

MARTIN ZIMMERMANN

DIE LYKISCHEN HÄFEN UND DIE HANDELSWEGE IM ÖSTLICHEN MITTELMEER

aus: Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik 92 (1992) 201–217

© Dr. Rudolf Habelt GmbH, Bonn

Die lykischen Häfen und die Handelswege im östlichen Mittelmeer*

Bemerkungen zu PMich I 10

Abgesehen von ihrer Anbindung an ein Hinterland in Form besonders enger wirtschaftlicher, politischer oder rechtlich-administrativer Beziehungen zu einem Binnenort und den regional eingeschränkten Kontakten zu den jeweiligen Nachbarorten waren die lykischen Häfen in den überregionalen Mittelmeerhandel integriert, wie die vereinzelt belegten Fremden in Lykien oder die lykischen *naukleroï* in anderen Teilen des Mittelmeeres zeigen¹. Weder anhand von Inschriften noch anhand archäologischen Materials läßt sich jedoch die Partizipation lykischer Poleis am überregionalen Warenaustausch etwa hinsichtlich des Exports eigener Güter bisher erschließen. Die wenigen literarischen Quellen, die von speziellen Handelsgütern, wie Sandalen aus Patara, Schwämmen aus Antiphellos oder Wein aus Telmessos² berichten, sind eher ein Indiz für den hochspezialisierten Mittelmeerhandel der Kaiserzeit als geeignete Grundlage für allgemeine Rückschlüsse auf das wirtschaftliche und gewerbliche Leben in Lykien. Obwohl man also mangels geeigneten Quellenmaterials auf ein differenziertes oder geschlossenes Bild der Wirtschaftsbeziehungen Lykiens mit anderen Regionen des Mittelmeeres verzichten muß, lohnt die Betrachtung einzelner Inschriften, literarischer Quellen und vor allem Papyri, die Informationen zum Anteil der Lykier am Wirtschaftsleben der Mittelmeerwelt, insbesondere aber zur Lage der lykischen Halbinsel an den Seehandelswegen enthalten. Im Vordergrund sollen hier die in hellenistischer und römischer Zeit bestehenden und anhand einzelner Zeugnisse bis in archaische und klassische Zeit zurückzufolgende Kontakte zwischen Lykien und Ägypten stehen³. Ausgangspunkt kann die Betrachtung eines Zeugnisses aus dem Zenon-Archiv sein, das für die Mitte des 3. Jh. v. Chr. die Benutzung einer anscheinend ephemeren Reiseroute belegt.

Die eingehend zu betrachtenden Papyri PMich I 1 und 10⁴ waren bisher nur für die Datierung der von Strabon überlieferten zeitweiligen Umbenennung der lykischen Hafenstadt Patara in Arsinoë durch Ptolemaios Philadelphos sowie als Zeugnis für die Existenz einer gleichnami-

* F. Kolb und M. Wörrle danke ich für Hinweise.

¹ Zur Geschichte der lykischen Häfen siehe Verf., Untersuchungen zur historischen Landeskunde Zentrallykiens (Diss. 1991, im Druck: Antiquitas Reihe 1). Fremde z.B. TAM II 80, 95, 97, 355, 368, 427, 438, 485. Lykische Naukleroï auf Sizilien und in Nordafrika: IG XIV 404; Inscriptions latines de l'Algérie II (1957), 561.

² Lukian dial. meretr. 14, 2f (Sandalen); Plin. n.h. IX 69 (Schwämme); ebd. XIV 9, 74 (Wein).

³ Für archaische und klassische Zeit sind die Zeugnisse sehr spärlich. Der mit der einzigen außerhalb Lykiens gefundenen Inschrift in lykischer Sprache beschriftete Silberbecher des ausgehenden 5. Jhs. v. Chr. (G. Neumann, Neufunde lykischer Inschriften seit 1901, 1979, Nr. 307), die in ihrer Echtheit umstrittene Statuette des Gottes Min aus dem 6. Jh. v. Chr. (ebd. Nr. 301) sowie Einflüsse ägyptischer bzw. nordafrikanischer Münzbilder auf Dynastenprägungen gehören vielleicht in diesen Kontext (z.B. O. Mørkholm/J. Zahle, ActaArch 1972, 60 Nr. 3 [Münze des Kuprilli in ägyptischem Münzhort]; 66 Nr. 135 ff [Zeus/Ammon/Münzen desselben Dynasten]; 75 f [zu Hortfund mit lykischer Münze in Ägypten]).

⁴ Ein Teil von PMich I 10 wurde bereits in PCairZen I 59052 publiziert.

gen Siedlung in Pamphylien oder Kilikien von Interesse⁵. Da die klare Unterscheidung zwischen dem lykischen Patara/Arsinoë und einem weiter östlich gelegenen Arsinoë auch für den hier zu behandelnden Aspekt der Schiffsrouten von Bedeutung ist, sollen die bisherigen Ergebnisse zu dieser Frage kurz resümiert und ergänzt werden. Dies betrifft insbesondere PMich I 10, in dem ein gewisser Antimenes den bekannten Zenon darüber in Kenntnis setzt, daß die von ihm bereits in PCair Zen 59029 besprochene, in den Winter 258/57 v. Chr. fallende Reise einer Frau namens Doris an die kleinasiatische Küste von Pamphylien/Kilikien ihren Abschluß gefunden hat, wie einem in Kopie beigefügten Brief des Sosipatros aus dem pamphylich-kilikischen Arsinoë an Antimenes zu entnehmen sei.

- Ἄντιμένης Ζήνωνι χαίρειν. (- - -)
 ὑπογέγραφέ σοι τῆς παρὰ Σωσιπάτρου ἐλθούσης μ[οι ἐπιστολῆς τὸ ἀντίγρα]-
 φον, ὅπως εἰδὼς ἀναφέρῃς ἐν λόγῳ Ἄπολλωνίῳ ε[
 οὐθὲν αὐτοῖς συνετέθη ἐφόδιον οὐδ' ἀκ. ρ. ν. . . .]
 5 ὑπὸ τοῦ χειμῶνος κατηνέγχθησαν εἰς Ἄρσινόνην [
 [ἔρρωσο. L] κη, Περιτίου κη.
 Σωσίπατρος Ἄντιμένει χαίρειν. (- - -)
 π[αραγενόμε]νοι πρὸς ἡμᾶς
 Ἄριστων καὶ ἡ ἀδελφὴ ἀνήγγελλον πεπολυωρῆσθαι ὑπ[ὸ σου κατὰ] πάντα.
 καλῶς οὖν
 10 ποεῖς πρὸς ἡμᾶς οὐκ ἀλλοτριῶς ἔχων· πειρασόμεθα γὰρ [καὶ αὐτοῖ π]ερί ὧν ἂν σὺ
 σπου-
 δάζῃς καὶ γράφῃς πρὸς ἡμᾶς τὴν πᾶσαν ἐπιμέλεια[ν ποεῖσθαι. γί]νωσκε δὲ ὑπὸ
 τῶν χειμῶνων κατενεγχθέντας εἰς Πάταρα, κείθε[ν δὲ μισθωσά]μενοι πλοῖον
 παρέπλευσαν πρὸς ἡμᾶς εἰς Ἄρσινόνην. τὸ δὲ ναῦλον διωρθ[.....]νων (δρ.) λε.
 γέγρα-
 φα οὖν σοι ὅπως εἰδῆς.
 15 [ἔρρωσο. L κη], Ἀπελλαίου κς.

Verso

Ἄντιμένης περὶ Δωρίδος Ζήνωνι.
 καὶ τῆς παρὰ Ἄντιπάτρου
 ἐπιστολῆς ἀντίγραφον. L κη, Δύστρου
 ιζ, ἐν Μένδ[ητι].

⁵ Strab. XIV 3,6 (Πτολεμαῖος δ' ὁ Φιλάδελφος ἐπισκευάσας Ἄρσινόνην ἐκάλεσε τὴν ἐν Λυκίᾳ, ἐπεκράτησε δὲ τὸ ἐξ ἀρχῆς ὄνομα.); Steph. Byz. s.v. Zur Umbenennung allgemein: L. Robert, *Études épigraphiques et philologiques* (1938), 255 ff; ders., *Hellenica XI/XII* (1960), 157; H. Hauben, in: *Egypt and the Hellenistic World* (Proc. of the Intern. Coll. Leuven), hrsg. v. E. van't Dack/P. van Dessel/W. van Gucht (1983), 99 ff, bes. 111 ff. Vgl. zum kilikischen Arsinoë jetzt die Inschrift bei E. Kirsten/I. Opelt, *ZPE* 77, 1989, 55 ff, bes. 61 f und C.P. Jones/Chr. Habicht, *Phoenix* 43, 1989, 328 ff; 337.

Wenn man nicht ein bisher unbekanntes Arsinoë in Karien als Reiseziel der 'compatriote' des Zenon⁶ annehmen will, kommt als einleuchtende Lokalisierung des Zielhafens nur die pamphylich-kilikische Küste in Betracht, denn die übrigen dynastischen Umbennungen bzw. Gründungen namens Arsinoë sind aufgrund der geographischen Lage oder des Zeitpunktes der Namensänderung als Reiseziel auszuschließen⁷. Auf den ersten Blick widersprüchlich sind jene Stellen im Antimenes-Brief und im Sosipatros-Brief, die von einer durch einen Sturm erzwungenen Einkehr in den Hafen von Arsinoë (Antimenes) bzw. Patara (Sosipatros) berichten. Demnach müssen die Reisenden nach der einen Version einmal in Patara und entsprechend der zweiten Version in Arsinoë in Folge einer Beschädigung des Schiffes durch einen Sturm einlaufen (Z. 5/12)⁸. Während der Herausgeber der Zenon-Papyri C.C. Edgar meinte, daß Antimenes "the report of Sosipatros rather carelessly" folge⁹ und eigentlich hätte Πάταρα schreiben müssen, hatte vor ihm bereits U. Wilcken¹⁰ zu Recht darauf hingewiesen, daß es sich bei dem von Antimenes erwähnten Arsinoë durchaus um das lykische Patara gehandelt haben kann. Es können nämlich in der Tat - was Strabon zumindest in seinem Hinweis auf die Kurzlebigkeit der Umbenennung andeutet - beide Namen nebeneinander bestanden haben, zumal der nur fragmentarisch erhaltene Papyrus spezifizierende Ergänzungen wie τὴν ἐν Λυκίᾳ z.B. in Z. 5 zuläßt¹¹. Für die These von U. Wilcken spricht zweifellos auch der Umstand, daß Antimenes die Formulierung ὑπὸ τοῦ χειμῶνος κατηνέγκθησαν ... wählt. Die mit dem Sosipatros-Brief übereinstimmende

⁶ Die nicht näher erläuterte Bestimmung des Reiseziels der Doris in Karien bei C. Préaux, *Les Grecs en Égypte* (1947), 12 f entbehrt jedes Hinweises in den Quellen. Über die Frau namens Doris ist nur zu sagen, daß sie vermutlich zu dem engeren (verwandtschaftlichen-?: so C. Préaux ebd. "la sœur ou la tante de Zénon" ohne Belege) Kreis um Zenon gehörte. Ob sie jedoch aus Karien stammt, ist unklar. Zu dieser Frau auch: A. Świderek, *Symbolae R. Taubenschlag* II, 1957, 133 ff, bes. 139. Ob der von A. Świderek der Doris zugewiesene Brief PCairZen IV 59579 tatsächlich von dieser verfaßt wurde, ist nicht festzustellen. Ebenso wenig läßt sich eine gemeinsame Hinreise nach Ägypten mit einem gewissen Ariston aus PCairZen III 59341b ableiten. C. Orrieux, *Zénon de Caunos. parépidēmos, et le destin grec* (1985), 95 f schließt sich ohne neue Argumente A. Świderek an.

⁷ Siehe die Lit. in Anm. 5. Die zeitweilige Umbenennung von Ephesos durch Lysimachos liegt zweifellos früher und war vermutlich bereits wieder aufgehoben (Strab. XIV 640; IK 14 (Ephesos), 1381; IK 24/1 (Smyrna), 22 zu Nr. 577 jeweils mit Lit.), jene von Rithymna auf Kreta wurde später durchgeführt (G. Le Rider, *Essays in Greek Coinage presented to S. Robinson*, 1968, 229 ff). Wie diese beiden sind auch andere aufgrund ihrer Lage als Ziel der Reise von vornherein auszuschließen (in Koilesyrien: G. Fuks, *SCI V*, 1979-80, 178 ff; Methana auf der Peloponnes: R.S. Bagnall, *The Administration of the Ptolemaic Possessions outside Egypt*, 1976, 135 f; Konopa: E. Mastrokostas, *MDAI (A)* 80, 1968, 156 Nr. 7 f; Koresia auf Keos: L. Robert, *Hellenica XI/XII* (1960), 148 ff; zu verschiedenen 'Arsinoë' auf Zypern: T.B. Mitford, *Mnem.* 1938, 103; ders., *ANRW* 7,2 (1980), 1329; R.S. Bagnall a.O. 64). - Die genaue Lokalisierung von Arsinoë in Pamphylien ist umstritten. Nach Publikation einer neuen Inschrift zum kilikischen Arsinoë, die die Lokalisierung der ptolemäischen Gründung in einiger Entfernung von Nagidos belegt und damit die Angaben Strabons zu diesem Küstenabschnitt bestätigt, wird man auch die Existenz einer zweiten Siedlung namens Arsinoë in unmittelbarer Nähe von Korakesion gegen die ältere Vermutung, Korakesion sei umbenannt worden und Strabon sei bei der Unterscheidung von Arsinoë/Korakesion ein Fehler unterlaufen, vorziehen (siehe mit weiteren Quellen E. Kirsten/I. Opelt, *ZPE* 77, 1989, 62 Anm. 11; C.P. Jones/Chr. Habicht, *Phoenix* 43, 1989, 328 ff).

⁸ Vgl. dazu auch allgemein: J. Rougé, *Archaeonautica* 4, 1984, 223 ff, 223.

⁹ C.C. Edgar im Kommentar zu PMich I 10, S. 71.

¹⁰ U. Wilcken, *AfP* 8, 1927, 277.

¹¹ So auch M. Wörrle, *Chiron* 9, 1979, 106 Anm. 135, ohne sich jedoch für einen der genannten Vorschläge von C.C. Edgar oder U. Wilcken zu entscheiden. Für diese Ergänzung vgl. Ἀρσινόη ἢ ἐν Πελοποννήσῳ (IG XII/3, 466 und F. Hiller von Gaertringen, *Arch. Eph.* 1925-26, 68 ff).

Konstruktion macht es unwahrscheinlich, daß Antimenes den Bericht kürzte, indem er die Zwischenstation ausließ, um stattdessen mit der Nennung des Zielhafens 'Arsinoë' fortzufahren.

Das auf den ersten Blick befremdende Nebeneinander des alten und des neuen, dynastischen Namens in ein und demselben Dokument läßt sich vornehmlich damit erklären, daß Sosipatros den ursprünglichen Namen gewählt hat, damit der Empfänger des Schreibens sofort die Zwischenstation vom Zielhafen der Reise unterscheiden konnte. Wie zu erkennen ist, geht es beiden Briefschreibern nämlich nicht in erster Linie um die Mitteilung der gelungenen Überfahrt, sondern um die Erstattung der durch den Schiffwechsel aufgetretenen zusätzlichen Kosten¹². Allein aus diesem Grund ist auch in der von Antimenes gewählten Kurzform die Erwähnung des Einlaufens in Patara/Arsinoë zu erwarten und nicht die Ankunft in Pamphylien.

Mit dieser parallelen Verwendung der Namen Patara und Arsinoë in PMich I 10 für den lykischen Hafen ist dieser Papyrus weiterhin als terminus ante quem für die Umbenennung durch Ptolemaios Philadelphos zu betrachten, während PMich I 1 von 259 v. Chr., in dem anlässlich eines Berichtes über eine Handelsfahrt an die kleinasiatische Küste nur von Patara die Rede ist, angesichts der möglichen parallelen Verwendung beider Namen jede Eindeutigkeit als terminus post quem für die Umbenennung verliert. Diese Beobachtung wird durch die weitere Geschichte der Metonomasie bestätigt.

Noch im letzten Drittel des 3. Jhs. v. Chr. ist nämlich die Beibehaltung des alten Ethnikons Παταρεύς feststellbar. In einer Gruppe von Lykiern, die vermutlich als Söldner in der ptolemäischen Armee auf Zypern lebten und im Jahre 224/3 v. Chr. Öl für das Gymnasion von Paphos stifteten, werden zwei Bürger aus Patara genannt¹³. Wie lange sich auf der anderen Seite der dynastische Name neben dem indigenen gehalten hat, läßt sich nicht exakt bestimmen. Gemeinhin wird mit einem Weiterleben bis zur Eroberung der Stadt durch Antiochos III. gerechnet¹⁴. Nach dessen Auftreten scheint in der Tat schwerlich die Fortdauer kaum durchsetzungsfähiger ptolemäischer Ehrenbezeichnungen denkbar¹⁵. Bereits M. Wörrle konnte jedoch zumindest für die ptolemäische Gründung bzw. Umbenennung des kleinen, nicht exakt lokalisierbaren lykischen Ortes 'Philotera' ein Weiterleben des Namens bis in das 2. Jh. v. Chr. feststellen¹⁶. Das gleiche Phänomen kann anhand eines in diesem Zusammenhang bisher nicht beachteten Papyrus aus Philadelphia aus dem Jahre 170 v. Chr., in dem das ptolemäische Ethnikon Ἀρσιννοείτης ἀπὸ Λυκίας für einen gewissen Krates (Sohn des Pheidimos) überliefert ist, auch für Patara nachgewiesen werden.¹⁷ Damit läßt sich zumindest für Ägypten und den dortigen Rechtsverkehr die sporadische Beibehaltung des dynastischen Namens selbst nach Verlust der Außenbesitzungen

¹² Siehe dazu unten.

¹³ SEG XX 1964, Nr. 174.

¹⁴ Für Antiochos III. und das untere Xanthostal siehe jetzt das Zeugnis J. / L. Robert, Fouilles d'Amizone en Carie. I. (1983), 154 ff Nr. 15 B aus dem Letoon.

¹⁵ Siehe etwa: M. Holleaux, *Études d'épigraphie et d'histoire grecques* III (1942), 149 f. G.E. Bean/T.B. Mitford, AS 12, 1962, 195 Anm. 21. Zur Qualität der Metonomasien durch die Ptolemäer siehe auch die Ausführungen von V. Tscherikover, *Die hellenistischen Städtegründungen* (1927), 126 ff, 189.

¹⁶ M. Wörrle, Chiron 9, 1979, 106. Bei dieser Inschrift kann es sich sogar um ein Dokument aus der Kanzlei Antiochos' III. handeln (ebd. 87). Die Lokalisierung des bei Strab. XIV 4,2 überlieferten Πτολεμαίης durch C.C. Edgar (siehe Komm. zu PMich I 1) bei Patara beruht wohl auf einem Mißverständnis. Der Ort muß in Pamphylien zwischen dem antiken Melas-Fluß und Korakesion gelegen haben.

¹⁷ P Rylands IV 583 Z. 4f; 47. L. Moretti, *Ricerche sulle Leghe greche* (1962), 214 Anm. 29 im Zusammenhang seiner Überlegungen zur Entstehungsgeschichte des Lykischen Bundes, auf die hier nicht näher einzugehen ist. Zu einem Παταρεύς auf Zypern in der Mitte des 2. Jh. v. Chr.: T.B. Mitford, ABSA 56, 1961, 4 f Nr. 4 (163/45 v. Chr.).

beobachten, auch wenn die Herkunftsbezeichnung hier auf Angaben des Krates zurückgehen mag, der Lykien noch zur Zeit Ptolemaios V. verlassen haben kann. Es ist also eindeutig, daß auf der einen Seite der neue Name in Ägypten länger als fünfzig Jahre gebräuchlich war und daß auf der anderen Seite von der Umbenennung an beide Namen nebeneinander bestanden. Mit der Überlieferung des auf ptolemäische Herrschaft zurückgehenden Ethnikons bis in das 2. Drittel des 2. Jhs. v. Chr. kann das Zeugnis aus Philadelphia vielleicht einer Gruppe von Dokumenten zugeordnet werden, die im 2. Jh. v. Chr. die anhaltende Verbundenheit der Lykier mit dem Kerngebiet und den Repräsentanten des ptolemäischen Herrschaftsgebietes über den Zeitraum unmittelbarer Beherrschung hinaus belegen.¹⁸

Aber nicht Überlegungen zu den Spezifika der Metonomasien kleinasiatischer Orte unter den Ptolemäern sollen hier im Vordergrund der Überlegungen stehen, sondern die im Papyrus enthaltenen Hinweise auf den Verlauf der Schiffsreise. Nachdem als Ziel der Reise die kleinasiatische Küste bei Pamphylien/Kilikien bestimmt wurde, muß zunächst ein Blick auf den Abfahrts-hafen geworfen werden. Dieser weder von Antimenes noch von Sosipatros ausdrücklich erwähnte Hafen¹⁹ läßt sich mit Hilfe der einzelnen Briefdaten und einzelner Anspielungen in den Dokumenten als in Ägypten liegend bestimmen. Ausschlaggebend für diese im Zusammenhang einer Eruiierung der gewählten Reiseroute wichtige Lokalisierung ist zunächst die Bestimmung des Wirkungskreises von Antimenes. Dieser muß sich gemäß seinen eigenen Ausführungen in der Nachricht vom Nov./Dez. 258 v. Chr.²⁰ persönlich um das Wohl und die Abfahrt der Frau gekümmert haben, war also im Abfahrtshafen zugegen.²¹ Daß sein Bericht über die gelungene Abreise nicht auf Informationen von Dritten beruht, belegen auch die Anspielungen des Sosipatros auf die Fürsorge des Antimenes (Z. 9/11). Entscheidender Hinweis auf seine Zugehörigkeit zum Mitarbeiterstab des Zenon in Ägypten ist schließlich die kurze Zeit zwischen Anfertigung des zweiten Schreibens am 1. Apr. 257 v. Chr. und der Aufnahme in das Archiv am 20. Apr., die unzweifelhaft für eine Übermittlung innerhalb des Nildeltas spricht.²²

Ungewöhnlich für eine derartige Reise von Ägypten (vermutlich Alexandria) nach Kleinasien ist der Reiseantritt im Winter. Im allgemeinen werden die Wintermonate aufgrund der

¹⁸ Hierzu gehört TAM II 263 (zu dieser Inschrift: M. Launey, *Recherches sur les armées hellénistiques I/II*, 1949/50, 193 f; 921; R.S. Bagnall a.O. 110); OGIS 99 (=IGP I 77) und die bei R.S. Bagnall a.O. 110 Anm. 111 sowie bei M. Lazzarini, *RFIC* 108, 1980, 129 ff angeführte Literatur zu dieser auch für die Entstehungsgeschichte des Lykischen Bundes bedeutsamen Inschrift. Auch die von J. Bousquet, *REG* 99, 1986, 31 ff publizierte Inschrift ist vielleicht ein Beleg für die Loyalität der Lykier (in diesem Falle Xanthos') in einer Zeit der Ausbildung neuer Herrschaftsräume, auf die dieser Text vermutlich hinweist.

¹⁹ Der Editor äußert sich nicht eindeutig zur Reiseroute. Während in PCairZen 59052 von einer Reise entlang der kleinasiatischen Küste ausgegangen wird ("... we may suppose that they embarked at Caunos ..."), korrigiert sich C.C. Edgar zumindest hinsichtlich des Tätigkeitsortes des Antimenes (und damit indirekt auch hinsichtlich der Reiseroute in PMich I 10), ohne jedoch im einzelnen Gründe hierfür anzugeben. Deshalb erscheint mir die explizite Lokalisierung ratsam. Zum Abfahrtshafen siehe auch den Kommentar zu PCairZen I 59029.

²⁰ Die Daten sind bestimmt nach den chronologischen Tabellen von P.W. Pestman (Bearb.), *A Guide to the Zenon Archive* (P.L. Bat.21, 1981), 224 ff. In PCairZen I 59029 ist nurmehr der Monatsname 'Hyperberetaios' (im 28. Regierungsjahr von Ptolemaios II. = 8. Nov. - 7. Dez.) erhalten.

²¹ PCairZen I 59029 Z. 3 f.

²² Die Übermittlung des Sosipatros-Briefes von Pamphylien nach Alexandria nimmt zwei Monate in Anspruch. Zu den Aufenthaltsorten des Zenon siehe: P.W. Pestman (Bearb.) a.O. 224 und den Archiveintrag in PMich I 10 Z. 19 (Mendes).

Unberechenbarkeit der Witterung und der Navigationsschwierigkeiten, die sich vor allem aus der verstärkten Wolkenbildung und der dadurch erschwerten Orientierung anhand der Sonne und der Gestirne ergeben, als Zeit für Seereisen gemieden.²³ In einer knappen Wendung wird im Schreiben des Sosipatros denn auch beinahe erwartungsgemäß von einer unbeabsichtigten Einkehr im Hafen von Patara berichtet, die auf die anscheinend für die Jahreszeit typischen Witterungsbedingungen zurückzuführen ist (Z. 11 f). Demnach ist die Schiffsbesatzung in einen Sturm geraten, der die Passagiere zum Zwischenstop mit Miete eines neuen Bootes in Patara zwang.

Dieser Hinweis ist für die Reisewege im Mittelmeer von großem Interesse. Bemerkenswert ist nämlich, daß man ausgerechnet in Patara einkehrt, das eigentlich zu weit von den im allgemeinen für eine Passage von Alexandria an die kleinasiatische Küste angenommenen Schifffahrtsrouten im östlichen Mittelmeer entfernt liegt. Gemeinhin wird für ein Reiseziel in Kleinasien nämlich mit einer Passage über Zypern gerechnet, die sich schon aufgrund der im Mittelmeer vorherrschenden Windrichtungen und der Möglichkeiten der antiken Navigation empfiehlt. Die steten NW-Winde in diesem Teil des Mittelmeeres zwischen Ägypten und Kleinasien und die Notwendigkeit, in einem keinesfalls weniger als 80° großen Winkel zum Wind zu fahren, legen - wie L. Casson am Beispiel der bei Lukian überlieferten Reise der 'Isis' gezeigt hat - den direkten Kurs Alexandria/Zypern nahe.²⁴ Auf die Wahl dieser Schifffahrtsroute nach Kleinasien über das Kap Akamas deutet auch die bei Josephos berichtete Fahrt des Herodes von Alexandria nach Rom, der zudem unter vergleichbaren Witterungsbedingungen die Reise antrat.²⁵ Herodes beschließt nämlich, μήτε τὴν ἀκμὴν τοῦ χειμῶνος ὑποδείσας μήτε τοὺς κατὰ τὴν Ἰταλίαν θορόβους nach Rom zu segeln und erleidet fast Schiffbruch an der kleinasiatischen Küste bei Pamphylien.²⁶ Daß dies kein Zufall ist, belegt ein Blick auf die Windkarten für die kleinasiatische Küste. Nördlich von Zypern wehen die küstennahen SW-Winde, die, sobald sie Sturmstärken erreichen, die von Zypern an die Küste segelnden Schiffe an den pamphyliischen oder kilikischen Strand werfen. Folglich wäre auch für das Schiff, mit dem Doris von Alexandria nach Arsinoë in Pamphylien/Kilikien fährt, ein Anlanden in einem der großen Häfen am 'Pamphyliischen Meer' zu erwarten, das offensichtlich eigene nautische Bedingungen aufweist²⁷ und in dem vermutlich des öfteren Schiffe bei ihrer Überfahrt von Zypern abtrieben.²⁸ Die mittleren Windvektoren für den Monat Dezember zeigen zwar für das Mittelmeer nördlich von Zypern NO-Winde an²⁹ und lassen damit für den Zeitpunkt, an dem das Schiff bei einer wahrscheinlichen Abfahrt im November und einer Route über Zypern diese Region durchqueren würde, eine

²³ Siehe etwa PLond VII 1979 und unten Anm. 63. Hierin liegt vermutlich der Grund für die Sorge des Zenon. Ob die Bemerkung μὴ δύνασθαι πλεῦσαι in PCairZen I 59029 mit den zu erwartenden Schwierigkeiten zu tun hat, läßt sich nicht entscheiden. Auch die fragmentarisch erhaltene Andeutung in PMich I 10 Z. 4 (οὐθὲν αὐτοῖς συνετέθη ἐφόδιον οὐδ') könnte mit dem Plan einer Seereise im Winter zu tun haben. Undeutlich bleibt jedoch der exakte Sinn dieser Passage (siehe dazu unten Anm. 83). Allg. zu Seefahrt im Winter: J. Rougé, REA 54, 1952, 316 ff.

²⁴ L. Casson, TAPhA 81, 1950, 43 ff. Vgl. auch die Karte bei J. Nollé, Chiron 17, 1987, 237.

²⁵ Joseph. BJ I 279.

²⁶ Ebd., 280: Κινδυνεύσας δὲ περὶ Παμφυλίαν καὶ τοῦ φόρτου τὸ πλεῖον ἐκβαλὼν μόλις εἰς Ῥόδον διασώζεται.

²⁷ Zum Begriff des 'Pamphyliischen Meeres' siehe die Einzelnachweise bei V. Burr, Mare Nostrum (1932), 44 ff.

²⁸ Siehe die Quellen bei J. Nollé, Chiron 16, 1986, 209 ff.

²⁹ H. Markgraf, Klimatologie des Mittelmeeres I: Windkarten (Dt. Wetterdienst, Seewetteramt. Einzelveröffentlichungen Nr. 29, 1961), Karte Nr. 24. zeigt für diese Winde eine Beständigkeit von 50-75 % an.

Westdrift denkbar erscheinen, aber das Schiff wäre auch in diesem Fall nicht über die lykische Ostküste hinaus abgetrieben³⁰. Der Wechsel des Schiffes in Patara nach dem erlittenen Schiffbruch und dem zu vermutenden Abtreiben im offenen Meer ergibt angesichts der vorherrschenden Windverhältnisse, die durch die in den antiken Quellen berichteten Havarien bestätigt werden, also nur Sinn, wenn das Schiff von vornherein nicht die übliche Route über Zypern gewählt hat³¹. Zu dieser Beobachtung paßt es, daß gerade für den Dezember zwischen Alexandria und Zypern Zonen mit unkalkulierbaren, mehrfachen Windrichtungswechseln beobachtet worden sind, die die Route in diesem Monat nicht für eine Überfahrt nach Kleinasien empfehlen³².

Doch welche Route nahm das Schiff der Doris, bevor es in den Hafen von Patara einlief? Zwei Möglichkeiten kommen in Betracht. Die direkte Überfahrt von Alexandria nach Rhodos und von dort an die lykische Küste oder die Fahrt über die ägäischen Inseln Kreta, Karpathos und Rhodos. Die über das offene Meer führende Direktroute war angesichts der nautischen Fähigkeiten antiker Seeleute wohl grundsätzlich zu bewältigen. Während aber für die Überfahrt von Rhodos nach Ägypten auf direktem Wege gewichtige Hinweise zu finden sind (siehe unten), gibt es für die umgekehrte Fahrtroute überhaupt keinen brauchbaren literarischen Beleg, was angesichts der erwähnten vorherrschenden Windverhältnisse südlich von Rhodos aber auch nicht überraschen kann, sondern die Brauchbarkeit moderner Windbeobachtungen für die Auswertung antiker Quellen bestätigt. Für die SN-Fahrtrichtung war man offensichtlich auf die Passage über Zypern oder eine westliche Route, die über Kyrene, Kreta und durch die Ägäis führte, angewiesen. Die auf den ersten Blick aufgrund widriger Winde eigentlich unbequeme Strecke zwischen Alexandria und Kyrene wurde anscheinend ebenso regelmäßig benutzt³³ wie die Überfahrt nach

³⁰ Für eine zu erwartende Drift an die ostlykische Küste spricht auch die eindringliche Schilderung bei Lukian Nav. 8. In diesem Bericht sind die Seeleute erst aus der Gefahrenzone, als es gelingt, ἐς τὸ πέλαγος zu segeln.

³¹ Daß tagelanges Treiben in offenem Meer vorkam, zeigt Act.Ap. 27 f (dazu ausführlich H. Warnecke, Die tatsächliche Romfahrt des Apostels Paulus [1987]). Ähnliches kam vermutlich auch im östlichen Mittelmeer vor, aber jeder Versuch, ein Abtreiben auf der Route Alexandria/Zypern zu konstruieren, ist gerade aufgrund der unsteten Windverhältnisse im Dezember zum Scheitern verurteilt. Bei Sturm ist am ehesten an eine Passage oder ein Ausweichen an die windgeschützte Ostküste Zyperns zu denken (vgl. etwa die Route der Isis bei Lukian Nav. 8).

³² Dies ist eine Eigenart des Monats Dezember. Alle anderen Monate des Jahres haben NW-Winde auf der gesamten Strecke. Für küstennahe Zonen und die einzelnen Häfen sind natürlich Windbeobachtungen nötig, die es ermöglichen, Differenzen auf kleinen Küstenabschnitten wahrzunehmen. Für das Gebiet bzw. den Hafen von Troja wurde dies beispielhaft durchgeführt von J. Neumann, Climatic Change 7, 1985, 441 ff; ders., AA 1986, 345 ff.

³³ Zur Annona-Route über Kyrene, die als allgemeiner Hinweis auf die Benutzung dieses Seeweges gelten kann: G. Rickman, The corn supply of ancient Rome (1980), 129 f; ders., in: The Seaborne Commerce of Ancient Rome, hrsg. v. J.H. D'Arms/E.C. Kopff (Memoirs of the American Academy in Rome XXXVI, 1980), 261 ff, bes. 266. PMich 490 (2. Jh. n. Chr.). Zu diesem Seeweg auch in der Spätantike die Reise des Bischofs Synesios: L. Casson, The American Neptune 12, 1952, 294 ff.

Kreta³⁴, einer Insel, von der aus man an die kleinasiatische Küste segelte.³⁵ Dieser Kurs ist an Seemeilen zwar länger als die Fahrt über Zypern, aber die im offenen Meer zu segelnden Strecken sind wesentlich kürzer als auf der Ostpassage; das qualifiziert jene Route gerade für die unter den schwierigen Bedingungen winterlicher Witterung von Doris getätigte Reise. Die Passage konnte wohl unbeeinträchtigt von den Wirren des 2. Syrischen Krieges, der zwischen Antigonos Gonatas und Ptolemaios Philadelphos gerade in der Ägäis und eben auch um die Seeherrschaft in dieser Region ausgetragen wurde, für den Handelsverkehr genutzt werden³⁶.

Wie lange eine Überfahrt auf der Route durch die Ägäis dauerte, läßt sich nur ungefähr ausmachen und hat bei der Entscheidung für den eingeschlagenen Weg sicherlich auch keine große Rolle gespielt. Da das genaue Abfahrtsdatum aus Ägypten unbekannt ist, die Dauer des Aufenthaltes in Patara aus dem Brief des Sosipatros nicht hervorgeht und nicht ausgeschlossen werden kann, daß er bis zur Abfassung des Briefes noch einige Tage hat verstreichen lassen, etwa um die Abfahrt eines Schiffes nach Ägypten abzuwarten, sagt die Zahl von mindestens 50 Tagen zwischen dem Antimenes-Brief (spätestens am 7. Dez. 258 v. Chr.) und dem Sosipatros-Brief (31. Jan. 257 v. Chr.) nicht allzu viel aus³⁷. Grundsätzlich konnte die Strecke zwischen Alexandria und dem pamphyllischen oder kilikischen Arsinoë in wenig mehr als zehn Tagen bewältigt wer-

³⁴ Zur Diskussion in Frage kommender Reiserouten auch für die spätere Zeit: B.J. Kemp/R.S. Merrillees, *Minoan Pottery in second Millenium Egypt* (1980), 268 ff; W. Helck, *MDAI (K)* 39, 1983, 81 ff; P.W. Haider, *MBAH VIII*, 1989, 21 ff mit Anm. 85; J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romaine* (1966), 91 f. Für die anhaltende Bedeutung dieser Seeroute spricht die Einrichtung einer Provinz, die Kyrene und Kreta einschloß, durch Augustus. - Auf die aufgrund der spärlichen Quellenlage undurchsichtige Geschichte Kretas unter den Ptolemäern und die Indizien für lagidische Präsenz auf der Insel zur Zeit der hier zu besprechenden Reise kann hier nicht eingegangen werden. Siehe dazu: S. Spyridakis, *Ptolemaic Itanos and Hellenistic Crete* (1970), 13 ff; H. Heinen, *Untersuchungen zur hellenistischen Geschichte des 3. Jahrhunderts v. Chr.* (1972), 142 ff; R.S. Bagnall (wie Anm. 7) 117 ff, 200 ff. Eine Beeinträchtigung des Handelsverkehrs durch kretische Piraten im 3. Jh. v. Chr. muß zwar bei der Annahme einer Route durch die Ägäis im Blick behalten werden, läßt sich aber für die Zeit der hier besprochenen Reise nicht feststellen (P. Brulé, *La piraterie crétoise hellénistique* [1978], bes. 29 ff). Zu den Handelsinteressen Ägyptens in der Ägäis siehe z.B. PSI VI 616 (Milet/Halikarnassos), PCair Zen I 59092, IV 59609 (Sardes), 59680, 59025, 59755 (Griechenland); 59674 überliefert anscheinend eine Gesandtschaft von der Insel Kreta, die vermutlich bei Apollonios vorstellig wurde.

³⁵ Sicherlich wurde in der Kaiserzeit (und früher) die Getreideversorgung einzelner kleinasiatischer Poleis über diese Route abgewickelt. Die Fahrzeit betrug ca. 4/5 Tage (Ach. Tat. 5.15.1, 17.1). Zur Getreideversorgung von Ephesos aus Ägypten: M. Wörrle, *Chiron* 1, 1971, 325 ff mit älterer Literatur; D. Knibbe, *ANRW II* 7,2 (1980), 785; W. Günther, *Chiron* 18, 1988, 383 ff. Rhodos benötigte zeitweise ebenfalls Getreide aus Kyrene: siehe SEG IX 1944, 2 und die übrigen in dieser Inschrift genannten Empfänger kyrenischen Getreides. J.H.M. Strubbe, *EA* 13, 1989, 107 f. Zum Weg zwischen Rhodos und Kreta ferner: C. Roebuck, in: *Cambridge Ancient History*² IV (1988), 446 ff, 448 f (Karte für das 5./4. Jh. v. Chr.); Diod. XX 93: eine Flottenexpedition während der Belagerung von Rhodos fährt nach Karpathos. Zu Winden, die die Seefahrt Richtung Rhodos unterstützten: Plin. n.h. IV 71.

³⁶ Zur Rekonstruktion des Kriegsverlaufs: H. Hauben, *Callicrates of Samos* (1970), 50 ff; E. Will, *Histoire politique du monde hellénistique I* (1979²), 200 ff; H. Heinen a.O. 193 ff. PCairZen I 59036 (und 59056) sowie PSI VI 616 belegen, daß im Febr. und Apr. 257 v. Chr. noch der übliche Briefkontakt bzw. Verwaltungstätigkeiten an der Westküste Kleinasiens möglich waren. Dazu auch: C. Orrieux (wie Anm. 6) 117. In den Papyri finde sich bemerkenswerterweise "pas un indice ni filtre sur la situation militaire".

³⁷ N. Lewis, *Greeks in Ptolemaic Egypt* (1986), 12 versteht die Briefdaten falsch, wenn er die Dauer der Übermittlung des Antimenes-Briefes mit der Reise nach Kleinasien in Verbindung bringt und als Indiz für eine unterschiedlich lange Reisedauer auf der Hin- und Rückreise sieht. Der Brief des Sosipatros von Arsinoë aus nach Ägypten war ungefähr genauso lange unterwegs wie das Schiff auf der Hinreise.

den, vorausgesetzt man fuhr über Zypern. Die etwas größere Distanz über Kreta wird sicherlich mehr als achtzehn Tage beansprucht haben³⁸.

Daß man diese Route nicht nur wählte, weil man bestimmte Handelsinteressen hatte oder aufgrund der jahreszeitlichen Witterung andere Passagen ausfielen, zeigen zwei weitere Quellen für die Benutzung dieses Weges von Alexandria nach Lykien. Die bei Herodot³⁹ überlieferte Flucht des vom ägyptischen Hof zu den Persern überlaufenden Phanes muß gleichfalls der westlichen Passage gefolgt sein, denn seine Gefangennahme in Lykien macht nur Sinn, wenn die für eine Flucht zu Kambyses eigentlich naheliegende Ostpassage aus vielleicht militärischen Gründen nicht zur Verfügung stand⁴⁰. Eindeutiger im Sinne eines Ausschlusses der Ostpassage ist die für das Jahr 88 v. Chr. überlieferte Flucht des Ptolemaios X. Alexander I., die auch belegt, daß die Bemerkung des Herodot zur Gefangennahme des Phanes in Lykien durchaus glaubwürdig ist⁴¹. Auch er konnte von Ägypten aus fliehend nicht die vermutlich von Ptolemaios IX. Soter II. und seinen Gefolgsleuten versperrte Ostpassage über Zypern benutzen, sondern segelte wie eben jener Phanes einige Jahrhunderte vor ihm im Westen zur kleinasiatischen Küste, wo er schließlich im lykischen Myra Zwischenstation machte. Aus dem Fragment des Porphyrius geht unzweifelhaft hervor, daß er Zypern auf dem Weg nach Myra nicht berührte, denn diese Insel ist schließlich das Ziel seiner Flucht⁴².

Ausgehend von PMich I 10 läßt sich also verdeutlichen, wie vielfältig man sich im Grunde die Gestaltung möglicher Reise- und Schifffahrtsrouten vorstellen muß. Entscheidende Voraussetzung für die Wahl einer Schifffahrtsroute waren neben den technischen Möglichkeiten Art und Zweck einer Reise; die unterschiedlichen Alternativen waren zunächst von den Schwierigkeiten und Grenzen antiker Nautik nur begrenzt vorgegeben oder beeinflusst. Daß die antike Seefahrt in ihren Fähigkeiten und ihrem Charakter stark verkürzt wird, wenn man sie einseitig auf Küstenschifffahrt festlegt, ist bei den Experten für antike Seefahrt nicht zuletzt aufgrund der literarisch besonders gut bezeugten Annona-Lieferungen von Ägypten nach Rom längst unbestritten.⁴³ Nautisches Können, das für größere Überfahrten notwendig war, scheint in der Tat nur deshalb als Gegenstand literarischer Überlieferung auszufallen, weil den antiken Autoren seemännisches Fachwissen nicht berichtenswert erschien. Die topische Stigmatisierung der Seefahrt als Geheimwissenschaft, die sich rationalen Erklärungsmustern entziehe, und der Umstand, daß sie als unüberlegter Leichtsinn in literarischen Quellen erscheint, belegen das fehlende Verständnis hinreichend.⁴⁴ In Wirklichkeit ist aber dank eines von Generation zu Generation tradierten Erfah-

³⁸ Zu den Fahrtzeiten siehe L. Casson, TAPhA 82, 1951, 136 ff.

³⁹ Hdt. III 4.

⁴⁰ Die Ostpassage fiel vermutlich aus, da sich Ägypten der Unterstützung Zyperns gegen die Perser versichert hatte. Das Mittelmeer war deshalb im Osten für Phanes nicht passierbar. Zu Phanes und den Umständen der Flucht: T. Cuyler Young Jr., in: *Cambridge Ancient History*² IV (1988), 48; E. Bresciani, in: *Cambridge History of Iran* II (1985), 502 ff, 502. Ob seine Herkunft aus Halikarnassos eine Rolle bei der Wahl des Fluchtweges spielte, ist nicht zu entscheiden.

⁴¹ F GrHist 260 F 8. Zur Flucht und ihren Umständen: A.E. Samuel, CE 40, 1965, 376 ff; P.M. Fraser a.O. I 123; II 220 f Anm. 258.

⁴² Zur Bedeutung von Zypern als Refugium ebd. II 220 f.

⁴³ Siehe bereits A. Köster, *Das antike Seewesen* (1923), 186. M. Maximowa, *Klio* 37, 1959, 106 ff; O. Höckmann, *Antike Seefahrt* (1985), 162 f.

⁴⁴ So etwa Act.Ap. 27, 11 (zu nautisch unsinnigen Manövern seitens der Passagiere in Act.Ap. 27, 30 ff; H. Warnecke a.O. 90 f). T. Heydenreich, *Tadel und Lob der Seefahrt* (1970). Zum Problem fehlender literarischer Überlieferung und zum tatsächlichen Können antiker Seefahrer: T. Weski, in: *Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt*, hrsg. v. H. Müller-Karpe (1982), 191 ff; O. Höckmann a.O. 163.

rungswissens und seemännischen Geschicks mit größeren Möglichkeiten der Überwindung großer Entfernungen zu rechnen als dies eine Definition der antiken Seefahrt als Küstenschiffahrt zulassen will. Eine Überquerung der Meere ist weniger durch das Fehlen navigatorischer Kenntnisse, die in Form der Beobachtung von Sonnenstand, Sternen, Dünung, Strömung (bei bedecktem Himmel) u.a. vorhanden waren, behindert worden als durch die Kollision des technischen Standards der Schiffe, insbesondere der Besegelung, mit den vorherrschenden Windverhältnissen. Diese haben einzelne Passagen für die erfahrenen Seefahrer jedoch nur schwieriger, nicht aber – wie zahlreiche Beispiele zeigen können – unmöglich gemacht.⁴⁵

Eine wichtige Beobachtung ist in diesem Zusammenhang der Umstand, daß keine der einschlägigen literarischen Quellen, die über längere Seepassagen in dem hier zu besprechenden Gebiet des östlichen Mittelmeeres berichten und regelmäßig als einzige Schriftquellen für die Rekonstruktion der Handelswege im Osten zitiert werden, als Beschreibung einer kompletten, regulären Seepassage bezeichnet werden kann. Jede einzelne weist vielmehr auf die von den Witterungsumständen abhängige Kontingenz des tatsächlich absolvierten Kurses hin: Die Isis wird bei Zypern und am Cap Chelidonia, das Annona-Schiff des Paulus bei Kreta und Herodes zwischen Zypern und der kleinasiatischen Küste zur Kurskorrektur und zum Ausweichen auf alternative Routen gezwungen.⁴⁶ Daß andere Schiffe bei gleichem Abfahrts- und Zielhafen diese alternativ zur Verfügung stehenden Routen von vornherein wählten, ist wahrscheinlich, wie etwa die Entwicklung der Häfen an der Ostküste Zyperns⁴⁷ oder das Überwintern eines anderen Annoseglers auf Kephallenia andeuten.⁴⁸ Was sich hier für einzelne Abschnitte einer Reiseroute zeigt, ist entsprechend Art und Zweck der jeweiligen Fahrt für ganze Passagen anzunehmen. Für welche Alternative sich die jeweiligen Seeleute, Schiffseigner, Händler oder auch die hinter diesen stehenden Geldgeber letztendlich entschieden, wurde durch unterschiedliche Faktoren bestimmt. Die Wahl hing natürlich nicht nur vom Erfahrungsschatz und dem jeweiligen nautischen Geschick, sondern in gleichem Maße von der historischen Entwicklung des Seehandels selbst ab. Diese schließt neben der Erschließung von Märkten für Fernhandel auch die Veränderung in der Zusammensetzung der Schiffsbesatzung und ihrer Entscheidungskompetenz ein. Des weiteren machte es selbstverständlich einen großen Unterschied, ob ein Schiff von einer mehrköpfigen Aktiengesellschaft bzw. Darlehensgebern für den Fernhandel mit fest vorgegebenen Handelsstationen benutzt wurde oder Schiffseigner und Händler in Personalunion mit eigenem Kapital von Hafen zu Hafen fahrend Handel trieben.⁴⁹ Alle hier in der gebotenen Kürze angedeuteten Aspekte lassen ein enges Geflecht quantitativ unterschiedlich stark genutzter Seerou-

Zur Navigation: G. Schüle, in: *Chrónica XI. Congr. nacional de Arqueologia* (1969), 449 ff; J. Rougé, *Recherches a.O.* 31 ff, 61 ff; D. Ellmers, *Dt. Schiffahrtsarchiv* 4, 1981, 153 ff.

⁴⁵ Zu Entfernungen, die auf offener See zurückgelegt wurden, und zur antiken Segeltechnik: B.S.J. Isserlin, *RStudFen* 12, 1984, 31 ff; J. Desanges, in: *Enquêtes et documents, Nantes-Afrique-Amérique* 6, 1981, 20 f; J. Rougé, *La marine dans l'antiquité* (1975), 55 ff, 68 ff; ders., *Archaeonautica* 2, 1978, 265 ff bis. 276; L. Rank, *Die Theorie des Segelns in ihrer Entwicklung* (1984), 19 ff.

⁴⁶ Vgl. auch die Zusammenstellung der Quellen zu den Reiserouten im Mittelmeer bei J. Rougé, *Recherches a.O.* 101 ff.

⁴⁷ Zu den zypriotischen Häfen: T.B. Mitford, *ANRW II* 7/2 (1980), 1308 ff; H. Hauben, *RDAC* 1987, 213 ff.

⁴⁸ *Act.Ap.* 28,11.

⁴⁹ Siehe dazu: J.D.H. D'Arms, *Commerce and social standing in Rome* (1981); M. Christol, *PH* 32, 1982, 5 ff. Zur Differenzierung in der Seefahrt: J. Rougé, *Recherches a.O.* passim; G. Rickman, *The corn supply of ancient Rome* (1980), 125 ff; J. Vélissaropoulos, *Les naulères grecques* (1980).

ten auf dem Mittelmeer vermuten, wobei die jeweils gewählte von den speziellen Möglichkeiten, vor allem aber wirtschaftlichen Absichten abhing.

Daß bei einer Benutzung der angedeuteten Westpassage der Bootswechsel in Patara sicherlich nicht erfolgte, weil man zufällig von einem Sturm gerade dorthin verschlagen wurde, sondern weil der bereits im 3. Jh. v. Chr. bedeutende Hafen eine wichtige Station des Ost-West-Verkehrs an der kleinasiatischen Küste war, soll abschließend erläutert werden⁵⁰. Die sich in Form des Ausbaus und der Umbenennung äußernde besondere Aufmerksamkeit des Ptolemaios Philadelphos trägt dieser Bedeutung Pataras Rechnung.⁵¹ Ein Reflex dieser besonderen Rolle des Hafens für die ptolemäische Wirtschaft ist möglicherweise auch der Umstand, daß einzelne Bürger Pataras im Militärdienst der Ptolemäer mit der Angabe ihres Polisethnikons begegnen⁵². Ansonsten scheint bei außerhalb Lykiens auftretenden Lykiern meist die einfache Herkunftsbezeichnung 'Lykios' üblich gewesen zu sein⁵³. Bürger Pataras hatten vielleicht innerhalb des sicherlich nicht unbeträchtlichen Kontingents lykischer Söldner⁵⁴ ein aus der wirtschaftlichen Bedeutung Pataras gespeistes besonderes Selbstbewußtsein⁵⁵. Auch in späterer Zeit feststellbare

⁵⁰ Zur Bedeutung des Hafenplatzes: Ael. var.hist. I 25,11-12 (Patara als Emporion zur Zeit Alexanders des Großen, der Phokion die Einkünfte dieses Hafens anbieten kann); Diod. XIX 64,5 u. XX 93, 3 (P. als Flottenbasis des Antigonos Monophthalmos und des Demetrios); Hieron. Comm. in Daniel 11, 15 und Liv. XXXIII 41, 5. Patara war ἐπίγειον des benachbarten Xanthos (App. BC IV 81). Zum Charakter als Station im Ost-West-Handel siehe die nicht untypische Reise in Act.Ap. 21, 1-2 (Kos - Rhodos - Patara - Zypern).

⁵¹ Strab. XIV 3,6. Zur mit der Metonomasie verbundenen ἐπίκτησις; L. Robert, Hellenica XI-XII (1960), 154 ff.

⁵² SEG XX 1964, 174; T.B. Mitford, ABSA 56, 1961, 4 f Nr. 4; SB I 3471 (Παρεῖς = Παταρεῖς); der in Anm. 17 genannte Ἀρσινοεΐτης ἀπὸ Λυκίας; R. Laqueur, RE XV (1932), 2250 ff Nr. 6; PMich I 1.

⁵³ Eine Ausnahme bilden die Bewohner von Phaselis (z.B. J. Baillet, Inscriptions Grecques et Latines des tombeaux des rois on syringes à Thèbes I, 1920, Nr. 265, 276, 615; II, 1923 Nr. 1214), das aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht zu Lykien gehört. Ansonsten scheint Lykios als Herkunftsbezeichnung typisch zu sein. Wenn also die Bewohner einzelner lykischer Poleis mit dem Ethnikon ihrer Heimatpolis genannt werden, dann dürfte dies auf die Bedeutung und das Ansehen der Orte schließen lassen. Ein gutes Beispiel hierfür ist SEG XX 1964, 174 von der Insel Zypern. Wenn die an dieser Ölspende beteiligten Bürger aus den wichtigen Poleis Lykiens stammen (genannt werden Tlos, Patara, Xanthos, Myra, Limyra, Kadyanda), was sehr viel für sich hat, befremdet einzig Kadyanda in der Liste. Nicht näher zu benennende Kontakte zu Ägypten, die sich in der Verehrung von Isis und Sarapis als patrooi theoi anzudeuten scheinen (TAM II 677), mögen dieser Beteiligung eines Bürgers aus Kadyanda zugrundeliegen. Vgl. in dem Kontext der unterschiedlichen Ethnika das bemerkenswerte Beispiel aus Sidon, wo das politeuma der Pinareer einen gewissen Kartadis ehrt, der selbst von den Lykiern aus Pinara allgemein als Λύκιος bezeichnet wird (T. Macridy, RBi NS 1, 1904, 552 und G. Mendel, Catalogue des sculptures grecques, romaines et byzantines I, 1912, 266 f Nr. 106; für einen weiteren Bürger Pinaras in einem Papyrus des 3. Jhs. v. Chr. siehe aber auch L. Robert, BCH 108, 1984, 531 Anm. 199). Ein ähnliches Phänomen begegnet noch in der Kaiserzeit auf Rhodos: Chr. Blinkenberg, Lindos II. Inscriptions (1941), Nr. 276 (Lykios und Sidymeus nebeneinander).

⁵⁴ Viertel, in denen in hellenistischer Zeit lykische Söldnerlager gewesen sein müssen, lassen sich mehrfach nachweisen. Siehe nur A. Calderini/S. Daris, Dizionario dei nomi geografici e topografici dell'Egitto greco-romano III (1978) s.v., ferner PEnteux 66,1; PCairZen II 29257 = PZenPestm 20,1-2.

⁵⁵ Aus diesem Grund gehen auch die zu den verschiedenen Formen der Ethnika von Lykiern außerhalb Lykiens publizierten Überlegungen von L. Moretti (wie Anm. 17) 188 ff in eine falsche Richtung. L. Moretti glaubt, das vorhandene Material in drei Gruppen unterteilen zu können, die trotz einiger Überschneidungen chronologisch voneinander zu trennen seien und unterschiedliche Organisationsformen lykischer Poleis innerhalb und außerhalb des lykischen Bundes widerspiegeln (zur zeitli-

Verbindungen nach Ägypten⁵⁶ überraschen angesichts des kontinuierlichen Bedeutungszuwachses des Hafens nicht.

Die spezielle Bedeutung dieses lykischen Hafens für Ptolemaios Philadelphos dürfte jedoch auf die bisher nicht beachtete verkehrsgeographisch überaus günstige Lage der lykischen Halbinsel zurückzuführen sein. Ebenso wie von Rhodos aus konnte nämlich von den großen lykischen Häfen direkt nach Alexandria gesegelt werden. Die einzige unzweifelhafte literarische Quelle für eine derartige Direktpassage (Rhodos/Lykien⁵⁷ - Alexandria) stammt zwar aus dem 2./3. Jh. n. Chr.⁵⁸, aber ein Blick auf entsprechende Berichte über Seefahrt bei verschiedenen antiken Autoren macht ähnliche Überfahrten auch für den hier zu behandelnden Zeitraum wahrscheinlich⁵⁹.

In der Rede des Demosthenes gegen Dionysodoros⁶⁰, der es versäumte, für den Handelsverkehr zwischen Griechenland/Attika und Ägypten aufgenommene Darlehen zurückzuzahlen, was die übliche Rückkehr des Schiffes mit Ladung aus Ägypten einschloß, wird im Kapitel 30 vom Redner auf einen bemerkenswerten Umstand hingewiesen. Dionysodoros soll nämlich nur deshalb nicht nach Athen zurückkehrt sein, weil er zusätzliche Gewinne einstreichen wollte. Er

chen Einteilung ebd. 190): a. Λύκιος (4./3. Jh. v. Chr.); b. Bundesethnikon: Λύκιος ἀπὸ ... (3./2. Jh. v. Chr.); c. Polisethnikon (ab 2. Jh. v. Chr.). Die Quellen lassen jedoch die Erstellung einer eindeutigen Chronologie, in der die verschiedenen Gruppen sich zeitlich ablösen, nicht zu, denn Λύκιος z.B. hält sich als Herkunftsbezeichnung über die hellenistische Zeit hinaus bis in die Kaiserzeit (z.B.: IG III 73 f; III/2, 3482; Chr. Blinkenberg a.O. 275 f; 643) und scheint damit eine Herkunftsbezeichnung zu sein, die unabhängig von der politischen Organisation Lykiens die ethnische oder landschaftliche Zugehörigkeit dokumentieren soll. Die Polisethnika wiederum begegnen bereits seit dem 3. Jh. v. Chr. (siehe oben Anm. 13) und sind folglich sicherlich nicht in erster Linie auf die Bundesorganisation und den späteren Einfluß der Römer zurückzuführen. Trotz der sehr spärlichen Quellenlage für diese Problematik kann also ein Nebeneinander verschiedener Formen der Ethnika konstatiert werden, welches das Modell L. Morettis überflüssig macht. Das Schema L. Morettis verdeckte und verkomplizierte zudem seine richtigen Ausführungen zur Entstehungszeit des lykischen Bundes, die sich in der Tat anhand des inschriftlichen Formulars (Bundesethnikon: Λύκιος ἀπὸ ...) bis in das 3. Jh. v. Chr. (vor 206/5 v. Chr.) zurückverfolgen läßt. Siehe dazu ders., 191 und 215 mit Anm. 36. Die Nennung der Heimatpolis anstelle von allg. Lykios dürfte eher auf einen - hier für Patara angenommenen - Polispatritismus zurückzuführen sein.

⁵⁶ So erfährt Antiochos III. auf seinem Weg nach Ägypten in Patara, daß es sich bei dem Anlaß dieser Fahrt, nämlich dem berichteten Tod des Ptolemaios V., um ein Gerücht handelt (Liv. XXXIII 41, 5). Dies deutet auf zuverlässige Quellen in Patara. Vgl. ferner: L. Robert, RA 1978, 277 ff (Bürger aus Alexandria nehmen an Spielen in Lykien teil); A. Balland, RA 1984, 325 ff (Inscription, die einen Mann nennt, der Bürger von Patara, Xanthos und Alexandria ist). Zu späteren Handelsverbindungen Lykien/Ägypten (Holzhandel?) siehe auch die Überlegungen von L. Robert, Études Anatoliennes (ND 1970), 505 f; ders., JS 1978, 11 ff; ders., BCH 106, 1982, 312 mit Anm. 14. Der Import lykischen Honigs (PRylands IV 554) und Knoblauchs (PSI IV 433) im hellenistischen Alexandria erhellt den Umfang des Handelsaustausches leider nicht.

⁵⁷ Auf die engen, auch verkehrsgeographisch bedingten engen Kontakte zwischen Lykien und Rhodos soll anderer Stelle eingegangen werden.

⁵⁸ Xenophon Eph. I 11, 1-13: für die Überfahrt Rhodos/Ägypten brauchte man zwei Tage. Zu dieser Quelle: G.L. Schmeling, Xenophon of Ephesus (1980), bes. 32: "Xenophon has a fairly clear picture of a map in his mind ...". Auch Diod.Sic. III 34, 7 (4 Tage Fahrtzeit) und App. BC II 89 (3 Tage Fahrtzeit) berichten vermutlich über Direktpassagen.

⁵⁹ Sowohl P.M. Fraser, Ptolemaic Alexandria I (1972), 162 ff als auch M. Rostovtzeff, Klio 30, 1937, 76 und ders., The Social and Economic History of the Hellenistic World (1941), 226 ff behandeln zwar den 'direct trade' von Rhodos nach Ägypten und dessen Rolle für den Transithandel auf der Insel, gehen aber nicht auf die für diesen Zusammenhang so wichtige Möglichkeit der Direktpassage ein.

⁶⁰ Demosth. LVI.

blieb den Winter über auf Rhodos, da er offensichtlich von hier aus zwei- oder dreimal während der Wintermonate die Route Rhodos/Alexandria und zurück bewältigen konnte. Damit habe er effektiv die Verdienstmöglichkeiten an dem geliehenen Kapital multipliziert. Der Text ist zwar an der entscheidenden Stelle verdorben, aber alle drei möglichen Textvarianten belegen, daß selbst während der Wintermonate die Überfahrt unkompliziert gewesen sein muß und demnach von Rhodos aus in südlicher Richtung ein Direktkurs benutzt wurde⁶¹.

Derartige Schiffsreisen im Winter von Ägypten an die kleinasiatische Küste nahe Rhodos bzw. von Rhodos nach Ägypten überliefert auch ein Papyrus aus dem Zenonarchiv. Demetrios informiert am 2. Januar 259 v. Chr. Zenon darüber, daß Reisende aus Rhodos eingetroffen sind, die von einem gewissen Timokrates auf Rhodos Nachricht über die glückliche Ankunft des Vaters von Zenon sowie eines gewissen Akrisios in Kaunos erhalten haben⁶². Diese müssen demnach ebenso wie die Ankömmlinge in Ägypten in den Wintermonaten gereist sein. Von diesen Reisenden in Alexandria zurückgelassene Waren können jedoch erst bei für die Seefahrt günstigerem Wetter (ἄμα τῆι ὥραϊα) per Schiff nachgeschickt werden⁶³.

Weniger eindeutig sind einige Angaben Diodors, die er - auf eine ältere Quelle zurückgreifend - im Zusammenhang seiner Ausführungen zur Stellung von Rhodos zu den Diadochen und ihren Auseinandersetzungen im ausgehenden 4. Jh. v. Chr. macht⁶⁴. Der in Diodor XX 82, 2 überlieferte Versuch des Antigonos Monophthalmos, rhodische Kaufleute an ihrer Überfahrt nach Ägypten zu hindern und nach dem Aufbringen der Schiffe die Ladung einzuziehen⁶⁵, ist vielleicht südlich von Rhodos zu lokalisieren, auch wenn es nicht auszuschließen ist, daß eine derartige militärische Unternehmung in der Nähe von Zypern, das auch nach der Schlacht bei Salamis wohl noch gefahrlos passiert werden konnte, vonstatten gegangen sein kann⁶⁶. Die

⁶¹ Man muß sich für eine von drei verschiedenen Möglichkeiten, die sowohl die Handschriften als auch die Herausgeber der Rede bieten, entscheiden: a) ἀκέραιος (A.T. Murray, Demosthenes IV, 1956); b) ἀεὶ ὥραϊος (W. Rennie, Demosthenes III, 1931, ND 1960); c) ἀκαριαῖος (L. Gernet, Demosthenes III, 1959). Demnach kann dieser Abschnitt entweder auf eine 'ungefährlich'(a), das ganze Jahr über befahrbare (b) oder kurze (c) Verbindung zwischen Rhodos und Ägypten hinweisen. Der Kontext in der Rede läßt alle drei Möglichkeiten zu: Der Redner macht nämlich darauf aufmerksam, daß der wesentliche Unterschied zwischen der Rückkehr nach Attika und dem Verbleiben auf Rhodos darin besteht, daß man in Athen während der Wintermonate an den Hafen gebunden ist, während man auf Rhodos weiter verdienen könne (so jedenfalls verstehe ich: καὶ δις ἢ τρίς ὑπῆρχεν αὐτοῖς ἐργάσασθαι τῷ αὐτῷ ἀργυρίῳ). Vgl. auch L. Casson, Ships and Seamanship in the Ancient World (1971), 270 f Anm. 3.

⁶² PLond VII 1979 Z.3-5: γίνωσκε τὸν πατέρ[α] τε καὶ Ἀκρίσιον διασεσσωμένους εἰς οἶκον. παρόντες γάρ τινες ἐγ' Ῥόδου ἀν[ή]γγελλον τὸ πλοῖον ὅτι ἐν Ῥόδῳ ἦν τὸ Τιμοκράτους ἤδη ἐκ Καύνου παραγεγεννημένον.

⁶³ Ebd. Z. 8. Der eigentliche Hinderungsgrund für die Verschiffung der Waren ist wohl weniger das Wetter als vielmehr Probleme, die der für den Transport der Waren vorgesehene Kapitän mit den Zollbehörden hat (ebd. Z. 9 ff).

⁶⁴ Zu den Vorlagen Diodors J. Seibert, Untersuchungen zur Geschichte Ptolemaios I. (1969), 53 ff, 64 ff, 81. H. Hauben, Historia 26, 1977, 318 ff.

⁶⁵ Ebd. 319 f: der von Diodor für das ausgehende 4. Jh. v. Chr. angenommene Handel mit Ägypten müsse keine Rückprojektion späterer Verhältnisse sein. Zum historischen Kontext: M. Wörrle, Chiron 7, 1977, 52 ff.

⁶⁶ Meines Wissens gibt es keine Überlegungen zur Route der bei Diodor genannten Handelsschiffe von Rhodos, die vermutlich im Flottenverband mit militärischer Begleitung starteten; die modernen Untersuchungen zur Belagerung äußern sich ähnlich allgemein wie Diodor. Siehe nur: G. Moser, Untersuchungen über die Politik Ptolemaios I. in Griechenland (323-285 v. Chr.) (1914), 63. Antigonos ließ "Geschwader auf der Linie Rhodos - Alexandria kreuzen ..., um die von Rhodos nach Ägypten segelnden Handelsschiffe aufzubringen." Ähnlich H. Hauben, Historia 26, 1977, 320 und J. Seibert a.O.

Schilderung einer Kaperung eines Schiffes des Demetrios, dessen Ladung nach Ägypten gebracht werden sollte, durch den Rhodier Damophilos bei Rhodos⁶⁷ ist hingegen wohl eher ein Indiz für die Bewegungsfreiheit rhodischer Schiffe während der Belagerung als ein verwertbares Zeugnis für eine Direktverbindung Rhodos/Ägypten.

Die also vor allem in den Ausführungen des Demosthenes deutlich erkennbare Benutzung einer direkten Schifffahrtsroute zwischen der kleinasiatischen Küste bei Lykien bzw. Rhodos und Ägypten wird für das 2. Jh. v. Chr. durch eine bei Strabon überlieferte Überlegung des Polybios glänzend bestätigt⁶⁸. Im Kontext seiner grundsätzlichen Reflexionen zur Wirklichkeitsnähe und zum Wirklichkeitsgehalt der epischen Dichtungen Homers, die gerade für die Rekonstruktion der Irrfahrten des Odysseus anhand der darin enthaltenen geographischen Angaben von Relevanz sind, weist Polybios auf die unterschiedlichen Schichten der Textgestaltung hin. Diese begegnen in Form des historischen Berichtes, der dichterischen Umgestaltung und des Mythos und bezeichnen jeweils unterschiedliche Grade von Wirklichkeitsnähe bzw. –umformung mit entsprechenden Konsequenzen für die Auswertung der in ihnen enthaltenen geographischen Angaben. Diese unterschiedliche Wirklichkeitsnähe führt er beispielhaft anhand der Auslegung des Verses Od. IX 82 vor, in dem von einem neun Tage andauernden Treiben eines Schiffes auf dem Meer berichtet wird. Entgegen der traditionellen Auslegung dieses Homerverses im Sinne eines Fahrens an den äußeren Rand des Ozeans (bis zu den Säulen des Herkules bei Gibraltar) durch Odysseus weist Polybios, der die Angaben als unmittelbar an der Wirklichkeit orientierte Aussagen des Autors verstanden wissen will, anhand einer Umrechnung der in diesem Falle zurückgelegten Strecke auf einzelne Tagesabschnitte nach, daß die anhand der einzelnen Tagesstrecken für eine derartige Entfernung zu errechnende Schiffsgeschwindigkeit nicht den tatsächlichen Möglichkeiten der zeitgenössischen Seefahrt entspricht. Die Angabe Homers sei deshalb im Gegenteil auf eine viel kürzere Wegstrecke umzurechnen. Um seinen Lesern dies zu verdeutlichen, weist er in einer rhetorischen Frage darauf hin, daß niemand je davon gehört habe, daß die Entfernung Lykien/Rhodos nach Alexandria in zwei Tagen zurückgelegt worden sei, was einer derart unrealistischen Geschwindigkeit des Schiffes entspräche. Bemerkenswert ist an diesem Hinweis zunächst, daß die von Polybios in diesem Zusammenhang genannte Entfernungsangabe von 4000 Stadien annähernd der direkten Verbindung zwischen Lykien und Ägypten entspricht⁶⁹. Die Wahl des Vergleichsbeispiels setzt zudem -, - und das ist in dem hier behandelten Zusammenhang entscheidend -, eine Vertrautheit der Leser mit dieser Route voraus, so daß sie mit der Angabe zur Fahrtzeit und zur Entfernung etwas anfangen konnten⁷⁰. Dieser Umstand spricht dafür, daß diese Direktverbindung zur Zeit des Polybios regelmäßig benutzt wurde.

225. Diod. XX 96, 1-2: Die hier überlieferte Getreidelieferung dürfte über Zypern verschifft worden sein. Ob zu den hier erwähnten 'befreundeten Häfen' Patara gehörte, läßt sich nicht sagen. Daß auch die lykische Küste und insbesondere Patara bei den Schiffsexpeditionen während der Belagerung eine wichtige Rolle spielte zeigt ebd. XX 93.

⁶⁷ Diod. XX 93.

⁶⁸ Polyb. 34, 4 (= Strab. I 2, 17).

⁶⁹ Zu den auch in anderen Quellen genannte Entfernung zwischen 3640 und 4500 Stadien (Rhodos/Ägypten) siehe Stad. mar. magn. § 272 mit den Nachweisen im Kommentar. Zur Route auch: J. Rougé, Cahiers d'Histoire VIII, 1963, 261; C. Orrieux (wie Anm. 6) 95 f. GGM II 486: Der von Agathemeros genannte Boreas, der die Seefahrt zwischen Paphos und Alexandrien (3800 Stadien) unterstützte, wehte auch für die Schiffe von Lykien und Rhodos.

⁷⁰ Zur Zeit des Xenophon v. Ephesos (siehe oben Anm. 58) konnte die Strecke schließlich in zwei Tagen zurückgelegt werden.

Zu diesen Hinweisen des Polybios auf einen Direktkurs von Lykien nach Alexandria, der auch in den darauffolgenden Jahrhunderten regelmäßig benutzt worden sein dürfte, passen die Angaben in der hagiographischen Überlieferung zur zweiten Jerusalemfahrt des in Zentrallykien ansässigen Archimandriten Nikolaos. Dieser geht in dem lykischen Hafenplatz Tristomo (nahe Myra) an Bord eines ägyptischen Schiffes, das nach Askalon fahren will⁷¹. Nachdem nicht zuletzt mit Hilfe des Archimandriten die Gefahren eines Seesturmes überstanden sind⁷², landet man bemerkenswerterweise in Diolkos an der Nilmündung in Ägypten, von wo aus nach mehreren Wundertaten die Reise nach Askalon fortgesetzt wird⁷³. Dies kann nur bedeuten, daß noch in der Spätantike die steten NW-Winde für eine rasche Überfahrt nach Ägypten oder in den südöstlichen Teil des Mittelmeeres genutzt wurden. Auch wenn aufgrund des Seesturmes sicherlich nicht von einer regulären Überfahrt gesprochen werden kann, zeigen doch die Schilderung der Reise und die Überlieferung der Überfahrt Myra/Ägypten in dieser hinsichtlich topographischer Angaben recht zuverlässigen Vita die Präsenz dieser alten Direktverbindung bei den Zeitgenossen des 6. Jhs. n. Chr.⁷⁴

Die von hellenistischer Zeit bis in die Spätantike aus der Lage an der stark befahrenen direkten Seeverbindung resultierende Bedeutung der lykischen Häfen für den Ägyptenhandel dürfte auch der Schlüssel zur Erklärung der unter Hadrian gerade an diesem Küstenabschnitt, nämlich in Patara und Myra, errichteten Horrea sein, die - wie anhand der Inschriften und der ikonographischen Nachrichten der Reliefs an den Horrea in Andriake längst festgestellt wurde - vornehmlich der Versorgung des Heeres dienten⁷⁵. Neben der nicht gänzlich abzuweisenden Möglichkeit der Einlagerung lykischen Getreides aus dem Xanthostal bzw. aus den Hochebenen wird Getreide aus Ägypten wohl den größten Raum in den Magazinen eingenommen haben⁷⁶. Die Verbindung über Zypern, vor allem aber die Möglichkeit, von Lykien aus direkt nach Alexandria fahren zu können, prädestinierte diesen Teil der kleinasiatischen Südküste für die

⁷¹ G. Anrich, Hagios Nikolaos I (1914), Vita Nicolai Sionitae (VNS) c.27.

⁷² Ebd. II (1917), 415 ff.

⁷³ Ebd. I (1914), VNS c.31 f; c.35.

⁷⁴ Zur Annonaroute in der *Praxis de Stratelatis*: ebd. II (1917), 395 ff. Der Umstand, daß in c. 9 der VNS von einer direkten Verbindung Myra/ Askalon berichtet wird, widerspricht diesen Beobachtungen nicht, da dieses Kapitel nur eine Kurzfassung der ersten Jerusalemreise bietet. Für die gute Kenntnis der nautischen Bedingungen an der lykischen Küste spricht auch die Erwähnung der Westwinde in Küstennähe in VNS c. 38. Noch in mittelalterlichen Portolanen begegnet die Distanz Rhodos/Alexandrien als Kursangabe bei der Beschreibung der lykischen (!) Küste: z.B. Portolan Parma-Magliabecchi, 169: "Dallisola di rodi alla cita dallessandria 500 miglia." (K. Kretschmer, Die italienischen Portolane des Mittelalters, 1909, 330).

⁷⁵ Zu den Horrea: J. Borchhardt (u.a), Myra. Eine lykische Metropole in antiker und byzantinischer Zeit (1975), 66 ff, bes. 68. Zu den kaiserlichen Beamten und der Verwaltung der Horrea: M. Wörrle ebd. 68.

⁷⁶ Zu Getreide aus dem Norden Lykiens: M. Wörrle, ebd. und A. Balland, Inscriptions d'époque impériale du Létôn. Fouilles de Xanthos VII (1981), 217. Aber bereits J. Borchhardt a.O. 68 erwägt die Funktion eines "Umschlagplatz(es) ... für importiertes Getreide, entsprechend den operativen Nachschubs- und Versorgungsplänen". G. Wiegand, TAD 1973, 42 (zum Fund von Amphorenhenkeln im Hafenbereich). Die von M. Wörrle, a.O. 70 besprochene Inschrift (E. Petersen/F. von Luschan, Reisen in Lykien, Milyas und Kibyrtis, 1889, 42 Nr. 77a) des ausgehenden 4. Jh. n. Chr., nach welcher der für die Annona zuständige Prätorianerpräfekt Standardmaße für Myra und das an der großen Kasabaebene gelegene Arneai schickt, deutet darauf hin, daß zumindest teilweise lykisches Getreide eingelagert wurde. Möglicherweise wurden aber auch aus anderen Gründen die Horrea als Gebäude zur Anbringung der Inschrift ausgewählt.

Einrichtung von Zwischenlagern für ägyptisches Getreides, das von hier aus wohl vornehmlich für die Versorgung des Heeres im Osten weiterverschifft werden konnte. Die für eine Schiffsverbindung mit Ägypten vorzügliche Lage und nicht große Getreidevorkommen im lykischen Hinterland dürften denn auch zu diesem Zeitpunkt die Bevorzugung der beiden Häfen als Stützpunkte des Nachschubs anstelle anderer Orte, z.B. im fruchtbaren Pamphylien, bewirkt haben. Entscheidender Vorteil der Häfen Patara und Andriake dürfte nach den vorgetragenen Beobachtungen der Umstand gewesen sein, daß die Schiffe nach der Leichterung in nur drei Tagen nach Alexandria zurückkehren konnten, um erneut Getreide aufzunehmen. Die besondere Lage der lykischen Häfen an den Handels- und Schifffahrtswegen des Mittelmeeres, die sich aus der den literarischen Quellen zu entnehmenden Direktverbindung nach Ägypten ergibt, ist also evident.

Daß Side mit Myra und Patara (?) unter Valerian Homonoiamünzen prägt⁷⁷, bekommt damit einen prägnanten Sinn. Wie J. Nollé zeigen konnte, ist der für die Zeit Valerians und Gallienus' feststellbare "umfassende Aufschwung" des pamphyllischen Hafens Side im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die Stadt eine für die Versorgung des Heeres im Osten vorzügliche Lage hatte⁷⁸. Durch Bergzüge vom Inland abgetrennt und dadurch vor Übergriffen relativ sicher, war der Ort den Ereignissen in der Levante dennoch benachbart. Als "ein Knotenpunkt aller Schifffahrtsstraßen in den Nahen Osten"⁷⁹ eignete sich der Ort zudem für eine Verschiffung von Versorgungsgütern. Auch zu diesem Zeitpunkt konnte noch auf die Horrea in Patara und Myra als Zwischenlager alexandrinischen Getreides zurückgegriffen werden⁸⁰. Es ist also naheliegend, daß gerade zu diesem Zeitpunkt die Kontakte zwischen den lykischen Häfen und Side intensiviert wurden und man eine Homonoia-Prägung vereinbarte⁸¹. Daß sich durch die Blüte der pamphyllischen Häfen allmählich die Benutzung der Schifffahrtsrouten änderte und - durch die Ereignisse im Osten gefördert - immer öfter pamphyllische Orte direkt angefahren wurden, ist nicht auszuschließen⁸².

Der hier besprochene Papyrus ist also nicht als lakonischer Hinweis auf große Schwierigkeiten bei der Passage der Doris von Alexandria nach Kilikien/Pamphylien zu werten, sondern läßt sich in den Rahmen der Benutzung einer üblichen und vermutlich recht stark frequentierten Schifffahrtsroute stellen. Diese wurde, wie der Demosthenes-Rede zu entnehmen war und ein weiterer Papyrus aus dem Zenon-Archiv belegt, auch während der Wintermonate benutzt. Das

⁷⁷ Sllg. von Aulock 4837 (Side/Myra). Siehe die Übersichtskarte zu kleinasiatischen Homonoia-Prägungen von P.R. Franke, in: Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums 1, 1980 (1987), Karte 8/9. Die unter Gordian III. in Patara geprägten Münzen mit der Legende OMONOIA, die des öfteren auf eine Homonoia zwischen Myra und Patara bezogen wurden, sind "keine Allianz Münzen mit Myra" (H. von Aulock, Die Münzprägung Gordians III. und der Tranquillina, 1974, 74 f Nr. 233-241 mit Komm.). Ob P.R. Franke seiner Darstellung einer Homonoia zwischen Side-Myra-Patara bisher unpublizierte Münzen zugrunde legt, ist unklar.

⁷⁸ J. Nollé, Chiron 17, 1987, 254 ff.

⁷⁹ Ebd. 259.

⁸⁰ Zu Annonafrachtern in den lykischen Häfen (Act.Ap. 27,6) noch im 6. Jh. n. Chr. siehe: G. Anrich (wie Anm. 71) I 66 ff und II 368 ff.

⁸¹ Zum militärischen Hintergrund pamphyllischer Homonoia-Prägungen unter Valerian und Gallienus bereits P.R. Franke a.O. 98. Anders P. Weiß, Chiron 21, 1991, 372.

⁸² Siehe den Eintrag für Frachtrate Ägypten/Pamphylien und Africa/Pamphylien im Preisedikt Diokletians (S. Lauffer, Diokletians Preisedikt, 1971, S. 201; 37. 10; 37. 31). Zur engen wirtschaftlichen Kontakten zwischen Side und Alexandria in der Kaiserzeit H.J. Drexhage, Asia Minor Studien 3, 1991, 75 ff.

Schiff des Zenon, auf dem Ariston und Doris als Passagiere mitfuhren, trieb nicht spektakulär über hunderte von Seemeilen unkontrollierbar im Meer, sondern hatte vermutlich auf der üblichen Überfahrt von Rhodos nach Patara Probleme mit Sturmböen, die wohl zur Beschädigung des Schiffes führten und den Schiffseigner zu einem längeren Aufenthalt in Patara zwangen. Die beiden Passagiere waren deshalb zur Miete eines neuen Schiffes für die Weiterfahrt gezwungen, das offensichtlich selbst zu dieser Jahreszeit das naheliegende Verkehrsmittel für die Weiterreise war⁸³. Die hierdurch entstandenen zusätzlichen Kosten wollte man wohl erstattet bekommen oder doch zumindest deren Höhe für nicht näher zu bestimmende Abrechnungen mitteilen. Für einen derartigen Charakter der Korrespondenz spricht neben der Erwähnung des offensichtlich vor Reiseantritt nicht ausgehandelten ἐφόδιον⁸⁴ der Hinweis des Antimenes, er teile den Fall mit, damit der Vorgang ἐν λόγῳ Ἀπολλωνίῳ aufgenommen werde. Auch die ausdrückliche Angabe der genauen Höhe des ναῦλον in den ansonsten, was die Reise anbetrifft, sehr konzisen Formulierungen des Sosipatros erklärt sich vor diesem Hintergrund als Bestandteil der ἐφόδιον-Abrechnung. Damit ist dieser Papyrus im übrigen als weiteres prägnantes Zeugnis für die enge Verflechtung von Amtsausübung und privatem Engagement des Zenon für Familienmitglieder bzw. befreundete Mitbürger seiner Heimatpolis zu werten.

Tübingen

Martin Zimmermann

⁸³ Mit Schiffbruch oder Reiseverzögerungen mußte bei einer Seereise immer gerechnet werden (dazu H.H. Huxley, G&R 21, 1952, 117 ff), dennoch war der Transport zur See über weite Strecken sicherlich auch im Winter bequemer als der Landweg (J. Rougé, *Archaeonautica* 4, 1984, 223 ff).

⁸⁴ Ob der Text in PMich I 10 Z. 4 (οὐθὲν αὐτοῖς συνετέθη ἐφόδιον οὐδ' ...) mit "... no travelling allowance was delivered to them ..." (siehe Komm zu PMich I 10) korrekt übersetzt ist, ist zumindest zu überprüfen. Denkbar wäre auch eine Anspielung auf (möglicherweise durch Apollonios) nicht gewährte Reisemittel. Siehe zu dieser Bedeutung von ἐφόδιον im Singular F. Preisigke, *Wörterbuch der griechischen Papyrusurkunden I* (1925) s.v. Zum Naulon in späterer Zeit J. Rougé, *Recherches a.O.* 362 ff.