

SONDERDRUCK

Die Antike und das Meer

Prof. Dr. Raimund Schulz - Universität Bielefeld

R. Schulz, Die Antike und das Meer, in: Die andere(n) Seite(n) des Meeres (Europa neu Denken Bd. 3), hrsg. v. I. Fischer / J. Hahn, Salzburg 2016, S. 25 – 31.

Die Antike und das Meer

Raimund Schulz

Odysseus

»Wir sind ein Seefahrervolk und haben keine Angst, auf offene Meer zu fahren«, so sprach der griechische Ministerpräsident Alexis Tsipras am 5. Juli 2015 seinen Landsleuten Mut zu.¹ Dann verwies er auf Odysseus, den Prototyp des wagemutigen Seefahrers. Odysseus ist – so Homer zu Beginn des großen Epos – der »vielgewanderte« und der »vielgewandte«.² Er besitzt die Fähigkeit, sich durch Anpassung, Intelligenz, List und Zähigkeit zu behaupten, Niederlagen und Verluste zu verkraften, ohne sein Ziel aus dem Auge zu verlieren. Kann es für Politiker ein besseres Vorbild geben? Manche ergänzen, dass Odysseus sich im Laufe seiner Irrfahrten selbst entdeckt, die Abenteuer auf dem Meer mit einem charakterlichen Selbstfindungsprozess einhergehen. Nicht zufällig haben die Philosophen Max Horkheimer und Theodor W. Adorno Odysseus zum Leitbild eines neuen Typs von Intelligenz gewählt.

So vielfältig der Charakter des großen Helden ausgedeutet werden kann, alles benötigt die Folie des Meeres: ohne das Meer keine Abenteuer, keine Bewährung, keine Entwicklung und auch kein glücklich erreichtes Ziel. Mehr als einmal bekennt Odysseus, dass ihm das Meer verhasst ist. Tief im Gemüt – so Homer – erduldet er unendliche Leiden. Dass er an diesen Leiden nicht zerbrach und seine Angst überwand – erst das macht ihn zum wahren Helden.

Das Meer als Ort des Schreckens und der Chancen

Das Verhältnis des Odysseus zum Meer enthält eine zentrale Botschaft der Antike: Nicht nur den frühen Griechen, auch anderen Kulturen galt das Meer als Ort des Schreckens, tödlich wie ein gegnerisches Heer³, menschenfeindlich und unberechenbar, Sinnbild des Bösen und Launenhaften. »Drei Übel gibt es in der Welt« – so ein Komödienschreiber des 5. Jahrhunderts v. Chr. – »das Meer, das Feuer und das Weib«⁴. Tollkühn, närrisch oder

notgeboren ist es, sich ihm anzuvertrauen: »Wer da das Meer befährt, muss melancholisch sein/ oder ein Bettler oder lebensmüde«, fügt ein anderer Dichter hinzu.⁵ Das Meer ist das Reich der Toten und der Sünden und aus dem Meer werde einst – so die Johannesapokalypse – das gottfeindliche Tier erscheinen.⁶ Das Meer als Ort der Kontemplation oder gar der sportiven und sinnlichen Erholung – all das war der Antike fremd, allenfalls betrachtete man zufrieden das Meer vom Strand aus, weil man eine Seefahrt überstanden und sich wieder in der Sicherheit des Landes wähnte. Angst und Schrecken ließen ein romantisches Naturgefühl erst gar nicht aufkommen.

Doch was trieb die Menschen der Antike dennoch immer wieder – wie Odysseus – aufs Meer und befähigte sie, ihre natürliche Angst vor dem Element zu überwinden? Zunächst einmal die Lebensumstände: Die mediterrane Zivilisation der Antike war im Gegensatz zu den Hochkulturen Chinas und Indiens eine von Städten geprägte Küstenkultur. Ob Athen, Rom, Karthago, Konstantinopel, Alexandria oder Syrakus – alle großen Städte lagen am Meer oder besaßen küstennahe Verbindungen, und das nicht von ungefähr: Denn nur selten reichten die heimischen Agrarprodukte aus, um die Ernährung zumal größerer Gemeinden zu sichern. Fisch und Frutti di mare mochten das Nahrungsmittelangebot ergänzen, die wichtigsten natürlichen Ressourcen wie Getreide mussten jedoch für eine wachsende Zahl von Menschen über das Meer importiert werden: aus den Anbauflächen am Nil, aus Sizilien und dem Nordschwarzmeerraum.

Hinzu kam der eklatante Mangel an wertvollen Metallen, die man zum Aufbau von Armeen, der Ausgestaltung der Paläste und der Herstellung von Kunstprodukten und Tempelwerkzeugen brauchte. Auch sie waren im Mittelmeerraum selten und ungleich verteilt: Kupfer und Eisen gab es auf Zypern, in Norditalien sowie an der Nord- und Südküste Kleinasiens, Gold und Silber vor allem im südlichen Spanien und in Nubien, Zinn musste aus Nordeuropa herangeschafft werden.

Und schließlich als dritte Produktpalette, die meist nur über den Seeweg zu bekommen war: exotische Gewürze und Pflanzen für den Tempeldienst, für die Arzneikunst sowie für die Führung eines luxuriösen Lebens – an erster Stelle: Weihrauch und Myrrhe aus Südarabien und Somalia und schon bald Pfeffer aus Indien und Seide aus dem fernsten Osten.⁷

Die Eroberung des Meeres

Seit der Bronzezeit konnte es sich kein Herrscher leisten, auf diese Produkte zu verzichten. Nur wer sie am eigenen Hofe präsentierte und für eigene Zwecke verwendete, bewies sich als omnipotenter Herrscher, dessen Arm bis zu den Welträndern reichte. So brachen immer wieder Kapitäne nicht nur aus den mediterranen Küsten, sondern auch von den Nordküsten des Roten Meeres und dem Zweistromland auf, um an die Schätze heranzukommen. Ihre Herkunftsgebiete wurden zu Wunderländern am Rande der Welt, wie das goldreiche Tartessos am Guadalquivir, Punt und Kusch in Arabien (oder Somalia), Dilmun als Umschlagplatz des fernöstlichen Seehandels und Zwischenstation auf dem Weg nach Mackhan, womit wohl die Induskultur gemeint war.

Große Territorialreiche wie das pharaonische Ägypten, die Assyrer, Babylonier und Perser mussten allerdings mit ihren Kräften und den Risiken haushalten: In dem Maße, in dem sie große Landarmeen zur Verteidigung und Erweiterung ihres Herrschaftsgebietes unterhielten, versuchten sie die kostspielige und technisch anspruchsvolle Seefahrt auf kleinere Küstengemeinden abzuwälzen, die traditionell ein sehr viel engeres Verhältnis zur See hatten. Für diese war das Meer gleichermaßen ein Ventil innerer Spannungen und Überlebensgarantie in der Welt viel mächtigerer Nachbarn. Griff ein überlegenes Landheer an, konnten sich die Bürger der Küstengemeinden auf die Schiffe retten und zur Not emigrieren; gab es innere Streitigkeiten, zwang man eine Partei zur Auswanderung, um den Frieden zu wahren. Und schließlich bot allen das Meer die Chance, als Lieferant, Zwischenhändler oder bei der Verarbeitung der begehrten Rohmaterialien reich zu werden.

Aus dieser Konstellation heraus sind die großen Seefahrertraditionen der Phöniker und Griechen erwachsen. Die phönikischen Städte der Levante schickten ihre Seefahrer bis nach Spanien und in den Atlantik, um für die Assyrer und Perser Zinn, Silber und Gold heranzuschaffen und ihre eigenen Kunsthandwerker mit Material zu versorgen. Im Osten unternahm man für den Hebräerkönig Salomon Seeexpeditionen nach Ophir und Punt und angeblich umrundete ein phönikischer Kapitän um 600 v. Chr. im Auftrag des ägyptischen Pharaos vom Roten Meer aus Afrika.⁸ Griechische Abenteurer folgten diesen Spuren durch das Mittelmeer nach Westen an die französische Küste, in die Adria und Spanien; sie erschlossen das unwirtliche Schwarze Meer, wo der Sage nach Jason und seine Argonauten das Goldene Vlies erbeutet hatten.

Andere Kapitäne standen im Dienst des persischen Königs, einer von ihnen fuhr den Indus hinab, segelte dann westwärts bis zum Eingang des Persischen Golfes und umrundete als erster Mensch des Mittelmeerraums die arabische Südhälfte, um durch das Rote Meer wieder den Boden Ägyptens zu erreichen.⁹ Daneben durchkämmten Griechen und Phöniker wie Odysseus und Jason auf eigene Rechnung das Meer, als Seeräuber, Kolonisten- oder Söldnerführer und vor allem als Fernhändler auf der Suche nach neuen Routen und Verbindungen. Es waren griechische Seefahrer, die seit dem 4. Jahrhundert v. Chr. im Westen durch die Straße von Gibraltar bis nach Nordbritannien kamen und mit dem sagenhaften Thule wahrscheinlich Island erreichten sowie im 1. Jahrhundert n. Chr. im Osten über Ceylon und durch die Straße von Malakka bis ins chinesische Meer vorstießen.¹⁰

Hassliebe

Nach wie vor kannten auch sie die Grauen des Meeres, die sich nun allerdings in den Ozeanen jenseits des Mittelmeeres offenbarten. Doch trieb sie eine Mentalität, die auch Odysseus aufbrechen und am Ende mit reichen Schätzen heimkehren ließ: Neugier, Wagemut und ein unerschütterliches Selbstbewusstsein, jede Gefahr zu meistern und sich überall zurechtzufinden - Eigenschaften, die später so typisch für die europäischen Entdecker der Frühen Neuzeit wurden. Aus dem Hass des Odysseus ist eine Hassliebe zum Meer geworden, die viele Seefahrer der Geschichte immer wieder hinaustrieb, wohl wissend um die furchtbaren Grauen der See und dennoch angezogen von der unendlichen Weite und dem Stolz, sich auf dem todbringenden Element behauptet zu haben. Denn anders als auf vergleichbaren Feldern wie z.B. dem Krieg, auf denen der antike Mensch sich dem Tod stellen und seinen Mut beweisen musste, waren im Falle der Seefahrt auch noch Klugheit und Erfahrung gefragt. Erst diese Kombination machte aus der Bewährung auf See eine Kunst, die nicht viele beherrschten.

Genauso ambivalent wie das Verhältnis zum Meer war demnach die Einschätzung der Seefahrt selbst. Schon bei Homer wird Odysseus für seine Taten und den Verlust seiner Kameraden mit einer Sühnefahrt belegt und auch in der Folge sahen manche seinen Drang in die Ferne ähnlich kritisch wie die grenzenlosen Eroberungen Alexanders zu Lande: als Abweichen von der Norm, als Hochmut (*Hybris*) gegenüber den natürlichen Schranken, welche die Götter menschlichem Tun gesetzt haben.

Die tief sitzende Furcht vor dem Meer mündet in eine Verachtung all derjenigen, die sich dem Element blindlings und ohne Not anvertrauen. Seeleute werden von den landbesitzenden Eliten genauso verachtet wie die Fernhändler, deren Lügen über Reisen in exotische Länder Hörer und Kunden blenden. Adelige Kritik an der Athener Demokratie drückt sich darin aus, dass man ihre wichtigsten Stützen und Befürworter, nämlich die Ruderer der Kriegsschiffe, für politisch unzuverlässig und inkompetent erklärt. Selbst große Philosophen raten deshalb dazu, die Idealstadt fern vom oder ganz ohne Hafen anzulegen, um die Bürger nicht den Verführungen der Seefahrerwelt auszusetzen.¹¹ Doch es sind die gleichen Philosophen und andere Gelehrte, die sehr wohl um die Chancen der Seefahrt wissen, die Kugelgestalt der Erde propagieren und 2 000 Jahre vor Kolumbus eine Westfahrt von Spanien über den Atlantik nach Indien für möglich halten, im Atlantik sogar mit einem neuen Kontinent rechnen.¹²

Es ist der alte Zwiespalt: einerseits Distanz vor dem Meer und all denjenigen, die ihm ihre Seele verkaufen, andererseits das Wissen darum, welche Möglichkeiten die Seefahrt der Wissenserweiterung, dem Weltverkehr und der Völkerverbindung eröffnet. Seefahrt kann dementsprechend von dem einen als Abkehr vom glücklichen Dasein eines ländlichen Goldenen Zeitalters gebrandmarkt und von anderen als größte Errungenschaft des menschlichen Geistes gefeiert werden, so wie es Sophokles in der *Antigone* tut. Schiff und Hafen sind Symbole politischer Wirrnis und Lasterhaftigkeit, gleichzeitig beruft man sich auf die Metapher des Staatsschiffes, das der weise Politiker durch alle Stürme der Zeit führt.¹³ Es ist die ewige und für den mediterranen Menschen so typische Zerrissenheit gegenüber dem Meer und wie so häufig überwiegt am Ende der Reiz, das Vabanque-Spiel zu wagen, das entweder ein nasses Grab oder trockene Reichtümer verspricht.

Das Meer der Christen

Selbst das Christentum konnte sich diesem Reiz nicht entziehen, zumal ihm eine ganz besondere Nähe zum Meer vom Beginn an eigen war. Hatte nicht Jesus den Sturm gebändigt und das Element besiegt, als er über das Wasser des Sees Genezareth schritt? Und hatte der Meister nicht seinen Jüngern aufgetragen, die Frohe Botschaft allen Völkern der Erde zu verkünden? Generationen von Missionaren nutzten wie alle Fernreisenden die großen See- und Handelsrouten. Und sie machten die gleichen

existentiellen Erfahrungen mit dem Meer, die schon die alten Schriften und epischen Schilderungen beschrieben hatten.

Als das Schiff des Paulus vor Kreta oder Malta (?) im Sturm versank, mochte er sich an die hebräische Bibel erinnern, die vor der teuflischen Bösartigkeit des Meeres gewarnt hatte. Doch er und viele andere wurden gerettet und lernten die Chancen des gefürchteten Elements schätzen: Christliche Schriftsteller priesen das Meer als göttliches Geschenk, als Vehikel der Mission und Kulturverbindung. Lenkte der Politiker das »Staats-schiff« über die stürmische See, so geleitete nun Christus als Steuermann das aus dem Kreuzesholz gezimmerte »Kirchenschiff« über das satanische Meer. Gott blieb siegreich:¹⁴ Das Böse des Meeres ist gezähmt und das Gute genutzt. Christliche Seefahrt ist deshalb gottgewollt und der christliche Seefahrer zeigt durch seine Navigationskunst, dass er Anteil am göttlichen Logos hat. Von hier aus verläuft eine direkte Linie in die Zeit des Kolumbus und des Aufbruchs der Europäer über alle Weltmeere.

Wenn demnach heute ein Politiker wie der griechische Ministerpräsident voller Stolz auf die Seefahrertraditionen seines Volkes verweist, dann zeigt er sich nicht nur als Patriot und Europäer, sondern auch – wohl ohne es zu ahnen – als guter Christ. Wer hätte das gedacht?

Literatur

- Bringmann, Klaus. *Veränderungen des antiken Weltbildes*, in: Christof Dipper / Martin Vogt (Hg.), Ringvorlesung: Entdeckungen und frühe Kolonisation, Darmstadt 1993, S. 45–63.
- Cary, Max/Warmington, Eric H., *Die Entdeckungen der Antike*, Zürich 1966.
- Casson, Lionel, *Die Seefahrer der Antike*, München 1979.
- Hennig, Richard, *Terrae incognitae. Eine Zusammenstellung und kritische Bewertung der wichtigsten vorcolumbischen Entdeckungsreisen an Hand der darüber vorliegenden Originalberichte. Altertum bis Ptolemäus*, Leiden 1944.
- Heydenreich, Titus, *Tadel und Lob der Seefahrt. Das Nachleben eines antiken Themas in den romanischen Literaturen*, Heidelberg 1970.
- Kaiser, Otto, *Die mythische Bedeutung des Meeres in Ägypten, Ugarit und Israel*, 2. Aufl. Berlin 1962.
- Klengel, Horst, *Bronzezeitlicher Handel im Vorderen Orient. Ebla und Ugarit*, in: Orientalisch-Ägäische Einflüsse in der Europäischen Bronzezeit. Ergebnisse eines Kolloquiums (Römisch-Germanisches Zentralmuseum Monographien 15), Bonn 1990, S. 33–46.
- Richter, Dieter, *Das Meer. Geschichte der ältesten Landschaft*, Berlin 2014.
- Schulz, Raimund, *Die Antike und das Meer*, Darmstadt 2005.
- Schulz, Raimund, *Abenteurer der Ferne. Die großen Entdeckungsfahrten und das Weltwissen der Antike*, Stuttgart 2016.

Endnoten

- 1 FAZ Sonntagszeitung, 5. Juli 2015, S. 1.
- 2 Homer, *Odyssee* 1.
- 3 Isaiä 17,12f.
- 4 Menander Mon. v. 264; Übersetzung bei Raimund Schulz, *Die Antike und das Meer*, Darmstadt 2005, S. 208.
- 5 Alexis Fragment 1; Übersetzung bei Albin Lesky, *Thalatta. Der Weg der Griechen zum Meer*, Wien 1947, S. 31.
- 6 Apokalypse 13,1.
- 7 Vgl. für die späteren Epochen: Ursula Heimberg, *Gewürze. Weihrauch, Seide. Welthandel in der Antike*, Aalen 1981.
- 8 Horst Klengel, *Bronzezeitlicher Handel im Vorderen Orient. Ebla und Ugarit*, in: Orientalisch-Ägäische Einflüsse in der Europäischen Bronzezeit. Ergebnisse eines Kolloquiums (Römisch-Germanisches Zentralmuseum Monographien 15), Bonn 1990, S. 33–46.
- 9 Herodot, *Historien* 4,42, S. 2–4; vgl. Richard Hennig, *Terrae incognitae. Eine Zusammenstellung und kritische Bewertung der wichtigsten vorcolumbischen Entdeckungsreisen an Hand der darüber vorliegenden Originalberichte. Altertum bis Ptolemäus*, Leiden 1944, S. 63–67; Klaus Bringmann, *Veränderungen des antiken Weltbildes*, in: Christof Dipper/Martin Vogt (Hg.), Ringvorlesung: Entdeckungen und frühe Kolonisation, Darmstadt 1993, S. 53f.
- 10 Skylax aus Karyanda, Herodot, *Historien* 4,44; vgl. Hennig, *Terrae incognitae*, S. 116–119; Bringmann, *Veränderungen des antiken Weltbildes*, S. 55.
- 11 Hennig, *Terrae incognitae*, S. 155–182. Max Cary/Eric H. Warmington, *Die Entdeckungen der Antike*, Zürich 1966, S. 164f.
- 12 Plutarch, *Nomoi*, 4. Buch, 704a–705c. Aristoteles, *Politeia* 7,6, 1327c–f.
- 13 Aristoteles, *Meteorolog* 2,5; *Über den Himmel* 2,14; vgl. Strabon, *Geographika* 1,4,6 (über Eratosthenes); 2,2,2: 2,3,6 (über Poseidonios); Seneca, *Naturales Quaestiones* 1 praef. 13.
- 13 Vgl. Schulz, *Die Antike und das Meer*, S. 105.
- 14 Belege und Interpretation bei Schulz, *Die Antike und das Meer*, S. 221f.