Wunderwelten entzaubern – Die Erschließung des Indischen Ozeans vom Westen in der Antike

RAIMUND SCHULZ

Einleitung

Große Geschichten beginnen oft an kleinen Orten.¹ In den 20er Jahren des späten 6. Jahrhunderts v. Chr. erhielt Karyanda, eines der ödesten Nester der kleinasiatischen Ägäisküste, hohen Besuch. Ein Vertreter des persischen Großkönigs fragte nach einem gewissen Skylax und überbrachte einen sensationellen Auftrag: Skylax solle als Mitglied einer königlichen Expedition den Verlauf des Indus erkunden und feststellen, wo der östlichste Fluss der Oikumene in den Ozean münde. Überliefert hat das der Historiker Herodot. Weitere Erklärungen außer der, dass der Indus wie der Nil Krokodile beherberge, gibt er nicht.²

Die Episode um Skylax steht am Beginn einer der bedeutendsten Explorationsleistungen der Antike, die binnen 500 Jahren den geographischen Horizont der Mittelmeerwelt weit über Indien hinaus bis ins Chinesische Meer erweitern sollte. Wie kam es dazu, was trieb die Menschen dazu an, immer wieder den Schritt in die fernste Ferne zu wagen? Welche politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Konstellationen begünstigten die explorative Dynamik, die sie bis ans Ende des eurasischen Kontinents und darüber hinaus vorstießen ließ und eine Weltkenntnis begründete, die

Der Aufsatz geht zurück auf langjährige Forschungen zu den Entdeckungsfahrten der Antike und ihrem historischen Kontext, die in: Raimund Schulz, Abenteurer der Ferne. Die großen Entdeckungsfahrten und das Weltwissen der Antike, Stuttgart ²2016, zusammengefasst und vertiefend dargestellt sind. Der vorliegende Text selbst beruht zu wesentlichen Teilen auf Vorträgen, die ich an der Freien Universität Berlin sowie an den Universitäten Bayreuth, Bielefeld und Trier gehalten haben. Ich danke den geschätzten Kollegen für Ihre Einladung, die anregenden Diskussionen, Kritik und weiterführende Hinweise.

² Hdt. 4,44. Karyanda ist bisher nicht eindeutig an der kleinasiatischen Küste mit einem modernen Ort zu identifizieren: Versuche bei Alexander Zäh, Zur Lokalisierung von Karyanda in Karien, in: Jahreshefte des Österreichischen Instituts in Wien 37, 2004, S. 327–338.

kaum hinter der des Kolumbus vor seinem Aufbruch in den Atlantik zurückstand?

Ich werde im Folgenden die wesentlichen Etappen der Entschleierung des Ostens aus westlicher Perspektive vorstellen im Bewusstsein der Tatsache, dass das Zusammenwachsen der maritimen Großräume kein einseitiger Prozess war, sondern immer auch und oft viel früher von indischen, arabischen und indonesischen Schiffern vorangetrieben wurde. Beides ist schwerlich voneinander zu trennen, doch angesichts der schwierigen Quellenlage zunächst die mediterranen Akteure zu begleiten und ihre Motive zu verstehen, ist an sich schon eine so lohnende Aufgabe, dass man eine tiefgehende Analyse ihrer östlichen Gegenparts einer separaten Untersuchung überlassen kann.

Persien und die Indienexpedition des Skylax von Karyanda

Um den Ausgangspunkt unserer Geschichte zu verstehen, muss man sich zunächst die Mächtekonstellation des Ostens und die imperiale Weltsicht der Perser gegen Ende des 6. Jahrhunderts v.Chr. vergegenwärtigen. Kyros II. (der Große) hatte einen Herrschaftsraum erobert, der vom Mittelmeer bis nach Afghanistan und vom Kaspischen Meer bis zum Persischen Golf reichte. Sein Nachfolger Kambyses gewann mit Ägypten den zweiten Zugang zu den südlichen Wassergrenzen der nahöstlichen Welt. Hinter diesem Streben zu den Meeren stand ein universaler Herrschaftsanspruch, der sich mit strategischen und materiellen Erwägungen verband: Im Westen war die Sicherung der kleinasiatischen Küstenstädte nur mit der Kontrolle der Ägäis möglich: zeitgleich mit der Skylaxfahrt erkundeten deshalb persische Expeditionen die griechische Halbinsel.3 Im Osten lockten das Industal und der für seinen Goldstaub berühmte Punjab, und so entsprach es der Logik persischer Außenpolitik, wenn der neue Großkönig Dareios, der seine Position durch neue imperiale Großtaten legitimieren musste, auch eine Ausdehnung des Reiches im Osten anvisierte. Tatsächlich nennen seine Inschriften wenige Jahre nach der Skylaxexpedition Hindus (Sindh) als neue Satrapie.4

³ Hdt. 3,136.

⁴ Willem Vogelsang, The Achaemenids and India, in: Heleen Sancisi-Weerdenburg (ed.), Centre and Periphery. Proceedings of the Groningen 1986 Achaemenid History Workshop, Leiden 1990, S. 90–110; Victor Martin, La Politique des Achéménides. L'Exploration prélude de la Conquête, in: Museum Helveticum 22, 1965, S. 38–48; Hans Schiwek, Der persische Golf als Schifffahrts- und Seehandelsroute in Achaimenidischer Zeit und in der Zeit Alexanders des Großen, in: Bonner Jahrbücher 162, 1962, S. 8ff.,

Dass Dareios vor der Eroberung den Verlauf des Indus erkunden wollte, liegt in der Natur der Sache. Jedes Expeditionsheer benötigt schiffbare Flüsse zum Transport und zur Wasserversorgung. Große Ströme waren zudem Ausgangs- und Knotenpunkte politischer Kontrolle. Ergänzt wurden die imperialen Ziele durch ein geographisches Konzept, das auch im griechischen und phönikischen Raum bekannt war.5 Der eigentlich disparate Hinweis Herodots, dass es nur im Nil und im Indus Krokodile gäbe, deutet auf alte Spekulationen über den Oberlauf des Nils. Einige Gelehrte meinten, er erstrecke sich südlich der Aithiopen nach Osten und sei mit dem Indus verbunden, während andere eine nach Westen reichende Verbindung zum 40 Jahre zuvor entdeckten Senegal erwogen. Dareios wollte offensichtlich die Ostthese überprüfen und die Möglichkeit ventilieren, ob man über eine transkontinentale Flussverbindung direkt nach Indien kommen und die südwestlichen Grenzen des Reiches mit seinen südöstlichen verbinden könne. Sollte sich die Indus-Nil-These nicht bewahrheiten, so konnte eine Expedition immerhin alternative Routen von der Indusmündung nach Westen erkunden.

Den Persern selbst fehlte freilich wie allen vorderasiatischen Territorialstaaten für solche Fernerkundungen die nautische Erfahrung. Deshalb griffen sie auf Küstengemeinden zurück, die ein viel engeres Verhältnis zur See pflegten und den östlichen Reichen schon immer die Mühe anspruchsvoller Seeexpeditionen abgenommen hatten, so wie die levantinischen Phöniker, die seit dem 7. Jahrhundert für die Pharaonen und Hebräer die arabischen und ostafrikanischen Küsten erkundet hatten, oder die kleinasiatischen Karer, die als Marinespezialisten für die Perser unter anderem am Shatt al-

meint, die Eroberung sei gleichzeitig mit der Fahrt des Skylax erfolgt. In dem Parallelfall bezeugt Herodot (3,136) eine schriftliche Aufzeichnung des Küstenverlaufs, wie es von Skylax im Falle der Indienfahrt belegt ist. An der Historizität der Skylax-Fahrt wird kaum noch gezweifelt; die Argumente bei Michael Louis Allain, The Periplous of Skylax of Katyanda, Diss. Ohio State University 1977, S. 54ff. und Jean-François Salles, La circumnavigation de l'Arabie dans l'antiquité classique, in: Ders., L'Arabie et ses mers bordières, Teil 1: Itinéraires et voisinages, Lyon / Paris 1988, S. 83. Zu den persischen Interessen vgl. Josef Wiesehöfer, Ein König erschließt und imaginiert sein Imperium. Persische Reichsordnung und persische Reichsbilder zur Zeit Dareios' I. (522–486 v. Chr.), in: Michael Rathmann (Hrsg.), Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike, Mainz 2007, S. 32. Der neu eröffnete Kanal des Necho, der seinerzeit die Afrikaumsegelung der Phöniker initiiert haben soll, wurde erst 20 Jahre nach der Indienexpedition ausgehoben; er gab dem Überseehandel keine Impulse, sondern war vor allem ein Prestigeobjekt.

⁵ Die Zusammenhänge und Belege bei Schulz, Abenteurer der Ferne, S, 152f., 160f., 178f. sowie ders. demnächst separat in einem in Orbis Terrarum erscheinenden Beitrag.

Arab tätig waren.⁶ Karyanda, die Heimat des Skylax, gehörte zum karischen Siedlungsraum innerhalb des persischen Reiches. Sie repräsentiert eine für die östliche Ägäis nicht untypische Polis, die den Nachteil eines kargen agrarischen Umlandes durch ihre günstige Lage an den großen maritimen und territorialen Verbindungswegen in den Nahen Osten ausglich und seit jeher ihre Bürger in die Ferne schickte, um als Piraten, Söldner oder Kapitäne im Dienste der mächtigen Könige des Orients reich zu werden. Solche Männer mussten wie der homerische Odysseus hochmobil, lernfähig und stets bereits sein, sich in ungewohnte Konstellationen und fremde Kulturen zu integrieren, um ihre nautische Expertise zur Geltung zu bringen, und sie verschafften ihrer Heimat einen Erfahrungsschatz, auf den auch die Perser gerne zurückgriffen. So lag es auch diesmal nahe, einen Mann aus Karyanda für das Indus-Abenteuer zu engagieren, wobei sicherlich auch phönikische Kapitäne teilnahmen; denn nichts befeuerte das Engagement für den Erfolg so sehr wie eine gesunde Konkurrenz um die Gunst und Gelder des Großkönigs.

Skylax rechtfertigte das Vertrauen.⁷ Kombiniert man die Notizen Herodots mit den Hinweisen des etwas älteren Hekataios, so bewegte sich der Tross zunächst auf einer der bekannten Karawanenrouten nach Baktrien und fuhr dann mit einer vor Ort gebauten Flotte über den Kabulfluss den Indus hinab. Am Delta bemerkte man, dass der Fluss in ein Gezeitenmeer strömte, und so war klar, dass man sich im Okeanos befand. Von dort segelte die Flotte, geleitet von indischen Lotsen, entlang der alten Wasserstraße zum Golf von Hormuz.⁸ Wahrscheinlich ist sie dann aber nicht in den Persischen Golf eingebogen – diese Route war den Persern bekannt –, sondern umfuhr die arabische Halbinsel in das Rote Meer, bis sie schließlich in den

Die beste Zusammenstellung der wenigen Texte mit kluger Interpretation (und Karte) bei: Francisco J. González Ponce, Periplógrafos griegos I: Épocas Arcaica y Clásica I: Periplo de Hanón y autores de los siglos VI y V a.C., Zaragoza 2008, S. 155–177.

⁶ Karlheinz Kessler, Neue Informationen zu den Ioniern und Karern in Babylonien, in: Amagan Erkanal-Öktü u.a. (Hrsg.), Cultural Reflections, Festschrift für H. Erkanal, Istanbul 2006, S. 487–490; Klaus Karttunen, India in Early Greek Literature, Helsinki 1989, S. 41 mit Ernst Herzfeld, The Persian Empire, Wiesbaden 1968, S. 8f., 42 ff. und 275–287. Peter Högemann, Die Bedeutung des Indischen Ozeans für die Weltmächte von Altertum und Neuzeit. Geophysikalische und geopolitische Konstanten in der Geschichte, in: Saeculum 37, 1986, S. 36f., vermutet mit Herzfeld, dass Skylax selbst im karischen Hafen Bannesu am Persischen Golf lebte.

⁸ Hier siedelte der Stamm der *Mukoi*. Das entspricht dem in achaimenidischen Inschriften genannten Land Maka an der Küste Karmaniens und der arabischen Küste des Golfes von Oman; Hekat. F 298; Schiwek, Der Persische Golf, S. 14; Friedrich Gisinger, Geographie, in: Realenzyklopädie der klasischen Altertumswissenschaften Suppl. 4, 1924, Sp. 630f.

Golf von Suez gelangte, wo laut Herodot "einst König Necho (II.) die Phöniker zur Umschiffung Libyens ausgesandt hatte". Stimmen die Kombinationen, dann war Skylax der erste Seefahrer des Mittelmeers, der die arabische Halbinsel umrundete. Warum die königliche Flotte diesen gefährlichen Rückweg nahm, ist bis heute umstritten. Sicherlich lief sie auch die Myrrhe- und Weihrauchregionen an, doch in erster Linie war die Fahrt (wie die Wiederherstellung des Necho-Kanals) eine Machtdemonstration. Sie untermauerte den persischen Anspruch auf Weltherrschaft und zeigte, wie weit der Arm des persischen Herrschers reichte. Selbst die reichen Grenzländer der Oikumene sollten fortan mit persischer Präsenz rechnen. Tatsächlich lieferten nach Aussage Herodots Araber und Inder in den nächsten Generationen die reichsten Tribute.

Alexander erkundet Indien und das Arabische Meer

Die Skylax-Expedition enthält in Nuce das Gemisch, das, einmal zum Zünden gebracht, die entscheidenden Energiestöße explorativer Weitungen freisetzte: Das Zusammenspiel von mediterraner Mobilität und den Ressourcen territorialer Großreiche, von maritimer Expertise und machtpolitischem Kalkül, verklammert durch die Hoffnung auf materielle Gewinne, begünstigte dabei auch die Vermittlung neuen Wissens: Karyanda lag nicht von ungefähr in naher Nachbarschaft zu den großen Zentren griechischer Naturwissenschaften, die seit Beginn des 6. Jahrhunderts Anregungen östlicher Weisheitsliteratur mit der Sammlung empirischer Daten zur Erklä-

⁹ Hdt. 4,44. Vgl. Dimitri PANCHENKO, Scylax's Circumnavigation of India and Its Interpretation in Early Greek Geography. Ethnography and Cosmography, Teil 2, in: Hyperboreus 9, 2003, S. 284.

¹⁰ Jean-François Breton, Arabia Felix. From the Time of the Queen of Sheba. Eighth Century B.C. to First Century A.D., Notre Dame 1999, S. 71; Schiwek, Der persische Golf, S. 12ff. Angezweifelt wird die Arabienumrundung von Jean-François Salles, La circumnavigation de l'Arabie dans l'antiquité classique, in: Ders., L'Arabie et ses mers bordières, Teil 1: Itinéraires et voisinages, Lyon / Paris 1988, S. 81–86.

Hierzu passt die (den Realitäten) freilich widersprechende Aussage der Inschriften des Dareios, er habe durch den wiederhergestellten Necho-Kanal Schiffe bis nach Persien geschickt; vgl. Salles, Circumnavigation, S. 75f., 82f. Högemann, Bedeutung, S. 36, hält zumindest die Indusfahrt für eine "Forschungsexpedition", er spielt damit offenbar auf die Überprüfung der Nil-Indus-These an. Reine Forschungsexpeditionen gab es in der Antike so gut wie nicht. Skylaxfahrt und persischer Anspruch auf Weltherrschaft: Robert Rollinger, Dareios und Xerxes an den Rändern der Welt und die Inszenierung von Weltherrschaft. Altorientalisches bei Herodot, in: Boris Dunsch / Kai Ruffing (Hrsg.), Herodots Quellen. Die Quellen Herodots, Wiesbaden 2014, S. 96, 109.

¹² Hdt. 3,97; SCHULZ, Abenteurer der Ferne, S. 203.

rung der sich stetig erweiternden Welt einsetzten. Es passte in dieses Klima, dass Skylax wenige Jahre nach der Rückkehr auf der Grundlage des Rechenschaftsberichtes an Dareios ein Buch über Indien (Indilká) verfasste. Neben Hinweisen auf die Erzeugnisse sowie die ökologischen und politischen Verhältnisse – alles Aspekte, die für eine Eroberung wichtig waren – hat Skylax einheimische Erzählungen und griechische Erwartungen zu den später so beliebten Geschichten von den goldgrabenden Ameisen und den indischen Wundervölkern, den "Schattenfüßlern", "Einäugigen", "Riesenköpfigen" und "Hundsköpfigen" verschmolzen. Skylax schuf so das Urbild eines von Reichtümern und Mirakeln strotzenden Wunderlandes, das sich seitdem unausrottbar in die kollektive Wahrnehmung der Mittelmeerwelt

eingegraben hat.¹³

Dieses Bild wurde in den folgenden Jahrhunderten durch weitere Details der am Perserhof und in den fernöstlichen Satrapien arbeitenden Griechen. vor allem aber der an indischen Heilpflanzen so interessierten Ärzte ergänzt. Viele glaubten deshalb lange vor dem Aufbruch Alexanders recht genaue Vorstellungen von dem Land zu haben, in das der Makedonenkönig seine Truppen nach dem Sieg über die Perser führte. Einiges konnten Alexander und sein Stab korrigieren – so wurde ihnen am Kaukasus und am Indus bewusst, dass es mit dem Ganges einen zweiten großen, ostwärts fließenden Strom gab und sich die Oikumene viel weiter nach Osten hin ausdehnte. Davon abgesehen bewegten sich die Makedonen auf bekannten Pfaden, wie überhaupt die Vorstellung, erst Alexander habe dem Westen das indische Wunderland erschlossen, wenig mehr ist als eine idealisierende Propaganda seiner Hofhistoriker. Kein Feldherr führt sein Heer in völlig unbekanntes Gelände. Und so erschloss denn auch Alexander wie Skylax und nicht wenige Griechen vor ihm das Kabultal über Baktrien, fuhr den Indus hinab und ließ eine Flotte unter dem Kreter Neachos westwärts segeln. Dann bog er aber in den Persischen Golf ein, weil er sich mit der durch die Gedrosische Wüste marschierenden Landarmee treffen musste. Die Idee, die Oikumene weiter im Süden zu umfahren, blieb jedoch lebendig. Kaum in Babylon, traf er umfangreiche Vorbereitungen, um die arabische Küste nicht nur vom Persischen Golf, sondern auch vom Roten Meer aus zu umschiffen. Alle Versuche blieben jedoch erfolglos oder wurden durch den Tod Alexanders zunichte gemacht. Doch eines bewirkten sie allemal: Mit dem Vorstoß der Kapitäne Alexanders wurde die bis dahin nur schemenhaft

¹³ Vgl. Udai Prakash Arora, Greeks on India. Skylax to Aristoteles, Bareilly 1996, S. 2f., 17f., 89–100.

wahrgenommene Arabische Halbinsel zum festen Bestandteil der mediterranen Weltsicht.¹⁴

Die hellenistischen Königreiche und die Entdeckung des Monsunsystems

Dass der Indische Ozean bis zum Ende des 4. Jahrhunderts v. Chr. vom Westen aus über den Persischen Golf sowie den Indus, also über seine fluviale Hintertür erschlossen wurde, hatte somit vor allem machtpolitische, geostrategische und herrschaftsideologische Gründe, an die sich materielle Hoffnungen anlagerten; die Initiative ging von Herrschern aus, die es gewohnt waren, ihre Reiche von territorialen Zentren aus zu kontrollieren und zu erweitern sowie von den Handelsströmen (durch die Erhebung von Zöllen und Abgaben) zu profitieren. Die von den Persern und Alexander betriebene Anlage von Hafenplätzen am Persischen Golf (Aginis = Alexandria, das spätere Spasinou Charax) dienten der Kontrolle, Sicherung sowie fiskalischen Abschöpfung des bestehenden, von Indern und Arabern betriebenen Seehandels. 15 Eine Regulierung zum Vorteil eigener Handelsunternehmungen oder gar eigener Handelsschiffe verfolgten sie jedoch nicht. Deshalb blieben auch die Vorstöße aus dem Roten Meer folgenlose Episoden, obwohl die Pharaonen seit frühester Zeit Seeexpeditionen entlang der Küsten bis ins legendäre Punt, also mindestens bis zum Golf von Aden geführt hatten 16

Und es kamen nautische Schwierigkeiten hinzu: Das Rote Meer ist ein teuflisches Gewässer, gefürchtet wegen seiner Windstillen im Norden, der gefährlichen Riffe und wasserlosen Küsten sowie der Gluthitze, die dem Seefahrer wie in keinem anderen Meer zu schaffen macht. Seine Längsausdehnung von rund 2200 km entspricht in etwa der Entfernung von der Levante bis nach Sardinien. Im Gegensatz zum Mittelmeer erlaubte das weitgehend insellose Rote Meer jedoch kein "island hopping", und so wird klar,

¹⁴ Vgl. Schulz, Abenteurer der Ferne, S. 247-267.

¹⁵ Vgl. Jean-François Salles, Archaemenid and Hellenistic Trade in the Indian Ocean, in: Jean Reade (Hrsg.), The Indian Ocean in Antiquity, London / New York 1996, S. 256 zu Hdt. 4.44.

¹⁶ Die Literatur zu diesem Thema ist Legion. Wichtig sind die jüngeren archäologischen Erkenntnisse, welche die Reichweite pharaonischer Schifffahrt und ihre infrastrukturellen Grundlagen bestätigen: Pierre Tallet, The Egyptians on the Red Sea Shore during the Pharaonic Era, in: Marie-Françoise Boussac / Jean-François Salles / Jean-Baptiste Yon (Hrsg.), Ports of the Indian Ocean, Delhi 2016, S. 3–19; Cheryl Ward / Chiara Zazzaro, Ship Related Activities at the Pharaonic Harbour of Mersa Gawasis, in: Marie-Françoise Boussac / Jean-François Salles / Jean-Baptiste Yon (Hrsg.), Ports of the Indian Ocean, Delhi 2016, S. 21–40.

weshalb eine Erschließung des Indischen Ozeans vom Bab el-Mandeb für vorderasiatische Regenten keine primäre Option sein konnte. Denn die Risiken lohnten den Aufwand nicht. Angesichts der reibungslosen Versorgung mit arabischen und fernöstlichen Produkten über Karawanen und einheimische Schiffer sowie wegen der gut funktionierenden finanziellen Abschöpfung des Handels durch penibel arbeitende Zollstationen fehlte ein ausreichender Handlungsdruck. Eine Direktfahrt nach Indien scheiterte zudem an der westlichen Unkenntnis des Monsunsystems sowie der Tatsache, dass man keine klare Vorstellung von der Südausdehnung des Subkontinents besaß und deshalb fürchtete, an Indien vorbei in die endlosen Weiten des Okeanos getrieben zu werden.¹⁷

Wie häufig in der Geschichte der Entdeckungen bedurfte es eines Zusammenspiels mehrerer Faktoren in einer sich wandelnden politischen Gesamtkonstellation, die Veränderungen bewirkten. Gegen Ende des 4. Jahrhunderts etablierten sich mit den Ptolemäern in Ägypten und den Seleukiden im asiatischen Raum des ehemaligen Perserreiches zwei Territorialstaaten, die nicht nur miteinander um die Vorherrschaft im Vorderen Orient rangen, sondern auch um die Versorgung mit fernöstlichen Produkten aus dem Indischen Meer konkurrierten. In Nordindien selbst entstand nach dem Tod Alexanders das Maurya-Reich, das beste Beziehungen zu den Seleukiden und Ptolemäern unterhielt. Der Aufstieg dreier wirtschaftlich prosperierender Großreiche sowie die von den Seleukiden forcierte Migration und Kolonisation entlang der asiatischen Transitwege trieben den Warenaustausch zwischen Indien und dem nahöstlichen Mittelmeerraum in ungeahnte Höhen. Während man an den Höfen der Mauryas Wein, Sklaven, Glas und rötliche Koralle zu schätzen lernte, wuchs in den hellenistischen Metropolen der Bedarf an fernöstlichen Heilpflanzen, Kosmetika und Aromatika wie Amomum, Narde, Kostus, Cinnamomum und Cassia, die aus China und Südostasien über arabische sowie indische Händler in den Westen gelangten. Die bis in die Neuzeit reichende Vorstellung der Europäer von den magischen Düften des Ostens nimmt hier ihren Ausgang.

Gleichzeitig erweiterte die jahrelange Anwesenheit seleukidischer und ptolemäischer Gesandter an der Residenz der Mauryas am Ganges das Wissen über die Ausdehnung des Subkontinentes. Als in der ersten Hälfte des 2. Jahrhunderts die in Nordindien einfallenden baktrischen Griechen die Westküste weiter nach Süden erkundeten, schwand auch die für westliche Seefahrer so drängende Furcht, bei einer Ozeanfahrt an Indien vorbeizuse-

¹⁷ SCHULZ, Abenteurer der Ferne, S. 302f.

geln. ¹⁸ Derartige Überlegungen verknüpften sich nun mit handfesten politisch-materiellen Motiven. Beide hellenistischen Reiche hatten infolge der kostspieligen Kriege um die Vorherrschaft im östlichen Mittelmeer längst den finanziellen Startvorteil verspielt, den ihnen Alexander und die Schätze der Perser hinterlassen hatten. Die römische Expansion engte die Handlungsspielräume im Mittelmeer zusätzlich ein, und so suchten die Könige intensiver als zuvor dort nach Geldquellen und Einflusssphären, wo geringerer Widerstand zu erwarten war. Während sich die Seleukiden dem Persischen Golf zuwandten, richtete sich das ptolemäische Interesse auf die Rotmeerküsten. Eine Reihe von Kolonien – unter ihnen Myos Hormos und das 300 km südlichere Berenike¹⁹ – wurden zunächst als Ausgangs- und Verschiffungshäfen für die Elefantenjagd sowie zur Versorgung der Armee mit Nubischen Gold konzipiert, konnten aber auch als Zwischenstationen maritimer Erkundung dienen. ²⁰

Um in die Geheimnisse des Monsunsystems einzudringen, bedurfte es freilich der Mithilfe indischer Lotsen. Sie kamen mindestens bis zur Insel Sokotra am Ausgang des Roten Meeres²¹ und konnten von ptolemäischen Patrouillen nach Alexandria geleitet werden. Wie seinerseits der Perserkönig sich der Mithilfe eines karischen Kapitäns zu Nutze machte, so griff der Ptolemäerkönig zusätzlich auf das Know-how griechischer Seefahrer zurück. Einen von ihnen kennen wir namentlich, nämlich einen gewissen Eudoxos, dessen Heimatstadt Kyzikos bereits Handelsverbindungen nach Indien pflegte.²² Wiederum entfalteten sich also die explorativen Energien ähnlich wie in der Frühen Neuzeit aus dem Zusammenspiel zwischen den politischen Zielen eines monarchischen Herrschers und der maritimen Expertise mediterraner Küstenstädte, die ihren Bürgern alle Freiheiten ließ, um in der Ferne und im Auftrag mächtiger Könige reich und berühmt zu werden.

¹⁸ Albrecht Dihle, Die entdeckungsgeschichtlichen Voraussetzungen des Indienhandels der römischen Kaiserzeit, in: Hildegard Temporini / Wolfgang Haase (Hrsg.), Aufstieg und Niedergang der römischen Welt 2,9,2, Berlin / New York 1978, S. 551ff.

²⁰ Zu beiden vgl. die Zusammenfassung von Roberta Tomber, Living in the Egyptian Ports. Daily Life at Berenike and Myos Hormos, in: BOUSSAC / SALLES / YON (Hrsg.), Ports of the Indian Ocean, S. 41–57.

²⁰ Strab. 16,4,5; Plin.nat. 6, 167–168; Stanley M. Burstein, Ivory and Ptolemaic Exploration of the Red Sea. The Missing Factor, in: Topoi 6.2, 1996, S. 799–807. Kolonisationspolitik: Jean Desanges, Recherches sur l'activité des méditerrannéens aux confins de l'Afrique, Rom 1978, S. 267ff.

²¹ Vgl. Ingo Strauch (Hrsg.), Foreign Sailors on Socotra. The Inscriptions and Drawings from the Cave Hoq, Bremen 2012; ders., Indian Inscriptions from Cave Hoq at Socotra, in: BOUSSAC / SALLES / YON (Hrsg.), Ports of the Indian Ocean, S. 79–97.

²² Vgl. die Interpretationen bei SCHULZ, Abenteurer der Ferne, S. 301-304 mit Belegen.

Die Kooperation funktionierte auch diesmal. Nach einer zweimaligen Überquerung des Indischen Ozeans konnte der Ptolemäerkönig nicht nur eine wertvolle Ladung indischer Waren in Empfang nehmen, sondern mit regelmäßigeren und um ein Dreivierteljahr verkürzten Direktfahrten nach Indien rechnen. Königliche Monopole sowie Zölle und Gebühren sicherten den Ptolemäern fortan wichtige Einnahmen und waren Grund genug, sich ähnlich wie die Seleukiden im Persischen Golf noch stärker der fiskalischen Kontrolle und militärischen Sicherung der Routen zumal gegen arabische Piraten zu widmen. Erst jetzt und mit dieser Rückendeckung wagten sich griechische Seefahrer durch den Bab el-Mandeb noch weiter südlich entlang der ostafrikanischen Küsten und stießen in den folgenden Generationen bis in die Straße von Sansibar vor.²³

Rom und der Indische Ozean

Die Nachricht, dass das Südmeer für mediterrane Seefahrer auch von seiner westlichen Flanke aus und unter Umgehung arabischer Zwischenhändler befahrbar war, traf auch im westlichen Mittelmeer auf offene Ohren. Zeitlich parallel mit der Entdeckung des Monsunsystems durch die Ptolemäer hatte die Römische Republik ihre Herrschaft bis in das östliche Mittelmeer ausgedehnt. Die Siege im Osten schwemmten Unmengen an Beute und Geld an den Tiber und erzeugten zusammen mit den Einflüssen hellenistischer Weltkultur zumal in Kreisen der Eliten einen wachsenden Bedarf nach östlichen Luxusprodukten. Dieser Bedarf ließ westliche Händler auf große Verdienstspannen hoffen und förderte bereits im 2. Jahrhundert multiethnische Konsortien. Plautus erwähnt einen aus Indien heimkehrenden trapezita (Bankier) und naukleros (Kapitän oder Schiffseigner); ein Darlehensvertrag aus der Zeit des Eudoxos bezieht sich auf ein "gewürzerzeugendes Land", wahrscheinlich Somalia; Teilhaber des Geschäftes waren u.a. ein Massiliote, ein Karthager und ein Italiker.²⁴

Die Bürgerkriege absorbierten dann noch einmal alle Energien und verhinderten zunächst, dass sich aus der Gier nach östlichen Exotika eine neue Dynamik der Fernerkundung entfalten konnte. Erst die augusteische Pax

24 Plaut. Cn. 426; P.Berl. 5883 und 5835; SB III 7169; C. R. WHITTAKER, Indian Trade within the Roman Imperial Network, in: Ders., Rome and its Frontiers. The Dynamics of Empire, London / New York 2004, S. 163.

²³ Vgl. Felix Chami, Ancient Seafaring in Eastern African Ocean Waters, in: Philip de Souza / Pascal Arnaud (Hrsg.), The Sea in History. The Ancient World / La Mer dans l'histoire. L'Antiquité, Suffolk 2017, S. 523–535, bes. S. 526f. Griechen in Adulis und auf Sokotra unter den Ptolemäern: Salles, Archaemenid and Hellenistic Trade, S. 259.

Romana änderte das. Augustus schuf einen integrierten Herrschaftsraum, der das gesamte Mittelmeer und seine Anrainer umfasste, und er verfügte nach der Einverleibung Ägyptens über gewaltige finanzielle Mittel, die über die Ausgaben für die Armee, Baumaßnahmen und Schenkungen die Wirtschaft stimulierten sowie neue Bedarfspotentiale erzeugten. Der stete Zufluss und die Bereitstellung liquider Mittel, eine allgemeine Produktionssteigerung, technische Erfindungen im Schiff- und Hafenbau, ein hoher Grad an elementarer Bildung und Schriftlichkeit, rechtliche und politische Stabilität sowie eine äußerst günstige außenpolitische Gesamtlage bewirkten, dass sich das Imperium zum wirtschaftlich fortgeschrittensten Reich der Antike entwickelte mit einer Konzentration von Ressourcen und Handelsenergien in einem globalen Raum, wie sie erst wieder die Zeit der transatlantischen Großreiche Europas im 17. und 18. Jahrhundert erleben sollte. 25

Nach der Inkorporierung Ägyptens als augusteisches Kronland konnten sich diese Energien auch in den Indischen Ozean hinein entfalten. Die entscheidenden Antriebskräfte bildeten dabei nicht mehr nur die finanzielle Potenz der superreichen Eliten und ihr luxuriöser Lebensstil; angespornt durch die politische und berufliche Sicherheit, die der Prinzipat bot, fanden nun auch die Armee sowie große Teile der urbanen Mittelschicht Gefallen am Konsum von Pfeffer und östlichen Kosmetika; manche Forscher sprechen von einer regelrechten "consumer-revolution".²⁶

Mitunter hat man vermutet, dass sich auch die kaiserliche Zentrale von diesem Fieber anstecken ließ und ihre Außen- und Kriegspolitik gezielt darauf ausrichtete, den Nachschub sowie den Erwerb fernöstlicher Waren durch *römische* Händler zu erleichtern.²⁷ So verlockend diese Annahme auch ist, sie hält einer kritischen Überprüfung nicht stand. Dass sich im 1. Jahrhundert n. Chr. immer mehr Reichsbewohner am florierenden See-

²⁵ Robert Bruce HITCHNER, The Advantages of Wealth and Luxury. The Case for Economic Growth in the Roman Empire, in: Joseph G. Manning / Ian Morris (Hrsg.), The Ancient Economy. Evidence and Models, Stanford 2005, S. 207, 209, 211: "... a truly global economy".

²⁶ Vgl. Schulz, Abenteurer der Ferne, S. 355-360.

Zuletzt noch einmal Matthew P. FITZPATRICK, Provincializing Rome: The Indus Ocean Trade Network and Roman Imperialism, in: Journal of World History 22,1, 2011, S. 27–54. Dagegen eindringlich Gary K. Young, Rome's Eastern Trade. International Commerce and Imperial Policy 31 BC–AD 305, London / New York 2001, S. 219: "There is not one major policy initiative of the Roman government in the period under consideration that can be attributed to the needs of this commerce." Die von FITZPATRICK, Provincializing Rome, S. 37–41, angeführten außenpolitisch-militärischen Aktivitäten zielten sämtlich auf materielle Gewinne (Beute) und die Erweiterung des machtpolitischen Einflusses.

handel beteiligten, hat mit wachsenden Bedürfnissen westlicher Abnehmer und dem Niedergang innerarabischer Karawanenwege zu tun; die kaiserliche Politik brauchte hier gar nicht fördernd einzugreifen.²⁸ Sie orientierte sich durchweg an den politisch und fiskalisch motivierten Maßnahmen ihrer Vorgänger und führte diese nach einer Phase des Experimentierens und der Erkundung nur mit größerem Einsatz fort.²⁹ Nachdem die Feldzüge des Aelius Gallus sowie des Augustus-Enkel Gaius geklärt hatten, dass eine Ausdehnung direkter Herrschaft in die Weihrauchgebiete Südarabiens unrealistisch war, sollte (wie später im Germanien) ein Netzwerk von Freundschaftsverträgen mit arabischen, indischen und später sogar ceylonesischen Fürsten das ägyptische Kronland vor dem Zugriff feindlicher Konkurrenten schützen und die Parther in ihrem Handlungsspielraum einschränken. Diese hatten ihrerseits ihren Einfluss vom Persischen Golf bis zu den östlichen Grenzen der Weihrauchländer (Yemen) über arabische "Vasallen" ausgedehnt.³⁰ Gleichzeitig suchten Augustus und seine Nachfolger die Seerouten und Karawanenwege, die den Nil mit dem Roten Meer verbanden, durch Forts und Militärpatrouillen zu schützen und die Einnahmen über Zölle und Abgaben zu steigern. Die jüngst entdeckte Präfektur auf den Farasan-Inseln am Ausgang des Roten Meeres diente beiden Zwecken.³¹

Die äußersten Grenzen der Oikumene – nach China und ins Chinesische Meer

Insgesamt knüpften somit die römischen Kaiser nahtlos an die Politik der Ptolemäer an, wie ja auch das Indienbild der Römer sich an den Vorbildern hellenistischer Schriftsteller orientierte. Römische Beamte und Militärs erhöhten die Sicherheit der Verbindungswege, um den Staatssäckel über Zölle

29 So nachdrücklich MAREK, Expedition, S. 126ff., im Rahmen des Gallus-Feldzuges.

²⁸ Christian Marek, Die Expedition des Aelius Gallus nach Arabien im Jahre 25 v. Chr., in: Chiron 23, 1993, S. 138.

³⁰ Daniel T. Potts, The Parthian Presence in the Arabian Gulf, in: Julian Reade (Hrsg.), The Indian Ocean in Antiquity, London / New York 1996, S. 269–285. Zu den Seleukiden am Persischen Golf: Daniel T. Potts, Old Arabia in Historic Sources, in: Ute Franke (Hrsg.), The Roads of Arabia. The Archaeological Treasures of Saudia Arabia, Tübingen / Berlin 2011, S. 94–99. Arabische Vasallen: Marek, Expedition, S. 146f.

³¹ Andrew Wilson, Red Sea Trade and the State, in: Federico DE ROMANIS / Mario Maiuro (Hrsg.), Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade, Leiden / Boston 2011, S. 22–27 und bes. S. 22: "Why did the Roman State go to such lengths to invest in the physical infrastructure for the Red Sea routes, and protection along them? The answer seems to lie principally in the customs revenue that the State derived from Indo-Mediterranean trade."

und Hafengebühren zu füllen, ohne selbst in die Ferne zu streben. Stattdessen waren es Händler und Kapitäne aus dem östlichen Reichsteilen, die, ausgestattet mit robusteren Schiffen, westlichen Waren sowie den *denarii* ihrer superreichen Kunden und Geldgeber, aufbrachen, um von den enormen Gewinnspannen zu profitieren, die der Erwerb fernöstlicher Produkte versprach. Hierzu reichte es zunächst aus, mit dem Monsun an die westindische Küste zu segeln. In der Mitte des 1. Jahrhunderts gelangte erstmals ein römischer Freigelassener nach Ceylon³², während der Golf von Bengalen nach wie vor von indischen und arabischen Seefahrern dominiert wurde.

Dass die römische Kaiserzeit dennoch ganz neue Horizonte in den Weiten des östlichen Okeanos eröffnete, lag wie fast immer in der antiken Explorationsgeschichte an machtpolitischen Makroveränderungen, die sich für die mediterrane Welt diesmal zunächst unbemerkt am anderen Ende des eurasischen Kontinents abspielten. Hier hatte der Herrscher der Früheren Han in etwa der gleichen Zeit, als die Ptolemäer das Monsunsvstem erschlossen, auf der Suche nach Streitrössern und Bündnispartnern gegen die nördlichen Nomaden Erkundungsmissionen über das Tarimbecken nach Westen entsandt. Sie kamen bis nach Baktrien und Nordindien und machten die Chinesen nicht nur mit den politischen Verhältnissen, sondern auch mit den Produkten dieser Länder vertraut. In der Folge wurden auf den sich verdichtenden Überlandrouten, den sog. Seidenstraßen, chinesische Waren: neben Rohseide u.a. Gewürzhölzer und Erze gegen westliche Produkte: Glas, Keramik, Wein sowie reexportierte Seidengewänder gehandelt. Das Reich der Späteren Han erlebte einen weiteren wirtschaftlichen Aufschwung. Die Agrarproduktion stieg, und es entstanden urbane Bedarfszentren, die mit der Entwicklung im Römischen Reich vergleichbar sind. Zwischen beiden Territorialmächten errichteten die Kushanas in Nordindien in der Nachfolge der Griechen eines der erfolgreichsten und wirtschaftlich blühendsten Reiche der Antike, das mit Unterstützung buddhistischer Klöster nicht nur als zusätzlicher Abnehmer westlicher und östlicher Produkte. sondern auch als Drehscheibe des eurasischen Fernhandels insgesamt fungierte.

Im Zuge der Verdichtung territorialer Verbindungen entwickelte sich auch das Indische Meer endgültig zu einem zentralen Verbindungsraum des

³² Plin.nat. 6,84; Wilson, Red Sea Trade, S. 26; Katia Schörle, Pearls, Power, and Profit: Mercantile Networks and Economic Considerations of the Pearl Trade in the Roman Empire, in: Ebd., S. 50f., zu den Handelsinteressen und -verbindungen italischer Familien mit östlichen Luxuswaren.

antiken Welthandels.33 Um 100 n. Chr. erschien ein Gesandter des chinesischen Protektor-Generals der Westlande am Euphrat und erkundigte sich wahrscheinlich in der Hafenstadt Spasinou Charax, wie man das Römische Reich (Ta-tsin) erreichen könne.³⁴ 14 Jahre später wäre er mit Kaiser Trajan zusammengetroffen, der von den Hafenmolen wehmütig den in die Gegenrichtung, nach Indien aufbrechenden Schiffen hinterher sah. Dem Chinesen erklärte man, der Seeweg gen Westen dauere bei günstigem Wind drei Monate, bei ungünstigem zwei Jahre. Das wird meist als eine bewusste Irreführung gedeutet, um den Chinesen die Hoffnung auf politische Kontakte mit Rom zu nehmen. Tatsächlich entspricht die Antwort recht genau den Chancen und Risiken des Monsunsystems, die man bei der Umrundung der Arabischen Halbinsel und der Fahrt in das Rote Meer einkalkulieren musste. Wenige Jahre später, vielleicht unmittelbar nach dem Besuch der Chinesen gelangten Vertreter eines makedonischen Kaufmanns über die innerasiatischen Karawanenrouten ins Herz des chinesisches Reiches, während ein griechischer Kapitän aus Alexandria auf den Spuren indischer Seefahrer durch die Straße von Malakka in das Chinesischer Meer nach Kattigara segelte, ein Hafen am Golf von Tonking oder in der Bucht von Hangzhou am Sijdarm des Jangtsekiang, von dem aus ein Landweg über die Anbaugebiete von Cassia und Zimt in die Kaiserresidenzen verlief. Wieder eine Generation später erhielt eine über See kommende Gruppe westlicher Kaufleute Audienz in Luoyang.35 Damit waren Verbindungen geknüpft, die auch während des Mittelalters nie mehr gänzlich abrissen. Mit Ausnahme Japans besaß der Mittelmeerraum eine Weltkenntnis des Ostens, die kaum hinter der Zeit vor den Afrikafahrten der Portugiesen und den Atlantikunternehmungen der Spanier zurückstand.

³³ Eivind Heldaas Seland, The Indian Ocean and the Globalisation of the Ancient World, in: Ancient West and East 7, 2008, S. 68: Der Indische Ozean als "a nucleus of ancient world trade".

³⁴ Dieter Hennig, Terrae Incognitae. Eine Zusammenstellung und kritische Bewertung der wichtigsten vorcolumbischen Entdeckungsreisen an Hand der darüber vorliegenden Originalberichte, Leiden ²1944, S. 395. Interpretationen bei Schulz, Abenteurer der Ferne, S. 400–405.

³⁵ Vgl. zu den Vorgängen im Einzelnen und dem historischen Hintergrund ebd., S. 387–408. Für die chinesischen Bemühungen zur See hervorragend: Angela Schottenhammer, Schiffahrt und Überseebeziehungen bis ins 3. Jahrhundert: Ein Überblick, in: Michael Friedrich (Hrsg.), Han-Zeit. Festschrift für Hans Stumpfeldt, Wiesbaden 2006, S. 599–621. Zu Maes Titianus und seinen Handelsagenten: Nathanael Andrade, The Voyage of Maes Titianos and the Dynamics of Social Connectivity between the Roman Levant and Central Asia/West China, in: Mediterraneo Antico 18,1/2, 2015, S. 41–74 sowie zu den Diskussionen um die Herkunft des Maes: Hubertus Heil / Raimund Schulz, Who Was Maes Titianus?, in: Journal of Ancient Civilizations 30, 2015, S. 72–84.

Das Erbe der antiken Erkundungen und ihre Grenzen

Dies führt uns am Ende zu der Frage, warum die mediterrane Antike den Indischen Ozean nicht auch über die später so berühmten Alternativrouten um Afrika und westlich über den Atlantik zu erreichen suchte oder das jedenfalls nicht geschafft hat, obwohl beides spätestens seit der Entdeckung der Kugelgestalt der Erde im 6. Jahrhundert v. Chr. von den Geographen und geographisch Interessierten Intellektuellen für möglich gehalten wurde und man mit den Kanaren und der westafrikanischen Küste vergleichbare Ausgangspunkte besaß.³⁶

Technische, logistische und nautische Gründe scheinen jedenfalls nicht ausschlaggebend gewesen zu sein. Antike Expeditionsschiffe waren in der Lage, gegen den Wind zu kreuzen und gegen widrige Strömungen anzurudern. Die Nahrungs- und Wasserversorgung längerer Hochseefahrten (Mitnahme essbarer Tiere, Salzfleisch, Obst und fermentierter Fisch) stand nicht hinter frühneuzeitlichen Standards zurück. Die ozeanische Navigation nach den Sternen bzw. nach dem Sonnenstand war für kaiserzeitliche Kapitäne kein Problem; sie bildete noch zur Zeit des Kolumbus neben der Beobachtung der naturalen Verhältnisse (Wind, Vogelflug, Strömungen) die wesentliche Orientierung, die durch den Kompass lediglich ergänzt, aber nicht ersetzt wurde. Und wer regelmäßig das Rote Meer und den Indischen Ozean befuhr sowie im Westen mindestens bis zu den Shetlands und Kanaren kam, der musste auch die atlantischen Gewässer nicht scheuen.³⁷ Tatsächlich gab es ja Versuche, den afrikanischen Kontinent vom Westen aus zu umrunden; Eudoxos, der im Auftrag der Ptolemäer den Indischen Ozean vom Roten Meer aus überquerte, wagte selbst einen solchen. Sie alle scheiterten jedoch offenbar daran, dass sich wider Erwarten in der Bucht von Benin die Küste nicht in einer mehr oder weniger geraden Linie ostwärts zum Erythräischen Meer fortsetzte, sondern nach Süden abbog. Dass wir von ähnlichen Versuchen einer Atlantiküberquerung nichts wissen, obwohl die Geographen und Literaten eine solche empfahlen, mag auch daran lie-

³⁶ Die Fakten sind seit langem bekannt, doch noch zu selten werden hieraus die weitergehenden historischen Überlegungen angestellt; vgl. auch im Hinblick auf die Tradierung bis in die Frühe Neuzeit: SCHULZ, Abenteurer der Ferne, S. 435–465.

³⁷ Dom Joam de Castro schrieb nach der Rückkehr von der portugiesischen Rotmeerexpedition 1541: "Dieses Meer … birgt mehr Schwierigkeiten als der Große Ozean selbst, alles trägt zu diesen Schwierigkeiten bei, die Windrichtungen, der Mangel an Trinkwasser"; zit. nach der engl. Übersetzung bei David Fabre, Seafaring in Ancient Egypt, London 2004/05, S. 36; Arthur Kammerer, Le routier de Dom Juan des Castro, l'exploration de la mer Rouge par les Portugais en 1541, Lissabon 1936.

gen, dass Seefahrer auf der viel schwierigeren Rückfahrt ins Nirgendwo

verschlagen wurden.

In jedem Falle führten all diese geplanten oder unfreiwilligen Fahrten nicht zu einer nachhaltigen Erschließung alternativer Routen über die Weltmeere oder zur Entdeckung neuer Kontinente, auch wenn deren Existenz von einigen Gelehrten prognostiziert wurde. Der entscheidende Grund hierfür lag – folgt man meiner Generalthese – in den politischen Konstellationen, den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der unerlässlichen Rolle, die bestehende Seehandelssysteme mit leistungsfähigen Hafenstädten für die Erschließung maritimer Fernrouten spielten. Im Indischen Ozean bildete die Urbanisierung der Küsten und des Hinterlandes eine wesentliche Voraussetzung und Begleiterscheinung der maritimen Vernetzung.38 Im Atlantik fehlte dagegen ein vergleichbares, urban gestütztes Seehandelsnetz heimischer Schiffer, das mehrere, weit entfernte Teilmeere integrierend verband und an das westliche Akteure anknüpfen konnten³⁹: es reichte mittelbar allenfalls bis zu den Kanaren und den Shetlands, während in der Frühen Neuzeit die portugiesischen und spanischen Könige mit Unterstützung italienischer Seefahrer den östlichen Atlantik bis Madeira als Zone ureigenster Interessen bereits soweit erschlossen hatten, dass man von einem zweiten Mittelmeer sprach.

Eine solch fruchtbare Konkurrenz gab es in der westmediterranen Antike spätestens dann nicht mehr, als mit der Zerstörung Karthagos die einzige Macht ausgefallen war, der man die Erfahrung und den Ehrgeiz für transozeanische Unternehmungen hätte zutrauen können. Roms Herrschaftszentrum lag im Mittelmeer und nicht am Atlantik. Es suchte deshalb auch (anders als die Perser und Alexander) keine ozeanischen Verbindungen zwischen seinen Reichsteilen und konnte sich darauf beschränken, in den Westprovinzen die Entwicklung konkurrierender politischer Dynamiken zu unterdrücken, die in der Frühen Neuzeit so ausschlaggebend waren für den Aufbruch der Europäer über die Weltmeere. Anders als im Falle der Expeditionen der Perser und der Makedonen fehlte somit im antiken Westen ein kräftiger imperialer Impetus, der Erkundungsfahrten in die Weiten des Atlantiks zu materiell lohnenden Machtdemonstrationen erhoben hätte. Vorstöße nach Britannien, zu den Ostseeküsten und nach Marokko reichten

³⁸ Bérénice Bellina, The Inception of the Transnational Processes between the Indian Ocean and the South China Sea from an Early City-State on the Thai-Malay Peninsula (Fourth-Second Centuries BCE), in: Boussac / Salles / Yon (Hrsg.), Ports of the Indian Ocean, S. 481–510.

³⁹ Vgl. Högemann, Bedeutung, S. 40, dagegen zu den geostrategischen Konstanten, die "die genannten Staaten dazu (zwangen), den Ozean als den wichtigsten Verkehrsträger ihrer Herrschaft einzubeziehen."

völlig aus, um an die Reichtümer des Ozeans und Innerafrikas (Gold, Zinn, Bernstein) heranzukommen und dem Anspruch auf ein *imperium sine fine* gerecht zu werden.

Gleichzeitig funktionierte die Versorgung nicht nur mit fernöstlichen Luxusprodukten, sondern auch mit Gold und Silber (aus Spanien, später aus Dakien)⁴⁰ so reibungslos, dass weder staatliche noch private Instanzen bereit waren, das größere Risiko einer noch unerforschten Alternativroute zu tragen. Spätestens nach der Inkorporierung Ägyptens und seiner Reichtümer in das Imperium fehlten nicht das Geld und Know-How, wohl aber der ökonomische bzw. materielle Druck, ganz zu schweigen von einem irgendwie gearteten religiösen Eifer, welche die Römer und die von ihnen beherrschte Mittelmeerwelt zu einem solchen Unternehmen gedrängt hätten.

So gesehen ist die entscheidende Frage nicht, warum antike Entdecker den Indischen Ozean nicht auch über den Atlantik oder um Afrika herum erreichten bzw. zu erreichen suchten – weshalb hätten sie das tun sollen? –, sondern warum dieser Schritt überhaupt von den westeuropäischen Seefahrern der Neuzeit getan wurde. Das ist das eigentlich erklärenswerte Phänomen, wobei die Antike keineswegs ihre Bedeutung verliert. Die Planer der frühneuzeitlichen Ozeanfahrten weisen immer wieder darauf hin, wie sehr sie durch die Überlegungen antiker Geographen sowie das Vorbild antiker Seefahrer angespornt und ermutigt wurden, und nicht ohne Grund meinte man in der Neuen Welt eine alte zu erkennen, die in den antiken Beschreibungen der indischen Ozeanwelt vorgeprägt war. Auch wenn antike Erkundungen nicht zur Erschließung transatlantischer oder subafrikanischer Routen führten, sie sammelten Erfahrungen, eröffneten Horizonte und schlugen mentale Schneisen, an die die Europäer anknüpfen konnten.

Zusammenfassung

Der Beitrag verfolgt die wesentlichen Etappen der Erkundung des Indischen Ozeans vom mediterran-vorderasiatischen Westen und erklärt deren Antriebsfaktoren und politisch-wirtschaftlichen Kontexte. Ein besonderes Interesse gilt dabei der Kooperation zwischen den großen Territorialherrschern und der maritim-nautischen Expertise mediterraner Seefahrer, welche die Erkundung neuer Seewege ganz wesentlich vorantrieben. Abschließend wird der Frage nachgegangen, weshalb es im Gegensatz zur Frühen Neuzeit nicht zu einer Erschließung des Indischen

⁴⁰ Christopher Howgego, The Supply and Use of Money in the Roman World, 200 BC-AD 200, in: Journal of Roman Studies 82, 1992, S. 4ff.

Ozeans westwärts über den Atlantik und südlich um Afrika herum gekommen ist, obwohl man grundsätzlich solche Fahrten schon in der Antike für realisierbar hielt.

Summary

The paper examines the most significant stages through which Mediterranean and Near Eastern agents explored the Indian Ocean. It further investigates the driving factors as well as political and economic contexts of these explorations. A special emphasis is laid on the cooperation between the great monarchies and the Mediterranean seafarers, which significantly promoted the search for new maritime routes. Finally, the question shall be addressed why the ancient navigators — in contrast to their Early Modern counterparts — never pursued the discovery of a trans-Atlantic route to India nor a southward circuit around Africa, even though such voyages at that time where assumed possible.