

Johann-Günther König

Hafen oder Tod

Schiffsreisende aller Zeiten erzählen

zu Klampen! 

Ganz besonders für Kirsten

© 2026 zu Klampen Verlag · Röse 21 · 31832 Springe · zuklampen.de

Bei Fragen zur EU-Produktsicherheitsverordnung GPSR
wenden Sie sich bitte an info@zuklampen.de

Umschlaggestaltung: © Stefan Hilden, Hildendesign · München ·
hildendesign.de unter Verwendung mehrerer Motive
von shutterstock.com

Satz: Germano Wallmann · Gronau · geisterwort.de

Gesetzt aus der Adobe Caslon und der Futura PT

Lektorat: Clemens Wlokas · Springe

Druck: CPI – Clausen & Bosse · Birkstr. 10, 25917 Leck ·
cpidirect.cpi-print.de

ISBN Print: 978-3-98737-060-1

ISBN E-Book-Epub: 978-3-98737-471-5

ISBN E-Book-Pdf: 978-3-98737-472-2

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Die automatisierte Analyse des Werkes, um daraus Informationen
insbesondere über Muster, Trends und Korrelationen gemäß
§ 44b UrhG (»Text- und Data-Mining«) zu gewinnen, ist untersagt.



Inhalt

Klar vörn und achtern! (Einleitung)	7
1 Seekranke Landwesen	11
2 Jungfernfahrt von Seereiseerlebnissen	15
3 Kreuzzügler und Pilgernde hart am Wind	29
4 Zu neuen Ufern	59
5 Eine wunderbare Schifffahrt?	75
6 Kannibalismus bei Seenot nicht ausgeschlossen ...	83
7 Flussfahrten für Nervenstarke	95
8 Wer sich an Bord begibt, kommt in Gefahr	109
9 Wir sind nur wenige Frauen an Bord	127
10 Zusammengepfercht im Zwischendeck	163
11 Forscher, komm bald wieder ...	175
12 Rette sich, wer kann!	197
13 Nachts starkes Rollen	211
14 Kreuzfahrt: Das Schiff ist das Ziel	227
Anmerkungen/Nachweise	244
Literatur	261
Glossar	264
Danksagungen	270
Über den Autor	271

Klar vörn und achtern!

... lautet traditionell das Kommando vor Beginn und am Ende einer Seefahrt. Die reich gegliederte Wassermasse des Weltmeeres bedeckt gut 71 Prozent der Erdoberfläche. Gemessen an Küstenlänge und Gesamtgröße hat keiner der fünf Erdteile mehr Berührungspunkte mit dem Meer als Europa. Auf dem Wasser waren die Menschen bereits vor mehr als 50.000 Jahren mit einfachen und kleinen Booten unterwegs.

Heutzutage schätzen immer mehr Leute Vergnügungsreisen auf Kreuzfahrtschiffen, die immer gigantischere Ausmaße annehmen. Im Jahr 2024 fuhren weltweit fast 35 Millionen Kreuzfahrtpassagiere über die Meere, unter ihnen befanden sich gut drei Millionen Deutsche. Zu den beliebtesten Zielen gehören die Karibik und das Mittelmeer. Wenn die Reiseberichte in den Medien, im Internet und in den sozialen Netzwerken nicht täuschen, verlaufen die Schiffstouren für die Touristen nachgerade wie in einem bekannten Lied: *Eine Seefahrt, die ist lustig, eine Seefahrt, die ist schön, ja da kann man sehr viel Wasser und auch andre Dinge seh'n. Holahi, holabo, holahia, hia ...*

Wie sich die Zeiten doch ändern: Eine Seefahrt war früher in aller Regel weder lustig noch schön. Wer einst an Bord ging, kam in Not. Denn bis zum Einsatz der Dampfschiffe im Laufe des 19. Jahrhunderts gestaltete sich nichts so ungewiss wie eine Seereise. Die hölzernen Segelschiffe waren von günstigen Winden abhängig und kamen nicht voran, wenn Flaute oder sogar Totenflaute herrschten. So dauerte um 1800 eine Reise von Holland um das Kap der Guten Hoffnung nach China gut acht bis neun Monate – wenn es keinen Schiffbruch gab, versteht sich. Und auf den Flüssen lauerten Stromschnellen, Sandbänke und andere Gefahren mehr.

In diesem Buch geht es um all das, was Passagiere bis zum Einsatz wirksamer Schiffsstabilisatoren in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts an Bord erlebt haben. Seebärinnen und -bären, für die Wind und Wellen, Wache und Palstek Alltag waren und sind, bleiben jedoch in der Regel außen vor. Sie haben seit jeher eine professionelle Einstellung zur Seefahrt und konnten und können über ihr oft hartes und abenteuerliches Leben auf See ganz andere Dinge erzählen.

Kaum jemand springt bereitwillig ins kalte Wasser, wer will schon gern den Boden unter den Füßen verlieren. Dennoch haben sich zahllose Menschen Jahrhundert für Jahrhundert auf Meere, Seen und Flüsse gewagt. Freilich selten aus freien Stücken, oft blieb ihnen keine andere Wahl, wenn sie überleben wollten oder sich woanders ein Auskommen sichern mussten: Sklaven, Pilgernde, Kreuzzügler, Auswanderer, Vertriebene, aber auch Abenteurer, Forschende und Gelehrte, deren Neugier sie die Angst vor dem nassen Tod und die Vorstellung überwinden ließ, dass Wasser keine Balken hat. Wie fasste es Jean de Joinville in Worte, der um 1250 erstmals in der Volkssprache schrieb? Tollkühn sei, wer »in Meeresgefahr sich begibt; denn wie mag er doch, wenn er am Abend sich niederlegt wissen, ob er nicht am andern Morgen auf des Meeres tiefem Grunde gebettet sein wird«.

In den folgenden Kapiteln kommen Passagiere zu Wort, die in den vergangenen 2500 Jahren seefest oder es eben nicht waren, die teils schon bei einem lauen Lüftchen lieber die Segel strichen oder frohgemut ins Blaue stachen. Mir geht es darum, die Geschehnisse und persönlichen Erlebnisse beim Reisen über Meere und Flüsse in möglichst großer Bandbreite in den Blick zu rücken – von der Ein- bis zur Ausschiffung, von Schiffstypen, Unwettern, Hemmnissen, Panik und Schiffbrüchen bis zu Emotionen, ungeliebten Mitreisenden, Menschenfressern, Ernährungs- und Sanitärproblemen und nicht zuletzt der Seekrankheit.

Wie schwankend es auf hoher See zugehen kann, zeigen bereits die Aufzeichnungen antiker Schiffspassagiere. Aber auch

die seefahrenden Abenteurer der frühen Neuzeit, die lange unterschätzten schiffsreisenden Frauen, die Polarforscher und die Touristen auf den ersten Kreuzfahrtschiffen wissen viel Erinnerungswertes zu erzählen. Die von mir herangezogenen Berichte von mehr oder weniger namhaften Passagieren stammen überwiegend aus Reisebeschreibungen, Tage- und Notizbüchern, Autobiographien und Zeitungsartikeln. Die Tradition des Reiseberichts reicht immerhin bis in die griechische Antike zurück und macht ihn somit zu einer der ältesten Gattungen der abendländischen Literatur. Ab dem Mittelalter entstanden als Nebenformen schriftliche Wegweiser für Kaufleute und kamen neben den Fakten auch Fiktionen ins reiseliterarische Spiel, die – soweit erkennbar – jedoch nicht in dieses Buch gehören.

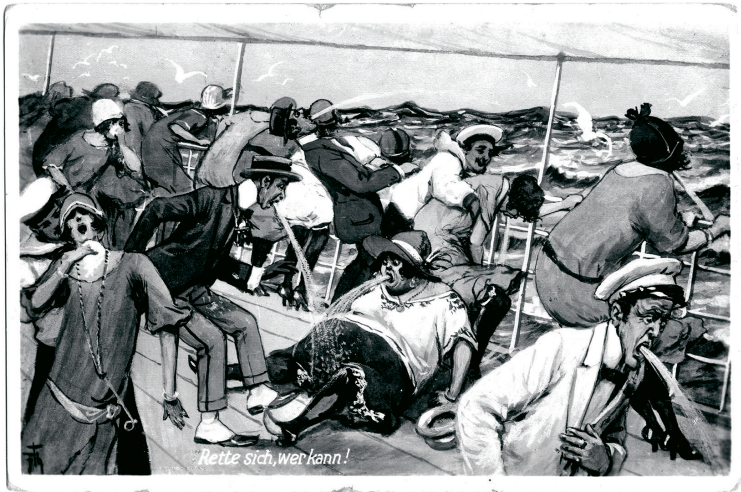
Da in vielen Schilderungen die Seekrankheit fast schon zwangsläufig eine Rolle spielt, lasse ich sie in den Zitaten immer dann unerwähnt, wenn sie schnell überstanden und eigentlich nicht bemerkenswert war. Übrigens kann ich nicht ausschließen, dass womöglich einige der Schiffsreisenden in den von mir zitierten Schilderungen etwas übertrieben haben. Wer große Gefahren überstanden hat, möchte das im Zweifelsfall eben gewürdigt wissen.

Was passiert, wenn etwas aus dem Ruder gelaufen ist? Was passiert, wenn alle im selben Boot sitzen, es aber voll ist? An nautischer Metaphorik mangelt es in der Alltagssprache und Literatur gewiss nicht. Apropos Literatur. Während ausgedehnte Schiffsreisen für die Masse der europäischen Bevölkerung bis zu den Auswanderungswellen im 19. Jahrhundert nicht in Frage kamen, sorgten erdachte Reisegeschichten und Romane, die fesselnd geschrieben waren, für die Linderung ihres Fernwehs. Bücher wie *Gullivers Reisen* von Jonathan Swift oder *Robinson Crusoe* von Daniel Defoe wurden nachgerade verschlungen. Die schöne Literatur ist reich an fantastischen Geschichten über Geschehnisse auf den Meeren und an Deck. Von der *Odyssee* bis hin zu B. Travens *Totenschiff* kreuzen zahllose literarische Texte in dieser bewegten See von Mythos, Dichtung und (teils fakten-gestützter) Fiktion. Weil zwischen diesen Buchdeckeln jedoch

persönliche Erlebnisberichte über eine unternommene Seereise im Fokus stehen, bleiben die vielen liebgewonnenen Helden diesmal an Land. So etwa Twains *Huckleberry Finn*, Kapitän Ahab in Melvilles *Moby-Dick* und auch der berühmte Kapitän Nemo in Jules Vernes Roman *20.000 Meilen unter dem Meer*.

Landkrabben, die das traditionsreiche Seemannsgarn dem Blauwassersegeln auf hoher See vorziehen, bringen die nachfolgenden Schilderungen hoffentlich nicht vom sicheren Kurs ab. Im Übrigen wusste der griechische Philosoph Aristoteles nur zu genau, worum es nicht nur auf dem Wasser geht: »Wir können den Wind nicht ändern, aber die Segel anders setzen.« Klar vörn und achtern? Jetzt heißt es, die Festmacherleinen von den Pollern am Buchregal zu lösen, damit es endlich auf große Fahrt gehen kann. Allzeit gute Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel!

Seekranke Landwesen



Seekranke Passagiere und Matrosen an Deck,
»Echte Photographie«: C. R. Arthur Thiele, Postkarte 1934.

Menschen sind Landwesen, denen die Schifffahrt durchaus nicht ganz geheuer ist. Solange sie auf fest gegründetem Boden stehen, laufen, sitzen und liegen, können sie nicht seekrank werden. Wenn sie sich allerdings auf dem Wasser bewegen, sieht die Sache ganz anders aus. Kaum zufällig gehört der Begriff Seekrankheit ja seit der Antike zum festen Repertoire zahlloser Aufzeichnungen. Denn kaum hat ein Schiff den ruhigen Hafen verlassen, bringen Wind und Wellen und das daraus resultierende »Schiffsschaukeln« seit jeher das menschliche Gleichgewichtsorgan mehr oder weniger stark aus dem Lot. Der bedeutende Literat und Publizist Heinrich Heine (1797–1856) gehörte zu der Gruppe von Reisenden, die das erleben mussten. Das geht sowohl aus seinem Gedicht *Seekrankheit*¹ als auch aus seinem Brief vom 19. August 1830 hervor. Er schilderte darin die Rückfahrt von Helgoland nach »Kuxhaven«:

Unangenehme Überfahrt, in einem offenen Kahn, gegen Wind und Wetter; so daß ich, wie immer in solchen Fällen, von der Seekrankheit zu leiden hatte. Auch das Meer, wie andre Personen, lohnt meine Liebe mit Ungemach und Quälnissen. Anfangs geht es gut, da laß ich mir das neckende Schaukeln gern gefallen. Aber allmählich schwindelt es mir im Kopfe, und allerlei fabelhafte Gesichte umschwirren mich. Aus den dunkeln Meerstrudeln steigen die alten Dämonen hervor, in scheußlicher Nacktheit bis an die Hüften, und sie heulen schlechte, unverständliche Verse und spritzen mir den weißen Wellenschaum ins Antlitz. Zu noch weit fataleren Fratzenbildern gestalten sich droben die Wolken, die so tief herabhängen, daß sie fast mein Haupt berühren und mir mit

ihren dummen Fistelstimmchen die unheimlichsten Narreteien ins Ohr pfeifen. Solche Seekrankheit, ohne gefährlich zu sein, gewährt sie dennoch die entsetzlichsten Mißempfindungen, unleidlich bis zum Wahnsinn. Am Ende, im fieberhaften Katzenjammer, bildete ich mir ein, ich sei ein Walfisch und ich trüge im Bauche den Propheten Jonas.²

Auf dem Meer – wie bei Heine etwa der Nordsee – erscheinen sichtbare Dinge wie die Planken eines Segelschiffs eigentlich gerade. Die vom Seegang hervorgerufenen ständigen Schaukelbewegungen bewirken, dass das menschliche Gleichgewichtsorgan Bewegung registriert, während die Augen stabile Umgebung zeigen. Da nun das Gehirn diese widersprüchlichen Informationen nicht einordnen kann, empfinden viele Menschen daraufhin zunächst Müdigkeit oder auch leichte Kopfschmerzen. Häufig verstärkt sich auch der Speichelfluss, und die Leute beginnen zu schwitzen. Darauf folgen die heftigeren Seekrankheitssymptome: Schwindelgefühl, Übelkeit und Erbrechen.

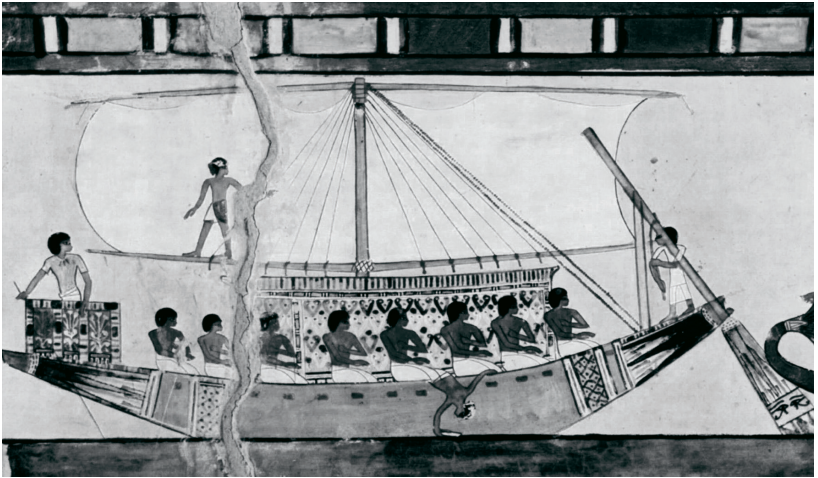
Nun reagieren manche sensibler auf die schaukelnden Bewegungen und neigen stärker zur Seekrankheit als andere. Im Allgemeinen werden Frauen rascher seekrank als Männer, Kinder öfter als Erwachsene und Kranke öfter als Gesunde. Einem Mann wie Franz Kafka (1883–1924) machte jedoch schon bei einer »lächerlich kleinen Fahrt« die Seekrankheit zu schaffen, wie aus einer Ansichtskarte vom 15. September 1913 an seine erste Verlobte Felice Bauer erkennbar wird:

Endlich in Venedig. Jetzt muß ich aber mich auch hineinwerfen, wie sehr es auch gießt (desto besser werden die Wiener Tage von mir abgewaschen werden) und wie zittrig es auch in meinem Kopf zugeht von der kleinen Seekrankheit, die ich bei der lächerlich kleinen Fahrt (Triest–Venedig), allerdings im Sturmwind, bekommen hatte.³

Um keine Missverständnisse zu bewirken: Gegen die Veranlagung zur Seekrankheit können wir Menschen eigentlich nicht viel ausrichten. Wobei sich ein völlig leerer wie auch sehr voller Magen an Bord gewiss nicht empfiehlt. Wie aus einigen Schilderungen in diesem Buch hervorgeht, hilft es, an Deck den Blick auf den Horizont zu richten, um dem Gehirn zu helfen, optische Eindrücke und gefühlte Schwankungen wieder in Einklang zu bringen. Unter Deck wiederum lege der Mensch sich einfach flach hin und schließe die Augen. Im Schlaf ist der Gleichgewichtssinn übrigens so gut wie deaktiviert, auch das hilft.

Schon im Altertum nutzten seekranke Landwesen pflanzliche Mittel wie Ingwer, Pfefferminz, Wein oder Opium, um das Unwohlsein zu lindern. Medikamente gegen die Kinetose, wie Mediziner die körperliche Reaktion auf ungewohnte Bewegungen bezeichnen, kamen erst im 19. Jahrhundert auf. Ab den 1930er Jahren wurde zur Vorbeugung einer Reisekrankheit und bei Übelkeit gezielt ein Wirkstoff verschrieben, der in Nachtschattengewächsen vorkommt. Heute sind in Apotheken Wirkstoffpflaster oder Kaugummis mit einem Arzneistoff gegen Übelkeit und Erbrechen auf Reisen erhältlich, die in deutschsprachigen Ländern teils verschreibungspflichtig sind.

Jungfernfahrt von Seereiseerlebnissen



Relief eines phönizischen Handelsschiffs,
ca. erstes Jahrhundert, in der Grabkammer des Menna.
Reproduktion: The York Project – Zenodot Verlagsgesellschaft mbH,
Lizenz: GNU Free Documentation Licence 1.3, vollständige Lizenz:
<https://www.gnu.org/licenses/fdl-1.3.html>, Quelle: Wikimedia Commons.

Die Geschichte des Reisens und der Schifffahrt erstreckt sich über viele Jahrtausende. Vor rund 1,2 Millionen Jahren machten sich Angehörige unserer Art *Homo sapiens* in Afrika auf den Weg in die Ferne, der sie in den Nahen und Mittleren Osten, nach Europa, Asien, Australien und vor gut 20.000 Jahren in die USA führte (also längst vor Kolumbus).⁴ Die Forschung kann den Zeitraum, zu dem wir Menschen die ersten schwimmfähigen Fortbewegungsmittel wie Treibgut, Holzbalken oder auch Barken einsetzten, nicht präzise bestimmen. Womöglich geschah das bereits vor mehr als 50.000 Jahren zur Überbrückung größerer Entfernungen über Flüsse und Meere. Altsteinzeitliche Höhlenmalereien legen nahe, dass Jäger und Sammler auf ihren Beutezügen eiszeitliche Schmelzwasserströme und andere Wasserläufe mit leichten und über Land transportierbaren Fellbooten überquerten.

Der erste klare Beweis für kurze Überfahrten geht auf die Jahre um 11.000 vor der Zeitrechnung (v. d. Z.) zurück. Damals setzten Menschen mit Booten wohl aus Schilfrohr zur Insel Melos in der griechischen Inselgruppe der Kykladen über. Im Neolithikum – 9500 bis 3000 v. d. Z. – waren diverse einfache Wasserfahrzeuge wie Einbäume und Flöße aus Holz in Gebrauch. Das bislang älteste gefundene Boot weltweit kam 1955 in den Niederlanden ans Tageslicht: ein drei Meter langer und 45 Zentimeter breiter Einbaum. Er dürfte vor mehr als 8000 Jahren unsere frühen Vorfahren übers Wasser befördert haben. Zu jener Zeit transportierten im Persischen Golf bereits seetaugliche Segelschiffe diverse Rohstoffe.

In der Bronzezeit (3000 bis 1000 v. d. Z.) kamen in Ägypten Schiffe aus Papyrus und Binsen aufs Wasser. So zeigt ein

Krug ein Schilfboot mit hoch geschwungenen Steven, Segel und Dach. Auf zwei unterschiedlichen Nachbauten demonstrierte Thor Heyerdahl 1969 und 1970 mit seiner internationalen Crew, dass diese Papyrusboote durchaus zum Befahren des Atlantiks geeignet waren.⁵ Um 2300 v. d. Z. wirkte in Ägypten der Beamte und Entdecker Herchuf. Er unternahm vier Reisen zum ersten Nilkatarakt ins südliche Nubien, einer bemerkenswerten Zivilisation, die sich neben der ägyptischen entwickelte. Bei seiner vierten Expedition kam auch ein Boot zum Einsatz, wie ein Briefzitat als Inschrift auf seinem Grabmal in der Nähe von Assuan verrät. Darin ermahnt der junge König Pepi II. Herchuf, den von ihm begleiteten »Zwerg der Gottes tänze« während der Schiffspassage auf dem Nil auf keinen Fall ins Wasser fallen zu lassen.⁶

Die sich von Kreta aus bis in die ersten Dynastien im pharaonischen Ägypten ausbreitende minoische Hochkultur hinterließ seit 1600 v. d. Z. eine große Anzahl von Siegelsteinen mit Schiffsdarstellungen – einschließlich Segel- und Riemenabbildungen. In jenen Zeiten wechselte die Bautradition und -konstruktion der Boote, wurde der große Einbaum von Holzplankenschiffen abgelöst. Denn sie waren kleiner und damit der Materialeinsatz und Arbeitsaufwand geringer, zudem gab es bessere (Bronze-)Werkzeuge. Die männlichen Arbeitskräfte wurden auch als Ruderer auf den Schiffen eingesetzt, die in wachsender Zahl das Meer befuhren. In der sich zunehmend entwickelnden Schifffahrt erfuhr die frühzeitig durchweg angewandte Rudertechnik durch das Segel einen erheblichen Fortschritt. In der Antike gehörten Masten und das – zunächst überwiegend eingesetzte – Rahsegel zur Standardausrüstung der Schiffe. Dank der Entwicklung des Kiels erreichten zunächst die Phönizier eine viel bessere Gewichtsverteilung und vermochten so deutlich größere Lasten über das Meer zu transportieren. Sie kalfaterten wahrscheinlich bereits ihre Schiffe mit Pech, um den Rumpf bei langen Seereisen dicht zu halten. Bis ins Mittelalter hinein gab es eine bemerkenswerte saisonale Abhängigkeit der Schifffahrt. So galten der Zeitraum von Mitte September bis

Anfang November wie auch von März bis Ende Mai als gefährlich. Von Mitte November bis Anfang März unterblieben Seefahrten sogar zumeist ganz.

In einer Gruppe von Überlieferungen und Sagen durchdrungener literarischer Werke, die vor allem aus dem babylonischen Raum stammen, ragt das *Gilgamesch*-Epos als eine der ältesten schriftlich fixierten Dichtungen hervor. In der wohl ab dem 24. Jahrhundert v. d. Z. verfassten abenteuerlichen Sage begegnet Gilgamesch der göttlichen Siduri, die eine Schänke betreibt und ihm mitteilt, dass sein Ahn Utmapischtim mit seiner Frau auf einer ringsum vom »Wasser des Todes« geschützten Insel wohnt. Allerdings wisse der Fährmann Urschanabi, wie er sicher dorthin gelangen könne. Und schon geht's ab, wie aus dem nicht ganz vollständig überlieferten Epos hervorgeht:

Gilgamesch und Urschanabi bestiegen das Schiff,
Setzten das Schiff ein, und sie fuhren dahin.
Ein Weg von einem Monat und fünfzehn Tagen
War am dritten Tage ganz zurückgelegt,
So gelangte Urschanabi zum Wasser des Todes.⁷

So fiktiv die Handlung der *Gilgamesch*-Sage auch ist, sie belegt, wie selbstverständlich Schiffsfahrten zu altbabylonischen Zeiten bereits waren.

Wenn es – was nicht erwiesen ist – den Schriftsteller Homer tatsächlich etwa in der zweiten Hälfte des achten Jahrhunderts oder in der ersten Hälfte des siebten Jahrhunderts v. d. Z. gab, dann stammt die *Odyssee* als eines der ältesten Werke der abendländischen Dichtung wohl von ihm. Nun beinhaltet diese Dichtung den Befund des zehn Jahre umherirrenden Odysseus, er habe »auf dem Meer so viel unnennbare Leiden erduldet«. Im neunten Gesang wird das nach dem gescheiterten Überfall auf die thrakischen Kikonen besonders deutlich:

Aber nun sandt' auf die Schiffe der Wolkenversammler des Nordwinds / Fürchterlich heulenden Sturm, verhüllt in dicke Gewölke / Meer und Erde zugleich; und dem düstern Himmel entsank Nacht. / Schnell mit gesunkenen Masten entflohen die Schiff'; und mit einmal / Rasselte rauschend der Sturm, und zerriß die flatternden Segel. / Eilend zogen wir sie, aus Furcht zu scheitern, herunter, / Und arbeiteten uns mit dem Ruder ans nahe Gestade. / Zwo graunvolle Nächte und zween langwierige Tage / Lagen wir mutlos dort, von Arbeit und Kummer entkräftet.⁸

Bemerkenswerterweise steht Homers *Odyssee* für die Wiege der westeuropäischen Schifffahrt und gilt für sie zumal als umfassendste altertümliche Quelle. Neben der Beschreibung seemännischer Erfahrung werden in der Dichtung eine ganze Reihe nautischer Sachverhalte erstmals in Worte gefasst, zum Beispiel die Kenntnis der Himmelsrotation, die nächtliche astronomische Navigation und die Orientierung an den Sternbildern. Archäologisch beglaubigt sind zudem die geschilderten Vorgehensweisen der frühen griechischen Schiffbauer.

Gegen Ende des sechsten Jahrhunderts v.d.Z. kamen geruderte Kriegsschiffe auf, die unter der Wasseroberfläche mit Rammböcken ausgerüstet waren. Die bis zu 30 Meter langen, bauchigen Handelsschiffe der im Bootsbau sehr erfolgreichen Phönizier wurden von Rahsegeln und Ruderern angetrieben. Auf den Galeeren der Griechen und Römer saßen teils bis zu 300 Männer neben- und übereinander an den Ruderriemen.

Den ersten erhaltenen Bericht einer nachgewiesenen realen Reise verfasste um 470 v.d.Z. der karthagische Seefahrer Hanno, der damals entlang der afrikanischen Westküste segelte, um neue Handelswege zu erschließen. Sein knapper Fahrtenbericht *Periplus Hannonis* ist in einer griechischen Handschrift des neunten Jahrhunderts überliefert und wird in der Universitätsbibliothek Heidelberg aufbewahrt.⁹ Mit wie vielen Ruderern Hanno der Seefahrer auf den antiken griechischen Langschiffstypen der Pentekoteren (Fünfzigrunderer) tatsächlich unterwegs

war, ist aufgrund möglicher Übertragungsfehler umstritten, angeblich führte er 30.000 Männer und Frauen sowie Verpflegung und sonstigen Bedarf mit sich. Und die Angst war auch im Spiel. In der deutschen Übersetzung heißt es:

Wir nahmen Wasser an Bord und segelten fünf Tage weiter an der Küste entlang, bis wir in eine große Bucht gelangten [...]. In dieser Bucht lag eine große Insel, und auf der Insel ein See mit Salzwasser; in ihm aber lag eine weitere Insel, bei der wir an Land gingen; wir sahen jedoch bei Tag nichts außer Wald, nachts aber zahlreiche Feuerbrände, und hörten den Klang von Flöten, das Gedröhne von Zimbeln und Trommeln sowie tausendfältiges Geschrei. Da ergriff uns Furcht, und die Seher hießen uns, die Insel zu verlassen. Rasch fuhren wir ab und kamen an einem Land vorbei, das von Feuer durchglüht und voll von Rauch war. Riesige Feuerbäche stürzten aus ihm ins Meer. Den Boden aber konnte man vor Hitze nicht betreten. Voller Furcht segelten wir auch von da schnell wieder ab.¹⁰

Der um 485 v.d.Z. geborene Herodot von Halikarnassos gilt als »Vater der Geschichtsschreibung«. Er unternahm weite Reisen, die ihn nach Sizilien, in den Iran, an die Nordküste des Schwarzen Meeres und auf dem Nil bis zur Flussinsel Elephantine in Ägypten führten. In seinen neun *Historien* (deren Quellenwert umstritten ist) vermittelte Herodot, was er alles sah und erlebte – Mythen und Sagen inbegriffen – und wie er all das betrachtete. Zwar spielte die Seefahrt in seinem Leben eine große Rolle, weil er auf seinen Reisen viele Strecken mit dem Schiff zurücklegte. Allerdings hat er über sein Erleben von Wind und Wellen und generell über das Leben an Bord nichts mitgeteilt.¹¹

Leider sind auch von dem griechischen Geographen und Astronomen Pytheas von Massalia, der um 320 v.d.Z. die europäische Atlantikküste und die Britischen Inseln besuchte und beschrieb, keine persönlichen Berichte von Bord überliefert. Über sein Leben ist nur wenig bekannt und sein Hauptwerk

Ta peri tou Okeanou (Über den Ozean) ging verloren.¹² Ein großes Problem der antiken Seefahrer war, dass sie noch keinen Kompass kannten. Auf den damaligen Schiffspassagen konnte deshalb kein genauer Kurs bestimmt werden. Um die gewünschte Himmelsrichtung beizubehalten, nutzten die Seefahrer die Astronavigation, beobachteten also den Sonnenstand am Tag und die Sterne bei Nacht. Weil das damalige Navigationssystem so ungenau war, ließen die meisten Kapitäne ihre Schiffe entlang den Küsten fahren, um eine bessere Orientierung zu haben.

In den Schiffsgeschichten der *Bibel* treten einige Jünger von Jesus als Fischer in Aktion; er selbst überquerte auf einem Boot mehrmals den See Genezareth. Paulus von Tarsus (ca. 10–60 n.d.Z.) – laut dem *Neuen Testament* der wichtigste Missionar des Urchristentums – gab im Korintherbrief allerdings keine angenehmen Erinnerungen an seine Seereisen weiter: »Dreimal habe ich Schiffbruch erlitten, einen Tag und eine Nacht trieb ich auf dem tiefen Meer.«¹³ In der Tat dürften es wohl vier gewesen sein. Jedenfalls berichtete Lukas, der traditionell als Verfasser der Apostelgeschichte mit ihren »authentischen« Seefahrtsberichten gilt, noch von einem Schiffbruch des Paulus, dem keine der drei im Korintherbrief genannten Havarien entspricht. Dieser Unfall muss sich später ereignet haben. Wie dem auch sei, die am Ende der Apostelgeschichte erzählte Romreise des Apostels Paulus um die Mitte des ersten Jahrhunderts lohnt es, genauer hinzublicken – die zeitliche Einordnung besagter Schifffahrt differiert in der Forschung übrigens zwischen den Jahren 55 und 64.

Laut der Apostelgeschichte endete die dritte Predigtreise von Paulus in Jerusalem, wo er festgenommen wurde. Nach einer zweijährigen Haft in Caesarea entschied das Gericht, ihn wegen seiner Berufung auf den römischen Kaiser nach Rom zu verbringen. Der Missionar kam zusammen mit anderen Gefangenen – beaufsichtigt von einem Hauptmann mit seinen Soldaten – auf ein Frachtschiff, das auch zahlende Passagiere beförderte. Dabei soll Paulus von Lukas begleitet worden sein,

dem die Apostelgeschichte lange ebenfalls zugeschrieben worden war. Allerdings geht die Forschung mittlerweile davon aus, dass dieser Glaubensbruder nicht der Reisebegleiter von Paulus sein konnte, weil in dem Text beispielsweise zentrale Themen paulinischer Theologie unerwähnt bleiben.¹⁴

Der Apostelgeschichte zufolge begann Paulus' Reise – auf wechselnden Segelschiffen – nach Rom mit der Abfahrt aus dem Hafen von Caesarea. Problematisch wurde die Überfahrt über das Mittelmeer, als Wetterkapiolen den Seeleuten das Leben zunehmend schwerer machten. Dem Erzähler zufolge kamen sie auf, als das Segelschiff »nahe an Kreta« entlangefahren war:

Nicht lange danach aber brach von der Insel her ein Sturmwind los, den man Nordost nennt. Und da das Schiff ergriffen wurde und nicht mehr gegen den Wind gerichtet werden konnte, gaben wir auf und ließen uns treiben. Wir kamen aber an einer Insel vorbei, die Kauda heißt, da konnten wir mit Mühe das Beiboot in unsre Gewalt bekommen. Sie zogen es herauf und umspannten zum Schutz das Schiff mit Seilen. Da sie aber fürchteten, in die Syrte [Bucht mit Sandbänken] zu geraten, ließen sie den Treibanker herunter und trieben so dahin. Da wir großes Ungewitter erlitten, warfen sie am nächsten Tag Ladung ins Meer. Und am dritten Tag warfen sie mit eigenen Händen das Schiffsgerät hinaus. Da aber viele Tage weder Sonne noch Sterne schienen und ein gewaltiges Ungewitter uns bedrängte, war all unsre Hoffnung auf Rettung dahin. [...] Niemand wollte mehr essen; da trat Paulus mitten unter sie und sprach: [...] Seid unverzagt; denn keiner von euch wird umkommen, nur das Schiff wird untergehen. [...]

Als aber die vierzehnte Nacht kam [...], wähten die Schiffsleute um Mitternacht, dass sich ihnen Land näherte. Und sie warfen das Senkblei aus und fanden es zwanzig Faden tief; und ein wenig weiter loteten sie abermals und fanden es fünfzehn Faden tief. Da fürchteten sie, wir würden auf Klippen geraten, und warfen hinten vom Schiff vier Anker aus und

wünschten, dass es Tag würde. [...] Und als es anfang, hell zu werden, ermahnte Paulus sie alle, Nahrung zu sich zu nehmen [...]. Da wurden sie alle guten Mutes und nahmen auch Nahrung zu sich. Wir waren aber alle zusammen im Schiff zweihundertsechundsiebzig Seelen. Und nachdem sie satt geworden waren, erleichterten sie das Schiff und warfen das Getreide in das Meer. Als es aber Tag wurde, kannten sie das Land nicht; einer Bucht aber wurden sie gewahr, die hatte ein flaches Ufer. Dahin wollten sie das Schiff treiben lassen, wenn es möglich wäre. Und sie hieben die Anker ab und ließen sie im Meer, banden die Taue der Steuerruder los, richteten das Segel nach dem Wind und hielten auf das Ufer zu.

Und als sie auf eine Sandbank gerieten, ließen sie das Schiff auflaufen und das Vorderschiff bohrte sich ein und saß fest, aber das Hinterschiff zerbrach unter der Gewalt der Wellen. Die Soldaten aber hatten vor, die Gefangenen zu töten, damit niemand fortschwimmen und entfliehen könne. Aber der Hauptmann wollte Paulus am Leben erhalten und wehrte ihrem Vorhaben und ließ, die da schwimmen konnten, als Erste ins Meer springen und sich ans Land retten, die andern aber einige auf Brettern, einige auf dem, was noch vom Schiff da war. Und so geschah es, dass sie alle gerettet ans Land kamen.¹⁵

Der Erzähler nutzt in diesem Abschnitt der Romreise den Wir-Stil, wer aber genau damit gemeint ist, bleibt bis auf eine Person aus Thessaloniki offen. Auch wechselt der Bericht zuweilen von der dritten in die erste Person. Vermutlich soll dadurch die persönliche Zeugenschaft hervorgehoben bzw. der »Einbau« von Schilderungen anderer Autoren getarnt werden. Denn wenn nicht alles täuscht, beinhaltet die Schiffbruchszene in der Apostelgeschichte so einige begriffliche und andere Übernahmen aus der *Odyssee*.¹⁶ Im Übrigen wird die Schiffsbesatzung durchaus in ein positives Licht gerückt, umspannten die Matrosen doch »zum Schutz das Schiff mit Seilen« und erhöhten somit die Rumpffestigkeit.¹⁷

Rette sich, wer kann – während das bei der Romreise von Paulus alle 276 Seeleute, Soldaten, Gefangenen, Passagiere und er selbst geschafft haben sollen, verlief das im Jahr 61 bei der Romreise von Flavius Josephus (ca. 37–100) – wie gewiss nicht selten – so gut wie gar nicht glücklich. Der Historiker hatte sich mit vielen Leuten nach Rom aufgemacht, um die Freilassung jüdischer Glaubensgenossen zu erwirken, und musste erleben, dass das Handelsschiff unterwegs in schwerer See leckschlug. In der wohl ältesten erhaltenen Autobiographie vermerkt Josephus aus der Retrospektive, was dann geschah:

Unser Schiff nämlich sank mitten auf dem Adriatischen Meere unter, und wir mussten, fast sechshundert an der Zahl, die ganze Nacht hindurch schwimmen. Endlich gegen Tagesanbruch kam uns durch Gottes Fürsorge ein Fahrzeug aus Kyrene zu Gesicht, in welches ich nebst einigen anderen, die den übrigen vorausgeschwommen waren, im ganzen etwa achtzig, aufgenommen wurde. So ward ich gerettet ...¹⁸

Nüchterner lässt sich das Geschehen bei einem Schiffsuntergang kaum formulieren ... Einmal abgesehen davon, dass ein Segelschiff damals normalerweise niemals an die 600 Personen an Bord hatte, erwähnt Josephus weder ein eigentlich übliches Beiboot noch betrauert er in seiner Autobiographie die mehr als 500 ertrunkenen Schiffbrüchigen.¹⁹

Zur Schifffahrt im Altertum und in der Antike wartet die reichhaltige Geschichtsschreibung mit so unterschiedlichen wie teils widersprüchlichen Erkenntnissen auf. So war die Wahl von Wasserfahrzeugen in der Antike zwar sicherlich die viel beschriebene »beliebteste Fortbewegungsmethode für größere Entfernungen«, ob sie aber auch »bequem und preiswert« war, ist freilich die Frage.²⁰ In jenen Tagen spielte sich der Warentransport im Bereich von Mittelmeer, Atlantik und auch der Nordsee, wo ein Netz von Flüssen die Binnenschifffahrt trug, tunlichst über Wasserwege ab. Da es bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts keine seetüchtigen Schiffe für die

ausschließliche Personenbeförderung gab, mussten sich die Reisenden notgedrungen den jeweils vorhandenen Frachtern für Handelslasten unterschiedlicher Größe und Leistung anvertrauen. So war es üblich, in den Häfen ein Schiff zu suchen, das in die gewünschte Richtung fuhr und dessen Kapitän neben der Fracht gegen Bezahlung auch Passagiere mitnehmen würde. Römische Kaiser und Beamte führten ihre Dienstreisen im Mittelmeer denn auch zumeist auf bewehrten Booten der Seestreitkräfte aus.

Der Grundtyp des Handelsschiffs war in der Antike dreimal so lang wie breit – die durchschnittliche Länge betrug zwanzig und die Breite um die sechs Meter. Viel Platz für mitreisende Passagiere und ihre Habe (Lebensmittel und Gepäck wurden mittschiffs gelagert) gab es nicht. Schließlich benötigten die Matrosen freie Flächen für ihre Aufgaben und lagerten zumeist mehrere Anker sowie Taue und Werkzeug zwecks rascher Verfügbarkeit an Deck. Der Rumpf der Segelschiffe war stabil und das Deck ausreichend wasserdicht (in den Rümpfen sollten Bleiplatten Feuchtigkeit, Bewuchs und Bohrwürmer abhalten). Besegelung und Ruder ermöglichten prinzipiell eine gute Manövrierfähigkeit. Insbesondere die römischen Handels- und Lastschiffe der Kaiserzeit erwiesen sich unter Berücksichtigung des damals technisch Möglichen als recht sichere Wasserfahrzeuge. Sie übertrafen qualitativ sogar viele mittelalterliche Seelenverkäufer. Die Boote wurden zu jener Zeit häufig an Land gezogen, weil die Planken nicht zu viel Wasser ziehen und trocknen sollten. War das nicht möglich, lagen sie im Laufe der Zeit tiefer im Wasser und waren daher immer langsamer unterwegs.

Während die Römer ein viel verzweigtes, steingepflastertes und geschottertes Straßennetz mit Viadukten und Tunneln anlegten, das von der »Via Appia« aus bis zur Nordsee und Sahara, vom Atlantik bis nach Mesopotamien reichte und bis zum Niedergang des Imperiums im fünften Jahrhundert einen lebhaften und gut organisierten Landreiseverkehr ermöglichte, standen für Fahrten auf dem Mittelmeer jährlich nur etwa

sieben Monate zur Verfügung. Während der stürmischen Winterzeit schied eine Schiffspassage schlechterdings aus.

Vermögende Personen erhielten auf den Handels- und Frachtsegelschiffen zwar – wenn möglich – einen Platz in der Deckshütte. Und das einschließlich ausreichender Versorgung mit Nahrung und Getränken. Die weniger zahlungskräftigen Deckpassagiere aber waren auf ihr mitgebrachtes Essen angewiesen, denn sie erhielten von der Mannschaft bestenfalls Trinkwasser. Zudem kampierten sie notgedrungen im Freien, waren Wind und Wetter ausgesetzt, daher oft unterkühlt und womöglich zusätzlich noch durchnässt. Wer bei Schlechtwetterereignissen die furchteinflößend dunklen Laderäume aufsuchte, lernte im Zweifelsfall stattdessen das Fürchten.²¹

Von gefährvollen Seereisen, Schiffbrüchen und Todesfällen auf dem Meer ist in den Texten der vom Aufschwung des Reiseverkehrs geprägten Antike immer häufiger die Rede – mutmaßlich zusätzlich durch die sich verändernde gesellschaftliche Wahrnehmung der Seereise ausgelöst. Da im Römischen Reich vermehrt hochrangige Persönlichkeiten, Oberschichtangehörige und Händler auch auf dem Seeweg unterwegs waren, wuchs zugleich die Anzahl der Schilderungen von entsprechenden Reiseerlebnissen in Briefen, Tagebüchern und Selbstbiographien. Da der Alltag an Bord bei ruhigen Wetter- und Seegangsverhältnissen kaum Abwechslung bot und sicherlich von vielen als langweilig empfunden wurde, finden sich in den überlieferten Texten kaum zufällig mehr oder weniger emotional ausgeschmückte Berichte über Stürme, Havarien und Krankheiten. Piratenangriffe kamen im römischen Imperium übrigens ziemlich selten vor.

In einem Brief des spätantiken Philosophen und Bischofs Synesios von Kyrene (ca. 370–412) aus dem Jahr 404 wird deutlich, wie nachgerade lustvoll der Verfasser eine von ihm erlebte Krisensituation an Bord eines kaum mehr seetüchtigen Handelsschiffes zu schildern wusste, das in einen heftigen Sturm geraten war:

Die Männer stöhnten, die Frauen schrieten, jedermann rief Gott an, weinte laut und rief die Namen seiner Lieben [...]; ich bemerkte, daß alle Soldaten ihre Schwerter gezogen hatten [...] und erfuhr, daß sie es vorzögen, lieber ihre Seele auf Deck in die Luft zu verhauchen, als sie in das Meer hinauszugurgeln [...]. Dann rief jemand aus, alle, die Gold bei sich hätten, sollten es um ihren Hals hängen; [...] die Frauen legten nicht nur selbst ihre Geschmeide an, sondern verteilten sie auch an andere, die keines hatten. Es ist dies eine uralte Sitte, die folgenden Grund hat: Man muß die Leiche eines im Meer Ertrunkenen mit Geld versehen, um die Kosten der Bestattung zu bezahlen, so daß einer, der sie findet, sich ohne Nachteil darum kümmern kann [...].

Glücklicherweise blieb ihnen ein Unglück erspart, und Synesios vermerkt voller Demut: »Als wir den geliebten Erdboden wieder berührten, umarmten wir ihn wie eine leibhaftige Mutter.«²²

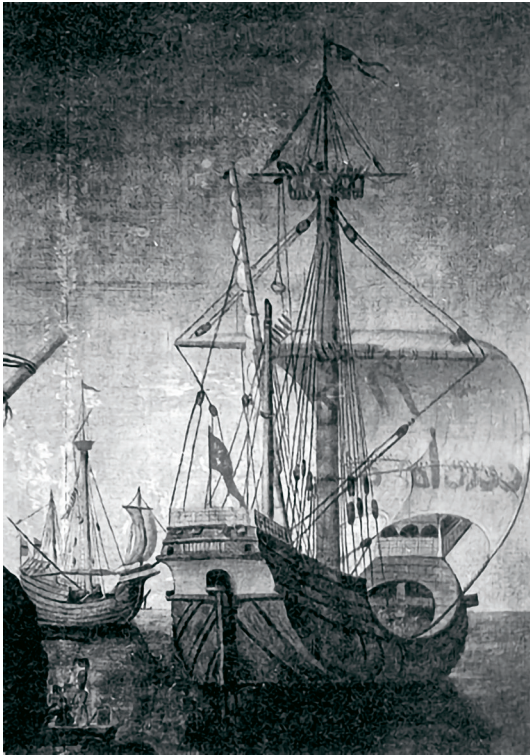
Da die römischen Schiffe schon bei etwas gröberem Seegang deutlich spürbare Stampf- und Rollbewegungen entwickelten, hatte die Mehrheit der Schiffsreisenden gewiss mit körperlichen Beschwerden zu kämpfen. Zwar gibt es im Einzelfall kaum direkte Hinweise antiker Autoren auf die Seekrankheit, doch von ihnen erwähnte Panikattacken und Todesangst dürften als deren typische Symptome aufzufassen sein. Ein Beispiel mag diese Annahme erhärten, weil die augenfälligen Merkmale in einem Atemzug mit der konkreten Diagnose genannt werden. Die geschätzten Reden des Römers Lucius Annaeus Seneca (ca. 1–65) sind verloren gegangen, nicht aber seine *Briefe an Lucilius*. Darin berichtet der stoische Philosoph und Politiker über den Zusammenbruch seiner Persönlichkeit, verursacht von Todesfurcht und Kontrollverlust während einer Seereise, als sich der Wellenschlag verstärkte:

Ich säumte nicht, den Steuermann zu bitten, mich irgendwo an Land zu setzen. Er erklärte mir, dazu sei die Küste zu unwirtlich, sie hätte keinen Hafen, und bei dem Sturm fürchte

er nichts so sehr wie eine Landung [Strandung]. Aber mir war so übel zu Mute, daß mir jeder Gedanke an die Gefahr fernlag; es quälte mich nämlich die Seekrankheit, dies zähe und hoffnungslose Leiden [...]. Ich drang also in den Steuermann ein und zwang ihn, er mochte wollen oder nicht, nach der Küste zu steuern. Kaum waren wir in der Nähe, so ließ es mir keine Ruhe [...]. Nein, als alter Verehrer kalten Wassers wagte ich mich, meiner Schwimmkunst eingedenk, ins Meer, in leichter Frieschülle, wie es einem Kaltbadenden ziemt. Was glaubst du, was ich da alles auszuhalten hatte [...]. Da war mir klar, daß die Seeleute das Land nicht mit Unrecht fürchten. Unglaublich, was ich alles zu tragen hatte, da ich mir selbst unerträglich war.²³

Der Text spiegelt die für Seekranke typische Fehlinterpretation der eigenen Gefahr. Statt auf dem Schiff zu bleiben, riskiert Seneca sein Leben und das aller anderen Menschen an Bord, indem er den Steuermann als sozial höherstehender Akteur zwingt, die unsicheren Küstengewässer anzulaufen. Schließlich setzt er sein eigenes Leben durch den Sprung ins Meer aufs Spiel. Offenbar war der Stoiker zur Selbstkritik fähig, schließlich benennt er seine Fehlentscheidungen an Bord und schreibt sie Auswirkungen zu, die bei Schiffsreisen nach wie vor auftreten.

Kreuzzügler und Pilgernde hart am Wind



Karacke im Mittelmeer um 1495,
aus dem Ursula-Zyklus von Vittore Carpaccio.
Reproduktion: Wikimedia Commons.

An Offernten christlicher Reiseveranstalter für maßgeschneiderte Pilgerreisen zu nahen und fernen Wallfahrtsorten dieser Welt herrscht heutzutage kein Mangel – etwa nach Fulda, Częstochowa (Tschenstochau), Lourdes, Fátima, Santiago de Compostela und Jerusalem. Pilgerfahrten auf den Spuren des Alten und Neuen Testaments zu den biblischen Stätten und Landschaften in Israel, Jordanien und Palästina, wo das historische Fundament des Christentums liegt, werden durch die anhaltenden Spannungen zwischen Anhängern des Judentums, des Christentums und des Islam allerdings sehr erschwert.

Nach Jerusalem und in das sogenannte Heilige Land, wo Jesus gestorben und auferstanden sein soll und die Schauplätze verehrter Märtyrer liegen, zieht es christliche Gläubige vermehrt bereits seit dem zweiten Jahrhundert. Gleichsam einen zusätzlichen An Schub erhielt die Pilgerbewegung durch Kaiser Konstantin den Großen (ca. 280–337), der das durch Anarchie und Chaos stark geschwächte Imperium Romanum wieder stabilisierte und das Christentum als Religion anerkannte. Zugleich gedieh der Heiligen- und Reliquienkult.

Die beschwerlichste Reise in der vormodernen Welt war zweifellos die zu den Wallfahrtsorten im Gelobten Land. Der ausführlichste spätantike Bericht über eine Pilgerreise ins palästinensische Gebiet, nach Jerusalem und weiter nach Syrien und Ägypten liegt von der »ziemlich neugierigen« Frau Egeria vor. Die Abhandlung entstand Ende des vierten Jahrhunderts und wurde unter den Titeln *Itinerarium Egeriae* (Reisebericht) und *Peregrinatio Aetheriae* (Pilgerfahrt der Aetheria) bekannt.²⁴

Egeria (auch Aetheria, Etheria) lebte vermutlich in Nordwestspanien und wird vermögend gewesen sein, denn lange Touren