schiffe und zum Landen.⁵⁷

Hier wird der letzte Handelsort im Roten Meer auf der arabischen Seite vorgestellt, auf seine guten Ankerplätze verwiesen und sogar die Distanz vom ägyptischen Hafenort Berenike angegeben. Dies suggeriert Genauigkeit. Wie wir jedoch bereits gesehen haben, handelt es sich hierbei um eine jener aus Fahrtzeiten errechneten Distanzen, sogar zu einer glatten Zahl von 12000 Stadien gerundet. Auf deren Genauigkeit hätte vermutlich kein antiker Steuermann ernsthaft gebaut. Entscheidend

51 Der Aspekt Meerestemperatur in der antiken Literatur wird von Forbiger (1842) 579 kurz besprochen.

52 Singulär scheint die Bemerkung zum Salzgehalt in Aristot. *meteor.* 2,3,37 p. 359a5 zu sein.

53 *GGM I* 257–305, neue Literatur bei Olshausen (2013) 53 Anm. 89.

54 *Peripl. m. r.* 4; 7; 12; 20; 32; 40; 66; starke oder ungünstige Winde erscheinen in der Historiographie häufig, z. B. Hdt. 9,114,1; Liv. 37,37,4. Wetterregeln scheinen im Peripatos gesammelt worden zu sein, wie Diog. Laert. 5,26 vermuten lässt.

55 *Peripl. m. r.* bietet beispielsweise Ankerplätze in fast jedem Kapitel. In Kap. 20 wird z. B. ausdrücklich darauf verwiesen, dass hier ein Küstenabschnitt keinen Ankerplatz bietet. Timosthenes aus Rhodos, Flottenkommandant Ptolemaios' II., hat sogar ein zehnbändiges Werk *Über Häfen* verfasst, das entgegen seinem Titel offenbar über ein nautisches Handbuch weit hinausgegangen sein muss. Hierzu *FGrH V* 2051 T 2; 3; 4; 7; F 9; 12–15; Meyer (1998).

56 *Peripl. m. r.* 9; 20; 40; 43; 55; ferner Strab. 2,3,4 C 99; 17,3,20 C 835; Plin. *nat.* 3,4; Arr. *Ind.* 22,2.

57 *Peripl. m. r.* 21–22: Καὶ μετὰ ταύτας ἐν κόλπῳ τῷ τελευταίω τῶν εὐωνύμων τοῦτου τοῦ πελάγους ἐμπόριον ἐστὶ νόμιμον παραθαλάσσιον Μούζα, σταδίου ἀπέχον τοὺς πάντας, ἀπὸ Βερενίκης παρ' αὐτὸν τὸν νότον πλεόντων, ὡς εἰς μυρίους δισχιλίους. Τὸ μὲν ὅλον Ἀράβων, ναυκληρικῶν ἀνθρώπων καὶ ναυτικῶν πλεονάζει... [24] Τὸ δ' ἐμπόριον ἢ Μούζα ἀλιμενον μὲν εὐσαλον δὲ καὶ εὐορμον διὰ τὰ περὶ αὐτὴν ἀμμόγεια ἀγκυροβόλια. Übersetzung B. Fabricius.

This material is under copyright. Any use outside of the narrow boundaries of copyright law is illegal and may be prosecuted.

This applies in particular to copies, translations, microfilming as well as storage and processing in electronic systems.

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2016

ist, und das zeichnet wohl die Mehrzahl der Periploi aus, dass die Informationen für Händler oder Schiffseigner geboten wurden, die sich grob orientieren wollten. Aber mehr ist diesen Schriften bei Lichte betrachtet nicht zu entnehmen. Während meiner Quellenrecherche konnte ich keine Textstelle finden, in der konkret vor Klippen in Hafennähe, riskanten Untiefen oder dergleichen gewarnt worden wäre.⁵⁸

Auch ein weiterer wichtiger Punkt für die Schifffahrt, der Tidenhub, wird in den Geographika nur vereinzelt behandelt:

Über Ebbe und Flut haben Poseidonios [fr. 215 Edelstein–Kidd] und Athenodoros [*FGrH* 764 F 6] hinreichend gehandelt.⁵⁹

Sogleich fragt man sich bei einem geographischen Autor wie Strabon, was die beiden zitierten Vorgänger nun genau geschrieben haben. Doch hier wird man mit Blick auf die Schifffahrt enttäuscht. Dass Ebbe und Flut in der auf das Mittelmeer konzentrierten Literatur geringe Beachtung gefunden haben, darf nicht verwundern.⁶⁰ Schließlich zeichnet sich dieses Meer durch einen geringen Tidenhub aus. Ebenso wenig überrascht es, dass der *Periplus maris Erythraei* entsprechende Informationen bietet, war doch die Tide im Indischen Ozean sehr wohl ein Thema.⁶¹ Spätestens seit dem Desaster des Nearchos an der Indusmündung, bei dem die Makedonen aufgrund der Unkenntnis der deutlich größeren Tide spürbare Schäden an der Flotte hatten hinnehmen müssen, kannte die lesende Oberschicht in Hellas und Rom dieses Problem.⁶² Dennoch erstaunt in der Gesamtschau die Tatsache, dass der Tidenhub bei keinem Ankerplatz, keiner küstennahen Seeroute als potentielle Gefahrenquelle irgendwie Erwähnung findet.

Mit Ebbe und Flut haben wir den ebenfalls für die Schifffahrt bedeutenden Aspekt der Meerestiefe erreicht. Auch dies scheint die Antike auf den ersten Blick interessiert zu haben, wie Aristoteles und Strabon, bzw. seine Vorlage Poseidonios, dokumentieren. Betrachten wir zunächst den jüngeren Strabonauszug, der sich mit dem Wellengang im Mittelmeer beschäftigt:

Das würde aber auch geschehen, wenn wir annehmen, das Schwarze Meer sei tiefer als die Sardonische See, die doch ungefähr das tiefste der vermessenen Meere sein soll, 1000 Klafter tief, wie Poseidonios sagt.⁶³

58 Plin. *nat.* 6,99 warnt zwar vor Untiefen und den Gefahren für die Schifffahrt. Jedoch geht es hier allgemein um Fluss-Schifffahrt und im konkreten Fall um den Mündungsbereich des ansonsten unbekanntes Flusses Zariotis.

59 Strab. 1,3,12 C 55: Περὶ μὲν οὖν τῶν πλημμυρίδων καὶ τῶν ἀμπώτεων εἰρήκασιν ἱκανῶς Ποσειδώνιος τε καὶ Ἀθηνόδωρος. Übersetzung S. Radt. Zum Thema Berger (1903) 289–291. Strabon lässt sich in Kap. 1,3 mit durchaus interessanten Ideen allgemein über die Frage aus, ob im Mittelmeer schon immer Wasser gewesen sei oder erst nach dem Durchbruch der Straße von Gibraltar.

60 Die wenigen literarischen Belege zum Thema Gezeiten hat Capelle (1940) zusammengetragen.

61 *Peripl. m. r.* 45; 46; 66.

62 Die Schäden an der Flotte werden in Arr. *an.* 6,19,1–2 sicherlich etwas verharmlost.

63 Strab. 1,3,9 C 53 f. = fr. 221 Edelstein–Kidd = *FGrH* 87 F 91: τοῦτο δ' ἂν συμβαίη, κἄν τοῦ Σαρδονίου πελάγους βαθύτερον ὑποθώμεθα τὸν Πόντον, ὅπερ λέγεται τῶν ἀναμετρηθέντων βαθύτατον χιλίων πού ὀργυιῶν, ὡς Ποσειδώνιος φησι. Übersetzung S. Radt. Vgl. Strab. 1,3,4 C 50; Plin. *nat.* 18,359.

Etwas Ähnliches finden wir bei Aristoteles:

Denn dem Augenschein nach wird das Meer immer tiefer, von der Maiotis zum Schwarzen Meer, von diesem zu Ägäischen, von diesem zum Sizilischen; Sardisches und Tyrrhenisches Meer sind die tiefsten. Außerhalb der Säulen ist das Wasser seicht, des Schlammes wegen, andererseits windstill, weil das Meer in einer Höhlung liegt.⁶⁴

Dass diese Daten zur Meerestiefe, man beachte erneut die schöne runde Zahl von 1000 Klaftern, nicht Resultate geodätischer Messungen sind, braucht wohl nicht eigens ausgeführt werden.⁶⁵ Beide Passagen basieren vielmehr auf der antiken Theorie einer stufenweisen Absenkung des Meeresbodens von der Maiotis bis zum Atlantik.⁶⁶

Wir haben also erneut vordergründig solide Informationen, die aber in Wirklichkeit doch eher in literarische oder philosophische Kategorien passen. Für die reale Fahrt zur See sind sie unbrauchbar, vor allem, weil keine Angaben über Meerestiefen an Schifffahrtswegen genannt werden. Das zeigt sich besonders bei der Erwähnung von Untiefen oder Klippen: Wenn wir in unseren Quellen Aussagen hierzu erhalten, dann erscheinen sie eben nicht bei den Geographen. Vielmehr erwähnt Plutarch in Caesars Leistungskatalog ausdrücklich die Beseitigung von Untiefen an der Küste von Ostia.⁶⁷

5. EXPEDITIONEN ZUR SEE

Wie bereits eingangs erwähnt, war die offene See auch der zu erkundende, der fremde Raum, der Risiken und Chancen gleichermaßen bot. Die wahrscheinlich berühmteste Entdeckungsfahrt der Antike war die des Eudoxos aus Kyzikos, auch wenn sie letztlich ein Zufallsprodukt war.⁶⁸ In der Hauptquelle Strabon, offenbar aus Poseidonios geschöpft, lautet die entsprechende Passage:

64 Aristot. *meteor.* 2,1,14 p. 354a21–22: ἀει γὰρ ἔτι βαθυτέρα φαίνεται οὖσα ἡ θάλαττα, καὶ τῆς μὲν Μαϊώτιδος ὁ Πόντος, τούτου δ' ὁ Αἰγαῖος, τοῦ δ' Αἰγαίου ὁ Σικελικός· ὁ δὲ Σαρδονικός καὶ Τυρρηνικός βαθύτατοι πάντων. τὰ δ' ἔξω σπηλῶν βραχέα μὲν διὰ τὸν πηλόν, ἄπνοα δ' ἔστιν ὡς ἐν κοίῳ τῆς θαλάττης οὐσης. Übersetzung H. Strohm. Vgl. Aristot. *cael.* 2,4,11 p. 287b18.

65 Vgl. Kleom. 1,7 [102]: „Denn man findet keinen Berg, der senkrecht gemessen höher ist als fünfzehn Stadien, und auch kein Meer, das tiefer wäre.“ οὕτε γὰρ ὄρος ὑψηλότερον πεντεκαίδεκα σταδίων κατὰ τὴν κάθετον εὐρίσκεται οὔτε θαλάσσης βάθος.

66 Dieses Konstrukt, wohl ebenfalls den Geist der Symmetrie verhaftet, geht auf die ionischen Naturphilosophen zurück. Berger (1903) 287.

67 Plut. *Caesar* 58,10.

68 Berger (1903) 569–574; Wiesehöfer (1998); Bianchetti (2002). Der Eudoxos-Fahrt wird man in ihrer Bedeutung vor der Afrikaumsegelung durch Phöniker im Auftrag von Pharao Necho II. den Vorrang geben müssen. Zwar war diese um 600 v. Chr. durchgeführte und drei Jahre währende Seereise exzeptioneller, riskanter und länger. Jedoch haben wir abgesehen von der Notiz bei Hdt. 4,42 noch nicht einmal den Namen des Kapitäns dieser Entdeckungsreise, nähere Angaben zur Reise oder gar andere literarische Reflexe. Zudem ist die Afrikaumsegelung in der Antike auch niemals wiederholt worden. Zur Afrikaumsegelung durch Phönizier Zimmermann (2007) 42–45.

Der König [= Ptolemaios VIII.] habe ihn [= einen schiffbrüchigen Inder] Leuten übergeben, die ihm Griechisch beibringen sollten, und als er das gelernt hatte, habe er erzählt, er sei auf der Fahrt aus Indien in die Irre geraten und habe sich hierher gerettet; seine Mitfahrenden habe er durch Verhungern verloren. Als er freundliche Aufnahme fand, habe er versprochen, den von dem König dazu Angewiesenen den Schiffsweg nach Indien zu zeigen; zu diesen habe auch Eudoxos gehört. So sei er denn mit Geschenken dorthin gefahren und zurückgekehrt mit einer Rückfracht von Spezereien und kostbaren Steinen.⁶⁹

Die Fahrt auf den Subkontinent wurde also wegen eines gestrandeten Inders unternommen, der nach ausreichendem Sprachunterricht seine Herkunft und seine Route darlegen konnte. Auf der Grundlage der vermutlich von Eudoxos dann erstmals vorsätzlich genutzten Monsunwinde wurde um 115 v. Chr. der Seeweg durch das Rote Meer bis nach Indien eröffnet.⁷⁰ Der Leser erfährt in dem Strabotext jedoch nichts über Strömungsverhältnisse, Gezeiten, Klima, Proviantierung oder Fische, um nur einige mögliche Motive anzusprechen. Sogar die äußerst interessante Fahrtzeit fehlt, ein leicht zu ermittelndes und sonst gerne angeführtes Detail, um gegebenenfalls vermittelt der langen Dauer indirekt die Bedeutung des Unternehmens anzuzeigen.⁷¹ Lediglich zu den weiteren Seeunternehmungen des Eudoxos gibt es einige dürre Informationen. So erfahren wir an anderer Stelle, Eudoxos sei bei seiner gescheiterten zweiten Indienfahrt bei konstantem Westwind gesegelt.⁷² Derartige Angaben sind in der antiken Literatur zwar generell selten, bei der Beschreibung einer Seereise nach Indien aber eher trivial: Wer nach Osten will, braucht Wind aus westlicher Richtung.

Es ist denkbar, dass die Rezipienten der Mittelmeeroikumene kein Interesse an den großen Entdeckungsfahrten eines Hanno, Pytheas oder Eudoxos hatten, so dass ihre vielleicht ausgeschmückten Texte gar nicht in die Literaturtradition aufgenommen wurden. Schließlich sind zahlreiche Pytheas-Fragmente auch nur wegen der daran festgemachten Kritik am Verfasser überliefert.⁷³ Oder sie waren im Gegenteil so langweilig und detailarm, dass sie gerade deshalb nicht überliefert sind. Abschließend darf noch vermutet werden, dass gerade die Daten der Eudoxos-Fahrt von den Ptolemäer-Königen als Herrschaftswissen möglichst lange unter Ver-

69 Strab. 2,3,4 C 98: ἐκμαθόντα δὲ διηγῆσασθαι διότι ἐκ τῆς Ἰνδικῆς πλέων περιπέσοι πλάνη καὶ σωθεῖη δεῦρο τοὺς σύμπλους ἀποβαλὼν λιμῶ· ὑποληφθέντα δὲ ὑποσχέσθαι τὸν εἰς Ἰνδοῦς πλοῦν ἡγήσασθαι τοῖς ὑπὸ τοῦ βασιλέως προχειρισθεῖσι· τούτων δὲ γενέσθαι τὸν Εὐδοξόν. πλεύσαντα δὴ μετὰ δώρων ἐπανελθεῖν ἀντιφορτισάμενον ἀρώματα καὶ λίθους πολυτελεῖς. Übersetzung S. Radt. Zum Kontext Wiesehöfer (1998) 9–13.

70 Strab. 2,3,4–3,5 p. 98–102. In *Peripl. m. r.* 57 wird die Entdeckung der Monsunwinde einem ansonsten unbekanntem Steuermann Hippalos zugeschrieben. Plinius (*nat.* 6,100; 6,104) nennt den Monsun jedenfalls Hippalos-Wind. In welchem Verhältnis beide Seeleute zu einander standen, ist m. E. heute nicht mehr zu klären.

71 Selbst die bereits erwähnte und von Herodot (4,42) überlieferte Afrikaumsegelung durch Phöniker gibt die Fahrtdauer an und hat mit dem zwischenzeitlich angebauten Getreide zur Proviantierung der Seeleute noch ein ungewöhnliches Detail zu bieten.

72 Strab. 2,3,4 C 99.

73 Vgl. vor allem die Kritik Strabons (2,3,5 C 101) an dem gesamten Bericht über die Indienfahrt des Eudoxos. Zur antiken Kritik an Fahrtenberichten und ihren Beglaubigungsstrategien Bichler (2006).

schluss gehalten worden sind und ein Autor wie Poseidonios womöglich nur auf die mündliche Tradition zurückgreifen konnte.

In der Summe bedeutet dies, dass wir selbst bei großen Entdeckungsfahrten zur See – und der im Späthellenismus einsetzende Indienhandel sollte für Ägypten und vor allem für das Imperium Romanum wirtschaftlich sehr bedeutend werden – so gut wie keine harte Fakten über das jeweilige Meer erhalten. Betrachtet man die von Marinus via Ptolemaios oben bereits präsentierten Informationen zum Indischen Ozean erneut, so fällt auf, dass es auch hier um eine küstennahe Schifffahrt geht.

Natürlich ist es denkbar, dass Schiffsleute wie Eudoxos zwar nonstop nach Indien gesegelt sein könnten, ihre einmaligen Informationen aus Gründen des Wettbewerbsvorteils aber lieber für sich behielten. Weniger plausibel ist wohl, dass sie während der Fahrt primär mit dem nackten Überleben beschäftigt waren, so dass sie Messungen über Fahrzeiten, Beobachtungen der Gestirne oder Windrichtungen gar nicht notierten. Aber auch in diesem Falle ist die einleuchtendste Erklärung, dass sie gar nicht über das offene Meer, sondern traditionell entlang der südarabischen und iranisch-pakistanischen Küsten Richtung Indien gesegelt sind.

6. PERIPLUS UND KÜSTE

Aus der Abteilung der literarischen Zeugnisse soll abschließend der Blick nochmals auf die wiederholt genannten Periploi gerichtet werden.⁷⁴ Einer der frühesten Belege für einen Periplus finden sich bei Herodot im Zuge der persischen Operationen gegen Hellas:

Sie [= Phönizier unter dem Kommando des Demokedes] hielten sich nahe der Küste, betrachteten sie und zeichneten sie auf, bis sie so den größten Teil Griechenlands und alles Nennenswerte gesehen hatten und nach Tarent in Italien gekommen waren.⁷⁵

Dareios hatte drei phönizische Schiffe gegen Westen geschickt, deren Kapitäne unzweifelhaft einen Periplus verfasst haben dürften. Dieser sollte offenbar Teile der Ägäis und des Ionischen Meeres im Zuge des Invasionsvorhabens erfassen, genauer gesagt, sollten die entsprechenden Küsten rund um Griechenland erkundet werden. Das offene Meer hingegen scheint laut Herodot von der Erkundung ausgeschlossen gewesen zu sein. Ein Teil der Forschung betrachtet diesen Bericht zu Demokedes als unhistorisch, meines Erachtens zu Unrecht.⁷⁶ Unabhängig hiervon ist für unsere Diskussion entscheidend, dass Herodot seinen Rezipienten eine solche Erkundungsfahrt nebst Periplus als grundsätzlich plausibel präsentieren konnte. Das Genre war also an der Wende vom 6. zum 5. Jahrhundert v. Chr. bekannt.⁷⁷

74 Grundsätzlich Gisinger (1937); Prontera (1992); Olshausen (2013).

75 Hdt. 3,136: Προσίσχοντες δὲ αὐτῆς τὰ παραθαλάσσια ἐθηεύντο καὶ ἀπεγράφοντο, ἐς ὃ τὰ πολλὰ αὐτῆς καὶ ὀνομαστὰ θεησάμενοι ἀπίκοντο τῆς Ἰταλίας ἐς Τάραντα. Übersetzung J. Feix.

76 Bichler (2006).

77 Vgl. Charon von Lampsakos *FGrH* 262 T 1; Damastes von Sigeion *FGrH* 5 T 4; Euthymenes von Massilia *FGrH* V 2207 (*GGM* I 565, 31–32); Skylax von Karyanda *FGrH* 709 F 1–7.

Mag man die Passage in der Interpretation etwas pressen, so zeigt die Satzkonstruktion mit dem bewusst parallel konstruierten ‚betrachten und aufzeichnen‘, dass das Sehen und das Aufschreiben als unterschiedliche Vorgänge aufgefasst wurden, offenbar also manches nur in Augenschein genommen und nicht aufgeschrieben wurde. Die Verschriftlichung von nautischen Informationen war demgegenüber ein zweites, eventuell seinerzeit sogar modernes, durch den persischen Großkönig befohlenes Verfahren.

Mit der bereits erwähnten stärkeren Verbreitung der Schriftlichkeit im Hellenismus hat auch der Periplus als Literaturgattung an Bedeutung gewonnen. Namen wie Pytheas von Massilia oder Nearchos wären hier als Archegeten zu nennen. Zu den Periploi bemerkt Eckart Olshausen, dass sie „den Großhandelskaufmann über die üblichen Handelsrouten informieren oder dem Heerführer bei der Planung eines Feldzugs helfen“ konnten.⁷⁸ Nach genauer Betrachtung der bereits vorgestellten Quellen muss diese Aussage allerdings Skepsis erwecken, da in den Periploi zu viele systemrelevante Details fehlen. Durchsuchen wir also diese Literaturgattung unter der Prämisse von Olshausens Aussage nach einschlägigen Angaben. Erneut können wir exemplarisch auf ein Zitat aus dem *Periplus maris Erythraei* verweisen:

Nunmehr erstreckt sich der Arabische Busen nach Osten und in der Gegend des Aualitischen [sc. Busens] ist er am meisten eng. Nach ungefähr 4000 Stadien, wenn man neben eben diesem Festland nach Osten hinfährt, befinden sich andere barbarische Handelsplätze, die Jenseitigen genannt, die der Reihe nach liegen, zwar hafelos sind, aber für das Ankerauswerfen und Stationieren der Schiffe im Meer zur rechten Zeit geeignete Landungsplätze haben.⁷⁹

Obwohl dieser Periplus sicherlich der qualitativste unter den überlieferten Periploi ist, haben wir auch hier wieder nur einen eher allgemein gehaltenen Text, eine Distanzangabe in Stadien, die aus einer Fahrtzeit errechnet wurde und deren allzu glatter Wert auf großzügige Rundung schließen lässt, sowie eher vage Auskünfte zu diversen Ankerplätzen. Exakte nautische Daten sehen anders aus. Zudem ist der Blick eindeutig auf das Land, nicht auf das Meer gerichtet. Mit Blick auf das ganze Genre hat Prontera nun deutlich gemacht, dass nur ein einziger Text, der anonyme *Stadiasmus maris magni*, der aus dem vermutlich 3. oder 4. Jahrhundert stammt, inhaltlich der Vorstellung einer praxisorientierten Küstenbeschreibung entspricht.⁸⁰ Dieser ist jedoch nur in Bruchstücken überliefert.

Doch was sollte dieser Literaturtypus nach antiker Vorstellung für die Seefahrt eigentlich leisten, was über das Meer berichten? Hierzu eine Art Funktionsbeschreibung, die uns Arrian überliefert hat:

Güngerich (1975) 7 vermutet sogar, der Dichter der *Odyssee* habe „Küstenbeschreibungen in ihrer inhaltlichen und formalen Ausprägung schon gekannt“.

78 Olshausen (2013) 39.

79 *Peripl. m. r.* 7: Ἦδη ἐπ’ ἀνατολὴν ὁ Ἀραβικὸς κόλπος διατείνει καὶ κατὰ τὸν Αὐαλίτην μάλιστα στενοῦται. Μετὰ δὲ σταδίου ὡσεὶ τετρακισχίλιους, κατὰ τὴν αὐτὴν ἡπειρὸν εἰς ἀνατολὴν πλεόντων, ἐστὶν ἄλλα ἐμπόρια Βαρβαρικά, τὰ πέραν λεγόμενα, κείμενα μὲν κατὰ τὸ ἐξῆς, ἀγκυροβολίους δὲ καὶ σάλους ἔχοντα τοὺς ὄρμους κατὰ καιροὺς ἐπιτηδείους. Übersetzung B. Fabricius.

80 *GGM* I 427–514; Prontera (1992) 39.

Er [= Alexander] habe die Schiffe vielmehr ausgeschickt, weil er sie die Küsten, an denen sie vorbeiführen, erkunden lassen wollte zusammen mit den Ankerplätzen und kleinen Inseln und weil er die Buchten, die sich landeinwärts ausdehnen, ausfahren und alle die Städte am Meer erkunden lassen wollte, auch ob ein Land fruchtbar sei oder unwirtlich.⁸¹

Liest man diesen Text, verwundern die allgemein gehaltenen Angaben in den überlieferten Periploi erst recht. Lediglich die Fokussierung auf das Land ist uns aus den Periploi vertraut. Es kann nur vermutet werden – hierzu sei nochmals auf die oben genannte Expedition des Demokedes im Auftrag des Perserkönigs verwiesen –, dass es möglicherweise noch eine zweite, eine bessere Sorte Periploi gab, die uns nicht überliefert wurde. Diese Klasse könnte, um an eine oben bereits formulierte These anzuschließen, womöglich einer militärischen Nutzung vorbehalten und als Herrschaftswissen nicht für den öffentlichen Literaturmarkt bestimmt gewesen sein. Dieser Periplus-Typus hätte auch der römischen Mittelmeerflotte, der wir die Abfassung derartiger militärischer Mittelmeerperiploi noch am ehesten zutrauen dürfen, sicherlich gute Dienste geleistet. Bedauerlich ist allerdings, dass wir keinerlei Indiz hierfür haben und auch die Militärschriftsteller von Polyainos über Frontin bis hin zu Vegetius hierzu schweigen. Da hilft der Hinweis, dass diese ihren Schwerpunkt auf der Landkriegsführung hatten, wenig.

Was bleibt also? Die überlieferte Periplus-Literatur stellt zwar innerhalb des Segments Geographika eine bedeutende Rubrik dar. Ihr Fokus liegt aber unzweifelhaft nicht auf dem Meer, sondern auf der jeweiligen Küste, wofür abschließend ein kurzes Pliniuszitat angeführt werden soll:

Von Gades und den Säulen des Herakles aus wird heute das ganze westliche Meer längs der Küste von Spanien und Gallien befahren. Das Nordmeer aber ist zu seinem größten Teil befahren worden, als im Auftrag des divus Augustus eine Flotte um Germanien herum bis zum Vorgebirge der Kimbern fuhr, von wo aus man ein unermessliches Meer vor sich liegen sah oder durch Gerüchte von ihm hörte, bis zum skythischen Lande und zu wasserreichen, von Eis starrenden Gegenden.⁸²

Das Meer wird grundsätzlich „längs der Küste [...] befahren“ und folglich richtet sich auch die einschlägige Literatur der Antike auf die Beschreibung von küstennahen Seewegen aus. Doch müssen hinsichtlich des Genres noch weitere Einschränkungen vorgenommen werden. So bemerkt Doris Meyer völlig zutreffend: „Ein grundsätzliches Problem bei der Rekonstruktion der Entstehung geographischer Gattungen aus der Reisepraxis besteht jedoch darin, dass der Begriff *Περίπλους* von den antiken Autoren keineswegs mehr für praktische Berichte, son-

81 *Arr. Ind.* 32,11: ἐπὶ τῷδε ἄρα ἐκπέμψαι τὰς νέας, ἀλλὰ ἐθέλοντα αἰγιαλοῦς τε τοὺς κατὰ τὸν παράπλου κατασκέψασθαι καὶ ὄρμους καὶ νησιῶς, καὶ ὅστις κόλπος ἐσέχοι ἐκπεριπλώσαι τοῦτον, καὶ πόλιας ὄσαι ἐπιθαλάσσια, καὶ εἴ τις ἔγκαρπος γῆ καὶ εἴ τις ἐρήμη. Übersetzung O. v. Hinüber.

82 *Plin. nat.* 2,167: *A Gadibus columnisque Herculis Hispaniae et Galliarum circuitu totus hodie navigatur occidentis. septentrionalis vero Oceanus maiore ex parte navigatus est, auspiciis divi Augusti Germaniam classe circumvecta ad Cimbrorum promunturium et inde immenso mari prospecto aut fama cognito Scythicam ad plagam et umore nimio rigentia.* Übersetzung G. Winkler – R. König.

dem stets allgemein für geographische Beschreibungen verwendet wird.⁸³ Diese Feststellung ließe sich zunächst um eine Frage ergänzen: Warum war der Periplus kein Bericht für die Praxis? Die Antwort hierauf ist in den bisherigen Ausführungen rund um diesen Literaturtypus bereits wiederholt angedeutet worden.

Fassen wir zusammen: Ein Periplus soll allgemein Taten zu See publizieren, Leser möglichst spannend unterhalten, fremden Händlern die Kenntnis eigener lukrativer Handelsplätze vor Augen führen und vieles andere mehr. Aber er soll auf keinen Fall Handelskonkurrenten den Weg zu eben jenen Honigtöpfen weisen und vor möglichen Gefahren wie Klippen, ungünstigen Strömung oder gefahrvollen Windverhältnissen warnen. Der Autor eines Periplus will eben nicht, wie Olshausen meint, Großhandelskaufleute über die üblichen Handelsrouten informieren oder Heerführern bei der Planung helfen. Anders kann meines Erachtens der Informationsgehalt der Periplus nicht gedeutet werden. Sie dürfen eben nicht als maritimes Äquivalent zur Chorographie verstanden werden. Hierzu passt auch, dass Periplus auf dem Sektor der nautischen Genauigkeit nur wenig Handfestes bieten. So wechselt beispielsweise sogar der wiederholt angeführte *Periplus des Roten Meeres* zwischen Distanzangaben in Stadien oder Aussagen wie „nach zwei oder drei Tagesfahrten“.⁸⁴ Günstigstenfalls kann man derartigen Zeugnissen attestieren, dass sie Schiffsleuten einen ersten Anhaltspunkt geben konnten – mehr aber auch nicht.⁸⁵ Alles Weitere hätten antike Kapitäne, wenn sie denn tatsächlich ein ihnen unbekanntes Gewässer hätten ansteuern wollen, sicherlich nicht irgendwelchen Periplus entnommen. Sie hätten sich Steuerleute mit den notwendigen Ortskenntnissen besorgt, den modernen Lotsen vergleichbar.⁸⁶ Das alltägliche Seewesen war ganz offensichtlich frei von ‚Seehandbüchern‘, wie bereits am Beispiel der Fahrt des Apostels Paulus von Caesarea nach Rom skizziert wurde: Falls nötig, wechselte man in einem Hafen auf ein anderes Schiff, dessen Steuermann die vor einem liegende See aus eigener Ansicht kannte.

7. DAS MEER AUF DER *TABULA PEUTINGERIANA*

Nach den literarischen kommen wir nun zu den bildlichen Quellen und müssen sogleich mit einer weiteren negativen Feststellung einsetzen: Die Antike kannte weder Seekarten noch Portolane.⁸⁷ Aus dem Fundus der antiken Karten sind zwei in Form von mittelalterlichen Kopien auf uns gekommen, die sich für unsere Dis-

83 Meyer (1998) 200.

84 Zitat *Peripl. m. r.* 9.

85 Bedauerlicherweise ist uns das Werk des Menippos von Pergamon, eines Zeitgenossen Strabons, nicht erhalten. Er war Verfasser eines *Periplus des inneren Meeres* in drei Büchern. Wie die Epitome (*GGMI* 566 § 3) nahelegt, scheint diese Schrift ein verstärktes nautisches Interesse gehabt zu haben.

86 *Peripl. m. r.* 16 verweist ausdrücklich auf Steuermänner, die Ortskenntnisse besitzen.

87 Der so genannte Schild von Dura-Europos, ein Kartenfragment mit Etappenzielen entlang der westlichen Schwarzmeerküste, geht ansatzweise in diese Richtung, ist aber doch eigentlich nichts anderes als ein gezeichneter Periplus. Als neues Artefakt wäre noch die 2003 gefundene Karte von Soletto zu nennen. Auf diesem Ostrakon (5,9 × 2,9 cm) ist in Form einer Ritzzeich-

kussion eignen. Dies sind zunächst die als Kartenfamilie zu betrachtenden Exemplare im Codex Seragliensis und Vaticanus Urbinas Graecus 82 aus dem 13. Jahrhundert.⁸⁸ Das vermutlich schönste Exemplar aus dieser Gruppe wurde oben bereits vorgestellt. Bei aller neuzeitlichen Wertschätzung muss man sich vergegenwärtigen, dass Ptolemaios wie alle weiteren mathematisch-astronomischen Geographen außerhalb einer extrem kleinen Wissenschaftler-Community in der Antike nicht rezipiert wurde, mithin also auch ihre Karten in den entsprechenden Werken keine öffentliche Resonanz hatten.⁸⁹ Mit Karten nach Art des Ptolemaios ist in der Antike also kein Schiff in See gestochen, keine Seeschlacht geplant worden.

Deutlich besser scheint die Verbreitungsquote bei den sogenannten chorographischen Karten gewesen zu sein, wozu die überlieferte *Tabula Peutingeriana* (*TP*) zählt.⁹⁰ Die Ur-*TP* stammt vermutlich aus dem dritten vorchristlichen Jahrhundert und wurde bis ins 5. Jahrhundert im Kopierprozess mit neuen Binneninformationen angereichert, während hier und da ältere wegfielen. Die gezeichneten Landmassen blieben demgegenüber jedoch konstant.

Zunächst fällt bei der *TP* nicht nur ihre charakteristische gestreckte Form auf, die auf das Beschreibmaterial zurückzuführen ist, eine Pergamentrolle, sondern auch das Fehlen großflächiger Meere. Um die bekannte Welt des dritten vorchristlichen Jahrhunderts auf einen Rotulus bannen zu können, haben die chorographischen Kartenmacher einerseits die Kontinente massiv gestaucht oder gestreckt. Andererseits mussten aus Platzgründen die Meere als eigenständige Fläche weichen. Dass der Kartenzeichner bei allen Unzulänglichkeiten dieses Verfahrens gar nicht ungeschickt agierte, sieht man daran, dass die seit Eratosthenes gebräuchliche genordnete Perspektive in der Geographie und Kartographie weitgehend eingehalten werden konnte.

Nach den bisher vorgestellten Quellentexten kann dieses bewusste Auslassen von Seeflächen nicht wirklich überraschen. Denn vom Meer wird primär der küstennahe Teil wahrgenommen und nur dieser in geographischen und historiographischen Texten behandelt, die offene See im Grunde literarisch wie realiter gemieden. Wenn man also auf einer Pergamentrolle ohnehin mit Platzproblemen zu ringen hat, dann war folgerichtig die unstrukturierte Meeresfläche zuerst entbehrlich. Dabei bedeutet diese Einsparung von Seefläche auf der *TP* noch nicht einmal einen Informationsverlust für ihre Nutzung, da Küsten wie Inseln durchaus charakteristische Eigenheiten bewahrt haben. Das Nildelta (Abb. 3) mit seinen zahlreichen Mündungsarmen ist ebenso zu finden wie das dreieckige Sizilien, der markante Peloponnes oder Istrien sowie das nördlich von Sardinien positionierte Korsika – um nur einige Beispiele zu nennen.⁹¹ Wie ferner einige Details verraten, muss die hel-

nung das heutige Südapulien schematisch mit einigen Ortsangaben abgebildet. Hier wird man die weitere Forschung abwarten müssen.

88 Mittenhuber (2009).

89 Ptolemaios ist, wie die wenigen Erwähnungen bei späteren Autoren zeigen (Amm. 22,8,10; Marcian. *peripl.* 1,1; 2,2; Cassiod. *inst. var.* 1,25), nur spärlich rezipiert worden.

90 Zur Neudatierung und den weiteren Ausführungen zur *TP* Rathmann (2013).

91 Die *TP* ist kostenfrei und in brillanter Qualität abrufbar: http://aleph.onb.ac.at/F/?func=find-b&find_code=IDN&request=AL00161171&local_base=ONB06&adjacent=N (1.10.2014).

lenistische Ur-*TP* gerade im Küstenbereich deutlich mehr Information geboten haben, die aber allem Anschein nach im Kopierprozess über die Jahrhunderte als weniger wichtig angesehen und daher nicht weiter kopiert wurden. So finden sich am Bosphorus wie in Alexandria noch Leuchttürme, an der Südspitze des Peloponnes hat sich noch der Rest einer periplusartigen Distanzangabe zwischen Boiai und der gegenüberliegenden Insel Kythera gehalten und im Süden Indiens wird vor Piraten gewarnt.⁹² Lediglich die zum Teil verunstalteten Inseln, vor allem in der Ägäis, passen nicht recht ins Bild. Hier kann nur vermutet werden, dass die mittelalterlichen Kopisten in den Klöstern für derartige maritime Details keine Auge oder zusätzlich auch kein zeichnerisches Talent hatten. Letzteres zeigt sich ohnehin sehr häufig. Und dennoch finden sich an zahlreichen Stellen noch Namen für Teilbereiche des Mittelmeers. Das heißt, dass auch in der ‚entkernten‘ *TP* Meeresflächen sehr wohl benannt sind. Damit ist dieses Artefakt im eigentlichen Wortsinn die visualisierte Version antiker Geographika von Autoren wie z. B. Artemidor, Strabon oder Plinius bis hin zu den Periploi. Wie diese übergeht die *TP* das offene Meer als zu vernachlässigende geographische Größe und konzentriert sich auf die Küsten.

8. FAZIT

Fasst man abschließend die Teilergebnisse zusammen und blickt auf die eingangs formulierten Fragen, so ist eine Neubewertung der angeblich so Meer-affinen Antike notwendig.⁹³ Natürlich stehen alle Aussagen unter dem Vorbehalt, dass wir von schmerzlichen Materialverlusten auszugehen haben, und vielleicht hätten die Werke des Timosthenes von Rhodos (*FGrH* V 2051) *Über die Häfen* oder *Über den Oke-*

- 92 Leuchtturm von Alexandria (s. Abb. 3): *TP* Seg. VIII C 3 (Alexandria); Leuchtturm am Bosphorus bei Chrisopolis [sic; = Chalcedon]: *TP* Seg. VIII A 1; Periplus an der Peloponnes: *TP* Seg. V B 1 (*Traiectvs Stadior(vm) CC*); Piraten an der Südspitze Indiens: *TP* Seg. XI C 5. Miller (1916) 394 vermutet, dass die seinerzeit noch lesbaren (?) Buchstaben über Sardinien *Asice Sardinia* als *a Sic{i}(lia) Sardinia(m)* bei ausgefallener Distanzangabe verstanden werden sollten. Damit hätten wir einen zweiten periplusartigen Eintrag auf der *TP*. Jedoch ist die Stelle heute fast unkenntlich und Talbert (<http://www.atlantides.org/tprev/prm/TPPlace2930.html>; 1.10.2014) bemerkt zu Recht kritisch: „Miller’s reading ‚Asice‘ is attractive, but I am very uncertain of the ‚A‘, while his ‚e‘ seems out of proportion to the other letters. He is surely too bold in suggesting that the distance from Sicily or Corsica to Sardinia is being recorded here.“ Schließlich könnte die beschädigte bzw. schwer zu lesende Notiz links von Korsika (*TP* Seg. II C 4: *Port(vs) LVI G- III naxo / angō portus. insula*) der Rest eines möglichen dritten periplusartigen Eintrags sein.
- 93 Die Feststellung von Schulz (2005a) 137–138 ist zumindest in einem zentralen Punkt zu korrigieren: „Denn eigentlich hätten gerade die Athener mit ihren raumgreifenden maritimen Strategien ein besonderes Bedürfnis nach einer verbesserten geographischen Erfassung der Welt entwickeln müssen, doch erneut bestätigt sich der Verdacht, dass Militärs [138] und Strategen auf die kartographischen Produkte der Intellektuellen weitgehend verzichteten, weil sie für die Praxis wenig hergaben.“ Griechen wie Römer haben sehr wohl eine verbesserte geographische Erfassung der Welt entwickelt und dies nicht nur unter militärischen Gesichtspunkten. Griechen wie Römer haben aber keine geographische Vorstellung des Meeres entwickelt, obwohl beide ‚Nationen‘ aktive Seefahrer waren.

This material is under copyright. Any use outside of the narrow boundaries of copyright law is illegal and may be prosecuted.

This applies in particular to copies, translations, microfilming as well as storage and processing in electronic systems.

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2016

anos und seine Probleme des Poseidonios noch für Modifikationen in Details gesorgt. Aber in der Summe zeigen die überlieferten Zeugnisse ein klares Bild: Den Menschen der Antike ist das offene Meer fremd geblieben. Auch die neuzeitliche Bewertung, wonach das Mittelmeer der große, verbindende Faktor eben jener Mittelmeerökumene gewesen sei, ist bestenfalls mit Abstrichen zu akzeptieren.

Die See als geographische Größe existiert weder bei Strabon, Plinius oder Ptolemaios und erst recht nicht in den Periploi. Gerade letztere verraten mehr über den Landstreifen entlang der Küste als über die vorgelagerte See. Noch ein weiterer Gedanke kommt hinzu, den man in der Forschung vielleicht nicht ausreichend gewürdigt hat: die Bewertung des *terminus technicus* Periplus an sich. Denn er – und dies gilt auch für das Synonym Parapulus – richtet sich schon im Wortsinn auf das Land aus.⁹⁴ Eine literarische Gattung, die reziprok zum Periplus vom Land aus konsequent das Meer mit seinen Untiefen, Klippen, Windverhältnissen oder Strömungen in den Blick genommen hätte, gab es in der Antike nicht. Es gab keine nautische Expertenliteratur *peri kybernētikēs*.⁹⁵

Betrachtet man den Raumfaktor Meer, so ist das Fehlen von Distanzmessungen über das offene Meer in unseren Quellen symptomatisch. Die von Schulz vermutete Symbiose von römischen Agrimensoren-Techniken und griechischen Geographika hat es nicht gegeben. Sie bildet sich in den Quellen nicht ab. Der von Schulz zum Bindeglied in dieser Symbiose ausgerufene M. Terentius Varro scheidet ebenfalls aus. Was hätte Varro, schaut man sich die Inhalte der Periploi an, auch kombinieren können? Selbst wenn wir Varro die Funktion unterstellen, die Schulz ihm zuschreibt, so liefern die Periploi mit ihren Küstenbeschreibungen nicht die notwendigen Inhalte, auf die man die Techniken der Agrimensoren hätte anwenden können. Zudem entsteht auch keine literarische Gattung als Resultat jener Symbiose. Es gibt keine agrimensorenischen Periploi.

Wenn Livius also zum Jahr 182 v. Chr. den Agrimensorenterminus *cardo* auf die offene See überträgt, so muss erneut betont werden, dass der Text sich inhaltlich eindeutig auf die Küste ausrichtet und die Landmarken die entscheidenden Koordinaten bilden. Und wenn Plutarch im Zuge der Piratenbekämpfung des Pompeius davon berichtet, dass dieser das Meer in 13 Bezirke aufgeteilt habe, so wird er vor allem die Parzellierung der Küstenabschnitte mit ihren Häfen und Schlupfwinkeln gemeint haben. Denn genau hierzu haben wir mit den Periploi den entsprechenden Informationslieferanten.

Dass das Meer in den Geographika nicht erscheint, wird von Strabon lapidar wie treffend kommentiert:

Dies [= das Meer auf der Südhalbkugel] zu untersuchen liegt außerhalb des Bereichs der Geographie und ist vielleicht dem zu überlassen, der sich die Behandlung des Ozeans zur Aufgabe gemacht hat.⁹⁶

94 Güngerich, (1975); Olshausen (2013) 40.

95 Vgl. Meyer (1998) 194.

96 Strab. 2,3,3 C 98: ὅπως δὲ ποτε τοῦτ' ἔχει, τῆς γεωγραφικῆς μερίδος ἔξω πίπτει· δοτέον δ' ἴσως τῷ προθεμένῳ τὴν περὶ ὠκεανοῦ πραγματείαν ταῦτ' ἐξετάζειν. Übersetzung S. Radt.

This material is under copyright. Any use outside of the narrow boundaries of copyright law is illegal and may be prosecuted.

This applies in particular to copies, translations, microfilming as well as storage and processing in electronic systems.

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2016

Überspitzt kann man also formulieren, dass die antiken Geographen sich für das Meer nicht zuständig fühlten.⁹⁷ Diese Perspektive ist dennoch etwas verwunderlich, weil sich die Geographen seit dem 6. Jahrhundert v. Chr. und erst recht ab Eratosthenes um kartographische Weltbilder erfolgreich bemühten und die offene See hierzu gehört. Das Fehlen von konkreten nautischen Informationen in den Periplusen kann vermutlich nur damit erklärt werden, dass Händler ihren Konkurrenten zwar die eigenen Errungenschaften und die entdeckten, wirtschaftlich lukrativen Handelsplätze vorführen, diesen aber auf keinen Fall zu viel Informationen (Entfernungen, Ankerplätze, Wasserstellen, Untiefen usw.) verraten wollten. Damit wird das Genre in der Bewertung letztlich von einem Informationsmedium zu einem Erzählformat. Wer sich auf dem Meer orientieren wollte, suchte sich einen Steueremann, der das entsprechende Gewässer kannte, und wechselte auch bei Bedarf das Schiff. Denn bereits Polybios bemerkte in ähnlichem Zusammenhang, dass man das Steuern von Schiffen nicht aus Büchern lernen könne.⁹⁸ Das Fahren zur See war ein praktisches Gewerbe, bei dem tradierte Erfahrungen und mündliche Wissensvermittlung entscheidend waren.

Auch auf der politischen Ebene, hier sei nochmals an die Eingangszitate aus Thukydides erinnert, ist das Meer letztendlich keine wirkliche Größe. Mit der See, die es nach Thukydides für Athen zu beherrschen galt, ist nämlich nicht das offene Meer gemeint, sondern die Küsten, Inseln und Häfen. Etwas sarkastisch kann daher auch Dionysios von Halikarnassos zur Athener Seeherrschaft bemerken:

Die Athener jedenfalls herrschten bloß 68 Jahre lang gerade einmal über die Küstengebiete.⁹⁹

Die von Athen im Seebund beherrschte Wasserfläche, von der bei Thukydides die Rede ist, löst sich mit zeitlichem Abstand für einen Dionysios in ein Nichts auf. Es blieben auch hier nur die beherrschten Küsten. Die mentale Grundstimmung antiker Menschen, die zur See fuhren, scheint eine Sentenz bei Plautus gut wiederzugeben:

Nichts Schöneres gibt's für Seefahrer doch, Messenio, nach meiner Meinung, als wenn sie von hoher See das Land erblicken.¹⁰⁰

Was jedoch verwundert, bereits kurz angesprochen wurde und gerade mit Blick auf die eingangs erwähnten maritim ausgetragenen Konflikte in der Antike unbeantwortet bleiben muss, ist das Fehlen von einschlägigen Informationen bei den Militärschriftstellern von Polybios über Frontinus bis zu Vegetius.¹⁰¹ Dies mag daran

97 Ob Strabon in seiner Kritik auf die Schrift des Poseidonios *Über den Okeanos und seine Probleme* abzielt, ist nicht zu beantworten. Über dieses Werk liegen letztlich zu wenige Informationen vor, um es in diese Untersuchung zum Meer einzubinden.

98 Pol. 12,25d5–6.

99 Dion. Hal. *ant.* 1,3,2: Ἀθηναῖοι μὲν γε αὐτῆς μόνον ἤρξαν τῆς παραλίου δουεῖν δέοντα ἔβδομήκοντα ἔτη καὶ οὐδὲ ταύτης ἀπάσης. Übersetzung N. Wiater.

100 Plaut. *Men.* 2,1: *Voluptas nullast navitis, Messenio, maior meo animo, quam quom ex altro procul terram conspiciunt.* Übersetzung P. Rau.

101 Vgl. z. B. Veg. *mil.* 4,31–46 ‚Regeln zum Seekrieg‘; hier geht es um allgemeine Dinge wie Schiffsbau. Lediglich einige Bemerkungen zum Wind (4,38) beziehen sich auf das Meer selbst; ebenso 4,39: ‚in welchem Monaten man sicher zur See fährt‘; 4,40–41: ‚Anzeichen von Un-

This material is under copyright. Any use outside of the narrow boundaries of copyright law is illegal and may be prosecuted.

This applies in particular to copies, translations, microfilming as well as storage and processing in electronic systems.

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2016

liegen, dass die besagten Autoren im Grunde weder richtige Militärtheoretiker noch Strategen waren, sondern Literaten, und die von mir unterstellten Informationen der römischen Mittelmeerarmada sicherlich als vertrauliches Dokument nicht in die Öffentlichkeit gespielt wurden. Doch damit verlassen wir den Bereich der fundierten Quellenarbeit.¹⁰²

wetter“; 4,42: „Gezeiten“. Aber alle Ausführungen sind im Grunde recht banal. Bessere Auskünfte hätte ein Admiral in jedem Hafen von einem halbwegs erfahrenen Kapitän erhalten.

102 Für ihre konstruktive Kritik und Anregungen danke ich Irmgard Meyer-Eppler, Michael Herchenbach für die Karten.