



HAL
open science

Landesgeschichte als Meeresgeschichte - Antiken Seerouten und Seefahrten im Gebiet der mittleren Ionischen Inseln

Eckhard Wirbelauer

► **To cite this version:**

Eckhard Wirbelauer. Landesgeschichte als Meeresgeschichte - Antiken Seerouten und Seefahrten im Gebiet der mittleren Ionischen Inseln. Stuttgarter Kolloquium zur Historischen Geographie des Altertums, 1999, Stuttgart, Germany. pp.399-406. halshs-00009796

HAL Id: halshs-00009796

<https://shs.hal.science/halshs-00009796>

Submitted on 28 Mar 2006

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Stuttgarter Kolloquium zur Historischen
Geographie des Altertums 7, 1999 – F.Steiner
Verlag, Stuttgart.

Eckhard Wirbelauer

Landesgeschichte als Meeresgeschichte

Antike Seerouten und Seefahrten im Gebiet der mittleren Ionischen Inseln*

Auf den ersten Blick haben wir es mit einem ausgesprochen flüchtigen Gegenstand zu tun: In der Antike hinterließen Fahrten zu Wasser – anders als solche zu Lande – nur im Falle des katastrophalen Mißlingens direkte Spuren. Und wollte ich mich im folgenden auf solche Spuren stützen, also auf die Überreste gesunkener Schiffe im Gebiet der mittleren Ionischen Inseln, dann wäre dieser Beitrag sehr kurz. Bislang sind gerade einmal vier Wrackfunde bekannt geworden, noch dazu meist ohne nähere Details.¹ Diese geringe Zahl von Funden ist auffällig im Vergleich zu anderen mittelmeeerischen Küstenregionen, doch darf sie nicht vorschnell interpretiert werden. Die Gewässer, die ich hier in den Blick nehmen möchte, sind keineswegs ruhiger und weniger gefährlich als andere, und sie sind auch nicht weniger befahren gewesen. Auch dürfte nicht nur die generell zu konstatierende Zufälligkeit solcher Funde eine Rolle spielen; entscheidend ist vielmehr ein geomorphologisches Spezifikum: Wir haben es im Gebiet der mittleren Ionischen Inseln auch in unmittelbarer Küstennähe mit sehr großen Wassertiefen zu tun, so daß sich die zweifellos anzunehmenden Wracks außerhalb der gängigen Untersuchungsräume der Unterwasserarchäologie befinden dürften.

Wenn also direkte Spuren bislang fast unbekannt sind, ist die Frage umso berechtigter: Aus welchen Quellen können wir überhaupt etwas über antike Verkehrswege in den avisierten Gewässern erfahren? Hier können uns Archäologen doch weiterhelfen, indem sie unser Augenmerk auf antike Überreste lenken, die für unsere Fragestellung gleichsam punktuelle Reflexe antiker mariner Verkehrswege auf dem Land darstellen: Denn sowohl an der akarnanischen Küste als auch auf Zakynthos, Kephallenia, Ithaka und Leukas lassen sich nicht wenige Bauten in unmittelbarer Küstennähe nachweisen, die sich auf das Meer hin orientieren. Es handelt sich dabei um Molen, Türme, befestigte Wohnhäuser, römische Villen, ja sogar Heiligtümer, mithin um Bauwerke mit sehr verschiedenen Funktionen.²

* Der folgende Beitrag basiert auf meiner 1998 abgeschlossenen Habilitationsschrift „Kephallenia und Ithaka. Historisch-geographische und quellenkritische Untersuchungen zu zwei Inseln im Ionischen Meer“, die in Kürze publiziert werden wird. Desweiteren sei verwiesen auf: H.-J. GEHRKE, E. WIRBELAUER, *An Inventory of Poleis in Akarnania and Adjacent Areas (Ionian Islands, Ambrakia, Argos Amphiloichikon) in the Archaic and Classical Periods*, im Erscheinen (Copenhaguen Polis Centre). Daher sind hier die Nachweise auf das Nötigste beschränkt.

¹ A.J. PARKER, *Ancient shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces* (BAR Int. series 580), Oxford 1992, Nr. 604 (Lixouri; 6 Marmorstatuen und 6 weitere Architekturteile aus römischer Zeit, gefunden in 300 m Entfernung von der Küste in 4 m Wassertiefe; Spuren des zu vermutenden Wracks sind bislang nicht bekannt); 836 (Plitharia, in der Bucht von Sami; Amphorenfragmente aus spätrömisch/frühbyzantinischer Zeit); 1243 (Zakynthos; „c. 550–450 BC [?]“); 1244 (Zakynthos; 5.–7. Jh.).

² Molen: z. B. bei Sami auf Kephallenia; Türme: z. B. an der akarnanischen Küste zwischen dem modernen Paleros und der Acheloosmündung, vgl. auch die Hinweise von M. FIEDLER, *Zur Topographie der Polis Leukas*, in: P. BERKTOLD, J. SCHMID, C. WACKER (Hrsg.), *Akarnanien. Eine Landschaft im antiken Griechenland*, Würzburg 1996, 157–168, zu Leukas; befestigte Wohnhäuser: z. B. oberhalb von Agia Efmia auf Kephallenia; römische Villen: z. B. auf Ke-

Neben Orten, die die unmittelbare Verbindung zwischen Land- und Seeweg herstellten (Häfen), zeigen diese Bauwerke, wie sich die einheimische Bevölkerung vor unliebsamen Gästen schützen wollte, aber auch, wie sie gerade den Gästen, die über das Meer zu ihnen kamen, spezifische Angebote einrichtete.³ Aus der Perspektive der Herannahenden konnten diese Bauwerke auch als Landmarken dienen; sie ergänzten dann für die Menschen auf den Schiffen das natürliche Orientierungsrepertoire der Gegend, unter denen der Bergrücken des Ainos und das Kap Leukates nur die prominentesten sind.

Doch antiker Seeverkehr hat auch in literarischen Zeugnissen seine ‚Spuren‘ hinterlassen, die in angemessener Weise, also mit Hilfe der historisch-quellenkritischen Methode, gelesen werden müssen. Insbesondere ist hier hinsichtlich des jeweiligen Realitätsbezuges dieser Zeugnisse zu differenzieren. Neben Berichten über einzelne Reisen⁴ haben wir es mit Texten zu tun, in denen sich nicht näher ausgeführte Reiseerfahrungen literarisch widerspiegeln.⁵ Noch schwieriger, aber durchaus nicht unmöglich ist die Auswertung von literarischen Gattungen mit hohem Anteil an Fiktionalität. Homerische Epen oder der kaiserzeitliche Roman berichten sicher nicht von realen Seefahrten, und doch beziehen sie die Vorstellungen und Erwartungen ihrer Leser, die vielleicht auch auf Reiseerfahrungen beruhten, in ihre Darstellungen mit ein.⁶ Fragen wir nach dem antiken Seeverkehr in einer bestimmten Region, sind solche Texte also weder von vornherein als ‚Erfindungen‘ auszuscheiden noch ohne weitere Diskussion mit den zuvor genannten Berichten über einzelne Reisen gleichzusetzen.⁷ Bevor ich mich einzelnen Zeugnissen zum antiken Seeverkehr im Gebiet der mittleren Ionischen Inseln zuwende, scheint mir aber noch eine begriffliche

phallenia bei Fiskardo, Skala und südlich von Lixuri auf der Paliki; Heiligtümer: z. B. die sog. Nymphengrotte auf Ithaka oder die beiden archaischen Tempel bei Skala und bei Minies auf Kephallenia.

³ Exemplarisch sei auf die Nymphengrotte auf Ithaka und die dort gefundenen Votive verwiesen, dazu s. u.

⁴ Vgl. z. B. neben den unten behandelten Beispielen (u. a. Cicero) auch die Reise des Hegestratos und Zenothemis: Dem. or. 32, dazu ausführlich WIRBELAUER, s. Anm. *.

⁵ Z. B. im Periplus des Pseudo-Skylax, vgl. unten; zu den Gattungen geographischer Literatur bei den Griechen vgl. F. PRONTERA, *Prima di Strabone. Materiali per uno studio della geografia antica come genere letterario*, in: DERS. (Hrsg.), *Strabone e la Grecia. Contributi allo studio della personalità e dell'opera*, vol. 1, Perugia 1984, 187–256, H.-J. GEHRKE, *Die Geburt der Erdkunde aus dem Geiste der Geometrie. Überlegungen zur Entstehung und zur Frühgeschichte der wissenschaftlichen Geographie bei den Griechen, sowie D. MEYER, Hellenistische Geographie zwischen Wissenschaft und Literatur. Timosthenes von Rhodos und der griechische Periplus*, beide in: W. KULLMANN, J. ALTHOFF, M. ASPER (Hrsg.), *Gattungen wissenschaftlicher Literatur in der Antike (ScriptOralia 95)*, Tübingen 1998, 163–192 und 193–215.

⁶ Diesen Aspekt habe ich in meiner Habilitationsschrift, s. o. Anm. *, ausführlicher behandelt; zum Problem des Realitätsbezugs der geographischen Angaben in den *Argonautica* vgl. D. MEYER, *Apollonius as a Hellenistic Geographer*, in: A. RENGAKOS (Hrsg.), *Companion to Apollonius Rhodius*, Leiden (im Druck, erscheint voraussichtlich 2001).

⁷ Dies scheint mir bei H. WARNECKE, *Der Lebensnerv Roms. Der antike Seeweg über das Ionische Meer*, in: *Offenheit und Interesse. Studien zum 65. Geburtstag von GERHARD WIRTH*, Amsterdam 1993, 271–291, nicht genügend beachtet, vgl. ebd. 273: „Bereits die homerischen Helden hatten die Direktüberquerung des Ionisch-Sizilischen Meeres gewagt ...“, vgl. auch ebd. 284: „Von Homer über Thukydides bis Plutarch und Prokop bezeugen griechische Autoren den Seeweg vom kephallenischen Inselraum nach Süditalien.“ Ungeachtet dieser Kritik ist das Anliegen WARNECKES berechtigt, geographische, insbesondere nautische Erkenntnisse zur Erforschung antiker Seewege stärker heranzuziehen als bisher, vgl. auch dessen Beitrag in diesem Band, den mir WARNECKE freundlicherweise vorab überließ. – Im vorliegenden Beitrag

Unterscheidung zwischen ‚Seeroute‘ und ‚Seefahrt‘ wichtig: Unter einer ‚Seeroute‘ sei diejenige Reiseroute verstanden, die ein Schiff sinnvollerweise hinter sich bringt, um von einem bestimmten Ausgangsort zu einem gleichfalls benennbaren Zielort zu gelangen. Als ‚Seefahrt‘ möchte ich dagegen die tatsächlich bezeugte Reise einer Gruppe (selten auch: eines einzelnen) von einem Ausgangsort zu einem Zielort bezeichnen. Seerouten sind also das Ergebnis induktiver Schlüsse und als solche wie Erfahrungssätze zu behandeln, die sich zu bewähren haben.⁸ Sie eignen sich aber nicht zur Ableitung einzelner Ereignisse, in unserem Fall also zur ‚Rekonstruktion‘ bestimmter Seefahrten, da diese immer auch von spezifischen, bisweilen kontingenten Bedingungen, nicht zuletzt von individuellen menschlichen Entscheidungen, abhängen. Diese Diskrepanz zwischen idealer Route und realer Fahrt herauszuarbeiten, nicht zuletzt durch eine Kontextualisierung der einzelnen Texte, ist ein Anliegen dieses Beitrags. Bleibt noch eine Vorbemerkung: Ich werde mich auf diejenigen Routen im Gebiet der mittleren Ionischen Inseln beschränken, die von regionaler bzw. überregionaler Bedeutung sind. Dagegen erfordert die Untersuchung des lokalen Seeverkehrs eine andere Herangehensweise und kann hier nicht weiter verfolgt werden.

Wenn wir den Blick auf den marinen Fernverkehr richten, dann ist das Ionische Meer am Ausgang des Golfs von Korinth wie eine Einmündung im Straßenverkehr zu verstehen. Einerseits haben wir es mit Verkehr in Süd-Nord-/Nord-Süd-Richtung zu tun, also von der Peloponnes kommend hinauf zur epirotischen Küste, nach Korkyra und weiter in die Adria hinein und umgekehrt. So folgten etwa die athenischen Schiffe im 5. und 4. Jahrhundert dieser Route, um an den mittleren Ionischen Inseln vorbei nach Korkyra zu gelangen. Aufgrund der eher widrigen Windverhältnisse – in den Sommermonaten herrschen Winde aus Nord bis Nordwest vor, so daß die nach Norden Reisenden überwiegend mit Gegenwinden zu rechnen hatten – dürfen wir annehmen, daß die Schiffer Landabdeckung anstrebten. Folglich wird eine Route, die von Elis über Zakynthos, nach Ithaka und von dort weiter nach Leukas und zur epirotischen Küste führte, die höchste Plausibilität beanspruchen dürfen. Dabei legt die Fundsituation auf Ithaka und in der Bucht des kephallenischen Sami nahe, daß der Verkehr auf beiden Seiten von Ithaka verlief. Dagegen scheint es buchstäblich ‚abwegig‘, eine Route westlich der Ionischen Inseln anzusetzen, wie dies gelegentlich geschieht.⁹ Zum einen sind die zumeist steil in das Meer abfallenden Westküsten von Zakynthos, Kephallenia und Leukas ausgesprochen unwirtlich; sie bieten praktisch keinen Schutz, wenn ein Sturm das Schiff zum Anlanden nötigen sollte. Diese noch heute nachvollziehbaren Segelbedingungen sind im übrigen auch in der Fundkarte antiker Überreste auf den Inseln selbst ablesbar. Am Beispiel Kephallenias bedeutet dies, daß die Buchten von Atheras und Assos, in denen im Mittelalter und in der Neuzeit Häfen entstanden (in Assos sogar eine stattliche venezianische Festung, die sich auf der dem türkischen Festland abgelegenen Seite der Insel befand), keine antiken Siedlungsspuren aufweisen. Im Falle von Leukas wissen wir im übrigen, daß man die Route entlang der

wird auf die Behandlung der homerischen Epen aus Raumgründen verzichtet, zum Quellenwert des kaiserzeitlichen Romans vgl. unten die Bemerkungen zu den Heliodorpassagen.

⁸ Vgl. K. POPPER, *Logik der Forschung*, Tübingen ⁹1989, vgl. auch DERS., *Objektive Erkenntnis. Ein evolutionärer Entwurf*, Hamburg ⁴1984, besonders 1–31.

⁹ Dies sei als Präzisierung der verbreiteten Routenskizzen festgehalten, in denen der Eindruck erweckt wird, daß die Standardroute westlich der mittleren Ionischen Inseln verlaufen sei. Ich möchte freilich nicht ausschließen, daß es sich hierbei um eine kartographische Vereinfachung der jeweiligen Bearbeiter handelt.

Westküste zu vermeiden suchte, indem man die Lagune nördlich der antiken Stadt durchstach und somit der Schifffahrt eine erheblich bequemere Fahrt nach Norden anbot. Die mehrfachen Bemühungen um den Dioryktos zeigen, welcher Stellenwert der Erschließung dieses Routenteils für den Seeverkehr zugemessen wurde.¹⁰

Wer aus Süden, also von der Westküste der Peloponnes, oder aus dem Korinthischen Golf mit Ziel Italien oder Sizilien kam, mußte sich spätestens im Gebiet der mittleren Ionischen Inseln entscheiden, ob er die direkte Überfahrt nach Westen zwischen Zakynthos und Kephallenia hindurch wagen oder sich nach Norden wenden wollte, um etwa auf der Höhe des Akrokeraunischen Vorgebirges Kurs auf den italischen Stiefelsporn, also etwa auf Hydrous/Hydruntum, zu nehmen. Die Wahl der Route hing davon ab, wie der Kapitän die Gefahrenpotentiale beider Routen einschätzte. Dabei spielten nicht nur Jahreszeit und Wetterbedingungen eine Rolle, sondern auch konkrete Befürchtungen, z. B. die bisweilen sehr berechtigte Angst vor Übergriffen von Küstenbewohnern auf das Schiff. Zwei Beispiele seien in Erinnerung gerufen:

1. Im Jahr 357 v. Chr. bereitete der aus Syrakus vertriebene Dion seine Rückkehr nach Sizilien auf der Insel Zakynthos vor und ging nach Darstellung Plutarchs ganz bewußt das Risiko einer direkten Überfahrt ein. Mit fünf Schiffen, drei unterschiedlich großen Lastschiffen und zwei Dreißigruderern, fuhren Dion und seine Söldner von Zakynthos zur Südspitze Siziliens, „weil sie das Land fürchteten und erfahren hatten, daß Philistos in Iapygien mit seiner Flotte auf der Lauer liege.“¹¹ Die Sache scheiterte bekanntlich nicht an der Überfahrt: Am dreizehnten Tag erreichten sie mit einem schwachen, sanften Wind den Pachynos, die Südspitze Siziliens.
2. Gut ein Jahrhundert später sahen sich die Römer genötigt, der andauernden Bedrohung italischer Seeleute durch illyrische Piraten 230 v. Chr. in der südlichen Adria entgegenzuwirken. Die Darstellung des Polybios (2,8,1) läßt keinen Zweifel zu, daß es sich hierbei um eine frequentierte Seeroute italischer Kaufleute im Einzugsbereich der Illyrer handelte. Im übrigen zeigt ja auch das Engagement der Römer, mit dem sie sich dieses Problems annahmen, welche Bedeutung sie der Sache zumaßen.

Beide Zeugnisse sprechen also dafür, daß die Standardroute von Griechenland nach Italien zumindest bis in das 3. Jahrhundert v. Chr. nicht über das offene Ionische Meer führte. Andernfalls wäre die ausführliche Begründung Plutarchs für das Verhalten Dions ebenso unverständlich wie das Eingreifen Roms gegen Teuta.

Allerdings besitzen wir Zeugnisse dafür, daß sich die Bedeutung beider Routen in späterer Zeit zugunsten der direkten Überfahrt von der Peloponnes bzw. von Zakynthos aus nach Unteritalien verschob. Dies können wir zum Beispiel aus Heliodors *Aithiopika* erschließen:

Dem textimmanenten Erzähler Kalasiris begegnen in Delphi phönizische Kaufleute aus Tyros. Sie befänden sich – so erzählen sie Kalasiris – auf der Fahrt nach Karthago in Libyen mit einem großen Frachtschiff und einer Ladung indischer, äthiopischer und phönizischer Waren. Als sie um Kap Malea gesegelt seien und ihre Fahrt wegen ungünstiger Winde in Kephallenia unterbrechen mußten, hätten sie auf Wunsch eines jungen Besatzungsmitgliedes den Kurs geändert und seien nach Delphi gefahren, da dem Betreffenden im Traum ein Sieg bei den Pythien in Aussicht gestellt worden sei. Nun, nachdem der Traum in Erfüllung gegangen sei,

¹⁰ Dazu immer noch hilfreich: J. PARTSCH, Das Alter der Inselnatur von Leukas. Nach des Hauptmanns v. Marées neuen Aufnahmen beleuchtet, in: Petermanns Mitteilungen 1907, 269–278; vgl. dazu demnächst auch: WIRBELAUER, s. Anm. *

¹¹ Plut. Dion. 25,2; üb. K. ZIEGLER.

wollen sie ihre ursprüngliche Fahrt wieder aufnehmen. Als Kalasiris sie um eine Mitreisegelegenheit für sich und das junge Paar Theagenes und Charikleia bittet, willigen sie ein, weil das von Kalasiris genannte Reiseziel Sizilien auf ihrem Weg liege (Heliod. Aith. 4,16,9).

Die hier beschriebene Situation im Roman ist nun genau die Ausgangssituation, die uns interessiert. Aber im Gegensatz zu Plutarchs Dion machen sich die Phönizier Heliodors offenbar keine Gedanken, wie man nach Verlassen des Korinthischen Golfes nach Sizilien gelangt. Sie nehmen ohne weitere Diskussion Kurs auf Zakynthos (ebd. 5,17) und beabsichtigen folglich, der direkten Route zu folgen. Dort freilich wird die Reise zunächst einmal unterbrochen, weil man ihnen abrät, zu so später Zeit im Jahr („nach Untergang der Pleiaden“) die Fahrt fortzusetzen. Heliodors Phönizier jedenfalls bezeugen uns, daß spätestens im 3. Jahrhundert n. Chr. die direkte Überfahrt den Erwartungen zumindest der Romanleser entsprach. All dies ist nur verständlich, wenn man sich bewußt macht, daß Heliodors Leser im Imperium Romanum lebten, also zu einer Zeit, als die römische Staatsmacht die Sicherung des Seeverkehrs in der südlichen Adria und im Ionischen Meer als ihre Aufgabe betrachtete (und diese wohl auch weitgehend erfüllte). Das galt natürlich auch für den Schriftsteller Plutarch; nur bemühte sich dieser bewußt und willentlich um die Darstellung früherer Zustände (zur Zeit des Dion) und zog hierfür uns nicht mehr erhaltenes Quellenmaterial heran. Ein solches Bemühen um historisch angemessene Darstellung ist dagegen dem Roman fremd, dessen Handlung sich in einem gleichsam ahistorischen Raum abspielt. Will ein Heliodor seine Leser ansprechen, dann muß er den Rahmen seiner bisweilen phantastischen Erzählung möglichst ihrer Erwartung anpassen. Deshalb verdanken wir ausgerechnet einem so ahistorischen Text, wie es die *Aithiopika* hinsichtlich ihrer Handlung nun einmal sind, die anschaulichste Schilderung einer Seefahrt in den Gewässern der mittleren Ionischen Inseln. Dieses Zeugnis wird also dadurch so wichtig, daß es die Vorstellungen eines breiteren Publikums über den Seeverkehr im Golf von Patras spiegelt, noch dazu, weil der Autor offenbar sogar aus eigener Anschauung schöpfen konnte.

Bislang haben wir uns auf denjenigen Fernverkehr konzentriert, der in Süd-Nord-Richtung durch das Gebiet des mittleren Ionischen Meeres fuhr. Es bleiben also noch diejenigen Routen, die ihren Ausgang vom Korinthischen Golf nahmen.¹² Auch hier muß ich mich beschränken und möchte nur den genauen Verlauf der Route vom Ausgang des Korinthischen Golfs nach Norden diskutieren. Zunächst dürfte maßgeblich sein, ob die Fahrt über Leukas-Stadt führen sollte. Wenn nicht, dann bot sich – ganz wie die heutige Route der großen Griechenlandfähren – zunächst ein Kurs auf Ithaka an, um an der Ostseite dieser Insel nach Norden auf Kap Leukates (heute: Kap Dukato) zuzuhalten. Als Orientierungspunkt dient hier zunächst der kephallenische Ainos, bis sich rechterhand im Vordergrund die Doppelsilhouette von Ithaka vor Kephallenia abzeichnet. Noch von der Nordspitze Ithakas aus konnte im übrigen ohne sonderlichen Zeitverlust der Kurs auf Leukas-Stadt eingeschlagen werden. Dies scheint im übrigen die bevorzugte Route der Korinther in der ersten Hälfte des ersten Jahrtausends gewesen zu sein. Die Siedlung am Aëtos auf Ithaka, die in geometrisch-archaischer Zeit ihre größte Blüte erlebte und unter starkem korinthischen Einfluß (zumindest in der Keramik) gestanden hat, wirkt hier wie ein erster Punkt auf der Linie der nachweislich korinthischen Apoikien an der

¹² Zum Korinthischen Golf vgl. jetzt K. FREITAG, Der Golf von Korinth. Historisch-topographische Untersuchungen von der Archaik bis in das 1. Jh. v. Chr. (Quellen und Forschungen zur Antiken Welt 34), München 2000.

nordwestgriechisch-illyrischen Küste (Leukas, Anaktorion, Ambrakia, Korkyra, Apollonia, Epidamnos/Dyrrachion). Da dieser außergewöhnliche Befund auf Ithaka – der in markantem Gegensatz zur Situation auf Kephallenia steht – erst in den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts bekannt wurde, konnten manche, darunter auch EUGEN OBERHUMMER, die über eine korinthische Herkunft von Oiniadai, Astakos oder Alyzeia Vermutungen anstellten, die Bedeutung von Ithaka für die Korinther noch nicht recht ermessen.¹³ Andererseits scheint die Route entlang des akarnanischen Festlandes durchaus gut bezeugt. Pseudo-Skylax, der den Leser seines Periplus von Norden in unsere Region hineinführt, schließt an Leukas die akarnanischen Poleis Phara,¹⁴ Alyzeia und Astakos an und gelangt so zur Acheloos-Mündung und nach Oiniadai. Lediglich mit einem flüchtigen Seitenblick streift er Ithaka und Kephallenia. Nun sind Periploi bekanntlich nicht generell Seeroutenbeschreibungen, doch wurden sie immer wieder mit Recht zur Erschließung antiker Seerouten, insbesondere solcher in Küstennähe, herangezogen. Entsprechend der eingangs formulierten Methode, Seerouten durch Seefahrten zu erschließen, ist aber zunächst einmal danach zu fragen, ob die durch den Periplus beschriebene Strecke durch antike Seefahrten bezeugt ist. Im Falle der akarnanischen Küste zwischen Leukas und dem Eintritt in den Korinthischen Golf kennen wir eine solche historische Seefahrt, die freilich drei Jahrhunderte nach der Abfassung des Periplus stattfand: Im Frühsommer 51 war Cicero auf dem Weg in seine Provinz Kilikien, als er sich nach einer „überaus unangenehmen Seereise“ in Aktion entschloß, seine Reise lieber auf dem Landweg fortzusetzen. Er begründet dies gegenüber Atticus einerseits damit, daß die Umrundung des Kap Leukates ihm beschwerlich erscheine.¹⁵ Andererseits – so fährt er fort – wolle er nicht ohne Gepäck auf kleinen Ruderbooten in Patras an Land gehen, weil ihm dies seiner Position nicht angemessen erscheine.¹⁶ Was erfahren wir nun über die möglichen Reiserouten? Das Schiff, das Cicero und seine Begleitung (*mei*, Att. 5,9,1; *comites*, Att. 5,10,2) beförderte, sollte die Reise von Aktion an der Südspitze von Leukas vorbei nach Patras fortsetzen. Cicero, der sich in den folgenden Briefen mehrfach über die Unbilden der Seereise beklagt, war die Aussicht auf eine stürmische Umrundung des Kap Leukates offensichtlich nicht geheuer; er sann auf Alternativen. Als erste schien sich die Fahrt auf kleineren Booten nach Patras anzubieten, die – wenn sie wirklich eine Alternative darstellen sollte – folglich das Kap Leukates vermeiden mußte. Man wird kaum fehlgehen, hierin eine Durchfahrt durch den leukadischen Dioryktos zu verstehen, wobei die hierfür geeigneten Transportmittel bis Patras fahren sollten. Doch diese Boote waren Cicero für seine Ankunft in Patras offensichtlich nicht repräsentativ genug. Befremdlich allerdings ist sein Hinweis, er müsse auf einen Teil seines Gepäcks verzichten, wenn er sich auf diese Beförderung einlasse. Die Möglichkeit, daß man in Aktion nicht genügend geeignete Boote hätte finden können, darf man wohl ausschließen, jedenfalls dann, wenn die Route durch den Dioryktos tatsächlich

¹³ Vgl. die Hinweise bei K. FREITAG, Oiniadai als Hafenstadt. Einige historisch-topographische Überlegungen, in: *Klio* 92, 1994, 212–238, besonders 213 Anm. 4 (zu Astakos und Alyzeia) und 236 Anm. 97 (Oiniadai).

¹⁴ Der Name ist meines Erachtens ein Überlieferungsfehler, richtig ist: Palairos, dazu ausführlich WIRBELAUER, s. Anm. *

¹⁵ Cic. Att. 5,9: *Actio maluimus iter facere pedibus, qui incommodissime navigassemus, et Leucata[m] flectere molestum videbatur...*; in der zweisprachigen Ausgabe von H. KASTEN ist *Leucata[m]* versehentlich mit ‚Leucas‘ übersetzt.

¹⁶ Ebd. (Fortsetzung): *... actuarius autem minutis Patras accedere sine impedimentis non satis visum est decorum.*

eine im allgemeinen ernstzunehmende Alternative gewesen sein soll, und als solche stellt sie Cicero Atticus jedenfalls dar. Schon eher könnte es damit zu tun haben, daß Cicero, dem daran gelegen war, unnötige Kosten zu vermeiden,¹⁷ das Umsteigen seiner gesamten Begleitung und die Umladung seines Gepäcks auf die *actuariae minutae* als zu aufwendig empfand. Wenn nun aber ein Teil seines Gepäcks auf dem hochseetüchtigen Schiff verblieb, dann mußte ein Zusammentreffen mit diesem verabredet werden, und offensichtlich wurde hierfür nur Patras ernsthaft in Betracht gezogen. Dabei hätte man ja auch das akarnanische Alyzeia wählen können, zumal Cicero auf seiner Heimfahrt im kommenden Jahr dort Station machen sollte. Wir können nur Mutmaßungen anstellen: Ob Cicero den Kapitän des Schiffes, das ihn und seine Begleitung bis nach Aktion mitgenommen hatte, nicht von einem solchen Umweg überzeugen konnte? Oder ob es ihm nicht geheuer war, einen Teil des Gepäcks (und der Begleitung) an Bord der bisherigen Mitfahrgelegenheit¹⁸ zu lassen? In dieser Situation entschied er sich für den dritten Weg, also den Landweg, von dem im übrigen unklar ist, wohin er ihn genau führte.¹⁹

Überblicken wir nochmals die Darstellung Ciceros, so zeigt sich meines Erachtens darin deutlich, daß die Standardroute der hochseetauglichen Schiffe am Kap Leukates vorbei führte, also anders, als Pseudo-Skylax vielleicht nahelegen könnte. Hierzu passen im übrigen die Zeugnisse über und aus der Nymphengrotte auf Ithaka, die sich in damaliger Zeit bereits zu einer Attraktion für Vorüberfahrende entwickelt hatte. Wir kennen ja noch etwa die Weihinschrift des Salbenhändlers Epaphroditus von der *Via Sacra* aus Rom, die dieser wohl bei einer Rückkehr nach Italien dort am 1. Oktober 35 v. Chr. aufstellte.²⁰ Auch bei den Geographen dieser Zeit war die Höhle gut bekannt: Artemidor von Ephesos beschreibt ihre Lage in Relation zum kephallenischen Panormos (das Kap Leukates direkt gegenüber liegt).²¹ Wenn nun aber die Standardroute an Kephallenia und Ithaka vorbeiführte, mag Cicero nicht nur vor der stürmischen Seefahrt gegraut haben. Immerhin hätte er ja – ähnlich wie er es in Athen und an zahlreichen anderen Orten gerne tat – auch auf Ithaka den Spuren der Alten folgen können. Es gab noch einen anderen Grund, über den er Atticus erst gar nicht informieren mußte, weil dieser ihn genau kannte: In Kephallenia hielt sich damals ausgerechnet Ciceros ehemaliger Kollege im Konsulat, C. Antonius,

¹⁷ Vgl. z. B. Att. 5,10,2 (geschrieben aus Athen): *adhuc sumptus nec in me aut publice aut privatim nec in quemquam comitum; nihil accipitur lege Iulia, nihil ab hospite.*

¹⁸ Daß sich Cicero um seine Beförderungsmittel selbst bemühen mußte, zeigt sich etwa daran, daß er sich in Athen *aphracta Rhodiorum* besorgte, um durch die Ägäis nach Ephesos zu gelangen, vgl. Att. 5,12,1; 13,1.

¹⁹ Meines Erachtens muß man aufgrund des Briefwortlauts nicht einmal die Station Patras annehmen, die nur in einer verworfenen Möglichkeit erwähnt ist. Vielmehr ist es durchaus vorstellbar, daß Cicero auf dem Landweg bis nach Athen reiste, wo er am 25. Juni eintraf. Daran scheint auch M. GELZER, *M. Tullius Cicero (als Politiker)*, RE 7A, 1, 1939, Sp. 827–1091, hier: 977, zu denken. Eine Rekonstruktion des Straßenverlaufs von Aktion bis Naupaktos gibt D. STRAUCH, *Römische Politik und griechische Tradition. Die Umgestaltung Nordwest-Griechenlands unter römischer Herrschaft (Quellen und Forschungen zur Antiken Welt, 22)*, München 1996, 214–219. Die recht kurze Reisezeit von knapp zwei Wochen spräche allerdings dafür, daß ein Teil der Reise zu Wasser verlief, also Cicero sich im Korinthischen Golf doch wieder einem Schiff anvertraute.

²⁰ Vgl. W. ECK, J. HEINRICHS, *Sklaven und Freigelassene in der Gesellschaft der römischen Kaiserzeit. Textauswahl und Übersetzung*, Darmstadt 1993, 71 Nr. 95 (mit weiteren Hinweisen), sowie auch H. SOLIN, *Die stadtrömischen Sklavennamen. Ein Namenbuch (Forschungen zur antiken Sklaverei Beiheft 2)*, Stuttgart 1996, Bd. 2, 281.

²¹ Das Fragment ist überliefert bei Porphyrios, *De antro nympharum* 4.

als Verbannter auf. Strabon teilt uns mit, daß C. Antonius in Kephallenia sogar mit dem Bau einer neuen Stadt begonnen und die ganze Insel wie Privateigentum in seiner Gewalt gehabt habe.²² Der Kontakt zwischen Cicero und C. Antonius, der ohnehin nicht besonders gut war,²³ riß offenbar nach Ciceros mißlungener Verteidigung (im Jahre 59) völlig ab. Ciceros Routenwahl für beide Reisen, auf dem Hinweg von Aktion über Land und auf dem Rückweg entlang der akarnanischen Küste (mit Station in Alyzeia), möchte ich daher auch als Versuch sehen, einem auch nur aus der Not geborenen Aufenthalt im ‚kephallenischen Reich des C. Antonius‘ zu entgehen. Wenn diese Überlegungen das Richtige treffen, so ist die Standardroute für den Fernverkehr im Bereich der mittleren Ionischen Inseln also trotz der scheinbar widersprechenden Zeugnisse der Cicero-Briefe nicht entlang der akarnanischen Küste, sondern an Kap Leukates vorbei anzusetzen.

Die Erschließung antiker Seerouten durch Interpretation von Zeugnissen über antike Seefahrten bedarf also, und dies war die Absicht dieses Beitrags, einer minuziösen Auseinandersetzung mit den antiken Texten selbst. Auf diese Weise kann es gelingen, aus bezeugten Seefahrten Routen zu erschließen, ohne daß sich hieraus der Umkehrschluß rechtfertigen ließe: Antike Seefahrten folgten bisweilen besonderen historischen, bisweilen sogar in der Persönlichkeit des Reisenden zu suchenden Bedingungen.

²² Strab. 10,2,13: ἐφ' ἡρῶν δὲ καὶ ἄλλην προσέκτισε Γάιος Ἀντωνίου, ὁ θεῖος Μάρκου Ἀντωνίου, ἥνικα φυγὰς γενόμενος μετὰ τὴν ὑπατείαν, ἦν συνῆρξε Κικέρωνι τῷ ῥήτορι, ἐν τῇ Κεφαλληνίᾳ διέτριψε καὶ τὴν ὄλην νῆσον ὑπήκοον ἔσχεν ὡς ἴδιον κτῆμα· οὐκ ἔφθη μέντοι συνοικίσας, ἀλλὰ καθόδου τυχῶν πρὸς ἄλλοις μελίσσοις ὧν κατέλυσε τὸν βίον.

²³ Vgl. Fam. 5,5 vom Januar 61.