Handel und Krieg, religiöse Riten und die Entwicklung der Wissenschaften – die gesamte Kultur der Griechen war mit dem Meer verbunden. Vom Frachtsegler bis zum Kampfruderboot nutzten die passionierten Seeleute jede Schiffsart.

BÜRGER AM RUDER

Von Annette Bruhns

MIT DEM WIND IM BUND
An einem originalgetreuen Nachbau bewies Glafkos Cariolou 1987, wie sturmtauglich griechische Handelssegler aus dem 4. Jahrhundert v. Chr. waren.

In den Ohren von Glafkos Cariolou klang es, als dirigiere Poseidon persönlich das Orchester aus heulendem Wind, zischender See und dem unheimlichen Gewinsel der Wanten und Stage aus Sisal und Manilafaser. Im Sturm ächzten sie unter dem Gewicht des Masts mit der schweren Rah. Der Skipper hatte Angst. Was, wenn einer der vier Meter hohen Brecher einen Mann über Bord spülen würde? Umzudrehen wäre unmöglich: Der Nachbau des Frachters aus dem 4. Jahrhundert v. Chr. besaß keinen Motor. Und schon gegen Starkwind konnte die „Kyrenia II“ nicht mehr kreuzen.

Die Seefahrt im Frühling – „Kyrenia II“ legte am 7. April 1987 in Zypern ab – hielt schon Hesiod, einer der frühesten Dichter der Griechen, für ein Wagnis. „Schwer nur entrinnst du dem Unheil“, warnte er die Tollkühnen, die in der noch stürmisch-kalten Jahreszeit aufbrachen. Die Landratte Hesiod spottete über sie: „Doch unternehmen auch dies die Menschen in ihrem Unverstand.“

„Kyrenia II“ hielt dem röhrenden Nordost stand. Fünf Stunden lang geigte das 15 Meter lange Holzschiff vor dem Sturm – mit Spitzengeschwindigkeiten über 13 Knoten. Skipper Cariolou frohlockte: Der Nachbau erwies sich nicht nur als schnell, sondern auch als relativ stabil. Lediglich eines der Seitenruder brach.

Präziser als auf diesem stürmischen Törn ist man dem Seefahrerwesen der Hellenen bisher kaum auf die Spur gekommen. Die „Kyrenia II“, heute im Meeresmuseum von Agia Napa auf Zypern, ist die Kopie eines Wracks aus der griechischen Antike. Zum Glück der Forscher hatte sich das Vorbild exzellent erhalten: 75 Prozent des Rumpfs von dem vor Zypern gesunkenen Schiff waren noch da – mehr als bei irgendeinem anderen vorchristlichen seegängigen Wrack.

So wenig verlässliche Nachrichten es über das Schiffswesen dieser Epoche gibt, so immens war seine Bedeutung. „Die antike Kultur“, resümiert der Hildesheimer Althistoriker Raimund Schulz, „war vom Kampf mit dem Meer geprägt. Großräumige Seefahrt ermöglichte und begleitete die Ausbildung und Ausbreitung städtischer Zivilisation.“ Kolonien, Handel, aber auch die Wissenschaften, ja, die Zivilisation überhaupt wären laut Schulz ohne Wasserverkehr nicht möglich gewesen. „Krieg auf dem Meer“, meint der Forscher kühn, „verhalf der Athener Demokratie zum Durchbruch.“

Doch wie die Hardware dieses Zivilisationsmotors aussah, lässt sich nur mühsam rekonstruieren – etwa anhand von Abbildungen auf Vasen oder Münzen. „Wir träumen vom Wrack eines Kriegsschiffs“, sagt der Mainzer Schiffsarchäologe Olaf Höckmann. „Aber so ein Fund ist unwahrscheinlich. Die Ruderschiffe der Marine waren so leicht, dass sie nicht sinken konnten. Wenn sie im Kampf zerbrachen, trieben die Planken an Land.“

So müssen die Gelehrten auf Darstellungen von Künstlern, Dichtern und Historikern zurückgreifen, die an exakten Angaben kaum Interesse hatten. Entsprechend groß sind die Wissenslücken. Niemand weiß etwa, ob die Phöniker, das Volk aus der Levante, von dem die Griechen neben dem Alphabet vermutlich auch den wichtigsten Kriegsschifftyp übernahmen, tatsächlich den Auftrag des ägyptischen Pharaos Necho

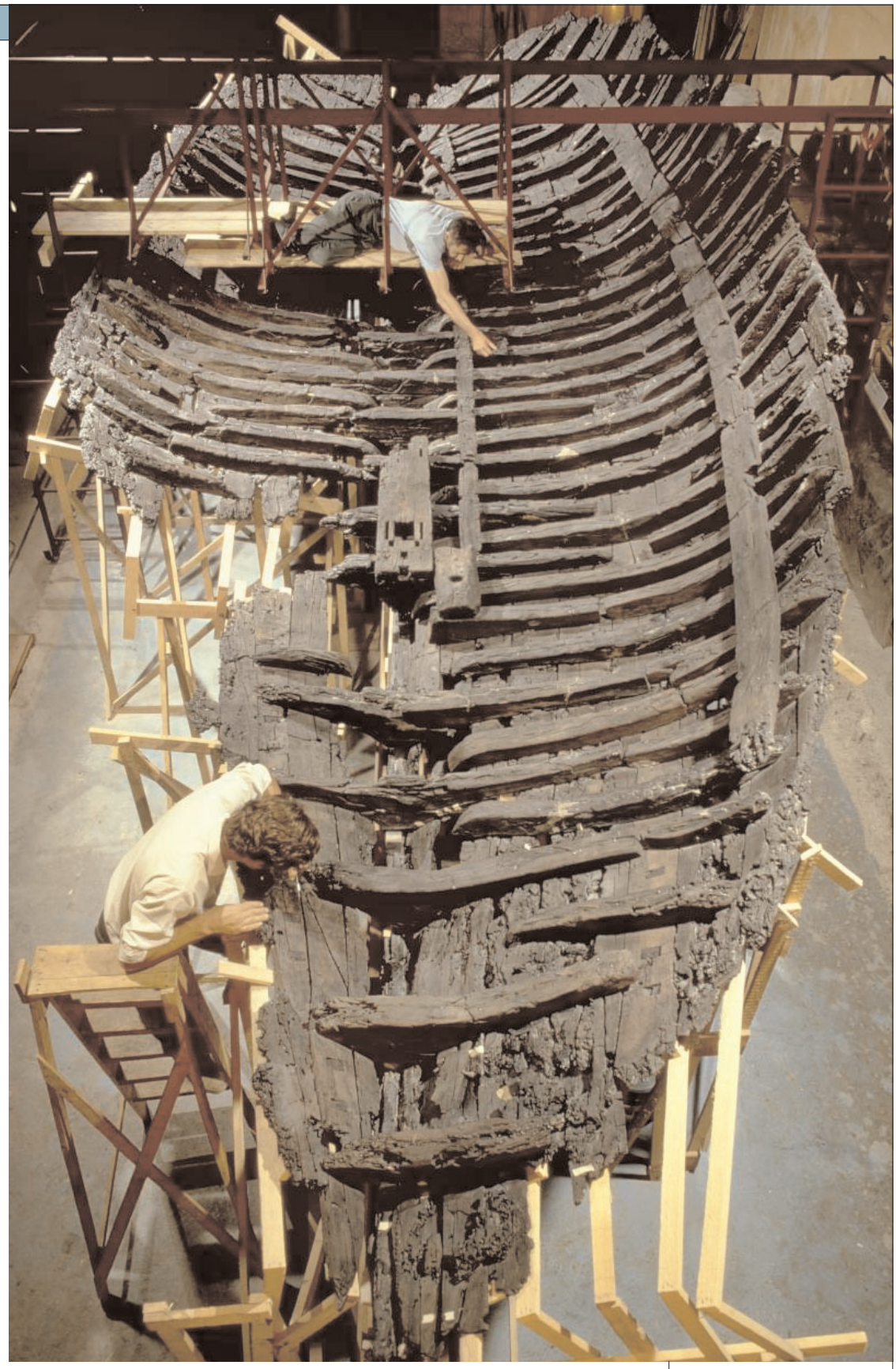
PICASA 2.7

II. erfüllten: die Umseglung Afrikas. Technisch, da sind Experten einig, wären ihre Schiffe zu dem 24 000-Kilometer-Törn in der Lage gewesen. Aber waren es auch die Kapitäne, die ohne Karte und Kompass fuhren?

Auch über die griechischen Kolonisten ist wenig Genaues bekannt. Den Berichten nach brachen mutige „Oikisten“ auf „Pentekonteren“ zu neuen Ufern auf, Schiffen, die von 50 Ruderern und einem Hilfssegel bewegt wurden. Das wäre insofern erstaunlich, als dass diese etwa 25 Meter langen Boote für Passagiere nicht viel Platz boten. Gewiss brach wohl manchmal eine Vorhut mit Kriegern an Bord in die Fremde auf. Aber das Gros der Siedler erreichte die neue Heimat aller Wahrscheinlichkeit nach in „Holkades“ vom Typ des „Kyrenia“-Schiffs: robusten, bauchigen Frachtseglern, die Aristoteles als große Insekten mit kleinen Flügeln beschrieb. Warum sie in den Berichten kaum auftauchen? „Solche Schiffe genossen nicht das Prestige von Kriegsschiffen“, glaubt Cemal Pulak vom Institute of Nautical Archaeology in Texas, „sie schienen deshalb wohl nicht erwähnenswert.“

Pulak sollte es wissen: Der Unterwasser-Archäologe hat das älteste Meereswrack der Welt erforscht. Es sank Ende des 14. Jahrhunderts v. Chr. vor der Landzunge Uluburun im südwestlichen Kleinasien. Pulak fand heraus, dass Kanaanäer – Vorfahren der Phöniker – dieses Schiff gesegelt hatten. Eine unerwartete Erkenntnis: Zuvor galt unter Althistorikern als ausgemacht, dass schon in der Bronzezeit Griechen den maritimen Handel beherrschten. An Bord des Uluburun-Schiffs waren die frühgriechischen Mykener aber offenbar nur als Passagiere vertreten. Vermutlich handelte es sich um Gesandte eines peloponnesischen Regenten, die die überaus kostbare Fracht begleiteten: insgesamt 20 Tonnen Kupferbarren, Zinn, Glas, Perlen, Ebenholz, Elfenbein, Gewürze und Amphoren.

Fest steht seitdem, dass schon im Frühaltertum Linienschiffe tonnenschwere Fracht über Tausende von Kilometern beförderten. Segelboote waren das effizienteste Transportmittel. Auf See genügten drei Mann, um ein mit 35 Tonnen beladenes Gefährt zu



RARE ÜBERBLEIBSEL
Die Reste des Frachters, die 1967 vor Kyrenia im Meer entdeckt wurden, sind eine Seltenheit: Gewöhnlich waren griechische Schiffe zu leicht, um zu sinken.

NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY

Clever zu Wasser

Als 240 v. Chr. König Hieron II. von Syrakus die „Syrakusia“, das größte Transportschiff der Antike, bauen ließ, war der Sachverstand des Mathematikers Archimedes nicht nur beim Entwurf selbst wichtig. Auch der Stapellauf des Monsterschiffs gelang nur, weil Hebel und Flaschenzüge das Schiff ins Wasser befördern halfen.

manövrieren. Zu Lande brauchte man für dieselbe Last 340 Pferde. Die Getreidefrachter, die das auf Nahrungsmittelimport angewiesene Athen vom 5. Jahrhundert an mit Korn von der Schwarzmeerküste, aus Sizilien und Ägypten belieferten, konnten 120 Tonnen und mehr laden. In der Blütezeit des Attischen Seebundes löschten sechs solcher Großsegler pro Tag ihre Fracht in Piräus. Neben Weizen brachten sie Sklaven aus Kleinasien, Papyrus aus Ägypten, Zypressenholz aus Kreta, Rindsleder aus Italien und vieles mehr.

Wesentlich begünstigt wurde der rege Warenaustausch durch eine technische Glanzleistung, die der Tyrann Periander um 600 v. Chr. auf der Landenge von Korinth hatte anlegen lassen: den „Diolkos“, eine beinahe sieben Kilometer lange Trasse über die engste Stelle des Isthmus. Seilwinden oder Ochsen beförderten die auf Tiefladern vertäuten Schiffe über einen Rillenweg von einem Meer zum anderen. Bald machte sich das Schlepp-Unternehmen, das die gefährliche Umrundung der Peloponnes unnötig machte, so bezahlt, dass Periander den Korinthern sämtliche Steuern erlassen konnte.

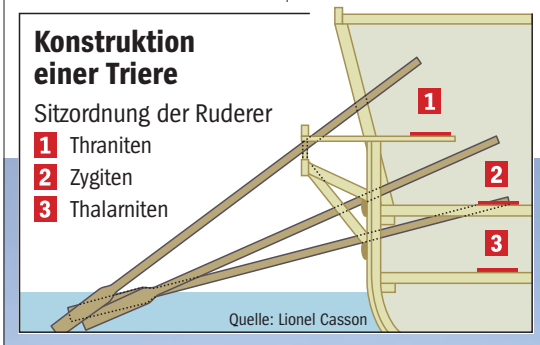
Natürlich war die Abkürzung auch militärisch interessant – schließlich bildeten Zivilschifffahrt und Marine in der Antike stets zwei Seiten einer Medaille. Seefahrtshistoriker Höckmann warnt davor, allein die Handelsschifffahrt für nützlich zu halten und das Seekriegswesen als unproduktiv abzutun. Der Grund liegt auf der Hand: Nur Kriegsschiffe konnten die Händler vor Piraten schützen. Fremde Frachter zu kapern und zu plündern war geradezu üblich. Flottenruderer verwandelten sich zu Friedenszeiten in Piraten – gewissermaßen zu Trainingszwecken.

Schon Homers Held Odysseus prahlt ungeniert von Freibeuterei: „Fort von Ilion trug mich der Wind, zum Land der Kikonen. Ich zerstörte die Stadt, und die Männer ließ ich erschlagen. Doch nahmen wir Frauen und Mengen von Gütern mit.“

Auch das „Kyrenia“-Schiff fiel vermutlich Piraten zum Opfer: An der Fundstelle des Wracks kamen Speerspitzen zutage und eine Tafel in einem Bleiumschlag, die mit einem Kupfernagel in den Hauptspant geschlagen war – vermutlich ein Fluch.

Untergang war das natürliche Ende eines Schiffs in der Antike. Die bohrwurmgeplagten Planken schlugen leck oder fingen beim Essenkochen Feuer; Anker rissen sich los. Sobald sich nachts der Himmel bezog, verlor der Steuermann seine Orientierung an den Sternen. All dieser Risiken wegen war Disziplin an Bord lebenswichtig. Der Kommandant eines Schiffes aus Myndos, Skylax, wurde wegen mangelnder Wachsamkeit auf die unterste Ruderbank gebunden, den Kopf außenbords durch ein Riemenloch gesteckt. Auf See war diese Strafe lebensgefährlich; im Hafen wirkte sie wie ein Pranger.

Wo Achtsamkeit nicht mehr half, musste man auf die Götter bauen. Die gläubigen Griechen versuchten, sich des himmlischen Beistandes schon vor der Abreise zu versichern. So erzählt die Sage von König Agamemnon, er habe vor dem Auslaufen seiner Flotte nach Troja seine Tochter Iphigenie preisgegeben, damit ihm Artemis günstige Winde schicke. Anker – für Seefahrer heilig – wurden oft geweiht und versenkt, manchmal sogar ganze Schiffe. Selbst Piraten investierten mitunter zehn Prozent ihrer Beute in Votivgaben. Damit nicht genug: Fischerboote wurden wie Seetiere angemalt, um die Meeresbewohner zu besänftigen. Schiffe wurden als lebende Wesen empfunden, die Augen brauchten. Also



ELEGANZ DER MACHT Wie eine Skulptur wurde jede Triere aus passgenau behauenen Planken zusammengefügt. Dieser Nachbau in Piräus lässt die Wendigkeit der Schiffe ahnen.

JAMES L. STANFIELD / NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY IMAGE COLLECTION

GEWALT ODER GESCHÄFT
In griechischen Häfen war leicht zu erkennen, ob friedlicher Handel möglich war: Kriegsschiffe mit Rammsporn am Bug wurden gewöhnlich nur unmittelbar vor ihrem Einsatz zu Wasser gelassen.

H. M. HERGET / NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY IMAGE COLLECTION

malte man sie auf oder brachte sie gar in Form von runden Marmorplatten an.

Der Seefahrer-Spruch „Frauen an Bord bringen Totschlag und Mord“ galt offenbar schon damals. Weibliche Besatzung wurde ungern gesehen, und Sex an Bord war tabu. Dabei brachten ausgerechnet die Griechen die erste Admiralin der Menschheitsgeschichte hervor: Königin Artemisia von Halikarnassos – die allerdings nach der Eroberung ihrer Heimat durch die Perser unter deren Flagge fahren musste. 480 v. Chr. steuerte Artemisia in der Schlacht von Salamis ihr Kriegsschiff so mutig, dass Oberbefehlshaber Xerxes, dessen Flotte unterlag, gerufen haben soll: „Die Männer sind bei mir zu Weibern geworden und die Weiber zu Männern!“

Allerdings hatte Artemisia, was Xerxes nicht wusste, beim Rückzug ein persisches Schiff versenkt. Vielleicht war es Taktik, vielleicht aber hatte sie – genau wie der Perserkönig, der von Land aus die Schlacht beobachtete – das Schiff für ein gegnerisches gehalten. Solche Verwechslungen waren möglich, denn inzwischen hatte sich mittelmeerweit ein Kampfruderertyp durchgesetzt: die Triere.

Aus den jollenähnlich offenen Pentekonteren, mit denen einst Odysseus und seine Leute auf dem Mittelmeer herumgeirrt sein sollen, hatten sich zunächst Gefährte mit Deck und Rammsporn entwickelt. Der Sporn – anfangs ein kräftiger, spitzer Pfahl, der vor den Bug gesetzt wurde –, machte das Schiff zur Waffe. Seither kam es in der Seeschlacht darauf an, den Gegner seitlich zu rammen, ohne beide Fahrzeuge durch zu viel Wucht ineinander zu verkeilen.

Mindestens so bedeutend war der neue Innenausbau mit zwei Ruderreihen – eine Erfindung, die der New Yorker Bootsbauexperte Lionel Casson mit dem „Aufkommen von Schiffsgeschützen im 14. Jahrhundert“ vergleicht. Die Ruderer saßen, damit sich ihre Riemen nicht verhedderten, leicht versetzt übereinander: zwölf auf jeder Seite oben hinter dem Schanzkleid, weitere zwölf tiefer hinter der Bordwand. Ihre Riemen steckten in Löchern, die durch Ledermanschetten vor Spritzwasser geschützt waren. Bei gleicher Zahl an Ruderern konnte der Rumpf so um rund ein Drittel kürzer ausfallen, was ihn robuster und seetüchtiger werden ließ.

Im 7. Jahrhundert entwickelten vermutlich die Phöniker als Erste die Triere (Dreiruderer). Der korinthische Ingenieur Ameinokles ersann für Hellas’ Trieren eine spezielle Konstruktion mit einem Ausleger über dem Schanzkleid: So konnten auch die obersten Ruderer, die „Thraniten“, die Ruderblätter noch ins Wasser eintauchen, ohne dass sie längere Riemen gebraucht hätten (siehe Grafik S. 68). Die verblüffend schnellen, wendigen Kriegsschiffe waren rund 40 Meter lang, etwa sechs Meter breit und hatten Plätze für 170 Ruderer.

Auch in der Rumpfkonstruktion tat sich vieles. Waren die Bretter der Bordwand bislang mit Seilen verbunden gewesen, die durch Löcher liefen (wie auch bei den Wikingern üblich), ging man nun zu einer Bauweise über, bei der die Planken durch Nuten und Zapfen verzahnt waren – was der Schiffsarchäologe Pulak als „semitisch“ charakterisiert.

Bootszimmerer im Altertum mussten ähnlich präzise arbeiten wie die mykenischen Baumeister an ihren mörtelfreien zyklopischen Mauern. Die gebogenen Bordwandbretter waren skulpturartig aus ganzen Baumstämmen gehauen. Anders als heute wurden Spanten erst am Ende eingefügt, um das Schiff von innen zu versteifen. Dabei verschlang die Konstruktion im Gegensatz zum modernen Skelettbau, bei dem Planken über ein existierendes Spantengerüst gebogen werden, erheblich mehr Holz: 70 Prozent eines Stammes war Abfall. Da das Tannenholz der Trieren schnell faulte, aber ihre Außenhaut nicht wie bei Seglern mit schwerem Blei verkleidet werden konnte, wurden die kostbaren Kriegsschiffe mit Teer abgedichtet. War der

Blinde am Bosporus

Byzas, ein Grieche, bekam der Sage nach vom Orakel in Delphi zu hören, er solle gegenüber der „Stadt der Blinden“ eine Kolonie gründen. Als er auf der Suche nach dieser Stadt in Chalkedon am Marmarameer angelangt war, fand er an der gegenüberliegenden Küste eine Halbinsel, die ein ideales Hafenbecken bildete. Leute, die dies noch nicht entdeckt hatten, mussten wirklich blind sein, dachte Byzas und gründete dort die Hafenstadt Byzantion – heute befindet sich an dieser Stelle die Altstadt von Istanbul.

Einsatz beendet, zog man sie aus dem Wasser in luftige Hallen, die längs der Kais entstanden.

Handelsschiffe baute man aus robusteren Hölzern wie etwa Kiefer. Den Segelbooten verlieh allmählich ein Kiel bessere seitliche Stabilität. Dadurch konnte man höher am Wind Kurs halten, ohne abzudriften wie noch im Bronzezeitschiff von Uluburun, dessen Boden sich sogar nach innen wölbte.

Zu Beginn des 5. Jahrhunderts v. Chr. entwickelte sich Athen in der Ägäis und weit darüber hinaus zur meerbeherrschenden „Thalassokratie“. Themistokles, ein wenig begüterter, aber ehrgeiziger Aufsteiger aus dem Adel, überzeugte die Bürger, dass gegen die Dauerbedrohung der Perser eine stehende Flotte vonnöten sei. Was der Stratege forderte, war enorm: 200 Trieren, das bedeutete mindestens 34 000 guttrainierte Ruderer – zahlenmäßig fast so viele männliche Bürger, wie in Athen lebten. Mit flammenden Appellen brachte Themistokles die Volksversammlung dazu, die Gewinne aus den staatlichen Silberminen von Laurion für die Seerüstung und den Ausbau des Hafenstandorts Piräus einzusetzen.

Privatvermögen blieben ebenfalls nicht unangetastet: Reicheren Athenern fiel die kostspielige Aufgabe zu, als sogenannte Trierarchen ihre eigene Triere zu unterhalten. War der Geldgeber an Bord, galt er als Kapitän – auch wenn er vom Navigieren nichts verstand und sich deshalb auf seinen Steuermann, den „Kybernetes“, verlassen musste. Da Rudersklaven für die saisonabhängigen Kriegszüge viel zu teuer gewesen wären, zog man die Theten, die unterste, grundbesitzlose Bürgerschicht Athens, zum Rudern im Takt der Schiffspfeife heran. Gute Leistung wurde mit Landzuteilungen belohnt. Die bunte soziale Mischung machte den Hafen seither zum demokratischsten Ort der Polis – so beschrieb ihn noch der Philosoph Aristoteles.

Piräus wurde aber auch zum Synonym für den Rotlichtbezirk, ganz ähnlich wie heute St. Pauli in Hamburg. Es gab Bordelle für beide Geschlechter; im Winter bettelten, stahlen und rauften hier die arbeitslosen Seeleute. 40 000 Metöken, Ausländer mit ihren Familien, lebten hier – das war mehr als ein Zehntel der gesamten attischen Bevölkerung. Der Seehandel war international, schließlich bildete er in Kriegs- wie Friedenszeiten eine der wichtigsten Einnahmequellen Athens.

Auch mit dem Erfolgsmodell der Triere war die bauliche Entwicklung nicht beendet. Es entstanden Vier- und Fünfruderer; Konstrukteure entwarfen sogar Schiffe mit angeblich bis zu 40 Ruderreihen. Vermutlich saß die Mannschaft dieser Monstergaleeren nicht bloß über-, sondern auch nebeneinander. Casson nimmt an, dass die superbreiten Schiffe doppelrümpfig, also als Katamarane konstruiert waren. Detaildarstellungen existieren nicht – schon im 3. Jahrhundert v. Chr. wurde das Wettrüsten zu teuer. Athen war zu dieser Zeit ohnehin aus dem Rennen: Nachdem die Makedonen 340 v. Chr. einen 180 Schiffe starken Getreidekonvoi abgefangen und dann die Griechen bei Chaironeia vernichtend geschlagen hatten, war die Glanzzeit der einstigen Großmacht des Meeres vorbei.

Nautisch entwickelte sich das Seefahrervolk dennoch weiter, zum Beispiel in Syrakus auf Sizilien. Hier lebte der Techniker und Mathematiker Archimedes, der einen für Schiffsbauer grundlegenden Zusammenhang entdeckte: Der Auftrieb, den ein Körper erfährt, entspricht der Gewichtskraft des verdrängten Flüssigkeitsvolumens. Angeblich kam ihm die Erleuchtung in der Badewanne; vor Freude soll er nackt auf die Straße gelaufen und „Heureka!“ („Ich hab’s!“) gerufen haben.

Um das Jahr 240 v. Chr. wurde Archimedes vom Tyrannen Hieron II. dann mit dem Bau der „Freedom of the Seas“ der Antike beauftragt: Die „Syrakusia“, das größte Frachtschiff des Altertums, sollte mindestens 1700 Tonnen Fracht befördern können; geplant waren Luxuskabinen, Pferdeställe und sogar ein eigener Tempel. Nach Fertigstellung erwies sich der Luxusliner freilich als so unförmig, dass er in keinen Hafen passte. Hieron II. schenkte die „Syrakusia“ dem König von Ägypten, der sie in „Alexandris“ umtaufte – ihr weiteres Schicksal ist, wie so viele andere Nachrichten über die antike Seefahrt, im Sturmwind der Geschichte untergegangen. ✦

AUF DER DUNKLEN FLUT
Seitenruder, Riemen, Takelage – alle wichtigen Details sind auf dieser attischen Trinkschale aus dem 6. Jahrhundert v. Chr. liebevoll berücksichtigt.
National Maritime Museum, Haifa

ERICH LESSING / AKG