

**Arvid GÖTTLICHER, Seefahrt in der Antike. Das Schiffswesen bei Herodot. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 2006, 192 S., 30 s/w-Abb.**

Die kompakte Monographie, die mittlerweile auch in englischer Sprache erschienen ist, wurde von Arvid Göttlicher verfasst, der in den vergangenen gut 30 Jahren bereits mehrere Bücher zur antiken Seefahrt vorlegte und als einer der profundesten Kenner der Materie im deutschsprachigen Raum gelten darf.<sup>1</sup> Bei dem hier zu besprechenden Werk aus dem Jahre 2006 wurde allerdings ein Titel gewählt, der nicht besonders treffend erscheint. Es handelt sich hier keineswegs um eine Einführung zur antiken Schifffahrt, wie der erste Titeilteil suggeriert; vielmehr steht die Auseinandersetzung mit den Teilen von Herodots Werk im Vordergrund, die diverse Aspekte der Nautik behandeln. Das Vorwort (S. 7) lässt keinen Zweifel an der Fixierung auf das Werk Herodots als Ausgangspunkt der Betrachtungen. Die Seefahrt nahm in der Lebenswelt Herodots einen hohen Rang ein. Kriege, Handel und Reisen waren im Mittelmeerraum ohne Schiffe undenkbar. So steht gleich am Beginn der Historien (Hdt. 1,1) die Entführung der Königstochter Io durch phönizische Seehändler, was aus Sicht der Perser die Konflikte zwischen Hellenen und Barbaren ausgelöst haben soll. Zudem kannte Herodot die maritime Welt seiner Zeit aus eigener Anschauung, da seine ausgedehnten Reisen sicherlich überwiegend als Passagier auf Wasserfahrzeugen stattfanden.

Die zu besprechende Monographie gliedert sich in fünf Hauptkapitel, welche den Quellen (Kap. 1), der Schiffstechnik (Kap. 2), den Akteuren (Kap. 3), dem Seekrieg (Kap. 4) und der Religion (Kap. 5) gewidmet sind. Dabei wird für die Kap. 3-5 eine Verbindung durch die jeweils wiederkehrende Überschrift „Arbeitsplatz Schiff“ suggeriert. In der notwendigerweise am Anfang stehenden Auseinandersetzung „Die Historien als Quelle für das antike Seewesen“ (S. 9-18) verweist Göttlicher auf die ausufernde Sekundärliteratur zu Herodot. Die zusammengestellten Hinweise auf den Forschungsstand zu den Historien und speziell zu den nautischen Aspekten in Herodots Werk sind aber eher knapp gehalten. Darüber hinaus werden auch die von Göttlicher verwendeten Quellengattungen wie antike Schiffswracks, bildliche Darstellungen und rezente Vergleiche kurz thematisiert. Die teilweise reichlich summarischen Hinweise auf weiterführende Sekundärliteratur ermöglichen dem Interessierten einen tieferen Einstieg in die Materie.

---

<sup>1</sup> A. Göttlicher, Materialien für ein Corpus der Schiffsmodele im Altertum (Mainz 1978); ders., Die Schiffe der Antike – Eine Einführung in die Archäologie der Wasserfahrzeuge (Berlin 1985); ders., Kultschiffe und Schiffskulte im Altertum (Berlin 1992); ders., Die Schiffe im Alten Testament (Berlin 1997); ders., Die Schiffe im Neuen Testament (Berlin 1999).

Das folgende Kapitel (S. 19-57) widmet sich nach einem einführenden Abschnitt den bei Herodot beschriebenen Schiffstypen, wobei Göttlicher eine nach Völkerschaften (Inder, Babylonier, Ägypter, Phönikier, Etrusker, Griechen) getrennte Betrachtung vornimmt. Allerdings werden durch Herodot selbst die Grenzen der Auswertbarkeit bald erreicht. Die allgemeine Bezeichnung von Schiffen als *naus* bzw. *ploion* ergibt mit 470 von 500 Nennungen die Mehrzahl der Hinweise auf Wasserfahrzeuge in den Historien (S. 21). Herodot zeigt sich hier nicht sonderlich interessiert an technischen Details. So bleiben in einigen der folgenden Unterkapitel die Angaben von Herodot allenfalls Ausgangspunkt für weit reichende Betrachtungen, die sich auf andere Schriftquellen und Quellengattungen stützen müssen. Die Ausführungen Herodots bieten nur zu den Schiffen bei Ägyptern (S. 26-34) und Griechen (S. 42-57) eine etwas umfangreichere Quellenlage, die sich auch durch antike Ikonographie und additive Schriftquellen erweitern lässt. Eine der für den Schiffbau wichtigsten Passagen der Historien (2,96) stellt die Beschreibung des Plankenschiffbaus dar (S. 31f.). Die in diesem Zusammenhang genannte Nähtechnik bei den Plankenverbindungen lässt sich über den genannten Zeitrahmen „von der späten Bronze- bis in die Byzantinische Zeit“ (S. 31) hinaus mit den Überresten eines Binnenfahrzeuges aus Abydos bis ins ausgehende 4. Jahrtausend v. Chr. ausweiten.<sup>2</sup> Ein Zeugnis der Leistungsfähigkeit der ägyptischen Lastschifffahrt im Binnenmilieu legen die teilweise über große Strecken transportierten Steine ab (S. 34). Ob dies allerdings im Verbund mit Angaben zu Tonnage von Euphratschiffen (Hdt. 2,194) eine reelle Berechnungsgrundlage für die Tragfähigkeit einzelner Fahrzeuge darstellt, ist m.E. zweifelhaft. Für die Transporte dürfte auch der Einsatz mehrerer, miteinander verbundener Boote eine Option darstellen. Am Beispiel des für die Phönizier auch bei Herodot bezeugten Frachtschiffstyps *gaulos* zeigt sich die Schwierigkeit, antike Bezeichnungen mit Inhalten zu füllen (S. 37). Auch zu den von den Etruskern verwendeten Schiffen (S. 39-41) führen die Angaben bei Herodot nicht weiter.<sup>3</sup> Inwieweit die zitierten Unterwasserfunde in Form von Schiffsladungen tatsächlich etruskischen Schiffen zuzuweisen sind und wie diese sich definieren könnten, bleibt unklar. Den größten Raum innerhalb des Kapitels (S. 42-57) nehmen die griechischen Schiffstypen ein. Hier wird ein weiter Bogen gespannt. Für den *hippagogos* oder *sitagogos* erscheint die Funktion als Transportfahrzeug für Pferde bzw. Getreide klar, ohne dass sich aber die Konstruktion erschließen ließe. Dagegen stellt die Triere den wichtigsten und zudem gut dokumentierten Kriegsschiffstyp dar. Trieren waren überaus effizient gebaut

---

<sup>2</sup> R. Bockius, *Schifffahrt und Schiffbau in der Antike* (Stuttgart 2007) 17-22.

<sup>3</sup> Zu ergänzen ist der ausführliche Beitrag von O. Höckmann, *Etruskische Schifffahrt*. *JbRGZM* 48/1, 2001, 221-308 mit einem Katalog der relevanten ikonographischen Belege und Schiffswracks.

und leistungsfähig, wie auch die Probefahrten mit der Replik OLYMPIAS zeigten, auf die Göttlicher zu Recht verweist. Letztlich fragt man sich, ob die in diesem Kapitel implizierte Vorstellung von ethnisch definierten Schiffstypen zielführend ist. Natürlich lassen sich einheimische Traditionen über Jahrhunderte verfolgen, aber es zeigen sich gerade im Schiffbau erstaunliche Verbreitungen technikgeschichtlicher Phänomene. Erinnerung sei hier etwa an die von Ägypten bis nach Britannien nachweisbaren genähten Plankenverbindungen. Wie bereits eingangs erwähnt, liegt das Erkenntnispotential der Schriften Herodots nicht primär in technischen Aspekten.

Das nächste Kapitel (S. 58-107) soll sich laut Überschrift („Arbeitsplatz Schiff 1: Händler, Forscher und Piraten“) zwar eher den Akteuren der zivilen Schifffahrt widmen, jedoch stellt man verwundert fest, dass eine Abhandlung über einzelne Schiffsteile und ihre Funktion einen beachtlichen Umfang erreichen (S. 58-77). Hier stehen technische Angaben zu Kriegsschiffen im Vordergrund. Für die Handelsschifffahrt lässt sich weder „aus Herodot noch anderen Quellen“ das „Leben an Bord“ rekonstruieren, wie Göttlicher (S. 64) zu Recht feststellt. Warum aber gerade hier auf die Kombüse des byzantinischen (!) Schiffswracks Yassi Ada A verwiesen wird mit dem Hinweis, dass es Vergleichbares zu Herodots Zeit nicht gegeben habe, ist unverständlich. Auf S. 65 wird der Einsatz von Mallen (Schablonen) bei der Herstellung der in Nut-Feder-Technik ausgeführten Plankenhaut als ein übliches Verfahren dargestellt. M.W. liegen aber bislang lediglich bei den spätantiken militärischen Einsatzfahrzeugen aus Mainz entsprechende Befunde vor. Ob und in welchem Umfang diese auch in archaischer oder klassischer Zeit verwendet worden sein könnten, entzieht sich unserer Kenntnis. Eine interessante Option für die rasche Produktion größerer Flotten stellt sie aber gewiss dar. Zu „Forschungs- und anderen Reisen“ (S. 77-92) stellt Herodot eine vielfältige, wenn auch nicht einfach zu deutende Quelle dar. Der historische Kern früher Expeditionen, wie sie von Herodot dem Pharao Sestorius III. zugeschrieben werden, oder auch die Fahrten mythischer Gestalten wie Jason bedürfen einer Suche nach den historischen Hintergründen, wie Göttlicher exemplarisch zeigt. Aber auch eine Bewertung der um 600 im Auftrag Nechos II. mutmaßlich durchgeführten Umsegelung Afrikas sowie die Fahrt des Skylax 518/516 fällt aufgrund der Berichte Herodots allein schwer. Die im Folgenden behandelte Piraterie (S. 92-98), deren Akteure bei Herodot selbst *peirates* oder *katapontes* bezeichnet werden, war ein nicht unbedeutender Bestandteil des Seewesens zur Zeit Herodots. Dabei betätigten sich insbesondere einzelne Gemeinwesen, wie etwa Phokaia (Hdt. 1,166), systematisch am Seeraub. Der folgende Ausblick zur Nautik im 5. Jahrhundert (S. 99-107) kann sich nur auf wenige Belege bei Herodot stützen, da er sowohl an der Bedienung von Schiffen als auch an der Navigation wenig Interesse

zeigt. Göttlicher schließt diese Lücke mit Verweisen auf andere Autoren und die Beschreibung der bekannten antiken Instrumente und Hilfsmittel. In dem Kapitel fehlt eine Diskussion des in den Seehandel involvierten Personals. Hinweise auf *naukleroi* und *emporoi* finden sich durchaus bei Herodot.<sup>4</sup> Diese werden aber lediglich einmal in anderem Zusammenhang erwähnt (S. 131).

Den von Herodot beschriebenen Seekriegen und Seeschlachten des 6. und 5. Jahrhunderts, zu denen etwa mit der Schlacht bei Salamis 480 ein Ereignis von weltgeschichtlicher Bedeutung zählt, das zudem in den Historien sehr ausführlich beschrieben wird, ist ein eigenes Kapitel gewidmet (S. 108-119). Es fällt überraschend knapp aus. An die Stelle einer kritischen Würdigung der Ereignisgeschichte und der Diskussion der bei Herodot beschriebenen Schlachtverläufe treten ausführliche Hinweise auf weiterführende Sekundärliteratur (S. 115-119).

Das letzte reguläre Kapitel widmet sich der Religion der Seefahrer (S. 120-135). Diese umfasst vielfältige Aspekte, von Weihungen von Schiffen oder Schiffsteilen über Opferhandlungen an Bord bzw. an Land bis zur Opferung von Schiffbrüchigen. Ausführlich werden mit einer Fülle von Verweisen auf Sekundärliteratur und ikonographische Belege die bei Herodot erwähnten Patäken (S. 127-131) behandelt. Diese sind wohl als zwergenhafte atropäische Figuren zu deuten, die meist am Bug des Schiffes angebracht waren.

Vom Haupttext durch die Abbildungen getrennt folgt noch eine als „bibliographische Orientierung“ betitelt Abhandlung zur Infrastruktur, zu der Häfen, Schiffshäuser und Kanäle zählen. Seine Ausgliederung aus dem Haupttext hat dieses Kapitel aufgrund der Bedeutung der von Herodot beschriebenen Bauten nicht verdient. Ihre Erforschung trägt zudem wesentlich zum Verständnis der antiken Seefahrt bei. Dabei gehören die Beschreibungen der Mole von Samos (Hdt. 3,25) oder des erst unter Dareios fertig gestellten Kanals Necho II. (Hdt. 2,158f.) zu den technikgeschichtlichen Quellen ersten Ranges.<sup>5</sup> Häfen und Kanäle stellen in der Regel kostspielige und gleichzeitig prestigeträchtige Maßnahmen dar. Das am ausführlichsten (S. 154-157) von Göttlicher behandelte Bauprojekt ist der Durchstich des Athos durch Xerxes. Dem sich noch heute im Gelände abzeichnenden Monument von 2,5 km Länge war keine dauerhafte Funktion beschieden. Der Kanal verlandete bald und wurde wieder durch den preisgünstigeren Schleppweg ersetzt.

---

<sup>4</sup> Vgl. dazu mit den entsprechenden Nachweisen C.M. Reed, *Maritime traders in the ancient Greek world* (Cambridge 2003).

<sup>5</sup> Ergänzend sei auf H. Schörner, *Künstliche Schiffahrtskanäle in der Antike. Der sogenannte antike Suez-Kanal*. *Skyllis* 3/1, 2000, 28-43 hingewiesen.

Der Band wird abgeschlossen durch ein umfangliches Literaturverzeichnis (S. 159-184), ein zu knappes Register (S. 185-189) und eine „Belegstellenauswahl“ (S. 190-192), die sich leider auf Herodot beschränkt und nicht die zahlreichen anderen von Göttlicher verwendeten Quellen berücksichtigt. Bei der Literatur fehlen einige jüngere Werke, insbesondere Kongressberichte und Arbeiten französischer Kollegen, die für technikgeschichtliche Aspekte hilfreich gewesen wären.<sup>6</sup>

Die Stärke dieses Werkes liegt in der gebotenen Materialfülle nicht nur an Schriftquellen, die zum Verständnis der antiken Seefahrt beitragen. Göttlicher gelingt es bei allen Themenkomplexen, ikonographische und archäologische Belege mit den Angaben in den Schriftquellen zu verbinden. Die Arbeit stellt eine Fundgrube dar für jeden, der sich mit antiker Seefahrt beschäftigt. Allerdings fragt sich der Leser, ob hier nicht eine Beschränkung auf den tatsächlich von Herodot behandelten Zeitraum sinnvoll gewesen wäre. Abschnittweise tritt auch das Werk Herodots so in den Hintergrund, dass er lediglich als Stichwortgeber für ausladende Exkurse dient. Auch die Würdigung des Quellenwertes der Historien und ihrer Grenzen, die sich deutlich beim Versuch aufzeigen, einzelne Schiffstypen zu definieren bzw. zu rekonstruieren, hätte einen breiteren Raum einnehmen können. Die Übersichtlichkeit wird zudem durch eine Darstellung erschwert, die streckenweise eher einer kommentierten Bibliographie aus zusammengestellten Notizen als einem Fließtext gleicht. Besonders störend wirken die in den Text integrierten Anmerkungen. Hier wäre die Redaktion des Werkes gefordert gewesen. Bedauerlich ist ebenfalls, dass die in Übersetzung wiedergegebenen relevanten Textstellen von Herodot, die den Ausgangspunkt der Betrachtungen bieten, nicht so abgesetzt wurden, dass sie für den Leser rasch erkennbar sind. Auch eine umfanglichere Bebilderung hätte das Verständnis des Werkes wesentlich erleichtern können. Die 30 auf zwölf Seiten präsentierten Abbildungen stellen nur eine Auswahl der zahlreichen von Göttlicher vermerkten ikonographischen Bezüge oder archäologischen Befunde dar. Dass das Bildmaterial zudem noch in mitunter miserabler Qualität abgedruckt wurde, ist dem Verlag anzulasten. Die systematische Aufarbeitung von dokumentarischen Quellen zur antiken Schifffahrt stellt zweifellos ein Desiderat dar. Allerdings erschiene dazu eine separate, zweisprachige Zusammenstellung der relevanten Textstellen innerhalb eines

---

<sup>6</sup> Z.B. P. Pomey (Hrsg.), *La Navigation dans l'antiquité* (Aix-en-Provence 1997); E. Rieth, *Méditerranée antique: pêche, navigation, commerce*. Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques, 120e, Aix-en-Provence, 23-29 octobre 1995, 121e, Nice, 26-31 octobre 1996 (Paris 1998); P. Pomey/E. Rieth, *L'archéologie navale* (Paris 2005). – Ergänzend sei noch auf folgende seit 2006 erschienene Werke verwiesen: L. Blue/F. Hocker/A. Englert, *Connected by the Sea: Proceedings of the tenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, Roskilde 2003 (Oxford 2006); Bockius (wie Anm. 2).

eigenen Abschnitts sinnvoll, die dem Leser die Möglichkeit böte, diese auch unabhängig vom kommentierenden Text zu verarbeiten.

Dr. Thomas Schmidts  
Römisch-Germanisches Zentralmuseum  
Forschungsbereich und Museum für Antike Schifffahrt  
Neutorstr. 2b  
D-55116 Mainz  
E-Mail: [schmidts@mufas.de](mailto:schmidts@mufas.de)