PHILIPPIKA

Altertumswissenschaftliche Abhandlungen
Contributions to the Study
of Ancient World Cultures

Herausgegeben von/Edited by
Joachim Hengstl, Elizabeth Irwin,
Andrea Jördens, Torsten Mattern,
Robert Rollinger, Kai Ruffing, Orell Witthuhn

119

2018

Harrassowitz Verlag · Wiesbaden

Auf segelbeflügelten Schiffen das Meer befahren

Das Erlebnis der Schiffsreise
im späten Hellenismus
und in der Römischen Kaiserzeit

Herausgegeben von Mario Baumann
und Susanne Froehlich

in Zusammenarbeit mit Jens Börstinghaus

2018

Harrassowitz Verlag · Wiesbaden

Vorwort

Dieses Buch geht auf eine altertumswissenschaftliche Tagung zurück, die im Februar 2016 auf Schloß Rauschholzhausen bei Gießen stattfand. Wir freuen uns, 16 Tagungsbeiträge nun im Druck vorlegen zu können, ergänzt durch zwei neutestamentliche Aufsätze, die für die Publikation noch hinzugewonnen wurden.

Den Herausgebern der Marburger Reihe Philippika danken wir herzlich, unseren Sammelband in ihr Programm aufgenommen zu haben.

Der Band entstand in enger Zusammenarbeit mit Jens Börstinghaus, der die gesamte technische Seite der Drucklegung federführend übernommen hat: Er hat die $\LaTeX$ -Vorlage für Text und Register erstellt, zusammen mit Frau Hille die einzelnen Beiträge in $\TeX$ konvertiert und ungezählte Korrekturdurchgänge der Herausgeber und Verfasser ins Manuskript eingearbeitet. Jens Börstinghaus gilt daher unser ganz besonderer Dank. Ohne seinen engagierten Einsatz wäre das Buch nicht annähernd so schön geworden!

Eva Maria Hille hat sich bereitwillig in den Textsatz mit $\LaTeX$ eingearbeitet und mit großer Sorgfalt die Konversion der Texte und die Erstellung der Register übernommen. Dafür danken wir ihr ganz herzlich.

Unser Dank gilt außerdem Philipp Pilhofer für verschiedentlichen technischen Support und für die Nachbearbeitung der Abbildungen, sowie Anna-Lena Ehrlich, Jonas Langer und Theresa-Sofie Ditges für ihre Unterstützung beim Korrekturlesen der einzelnen Beiträge. Die Karten für diesen Band wurden erstellt durch das Ancient World Mapping Center der University of North Carolina, Chapel Hill, und von Bernhard Spachmüller in Schwabach.

Weiterhin gilt dem Harrassowitz Verlag und namentlich Tanja Köbler, die die Drucklegung des Bandes betreut hat, unser bester Dank für die durchweg gute Zusammenarbeit.

Zu danken haben wir schließlich auch den Geldgebern, die unser Projekt großzügig unterstützt haben: Unsere Tagung wurde von der Gießener Hochschulgesellschaft und der Maria und Dr. Ernst Rink-Stiftung (Gießen) gefördert. Die Rink-Stiftung hat auch die Drucklegung des Buches finanziert.

Wir widmen diesen Band Karen Piepenbrink und Peter von Möllendorff – in bester Erinnerung an eine langjährige produktive Zusammenarbeit am Gießener Institut für Altertumswissenschaften.

Mario Baumann
Gießen

Susanne Froehlich
Greifswald

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	V
Abbildungsverzeichnis	XI
Tabellenverzeichnis	XIII
Einleitung	
<i>von Mario Baumann und Susanne Froehlich</i>	1
I Mobilität auf dem Mittelmeer: Reale und fiktionale Erlebnishorizonte	
»Schiffe, dem Tode willkommene Mittel«. Eine technikhistorische Betrachtung der Sicherheit römischer Handelsschiffe <i>von Thomas N. Kirstein, Sebastian Ritz und Alwin Cubasch</i>	15
Beim Sturm mit den Weibern um die Wette heulen? Frauen auf Schiffsreisen im literarischen Diskurs – von Seneca bis Synesios (Synes. <i>epist.</i> 5) <i>von Nicola Zwingmann</i>	37
Reiseerfahrungen am Ende der Republik. Das Beispiel Ciceros in seinen Briefen <i>von Yasmina Benferhat</i>	67
»Kein Ruder und kein Wind schienen schnell genug«. Die Schiffsreise in Ciceros erster Philippica <i>von Marcus Hellwing</i>	81
Paulus und das Mittelmeer <i>von Peter Pilhofer</i>	97
Die Wahl des Schiffes und ihre Motivik zur Zeit der Zweiten Sophistik. Ein Beitrag zur Sinnbildhaftigkeit des gewählten Verkehrsmittels für den Charakter einer Reise innerhalb kaiserzeitlicher Gelehrtenbiographien <i>von Christian Fron</i>	117
»Von Wind und Tag verlassen«. Eine knappe Poetologie der Seekrankheit bei Rutilius Namatianus <i>von Isabell Höhler</i>	131

II Nautik und Götter: Reisen unter göttlichem Schutz

- Mit Göttern reisen. Das Propemptikon für Maecius Celer (Stattius *silvae* 3,2)
 von Helmut Krasser 155
- Sint fluctus, celerem valeant qui pellere puppem.* Die poetische Vision der gelungenen Seefahrt
 im Oceanus-Hymnus (*Anth. Lat.* I², 718 R.)
 von Boris Dunsch 171
- Seefahrt mit Dame. Schutz- und Geleitvorstellungen am Beispiel der Aphrodite, Venus und
 Isis
 von Bernadette Descharmes 191
- Seenot und die Hilfe der Götter bei Aelius Aristides
 von Jens Börstinghaus 209
- Zwillinge an Bord. Die Schiffsreise des Apostels Paulus nach Puteoli und der Verweis auf
 die Dioskuren in Apg 28,11
 von Karl Matthias Schmidt 229

III Poetik der Seereise: Das Meer als literarisch gestalteter Raum

- Schiffbruch mit Homer und Hesiod. Ethisches und Poetisches in einigen frühhellenistischen
 Epigrammen
 von Doris Meyer 257
- »Den Rand der Küste lesen«. Die Metapher der Seefahrt und die Metonymie der Erde in
 Vergil, *Georgica* 2,35–46
 von Christian D. Haß 273
- Mare naufragum.* Motivik, Poetik und Funktion nautischer Szenen in Horazens lyrischen
 Gedichten
 von Johannes Breuer 299
- Poeta und gubernator.* Eumolp und die Poetik des Schiffbruchs bei Petron (*Sat.* 100–115)
 von Ulrike Egelhaaf-Gaiser 329
- Die Schiffsreise in Flavischer Zeit. Literarische Repräsentationen von ›Raum‹, ›Zeit‹, ›Wis-
 sen‹/›Tradition‹ und ›Herrschaft‹
 von Nina Mindt 351

Bildbetrachtung unter dem Segel der Rhetorik. Eine Kreuzfahrt in den <i>Eikones</i> Philostrats des Älteren von <i>Cordula Bachmann</i>	373
Verzeichnis der Autorinnen und Autoren	385
Register	389

Einleitung

Mario Baumann (Gießen) und Susanne Froehlich (Greifswald)

„Auf segelbeflügelten Schiffen habe ich oft das große Meer befahren ...“, heißt es in einer kaiserzeitlichen Inschrift, die im Hafen von Brundisium gefunden wurde.¹ Die Schiffsreise war in der Antike eine vergleichsweise bequeme, schnelle und preiswerte Art der Fortbewegung, die sich insbesondere dazu eignete, weite geographische Räume zu erschließen. Für lange Reisstrecken ist sie daher immer die Methode der Wahl gewesen.² Dementsprechend reich ist die Überlieferung an antiken Texten, die sich in den unterschiedlichsten Zusammenhängen mit Reisen zu Schiff befassen.

Im vorliegenden Band wird das Erlebnis der Schiffsreise als ein kulturelles Phänomen aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet. Im Zentrum steht die Frage, wie Reisen zu Schiff wahrgenommen wurden und wie sie in antiken Texten dargestellt sind. Es soll einerseits das Reiseerlebnis selbst und andererseits die literarische Auseinandersetzung damit näher bestimmt werden. Der Sammelband verortet sich damit im Rahmen kulturwissenschaftlicher Fragestellungen zu den Themenkomplexen Reise und Erschließung von Raum.

Der Untersuchungszeitraum reicht vom ausgehenden Hellenismus im ersten Jahrhundert v. Chr. bis in die späte Kaiserzeit. Diese Eingrenzung, die über die übliche Epochenschwelle mit dem Beginn des Principats ausgreift, trägt den historischen Gegebenheiten Rechnung, da das Seereisen schon seit dem ersten Jahrhundert v. Chr. mit der Eindämmung der Piraterie und einem insgesamt stark ansteigenden Verkehrsaufkommen vergleichsweise sicher und einfach möglich wurde.³ Dank der Verkehrs- und Rechtssicherheit, die die *pax Romana* garantierte, war das Gesamtvolumen an Fernreisen im Zeitraum vom ersten vorchristlichen bis zweiten nachchristlichen Jahrhundert exzeptionell hoch.⁴ Seit dem späten Hellenismus etablierte sich

1 CIL IX 60, Z. 2: *navibus velivolis magnum mare saepe cucurri*. Es handelt sich um ein Grabepigramm: *si non molestum est, hospes, consiste et lege:/navibus velivolis magnum mare saepe cucurri,/accessi terras conplures. terminus hic{c} est,/quem mihi nascenti quondam Parcae cecinere./hic meas deposui curas omnesque labores;/sidera non timeo hic nec nimbos nec mare saevom,/nec metuo sumptus ni quaestum vincere possit./alma Fides, tibi ago grates, sanctissima diva:/fortuna infracta ter me fessum recreasti./tu digna es, quam mortales optent sibi cuncti./hospes, vive, vale! in sumptum superet tibi semper,/qua non sprevisti hunc lapidem dignumq(ue) dicasti*. Die das Reisen betreffende Passage Z. 2–10 lautet übersetzt: Oft habe ich das große Meer auf segelbeflügelten Schiffen befahren; viele Länder habe ich besucht. Doch dies ist das Endziel, wie es die Parzen mir bei der Geburt besungen haben. Hier wurde ich all meiner Plagen und Mühen ledig; hier brauche ich mich nicht zu sorgen um den Stand der Sterne, um Wolken oder raue See, noch muß ich befürchten, daß die Ausgaben die Einnahmen überschreiten (Übersetzung modifiziert nach SCHULZ 2005, 214f.).

2 Dazu zuletzt Greg Woolf in seinem programmatischen Aufsatz „Movers and Stayers“: „[J]ourneys by land were expensive, difficult and slow even for those who did have *diploma* that entitled them to use imperial *vehiculatio* and *mansiones*“ (WOOLF 2016, 458).

3 Zu den Hintergründen dieser Entwicklung ZWINGMANN 2017, Sp. 919–923.

4 Ebd., Sp. 922. Vgl. auch die Berechnung bei WOOLF 2016, 459–460: Woolf veranschlagt für das Römische Reich eine Fernreisekapazität von etwa 1000 Schiffen von 60 bis 350 Tonnen, die pro Jahr vielleicht zwei oder drei

auch erstmals das touristische Reisen,⁵ das eine Fülle neuer Reiseliteratur generierte. Diese Literatur bildet den Ausgangspunkt der einzelnen Beiträge dieses Bandes.

Mit diesem Schwerpunkt geht die vorliegende Publikation in zweifacher Hinsicht über die bisherige Forschung zur antiken Schifffahrt hinaus. Denn zum einen dominieren in der altertumswissenschaftlichen Forschung insgesamt bisher Fragestellungen, die sich mit den materiellen, nautischen und logistischen Grundlagen sowie den ökonomischen und politischen Implikationen der antiken Seefahrt beschäftigen; hierzu gehören die Untersuchung der Schiffe und ihrer Konstruktion,⁶ der Logistik und Organisation von Schiffstransporten,⁷ die Betrachtung von Seewegen, Handelsrouten und maritimer Wirtschaft,⁸ ferner auch Fragen nach dem Meer als einem politisch gefaßten und rechtlich gestalteten Raum,⁹ in dem Mobilität möglich ist.¹⁰ Zum anderen ist zu konstatieren, daß sich die Forschung dort, wo sie die literarischen Texte zur antiken Seefahrt in den Mittelpunkt stellt, stark auf einzelne Motivbereiche beschränkt, wobei insbesondere Seesturm und Schiffbruch im Zentrum des Interesses stehen.¹¹

Die Ergebnisse dieser Forschungsfelder werden von den Autorinnen und Autoren dieses Bandes immer wieder aufgegriffen. Sie werden jedoch in eine anders gelagerte und umfassendere Fragestellung integriert – anders gelagert, insofern der Band Seefahrtserlebnisse und deren textuelle Repräsentationen in den Fokus rückt, umfassender, weil er zum Ziel hat, die bisher stark auf Einzelmotive dieser textuellen Repräsentationen abstellenden Forschungsinteressen zusammenzunehmen und zu erweitern, um auf einer übergreifenden Ebene nach gemeinsamen Darstellungsmechanismen in bezug auf die Seefahrt zu fragen.

Erlebnis und Erfahrung

Eine solche übergreifende Ebene wird durch den Begriff des Erlebnisses konstituiert. Mit diesem Terminus greifen wir jüngere kulturwissenschaftliche Fragehorizonte zum Thema »Erfahrung« auf. Insbesondere knüpfen wir dabei an den von Monika Fludernik geprägten Begriff der »experientiality« an.¹² Dieser viel diskutierte Begriff¹³ aus der sogenannten post-klassischen

Fernstrecken (mit Hin- und Rückreise) absolvierten. Geht man von durchschnittlich 30 Reisenden pro Schiff aus, ergibt sich mit Woolf eine Kapazität von etwa 60 000 Personenreisen.

5 GEUS 2013, vgl. auch CHEVALLIER 1988 und im Blick auf Kleinasien ZWINGMANN 2012.

6 Vgl. beispielsweise CASSON 1971, GÖTTLICHER 1985, HÖCKMANN 1985, BOCKIUS 2007, HARRI/IARA 2011.

7 So wurden Probleme wie der Schiffstransfer von Truppen (EMBERGER 2014) und von Informationen (ANDREAU/VIRLOUVET 2002) untersucht.

8 Vgl. aus dem großen Feld der diesbezüglichen Untersuchungen etwa GIBBINS 2000, JURISIC 2000, BIANCHETTI 2002, ROBINSON/WILSON 2011.

9 Vgl. PURPURA 1995, MENTEVECCHI 1997, RICKMANN 2008, KRAMPE 2012, LADEWIG 2014.

10 Zum Aspekt von Reisen und Mobilität zu Schiff siehe beispielsweise CASSON 1978, 173–187, ANDRÉ/BASLEZ 1993, vor allem 419–447, BERESFORD 2013, GEUS 2014 und FRON 2018 (im Druck).

11 Vgl. MERTENS 1987, RONNICK 1993, CRISMANI 1997, STEFANO MANZELLA 1997, ANDREANI 1998, MAREIN 2005, SLATER 2006, WILLIAMS 2006, ZISSOS 2006, FALLER 2007, HOUGHTON 2007, BÖRSTINGHAUS 2010, HILTON 2012, DUNSCH 2013, STOFFEL 2014.

12 Vgl. FLUDERNIK 1996.

13 Vgl. den aktuellen Überblick in CARACCILO 2014a, Rn. 6–14.

Narratologie bietet sich deswegen als konzeptioneller Bezugspunkt an, weil er zum einen das Verhältnis von menschlicher Erfahrung und menschlicher Repräsentation von Erfahrung zum Angelpunkt der Analyse und Interpretation von Texten macht, zum anderen aber offen bleibt für konkrete Zuspitzungen und Fragen, die sich teils stärker auf die textuelle Darstellung von Erfahrung, teils eher auf die Erfahrung des Rezipienten eines Textes beziehen,¹⁴ wobei immer als Kontext der kulturelle beziehungsweise lebensweltliche Erfahrungshorizont mitzudenken ist.¹⁵

Damit ist nun nicht gemeint, daß die Beiträge grundsätzlich ihre jeweiligen Texte einer narratologischen Analyse in den Leitlinien des Konzeptes der »experientiality« unterziehen würden.¹⁶ Unser methodischer Ansatz geht über eine solche Engführung der Thematik bewußt hinaus, indem den Beiträgen eine Übersetzung dieses allgemeinen Konzeptes in drei spezifische Leitaspekte zugrunde gelegt wurde:¹⁷

1. Erfahrung: Unter diesem Aspekt wird untersucht, welche Merkmale das Erlebnis der Schiffsreise ausmachen. Dabei geht es darum, wie der Reisende auf das, was er bei seiner Fahrt wahrnimmt oder was ihm widerfährt, reagiert. Gegenstände der Wahrnehmung sind die konkreten Reisebedingungen (etwa Wetter, Komfort, Mitreisende), aber auch der durchfahrene Raum oder die Absenz von Kommunikationsmöglichkeiten mit den an Land Gebliebenen. Was die Reaktionen des Reisenden angeht, läßt sich ein breites Spektrum aufzeigen, das emotionale beziehungsweise affektive Reaktionen ebenso umfaßt wie wissenschaftliche Erklärungen und ethisch-moralische Wertungen. Der Aspekt der Erfahrung ist besonders eng verbunden mit der Frage nach dem kulturellen und lebensweltlichen Horizont und bildet damit den Ausgangspunkt, an den die beiden folgenden Leitaspekte anknüpfen.
2. Darstellung: Dieser Aspekt zielt auf die Art und Weise, wie das Erlebnis der Seefahrt in den einschlägigen Texten präsentiert wird. Dabei können materiale beziehungsweise mediale Aspekte ebenso relevant sein wie gattungsbezogene Gesichtspunkte oder Fragen nach Formen und Funktionen einer Narrativierung von Seefahrt-Erlebnissen. Allgemein stellt sich unter dem Stichwort der Darstellung die Frage, ob Seefahrt als Gegenstand mit bestimmten textuellen Präsentationsmodi einhergeht: Kann man – zugespitzt formuliert – von einer Poetik der Seereise sprechen? Im Sinne des »experientiality«-Konzeptes wird unter dieser Leitfrage die textuelle Repräsentation von Erfahrung untersucht.
3. Rezeption: Unter diesem Stichwort geht der vorliegende Band der Frage nach, an welche Rezipienten sich diese Texte richten und wie man sich mögliche Rezeptionsprozesse vorzu-

14 Vgl. beispielsweise MARGOLIN 2000 und PALMER 2004 versus CARACCILO 2014b.

15 Vgl. Caracciolos treffende Formulierung vom »experiential background« (CARACCILO 2014a, Rn. 10).

16 Das wäre methodisch insofern möglich, als unter dem Begriff der »experientiality« nicht nur Texte gefaßt werden können, die im klassischen Sinne narrativ sind, sondern alle Texte, die Erfahrungen repräsentieren (Fludernik geht so weit, »experientiality« zur Definition von »narrativity« zu machen).

17 Das Stichwort der Übersetzung rekuriert auf Doris Bachmann-Medicks grundlegende Überlegungen zum Verhältnis von Disziplinen überspannenden kulturwissenschaftlichen Untersuchungsinteressen und konkreten, disziplinär verorteten Gegenständen (vgl. BACHMANN-MEDICK 2010, 19–21).

stellen hat. Dabei werden insbesondere rezeptionsästhetische Fragen untersucht, etwa in welche Position der Leser zur dargestellten Schifffahrt gebracht wird: Wird er dazu eingeladen, die Reise im Leseakt imaginär mitzuvollziehen? Werden ihm bestimmte Interaktionen mit dem Text nahegelegt, indem er etwa zu emotionalen Reaktionen angeregt wird? Dieser dritte Leitaspekt stellt somit die Erfahrung des Rezipienten in den Mittelpunkt.

Alle Beiträge gehen auf einen oder mehrere der Leitaspekte ein, wobei die Schwerpunktsetzung im einzelnen unterschiedlich ist. Auf diese Weise ergibt sich ein vielseitiges, dabei aber methodisch wie inhaltlich kohärentes Tableau, das kurz erläutert werden soll.

Mobilität auf dem Mittelmeer: Reale und fiktionale Erlebnishorizonte

Der Band gliedert sich in drei Teile. Der erste Teil, „Mobilität auf dem Mittelmeer“, untersucht lebensweltliche und fiktionale Erlebnishorizonte der Schiffsreisenden. In den Beiträgen werden die Leitaspekte der Erfahrung und der Darstellung miteinander verschränkt.

Den Ausgangspunkt der Sektion bilden zwei grundlegende Betrachtungen zur Sicherheit der römischen Seefahrt und zur genderspezifischen Besonderheit der antiken Schiffsreisentexte. Der Beitrag von Thomas Kirstein, Sebastian Ritz und Alwin Cubasch zeigt auf, in welchem Umfang das Erlebnis der Schiffsreise von technischen Voraussetzungen beeinflusst wurde. Die Verfasser widmen sich der Sicherheit römischer Handelsschiffe, die – da es keine eigene Passagierschifffahrt gab – das übliche Fortbewegungsmittel für Seereisende waren. Die Autoren untersuchen die schiffbauliche Qualität, die Navigationstechnik, die Qualifikation der Mannschaften, den Reisekomfort und schließlich Kentersicherheit und Bewegungsverhalten der Handelsschiffe. Sie können aufzeigen, daß die faktische Sicherheit bei Schiffsreisen in römischer Zeit sehr hoch war, daß dies aber zeitgenössisch keineswegs so wahrgenommen wurde: Die spezifischen Eigenschaften der römischen Schiffe sorgten für vergleichsweise starke Stampf- und Rollbewegungen, so daß seemännische Laien schon bei geringem Seegang mit Seekrankheit zu kämpfen hatten. Fehleinschätzungen der Gefahr, Kontrollverlust, Panikattacken und Todesangst, wie sie von antiken Schiffsreisenden beschrieben werden, könnten als typische Symptome der Seekrankheit aufzufassen sein.

Im folgenden Beitrag weist Nicola Zwingmann programmatisch auf eine „strukturelle Amnesie“ der antiken Texte in bezug auf reisende Frauen hin. Zwingmann stellt die These auf, daß Frauen weitaus häufiger reisten, als bislang in der Forschung angenommen wird, und dies auch und gerade zur See. Im literarischen Diskurs der Antike werden Frauen an Bord mit typisch „weiblichem“ Verhalten assoziiert: Besonders Gefahrensituationen werden benutzt, um Rollenmodelle weiblicher Tugendhaftigkeit oder weiblicher Überängstlichkeit durchzuspielen. Darüber hinaus werden, wenn es um reisende Frauen geht, häufig die Themenfelder Schiffsreise und Erotik miteinander verbunden, was den Autoren auch ein humoristisches Potential bietet. Anhand der detaillierten Schilderung einer Reisegesellschaft des Synesios (*Synes. epist. 5*) zeichnet Zwingmann nach, wie sich reale und fiktionale Horizonte überlagern, und gewinnt damit neue Einsichten über den Alltag bei Schiffsreisen. Der Beitrag schließt mit einer Typologie der weiblichen Seereisenden in der Kaiserzeit.

Die weiteren Beiträge der Sektion beleuchten individuelle Wahrnehmungen von Reisen zu Schiff. Sie widmen sich mit Cicero und Paulus den beiden wohl bekanntesten Schiffsreisenden