

Burkhard Gladigow

Einhand nach Scheria oder: Die Schiffe des Odysseus\*

Bei keiner anderen Gestalt der antiken Literatur ist das Spektrum der Charakterisierungen so breit geworden wie bei dem Homerischen Odysseus: Großer Dulder und Urbild des bürgerlichen Individuums<sup>1)</sup>, Städtezerstörer und Weltweiser, 'sapiens Ithacus'<sup>2)</sup>, Heimkehrer und Filou<sup>3)</sup>, Dämonenbezwin- ger und Schürzenjäger<sup>4)</sup>. Homerische Epitheta und moderne Zuordnungen überlagern sich, so scheint es, bei ihm müheloser als bei jeder der anderen Figuren. Die Fahrt des Helden von der heiligen Ilios bis zu dem Punkt, von dem aus er wenigstens den Rauch seiner Heimatinsel aufsteigen sah<sup>5)</sup>, ist so entweder eine besonders langwierige Heimfahrt (exemplum für: Der heimkehrende Gatte und sein Weib in der Weltlite-

---

\* Zu diesem Beitrag s. Tafel I

- 1) M. Horkheimer, Th.W. Adorno, Dialektik der Aufklärung, Frankfurt 1971, 42 (Exkurs I. Odysseus oder Mythos und Aufklärung).
- 2) Basilus Ad adolescentes 4 (Patrologia Graeca 31, 572 BC); Honorius Speculum Ecclesiae (Patrologia Latina 172, 857 A); weiteres bei H. Rahner, Griechische Mythen in christlicher Deutung, Zürich 1957, 288 ff.
- 3) R. Hagelstange, Der große Filou. Die Abenteuer des Ithakers Odysseus, München 1979. Allgemein zur Motivrezeption W.B. Stanford, The Ulysses Theme. A Study in the Adaptability of a Traditional Hero, Oxford 1963<sup>2</sup>; R.B. Matzig, Odysseus. Studie zu antiken Stoffen in der modernen Literatur, bes. im Drama. Thal, Sankt Gallen 1949.
- 4) Vgl. H. Rahner, Griechische Mythen... 300 ff. - M. Gall Erotische Träumereien um Odysseus, München 1983.
- 5) Od. 1, 57; zur Interpretationsgeschichte dieses Motivs H. Rahner, Griechische Mythen... 281 ff.

ratur<sup>6)</sup> oder der Weg des Menschen durch Leben und Tod (Odysseus am Mastbaum und der Mensch am Kreuz<sup>7)</sup>, koloniale Entdeckungsreise oder gleich Weltumseglung<sup>8)</sup>.

Von keiner dieser Mensch und Welt erfassenden Deutungen, deren europäische Inhalte ebenso an Homer entwickelt wurden wie die dazugehörenden Interpretationstechniken<sup>9)</sup>, sei hier die Rede. Der Weg des Odysseus soll, sehr viel beschränkter und konkreter, beschrieben werden als eine Fahrt auf drei verschiedenen Schiffen und drei Schiffstypen. Gewiß kein Ansatz zur Lösung der 'homerischen Frage', aber doch, wie ich zu zeigen hoffe, keine unhomerische Fragestellung.

Odysseus' erstes Schiff, das Flaggschiff seines Aufgebots von zwölf Schiffen, entspricht dem normalen homerischen Kriegsschiff<sup>10)</sup>. Es ist vom großen phönizischen Han-

---

6) W. Speltstößer, *Der heimkehrende Gatte und sein Weib in der Weltliteratur*, Berlin 1899.

7) H. Rahner, *Odysseus am Mastbaum*, *Zeitschrift für kath. Theologie* 65, 1941, 123-152; ders., *Griechische Mythen...* 281 ff.

8) H.H. v. Schwerin, *Odysseus' Irrfärder*. *Lunds Universitets Årsskrift NF AFD 1, 6 Nr. 3*, Lund 1909; guter Überblick über die Geschichte der Deutungen bei H.-H. und A. Wolf, *der Weg des Odysseus* (Tübingen 1968) 115 ff. (2. Auflage: *Die wirkliche Reise des Odysseus*. München und Wien 1983, 145 ff.). - Christine Pellech, *Die Odyssee - eine antike Weltumseglung* (Berlin 1983).

9) R. Pfeiffer, *Geschichte der klassischen Philologie*, Hamburg 1970, 18 ff.; F. Buffière, *Les Mythes d'Homère et la pensée Grecque*, Paris 1956; P. Lévêque, *Aurea catena Homeri. Une étude de l'allégorie Grecque*. *Ann. Litt. de l'Université de Besançon* 27, 1960.

10) D. Gray, *Seewesen, Archaeologia HomERICA I G*, Göttingen 1974, 92 ff.

delssegler<sup>11)</sup> ebensoweit entfernt wie vom späteren griechischen Kampfschiff mit Rammsporn<sup>12)</sup>, das Homer wohl absichtlich noch nicht nennt. Von diesem in der absoluten Chronologie der Odyssee ersten Schiff erfahren wir nur beiläufig einiges: Auf der geplanten Heimfahrt von Ilios um die Peloponnes herum nach Ithaka geraten die Schiffe in einen Sturm, der wohl erst allmählich an Stärke zunimmt. Zunächst 'trieben die Schiffe mit herabgedrücktem Bug dahin', erst als die Segel mehrfach reißen, läßt sie Odysseus einholen und man rudert unter Land<sup>13)</sup>. Nach zwei Tagen erzwungener Pause scheint der Wind so günstig geworden zu sein, daß man unter Segeln auslaufen kann: '... da setzten wir die Mastbäume und zogen die weißen Segel auf und saßen da und die Schiffe lenkten der Wind und die Steuerleute ...'<sup>14)</sup>. Beide Nachrichten zusammen ergeben, daß auf den homerischen Schiffen nicht allein gereift wurde, sondern man grundsätzlich zugleich den Mast aus dem Mastschuh hob<sup>15)</sup> und ins

- 
- 11) Vgl. 9, 322. Überblicke über den Typenbestand bei A. Köster, *Das antike Seewesen*, Berlin 1923 (Nachdr. 1969); L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971; O.H. Frey, *Zur Seefahrt im Mittelmeer während der Früheisenzeit (10. bis 8. Jahrhundert v. Chr.)*, in: H. Müller-Karpe (Hg.), *Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt*, München 1982, 21-43; A. Göttlicher, *Die Schiffe der Antike*, Darmstadt 1985.
- 12) L. Casson, *Ships ...* 49; einen späteren Einsatz des Rammsporns für Seegefechte vermutet D. Gray, *Seewesen* 64 ff.; O.-H. Frey, *Zur Seefahrt ...* 28 ff.
- 13) 9, 70.-
- 14) 9, 77, Übersetzung, wie auch im folgenden, nach W. Schadowaldt. - Zu Riemen und Steuerrudern der homerischen Schiffe J.S. Morrison, R.T. Williams, *Greek Oared Ships 900-322 B.C.*, Cambridge 1968, 52 ff.
- 15) J.S. Morrison, R.T. Williams, *Greek Oared Ships* 52; Chr. Kurt, *Seemännische Fachausdrücke bei Homer*, Göttingen 1979, 118 f., 148 ff. - Entsprechend wird Odysseus bei dem Sirenenabenteuer, da die Gefährten wegen der Windstille reffen (12, 170), in den Mastschuh gebunden (12, 51; 12, 162; 12, 179), nicht, wie die geläufigen Vasenbilder zeigen, an den Mast.

Schiff legte. Daß Wind und Steuerleute das Schiff lenken, ist mehr als eine formelhafte Wendung: Der Sektor, innerhalb dessen sich die Schiffe nach Wunsch steuern ließen, ist weit kleiner als bei modernen Booten; ein Aufkreuzen gegen den Wind<sup>16)</sup>, ein Gewinnen von 'Höhe', war praktisch nicht möglich, ein Kurshalten bei stärkerem Wind wegen der wenig wirksamen Steuerruder äußerst schwierig.

Die von Odysseus erzwungene Abfahrt von den Lotophagen, das erste Abenteuer der eigentlichen Irrfahrt, geht, anders als die zuletzt erwähnte, unter Einsatz von Riemen vonstatten<sup>17)</sup>: 'Und sie stiegen alsbald ein und setzten sich auf die Ruderbänke, und als sie sich der Reihe nach gesetzt, schlugen sie die graue Salzflut mit den Riemen.' Die Landung des homerischen Schiffs erfolgt üblicherweise mit dem Heck voran<sup>18)</sup>: Bei flachem Sandstrand kann man das Schiff einfach über den Achtersteven auflaufen lassen; ist das nicht möglich, etwa an einer Felsenküste oder in einem eingefassten Hafen, legt man die Schiffe mit Hilfe von Buganker und Heckkleinen fest; eine Anlegeweise, die sich für Yachten ('römisch-katholisch') bis heute im Mittelmeer im Unterschied zu den meisten anderen Meeren gehalten hat. Diese Anlegeweise dürfte bei Homer hauptsächlich darauf zurückzuführen sein, daß sie im Notfalle ein schnelles Ablegen mit Hilfe der Ruder erlaubte; in der Tat ist gerade Odysseus mehrfach darauf angewiesen, so plötzlich auszulauf-

---

16) Als untertakelte Rahsegler konnten die antiken Schiffe wohl im Regelfall höchstens mit halbem Wind laufen. Merkwürdigerweise scheinen H.-H. Wolf und A. Wolf, *Der Weg des Odysseus*, in dem Exkurs 'Segelgeschwindigkeiten und Windstärken' (67-73) nur mit einem Segeln vor dem Wind zu rechnen (ebenso 2. Aufl. 1983, 95-100).

17) 9, 103.

18) Zur Praxis des Landens D. Gray, *Seewesen* ... 102 ff.; zu den Konsequenzen der regelmäßigen 'Landberührungen' O.-H. Frey, *Zur Seefahrt* ... 30 f. Das *aphlaston*, die 'Heckzier', ist, der angegebenen Landetechnik entsprechend, der Schiffsteil, den ein Gegner von Land aus als ersten ergreifen kann; vgl. *Ilias* 15, 717.

fen, daß die Heckleinen nicht eingeholt werden können, sondern einfach gekappt werden. Als ideal mußte den homerischen Seeleuten natürlich der geschützte Hafen mit flachem Ufer erscheinen, so wie er gerade für die unkultivierte Kyklopeninsel<sup>19)</sup> beschrieben ist: 'Und auf ihr ist ein Hafen, gut anzulaufen, wo keine Haltetaue notwendig sind, und auch nicht nötig Ankersteine auszuwerfen, sondern man braucht nur aufzulaufen.'

Ein idealer Hafen sollte freilich Odysseus' Gefährten bei den Laistrygonen zum Verhängnis werden. Sie laufen alle in den 'herrlichen Hafen' ein, der ringsum gegen Wind und Seegang geschützt ist, können jedoch aus ihm nicht schnell genug auslaufen. Allein Odysseus, der an einem Felsen außerhalb der engen Hafeneinfahrt festgemacht hatte, entkommt mit seinem Schiff<sup>20)</sup>: 'Indessen sie diese vernichteten im Innern des vieltiefen Hafens, derweil zog ich das scharfe Schwert von der Hüfte und hieb mit ihm die Haltetaue des schwarzbugigen Schiffes ab und trieb geschwind meine eigenen Gefährten und hieß sie sich in die Riemen werfen, daß wir aus dem Unheil entrinnen möchten.' Hier verliert also Odysseus elf Schiffe seines Geschwaders und legt nun den weiteren Weg nur mit einem Schiff zurück<sup>21)</sup>

Die meisten Einzelheiten über Odysseus' erstes Schiff erfahren wir bei dessen Vernichtung. Gegen die Warnungen von Kirke und Teiresias haben Odysseus' Gefährten die Rinder des Helios auf Thrinakria getötet und sich damit selbst dem Verderben ausgeliefert. Das Schiff gerät in ein Unwetter<sup>22)</sup>

---

19) 9, 136.

20) 10, 125.

21) Grundsätzlich zur Struktur der Abenteuer im Verhältnis zur Zahl der Schiffe K. Reinhardt, Die Abenteuer der Odyssee, in: Tradition und Geist, Göttingen 1960, 53 ff.

22) 12, 407.-

und der Wirbel des Windes zerriß die Vordertaue am Mastbaum beide, und der Mastbaum fiel nach hinten über und das Takelwerk ergoß sich alles hinunter in das Bodenwasser. Der aber schlug am Heck des Schiffs dem Steuermann auf das Haupt ..." Als erstes brechen also beide Vorstage, dann zieht das Achterstag den Mast nach achtern und läßt ihn aus dem Mastschuh kippen. Im weiteren Verlauf der präzise beschriebenen Havarie zerbrechen noch Blitzschlag und Durchkenterung den Schiffskörper, so daß sich Beplankung und Kiel voneinander lösen und getrennt im Wasser schwimmen. Mit dem starken Achterstag (es war aus Rindshaut gefertigt, wie Homer registriert) verbindet Odysseus Kiel und Mastbaum und erhält so ein Behelfsfloß, auf das er sich setzen kann. Obwohl dieses Gefährt genau dem entspricht, was wir als Floß bezeichnen würden, fällt die Bezeichnung, die man allgemein als Wort für 'Floß' (schedia) annimmt, nicht<sup>23)</sup>. Auf den Trümmern seines Schiffes sitzend treibt Odysseus ein zweites Mal durch Skylla und Charybdis und landet schließlich nach vielen Mühen auf Ogygia, der Insel der Kalypso. Damit hat Odysseus nicht nur seine Gefährten, sondern auch das Schiff, das er vor Troja bestiegen hatte, endgültig verloren.

Genau soweit reicht auch der Bericht, den Odysseus in den Gesängen 9-12<sup>24)</sup> dem Alkinoos gibt. Die "erste große Ich-Erzählung der abendländischen Literatur", das Herzstück der Odyssee<sup>25)</sup>, ist - neben vielem anderem, gewiß - die

---

23) Zur Terminologie im Einzelnen Chr. Kurt, Seemännische Fachausdrücke 85 ff.- Vasenbilder mit Schiffsbruchszenen bei J.S. Morrison, R.T. Williams, Greek Oared Ships Geom. 32, 38 mit S. 34 f. Zur Frage einer Zuweisung an die Odyssee-Themen F. Brommer, Odysseus. Die Taten und Leiden des Helden in antiker Kunst und Literatur, Darmstadt 1983, 92.

24) Zur Phaiakis allgemein W. Mattes, Odysseus bei den Phäaken, Diss. Würzburg 1958, wozu W. Burkert, Gymnasium 68, 1961, 559 ff.; K. Rüter, Odysseeinterpretationen, Hypomnemata 19, 1969, 228 ff.

25) Zur inneren Form der Ich-Erzählung K. Reinhardt, Die Abenteuer 58 ff.

Geschichte eines Schiffs, von Odysseus' 'erstem' Schiff. Der Bericht über den Weg von Ogygia zu den Phäaken bleibt aus dieser Erzählung sorgfältig ausgespart, ihn hatte zuvor<sup>26)</sup> Odysseus der Arete in aller Kürze gegeben. Das, so ließe sich sagen, ist ja auch eine andere, die 'zweite Schiffsgeschichte'.

In dem kunstvollen Aufbau der Odyssee ist diese zweite Schiffsgeschichte allerdings vor der ersten berichtet<sup>27)</sup>. Die Odyssee beginnt, wie man weiß, mit dem Götterrat, der Odysseus' Heimkehr von Ogygia beschließt, den Ereignissen auf Ithaka und Telemachs Suchfahrt nach seinem Vater. Odysseus selbst, von dem in den ersten vier Büchern ständig in den verschiedensten Brechungen die Rede ist, tritt erst im fünften Buch als Handelnder auf. Und sein erstes Werk, seine erste 'Tat' ist es, sich ein Schiff für die Heimkehr zu bauen. Der große Held, um dessentwillen sich die Götter streiten, der Zerstörer Trojas, erweist sich dem Hörer der Dichtung als erstes als ein qualifizierter Schiffsbauer!

Der Schiffsbau wird mit aller homerischer Detailfreude und terminologischen Präzision geschildert. Kalypso, von Hermes aufgefordert, Odysseus zu entlassen, ermuntert ihn zum Bau eines Schiffes<sup>28)</sup>: "Unseliger! jammre mir nicht mehr hier, und es soll das Leben dir nicht hinschwinden! Denn nun will ich dich ganz bereitwillig entlassen. Doch auf! fälle große Stämme und füge sie mit dem Erz zu einem breiten Gefährt (schedia) zusammen und füge hoch darauf Abdeckungen ein, damit es dich trage über das dunstige Meer!" Odysseus ist gegenüber Kalypsos Vorschlag skeptisch: "Auf

---

26) 7, 240.

27) 5, 160-375 (Fahrt von Ogygia bis zu Schiffbruch und 'Landung'), 7, 264-275 (Kurzfassung gegenüber Arete).

28) 5, 160.

etwas anderes denkst du mit diesem, Göttin, und gewiß nicht auf meine Entsendung! die du mich treibst, daß ich auf einem kleinen Gefährt (schedia) die große Tiefe des Meeres durchquere, die furchtbare und schmerzliche. Die durchqueren auch nicht die ebenmäßigen schnellfahrenden Schiffe, die sich freuen an einem guten Wind des Zeus!" Erst ein heiliger Eid der Kalypso, nichts Arges im Sinn zu haben, kann Odysseus dazu bewegen, Vorbereitungen für die Heimreise zu treffen.

Nach einem letzten Versuch, Odysseus zum Bleiben zu überreden, händigt Kalypso ihm die Werkzeuge zum Schiffsbau aus und zeigt ihm gut abgelagertes Bauholz<sup>29)</sup> "... und ... gab ihm eine große Axt, den Händen angepaßt, von Erz, auf beiden Seiten geschliffen, und in ihr steckte ein gar schöner Schaft von Olivenholz, gut eingepaßt. Gab ihm alsdann ein wohlgeschliffenes Beil und ging des Wegs voran zum äußersten Teil der Insel, wo große Bäume wuchsen: Erle und Pappel und Fichte war dort, die himmelhohe, Bäume längst verdorrt, ganz trocken, die ihm leicht schwimmen würden." Odysseus beginnt zunächst mit der Zurichtung des Baumaterials: "Zwanzig Bäume schlug er heraus insgesamt und behaute sie mit dem Erze, glättete sie werkkundig und richtete sie nach der Richtschnur." Spätestens an dieser Stelle der Baubeschreibung sollte der Verdacht aufkommen, daß sich Odysseus kein Floß baut, wie die Mehrzahl der Interpreten und Übersetzer annimmt<sup>30)</sup>. Ein Floß wird aus einfachen Baumstämmen

---

<sup>29)</sup> 5, 234.

<sup>30)</sup> Nach A. Breusing, Die Nautik der Alten, Bremen 1866, 129 ff. und F. Brewster, The Raft of Odysseus, Harvard Studies in Class. Philol. 37, 1926, 49-53 treten jetzt mit guten Gründen für ein Boot ein L. Casson, Odysseus' Boat, American Journ. Philol. 85, 1964, 61-64 und Chr. Kurt, Seemännische Fachausdrücke 21 ff. - Weiterhin als Floß (mit einem Deck und einem umlaufenden Geländer!) interpretiert von D. Gray, Seewesen ... 109 ff., die sich stark an Th. Heyderdahls 'Kon-Tiki' orientiert. Die

gebaut und kann allein mit der Axt hergestellt werden. Wenn Odysseus neben der Axt zum Fällen der Bäume noch ein Schlichtbeil (skeparnon) benutzt und die Stämme nach der Richtschnur zuhaut, dürfte er einen etwas komplizierteren Schiffstyp planen. Das wird durch das Folgende bestätigt<sup>31)</sup>: "Indessen brachte Bohrer Kalypso, die hehre unter den Göttinnen, und er durchbohrte alle (Planken) und paßte sie aneinander mit Dübel und Fuge. So groß wie ein Mann den Boden eines Schiffes rundet, eines breiten Lastschiffs, der sich gut versteht auf die Künste des Zimmerns: so groß in die Breite machte sich das Boot Odysseus."

Diese Angaben haben früheren Interpreten, die einen Floßbau annahmen, einige Schwierigkeiten gemacht: Ein zusammengedübeltes Floß aus schweren Stämmen wäre einmalig in der Geschichte des Schiffbaus<sup>32)</sup>; wegen seiner Starrheit ist es unbrauchbar und würde im Seegang in kurzer Zeit auseinanderfallen. Umgekehrt aber konnten bis vor einigen Jahren die Vertreter der Schiffs- oder Boots-These nicht recht erklären, warum Odysseus die Planken durchbohrt und mit Dübeln aneinandergesetzt hat, ohne Kiel und Spanten als Auflage zur Verfügung zu haben. Dieses Rätsel haben nun die Unterwasserfunde von antiken Schiffen bei Grand Congloué und Cape Gelidonya in der Türkei<sup>33)</sup> gelöst. Bei dem bronz-

---

berechtigten Zweifel an der Seetüchtigkeit dieser "schwimmenden Kiste" werden von der Autorin dem Teil der Rekonstruktion zugewiesen, der "keine Beziehung mehr zur Wirklichkeit" hat (a.a.O. 112).

31) 5, 246.

32) Zur notwendigen Elastizität eines hochseefähigen Floßes nachdrücklich Th. Heyderdahl, Kon-Tiki (1948), Berlin 1958, 136 ff. und 267 ff.

33) Vgl. G.F. Bass, The Cape Gelidonya Wreck, American Journ. Archaeol. 65, 1961, 267 ff.; ders., Archäologie unter Wasser, Bergisch Gladbach 1965, 178 ff.

zeitlichen Schiffswrack bei Cape Gelidonya fanden sich Planken mit Dübeln, die genau in die Bohrlöcher der danebenliegenden Planken paßten. Bei diesem Schiff, das auf etwa 1300 v. Chr. datiert wird, ist somit die Bauweise zu finden, die in der Odyssee beschrieben wird: Die Planken des Rumpfes werden untereinander vernietet und mit Dübeln gesichert und bilden so eine Schale, die erst später durch Spanten versteift und ausgebaut wird.

"Die Decks verfertigte er, nachdem er Spanten in dichter Folge eingefügt hatte, und beendete sein Werk mit langen Abschlußplanken." Odysseus' Boot hat also, wie das normale homerische Schiff, ein einfaches Vorder- und Achterdeck; der Raum dazwischen bleibt offen. Die Außenplankung wird fachgerecht durch zwei waagerechte Planken, die Schandekkel<sup>34)</sup>, nach oben hin abgeschlossen, es folgt das Aufriggeln und die Anbringung von Ruder und Reling: "Und er setzte einen Mast hinein und eine dazu passende Rahe; ferner fertigte er ein Steuerruder an, damit der Kurs halten könne. Und er umzäunte es ringsum mit Weidengeflecht, daß es ein Schutz sei gegen die Wellen, und warf viel Reisig in das Boot."

Das Weidengeflecht rings um den Platz des Steuermanns (oder um das ganze Boot) hat nicht nur die Aufgabe einer Reling, die ein Überbordfallen, die größte Sorge jedes Einhandseglers, verhindern soll, sondern auch die eines Schanzkleides, das das Überkommen von Wasser bei Seegang vermindert. Umstritten war bis vor kurzem, zu welchem Zweck Odysseus Reisig (hyle) in sein Boot wirft. Die antiken Kommentatoren erklären hyle als 'Ballast aus Steinen und Sand'<sup>35)</sup>; das ist von der antiken Praxis her ohne Zweifel richtig ge-

---

34) So J.S. Morrison, R.T. Williams, Greek Oared Ships 48; anders, als Schanzkleidstützen und Handläufe, interpretiert bei Chr. Kurt, Seemännische Fachausdrücke 23.

35) Scholien und Eusthatius zu 5, 257:

folgert, da ein Boot dieser Art Ballast benötigt<sup>36)</sup>, doch bezeichnet hyle bei Homer ausschließlich Wald, Holz oder Gesträuch. Auch in diesem Falle haben die Schiffsfunde unter Wasser die homerischen Baubeschreibungen bestätigt; es fand sich tatsächlich loses Weidengesträuch auf dem Boden der Schiffe<sup>37)</sup>. Da die homerische Angabe auf diese Weise gesichert ist, ist auch die Funktion der Reiser erklärbar: Sie sind ein Schutz gegen das bei Holzschiffen unvermeidliche Bilgenwasser und sozusagen der Ersatz für ein festes Deck. Der Baubericht schließt mit der Anbringung der Take-lage: "Indessen brachte Kalypso Tücher, die hehre unter den Göttinnen, um Segel daraus zu machen, und er bewerkstelligte recht mit Kunst auch dieses. Und er befestigte Brassens und Geitaue<sup>38)</sup> und Schoten und bewegte das Boot schließlich mit Hebelstangen in die göttliche Salzflut."

In 22 Versen hat Homer den Schiffsbau vollständig und mit aller terminologischen Präzision beschrieben. Ohne Zweifel eine Meisterleistung sachbezogener Dichtung und eine Demonstration, wessen der Hexameter fähig ist; hier ist in mancher Hinsicht archaische und besonders hellenistische

---

36) Zum Technischen und Terminologischen B. Gladigow, Trimmballast bei antiken Schiffen?, Wiener Studien 82, 1969, 37-48.

37) G.F. Bass, Archäologie unter Wasser 181; vgl. auch ders., Cape Gelidonya - A bronze age shipwreck, Transactions of the American Philosophical Society 57, 8, 1967, 49. D. Gray, Seewesen... 110 übernimmt diese Deutung ("Für das an Bord aufgehäufte Buschwerk (5, 257) bietet jetzt das im Schiffswrack von Kap Gelidonya ... entdeckte Reisig eine überraschende Bestätigung"); sie scheint also mit Bilgenwasser auf dem Floß zu rechnen! Die für ein Floß völlig sinnlose Reisigfüllung ist ein weiteres wichtiges Argument dafür, daß von Odysseus ein Boot gebaut wurde.

38) Zu hyperai (Brassen), kaloi (Gordings, Geitaue), podes (Schoten) R.S. Morrison, R.T. Willimas, Greek Oared Ships 56 f. (vgl. auch 299 f.).

Lehrdichtung vorbereitet. Für Odysseus erweist die detaillierte Baubeschreibung erneut die Autarkie des homerischen Helden<sup>39)</sup>: Er beherrscht das komplizierteste technische Gerät seiner Zeit, das Schiff, in allen Einzelheiten und variiert es für seine Bedürfnisse. Die für Odysseus demonstrierte Autarkie ist nicht die eines Robinson Crusoe (er zimmert sich einen primitiven Einbaum), sondern die eines Fachmannes auf der Höhe der zeitgenössischen Technik. Daß für diese Leistung des Helden eine Nymphe mit Werkzeugkasten Voraussetzung ist, erzeugt für Homer offensichtlich keine theologischen Probleme, verdeutlicht jedoch noch einmal die Intentionen der Szene: Der Held demonstriert seine Kompetenz.

Siebzehn Tage kann Odysseus auf dem selbstgebauten Boot mit östlichem Kurs - Kalypso hat ihm als Navigationsanweisung empfohlen, den großen Wagen immer zur Linken zu halten<sup>40)</sup> - bei gutem Wind segeln, bevor ihn Poseidon, seit der Blendung des Polyphem sein Erzfeind, erblickt: Ein Brecher schlägt in das Schiff, knickt Mast und Rahe und wirft Odysseus über Bord - das Schlimmste, das einem Einhandseg-

---

<sup>39)</sup> Zur 'Autarkie des Helden' R. Harder, *Eigenart der Griechen*, Freiburg 1962, 26-30 (= Kleine Schriften 13-16), wo freilich Odysseus der Bootsbauer nicht erwähnt ist; hierzu ders., *Odysseus und Kalypso*, Kleine Schriften, München 1960, 152 ff., wo allerdings, wie von Philologen gemeinhin, von einem Floßbau ausgegangen wird. Das Gegenstück zum Bootsbau ist, in mehrfacher Hinsicht, der Bau des Ehebettes durch Odysseus 23, 190-204. *Ilias* 5, 59 ff. ist der Schiffsbauer Phereklos ein besonderer Liebling der Athene. Die Annahme, Odysseus ein 'Behelfsfloß' improvisieren zu lassen, scheint mir, neben allen anderen Gründen, auch der angesprochenen Intention des Dichters zu widersprechen.

<sup>40)</sup> 5, 277. - Zusammenfassend T. Weski, *Zu navigatorischen Möglichkeiten vor Einführung des Kompaß*, in: H. Müller-Karpe, *Zur geschichtlichen Bedeutung ...* 191-208; ausführlicher E.G.R. Taylor, *The Haven-Finding Art. A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*, 1971.

ler passieren kann. Doch er hat Glück im Unglück: Dadurch, daß Mast und Segel mit ihm zugleich über Bord gehen, kann er das nun antriebslose Fahrzeug wieder erreichen, was natürlich seine größte Sorge ist: "Doch auch so vergaß er nicht des Bootes, so erschöpft er war, sondern ihm nachstrebend in den Wogen ergriff er es und setzte sich mitten auf ihm nieder und entging dem Ziel des Todes!" Auf dem segellosen Boot treibt Odysseus noch einige Zeit umher, bis sich Leukothea seiner erbarmt. Sie gibt ihm ihr Kopftuch als eine Art Schwimmgürtel und empfiehlt ihm, das Boot zu verlassen und zum Phäakenland (Scheria) zu schwimmen.<sup>41)</sup> Dem erfahrenen Seemann Odysseus scheint ein solches Verfahren nicht sehr vertrauensenerweckend<sup>42)</sup>, und er beschließt, solange in seinem Boot zu bleiben, wie die Verbände der Planken halten; der nächste Brecher freilich zerschlägt es bereits "... wie ein heftig wehender Wind einen Haufen dünner Spreu aufwirbelt und die Hälmchen zerstreut hierhin und dorthin: so zerstreute er von dem Boot die langen Planken." Erst jetzt befolgt Odysseus den Rat der Göttin: Auf einer einzelnen Planke sitzend zieht er seine Kleider aus, bindet sich ihr Kopftuch unter die Brust und schwimmt in Richtung Land.

Damit hat die erste Segelfahrt der Weltliteratur, die von Anfang an als Einhandreise geplant war, ihren gewaltsa-

---

41) Vgl. etwa F. Chichester, *Gipsy Moth Circles the World*, London 1967. - Neben der ständigen Benutzung von lifebelts ist das Nachschleppen eines langen Schwimmtaus üblich.

42) 5, 356 ff. - Exempli gratia die Empfehlung in 'Seemannschaft', hrsg. v. Deutschen Hochseesportverband 'Hansa', Bielefeld 1964<sup>12</sup>, 158: " Als Grundsatz gilt, daß kein Mann der Besatzung ein Schwertboot nach dem Kentern verläßt, auch nicht, um Hilfe herbeizuholen." Oder, zum Verlassen einer Yacht im Sturm, B. Schenk, *Fahrtensegeln*, München 1976, 174. - Zu Odysseus' Überlegung, seiner eigenen Seemannschaft mehr zu vertrauen als dem Rat der Göttin, W. Kullmann, *Gods and Men in the Iliad and the Odyssey*, *Harvard Studies in Classical Philology* 89, 1985, 11.

men Abschluß gefunden. Spätestens bei der Beschreibung dieses zweiten Schiffsbruchs wird deutlich, daß das 'zweite' Schiff des Odysseus einen anderen Schiffstyp repräsentiert als das erste. Das zweite Schiff hat offensichtlich kein besonderes Kielhilz (tropis)<sup>43)</sup>, denn beim zweiten Schiffbruch setzt sich Odysseus lediglich auf eine Planke, während er sich nach dem ersten Schiffbruch auf Kiel und Mast gesetzt hatte<sup>44)</sup>. Dem entspricht, daß bei dem sehr sorgfältig beschriebenen Schiffsbau auf Ogygia an keiner Stelle vom Kiel die Rede ist. Aus dieser konstruktiven Differenz dürfte sich der terminologische Unterschied beider Schiffstypen, schedia und naus<sup>45)</sup>, erklären. Der Einhandsegler Odysseus baut sich ein kiellooses, handliches Schiff, das zudem im Unterschied zu allen anderen homerischen Schiffen natürlich auch keine Riemen aufweist. Ferner scheint das Schiff noch eine weitere Besonderheit aufzuweisen: Refftaue (kaloi)<sup>46)</sup>, die ein Reffen des Segels vom Steuerruder aus ermöglichen sollten. Freilich ist die Deutung dieses Terminus nicht ganz sicher; sicher ist lediglich, daß es in späterer Zeit diese Reffleinrichtung gab, die ein Hochziehen und Zusammenraffen des Segels zur Rahe hin ermöglichte.

Erst auf einem 'dritten' Schiff erreicht Odysseus seine Heimat. Es ist ein wertneuer phäakischer Fünzigruderer mit Beseglung. Auf die Besonderheit der phäakischen Schiffe weist Alkinoos selbst hin: "Denn den Phäaken sind nicht Steuermänner noch Steuerruder, wie sie die anderen Schiffe

---

43) J.S. Morrison, R.T. Williams, Greek Oared Ships 50 f.; Chr. Kurt, Seemännische Fachausdrücke 85 ff.

44) 12, 424.

45) Chr. Kurt, Seemännische Fachausdrücke 78 ff.

46) S. oben Anm. 38. - Direkt nach achtern, in die Nähe des steuernden Seglers führende Gordings wären eine weitere Anpassung des Bootes an die Bedingungen des Einhandsegelns.

haben, sondern es wissen diese selber die Gedanken und Absichten der Männer ..." Sieht man von der märchenhaften Begründung ab, so hat diese Besonderheit ihre eigene Logik: Bei dem phäakischen Schiff handelt es sich, wie die spätere Fahrt zeigt, trotz der Beseglung praktisch um einen reinen Schnellruderer<sup>47)</sup>, einen 'Fünfziger ohne', der so auf ein Steuerruder verzichten kann. Hervorgehoben wird die hohe Beschleunigung und hohe Geschwindigkeit des Schiffs: "Das Schiff aber - wie im Felde vierspännige männliche Pferde, alle zugleich hinstrebend unter Peitschenhieben, sich hoch erhebend, schnell den Lauf vollbringen: so hob der Bug sich empor, und hinterdrein rollte gewaltig die purpurne Woge des vieltosenden Meeres." Die hohe Rudergeschwindigkeit (die sogar eine Heckwelle aufwirft!) zeigt sich auch bei der Landung auf Ithaka<sup>48)</sup>: "Da lief das Schiff auf dem Lande auf bis auf die Hälfte der ganzen Länge, das eilende, denn von den Händen solcher Ruderer wurde es getrieben." Homer, mit den konstruktiven Problemen des Schiffbaus wohlvertraut, wie wir sahen, versäumt nicht zu begründen, weshalb das Schiff den Belastungen eines weiten Auflaufens gewachsen war: "Und sie stiegen aus dem gut verspanneten Schiff an Land..."

Auch dem dritten Schiff seiner Irrfahrt wird Odysseus zum Verderben: Poseidon, erzürnt über das schnelle Heimgeleit durch die Phäaken, versteinert es kurz vor seiner Rückkehr zur Stadt der Phäaken. Mit der Heimfahrt auf die-

---

47) 8, 34 ff; 8, 558 ff. - Die Besatzung besteht im Regelfall aus fünfzig Ruderern und zwei Offizieren; J.S. Morrison, R.T. Williams, Greek Oared Ships 46 f. - Das mittschiffs eingehängte Steuerruder mit annähernd senkrecht geführter Achse wird in Europa erst nach dem 12. Jahrhundert üblich; vgl. die Hinweise bei W. Rudolph, Boote-Flöße-Schiffe, Zürich 1974, 105 (zu ost- und südasiatischen Parallelen S. 90).

48) 13, 113.

sem dritten Schiff, dem ersten, das Odysseus nicht selbst gehörte, hat sich der Fluch des geblendeten Polyphem erfüllt<sup>49)</sup>: "Gib, daß Odysseus, der Städtezerstörer, nicht heimgelange, des Laertes Sohn, der auf Ithaka die Häuser hat! Doch ist sein Teil, daß er die Seinen sieht und in sein wohlgebautes Haus und in sein väterliches Land gelangt: spät komme er heim auf schlimme Weise, nachdem er verloren alle die Gefährten, auf einem fremden Schiff, und finde Leiden in seinem Hause!" In gleicher Reihe mit so gravierendem Unheil wie dem Verlust der Gefährten und Leid in seinem Haus steht die Rückkehr auf dem fremden Schiff: Nicht Herr eines eigenen Schiffes zu sein, fremdem Kommando unterstellt, ist ohne Zweifel für den homerischen Helden eine leidvolle Situation. Homer scheint, von anderen Motiven einmal abgesehen, gewillt zu sein, seinem Helden dieses Leid zu mildern<sup>50)</sup>; Odysseus geht schweigend an Bord, schläft während der gesamten Fahrt und erwacht erst, als das phäakische Schiff längst entschwunden ist. Den Weg von Kalypso zu den Phäaken hatte Odysseus einhand, auf selbstgebaudem Bott zurückgelegt, ein Muster an Autarkie, von Scheria nach Ithaka gelangt er schlafend auf fremdem Schiff.

In gewisser Weise stehen alle Schiffsgeschichten der Odyssee in einer Beziehung zum Land der Kyklopen und vor allem zu Polyphem, in einer Beziehung, die sich teils als

---

49) 9, 530.

50) 13, 75 und 79 f. - Möglicherweise liegt hier auch ein Hinweis darauf vor, daß mit der Fahrt von den Phäaken eine Grenze (wieder) überschritten wird; zu den Phäaken als Totenfährmännern U. v. Wilamowitz, *Die Ilias und Homer*, Berlin 1916, 497 ff.; das Motiv der Rettung betont C.P. Segal, *The Phaeacians and the Symbolism of Odysseus' Return*, *Arion* 1, 4, 1962, 17-64. Zu den Korrespondenzen zwischen der Landung auf Scheria und auf Ithaka jetzt R.B. Rutherford, *At Home and Abroad: Aspects of the Structure of the Odyssey*, *Proc. of the Cambridge Philol. Soc.* 211, 1985, 140 ff.

einfacher Kontrast zeigt, teils aber auch ein aktives Weiterwirken der Ereignisse auf jener Insel ist. Die Kyklopen und ihre Insel<sup>51)</sup> erscheinen als dasjenige Volk und das Land, das am weitesten von jeder Zivilisation entfernt ist, als Menschen, die all das nicht besitzen, was den Griechen als Grundlage jeder Kultur erscheint. Sie haben weder 'ratspflegende Versammlungen' noch Gesetze, keine Häuser und keine Siedlungen, Ackerbau und Großviehzucht sind ihnen fremd. Die Begründung, die Homer für diesen Mangel an Zivilisation angibt, ist für sein Konzept von Kultur bezeichnend (und zugleich eine kleine Rechtfertigung für unser Thema)<sup>52)</sup>: "Denn den Kyklopen sind keine Schiffe zu Gebote mit mennigfarbenen Wangen, und auch keine Zimmermänner von Schiffen sind unter ihnen, die wohlverdeckte Schiffe bauen könnten, die da jegliches ausrichten, zu den Städten der Menschen fahrend, so wie vielfach die Männer auf Schiffen zueinander das Meer durchqueren. Diese hätten ihnen wohl auch die Insel zu einer gutbebauten machen können; denn sie ist gar nicht schlecht ..." Wenn irgendwo, dann ist hier Homers Bekenntnis zum Schiff zu finden, als Träger kultureller Beziehungen, als Basis jeglicher Zivilisation. Jene Wechselbeziehung zwischen Schiff und Kulturhöhe findet sich in korrespondierender Weise bei den Phäaken wieder, Odysseus' letzter Station; das Volk mit der höchsten Zivilisationsstufe, einer ans Wunderbare grenzenden Kultiviertheit, hat auch die technisch vollkommensten Schiffe und rühmt sich, jedem beliebigen Ort in kürzester Zeit erreichen zu können<sup>53)</sup>.

---

51) Zu den Motiven des Kyklopen-Abenteuers L. Rademacher, Die Erzählungen der Odyssee, Sitzungsber. Akad. Wien, Phil.-hist. Kl. 178, 1, Wien 1915, 13 ff.; K. Meuli, Odyssee und Argonautika, Berlin 1921, 66 ff.; J.M. Glenn, The Polyphemus Folktales and Homer's Kyklopeia, Transactions and Proceedings of the Am. Philol. Association 92, 1971, 133-181.

52) 9, 125 ff.

53) 7, 319 ff.

Soweit ich sehe, hat sich noch niemand darüber gewundert, daß Homer bei der Blendung des Polyphem in auffallend reichem Maße Schiffsmetaphern anwendet: Die Keule, von der der Pfahl für die Blendung vorbereitet wird, ist "so groß wie der Mastbaum eines zwanzigrudrigen Schiffes, eines breiten Lastschiffs, das die großen Tiefen überquert"<sup>54)</sup>, Odysseus dreht den Pfahl im Auge des Polyphem "wie wenn ein Mann eine Schiffsplanke anbohrt mit dem Bohrer, und die andern fassen zu auf beiden Seiten und wirbeln ihn unten herum mit dem Riemen, er aber läuft beharrlich fort und fort"<sup>55)</sup>, das Auge um den glühenden Pfahl zischt "wie wenn ein Mann, ein Schmied, eine große Axt oder ein Schlichtbeil in kaltes Wasser eintaucht, um es, das gewaltig zischende, zu härten - das ist dann wieder die Kraft des Eisens"<sup>56)</sup>. Hier scheint Homer in die Metaphorik der Blendung des Polyphem die technische und zivilisatorische Distanz zwischen Polyphem und den griechischen Seefahrern<sup>57)</sup> aufgenommen zu haben, zugleich aber wohl auch die durch diese Tat hergestellte Verbindung zwischen Polyphems Fluch und der Vernichtung aller drei Schiffe des Odysseus.

---

54) 9, 322.

55) 9, 384.

56) 9, 391.

57) Dazu Seth. L. Schein, *Odysseus and Polyphemus in the Odyssey*, *Greek, Roman and Byzantine Studies* 11, 1970, 76 ff.