

DER KRATER VON VIX UND DER REISEBERICHT DES PYTHEAS VON MASSALIA

REISEN GRIECHISCHER KAUFLEUTE ÜBER DIE RHÔNE
NACH BRITANNIEN IM 6.-4. JAHRHUNDERT V. CHR.

Es gibt archäologische Funde, die nicht nur neues Licht auf bisher unerkannte Funktionen ihres Fundorts werfen, sondern außerdem neue Interpretationen längst bekannter Schriftquellen ermöglichen und schließlich sogar neue Aspekte zur derzeitigen Diskussion über Fremdeinflüsse aufzeigen. Ein solcher Schlüsselfund ist der außergewöhnlich große, reich verzierte Krater aus dem Fürstinnengrab der späten Hallstattzeit von Vix bei Châtillon-sur-Seine, dép. Côte-d'Or/F um 500 v. Chr. (Abb. 1). Er war zwischen 530 und 520 v. Chr. im griechischen Unteritalien aus Bronze hergestellt worden, ist 1,64 m hoch, wiegt 209 kg und fasst 1100 Liter Wein und Wasser¹. Weinmischgefäße dieser Größe wurden zwar bisher archäologisch an keiner anderen Stelle entdeckt, sind aber in der schriftlichen Überlieferung belegt. Ein von Herodot erwähneter Bronzekerater fasste angeblich den Inhalt von 300 Amphoren und war wie der von Vix »außen am Rand mit allerlei Bildwerk verziert«². Die Spartaner ließen ihn 546 v. Chr. für Kroisos, den König der Lyder, als Freundschaftsgeschenk anfertigen, und zwar ausdrücklich zur Besiegelung »eines Eidesbundes, dass sie einander Gastfreunde und Waffengenossen sein wollten«³.

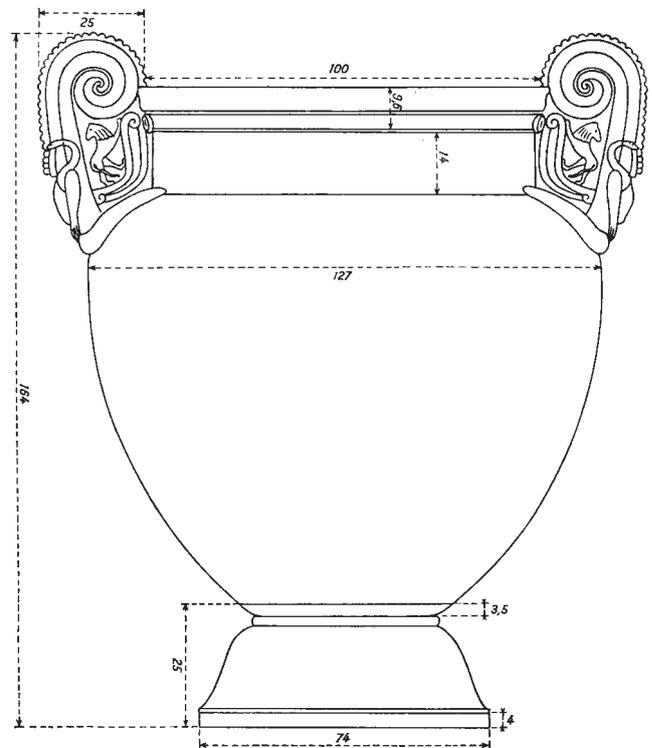


Abb. 1 Der Krater aus dem Fürstinnengrab bei Vix; ca. 500 v. Chr.; H. 164 cm. – (Nach Rolley 2003, Taf. 4; 78).

DIE AUSSAGEN DES KRATERS ZUR TRANSPORTSITUATION IN GALLIEN

Der Krater als Beleg für einen Saumpfad über die Côte-d'Or

Die Besonderheit des Kraters von Vix lag darin, dass er aus mehreren Einzelteilen bestand, die mit griechischen Buchstaben so gekennzeichnet waren, dass ein des Griechischen kundiger Handwerker in der Lage war, sie richtig zusammensetzen. Die Forschung ist sich einig, dass das Gefäß für den Transport zerlegt worden war, um erst am Bestimmungsort – von einem Griechen⁴ – wieder zusammengefügt zu werden, sagt aber nichts darüber aus, wo in der Transportkette die Zerlegung erforderlich gewesen war. Per Schiff jedenfalls war ein Gefäß dieser Größe problemlos unzerteilt zu befördern, wie sogar aus der genannten Stelle bei Herodot hervorgeht. Ebenso war der nur etwas mehr als 200kg schwere Krater trotz seiner Höhe auch auf einem von Rindern oder Pferden gezogenen Lastwagen ohne Weiteres zu transportieren – man musste ihn nur sachgerecht verzurren. Dass man selbst im Barbaricum in der späten Hallstattzeit genau wusste, wie ein besonders hohes Gefäß für eine Wagenfahrt verzurret werden musste, zeigt die Kultwagenminiatur mit der von einer hohen Frauenfigur getragenen großen Schale aus dem Fürstengrab von Strettweg in der Steiermark (Abb. 2)⁵. Umso sicherer können wir sein, dass auch den Griechen diese Transporttechnik geläufig war.

Der tatsächliche Grund für die Zerlegung des Kraters von Vix kann aber durch eine genaue Analyse der Transportverhältnisse zwischen Herstellungs- und Fundort eindeutig ausgemacht werden. Auf der Strecke von Unteritalien zu dem um 600 v. Chr. von Griechen gegründeten Massalia (Marseille) transportierte man



Abb. 2 Kultwagen aus einem Urnengrab von Strettweg, 7. Jahrhundert v. Chr.: Verzurrung eines hohen Gefäßes für den Wagen-transport. – H. Schalen-trägerin 22,6cm. – (Nach Egg 1996, 27 Abb. 17).

den Krater auf einem der auf eingespielter Route regelmäßig verkehrenden Mittelmeerschiffe. Wie es von dort weiterging, verdeutlicht am besten ein Text des 51 v. Chr. in Rom verstorbenen Gelehrten Poseidonios, der das von mediterranen Verhältnissen erheblich abweichende Verkehrsnetz Galliens vor der endgültigen Eroberung durch Caesar beschreibt. Trotz des großen Zeitunterschieds hat seine Beschreibung auch für die Hallstattzeit volle Gültigkeit, denn die geschilderten geographischen Bedingungen hatten sich in der Zwischenzeit nicht geändert:

»Das ganze Land ist von Flüssen durchströmt, die von den Alpen, Cevennen und Pyrenäen kommen und in den Ozean oder das Mittelmeer fließen. Die durchflossenen Gegenden sind eben oder nur hügelig und die Flüsse schiffbar. Sie haben eine so glückliche Natur, dass die Waren leicht aus einem Meer ins andere transportiert werden können, so dass man sie nur kleine Strecken über Land schaffen muss«⁶.

Der letzte Satz verrät, dass Poseidonios diese Kenntnisse über Gallien den Angaben der auf jenen Routen tätigen Händler verdankt, denn nur diese be-

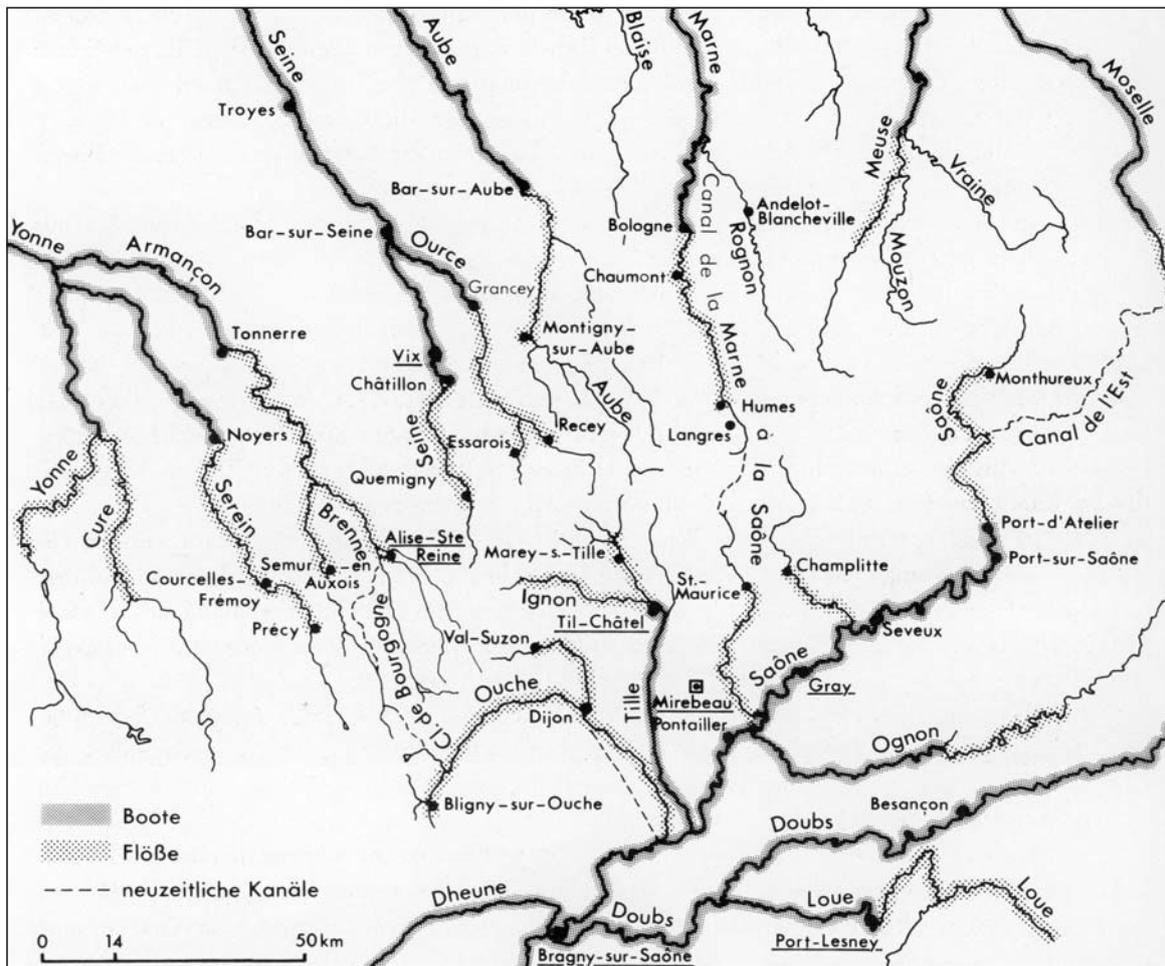


Abb. 3 Schiffbarkeitsgrenzen in den Flusssystemen von Rhône und Seine um 1835. – (Nach Pauli 1993, 138).

trachteten ein Land unter den Gesichtspunkten des Warentransports, für dessen Durchführung in Gallien also die Wasserwege mit den darauf eingesetzten Binnenschiffen die entscheidende Rolle spielten. Wie weit man mit den kleinen Wasserfahrzeugen der Hallstattzeit tatsächlich flussauf fahren konnte und wie klein die Strecken über Land deshalb waren, lässt noch annäherungsweise eine Gewässerkarte der fraglichen Region von 1835 mit der Eintragung der Schiffbarkeitsgrenzen für Boote erkennen (**Abb. 3**)⁷. Wer von Massalia nach Vix bzw. zum zugehörigen Fürstensitz auf dem Mont Lassois⁸ wollte, fuhr zunächst auf Rhône, Saône und Tille etwa bis zum heutigen Til-Châtel. Auf den dafür nötigen Binnenschiffen war der komplette Krater ohne Weiteres zu transportieren – selbst wenn man dafür auf dem relativ kleinen Oberlauf einen Einbaum des Typs benutzte, wie er im englischen Hasholme ausgegraben und auf ca. 300 v. Chr. datiert wurde (**Abb. 4**)⁹. Diesen flachbodigen Bootstyp muss es auch im keltischen Gallien gegeben haben, denn der Schiffstyp, den der frühromische Grabstein des keltischen Schiffers Blussus in Mainz (**Abb. 5**) zeigt, ist eine direkte Weiterentwicklung des bei Hasholme gefundenen Einbaumtyps¹⁰. Wenn es also bis zum Oberlauf der Tille nicht erforderlich war, den großen Krater für den Transport zu zerlegen, muss der Grund für die tatsächlich erfolgte Teilung auf der letzten Strecke gesucht werden. Dort war der Gebirgszug der Côte-d’Or für eine Luftlinienentfernung von ca. 60km mit den Mitteln des Landverkehrs zu überqueren. Die Zerlegung des Kraters zeigt an, dass dies zur Hallstattzeit noch nicht mit Lastwagen möglich war, für die man ihn ja nicht hätte zerteilen müssen. Dagegen konnte ein Saumtier den

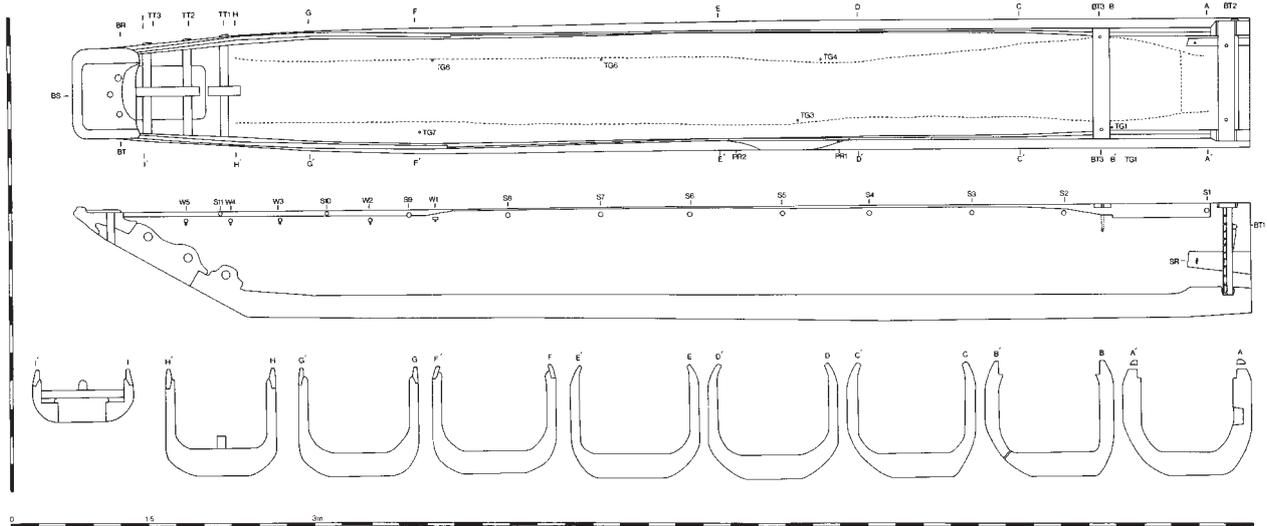


Abb. 4 Der Einbaum von Hasholme um 300 v. Chr.; L. 12,6m. – (Nach Millett / McGrail 1987, 125).

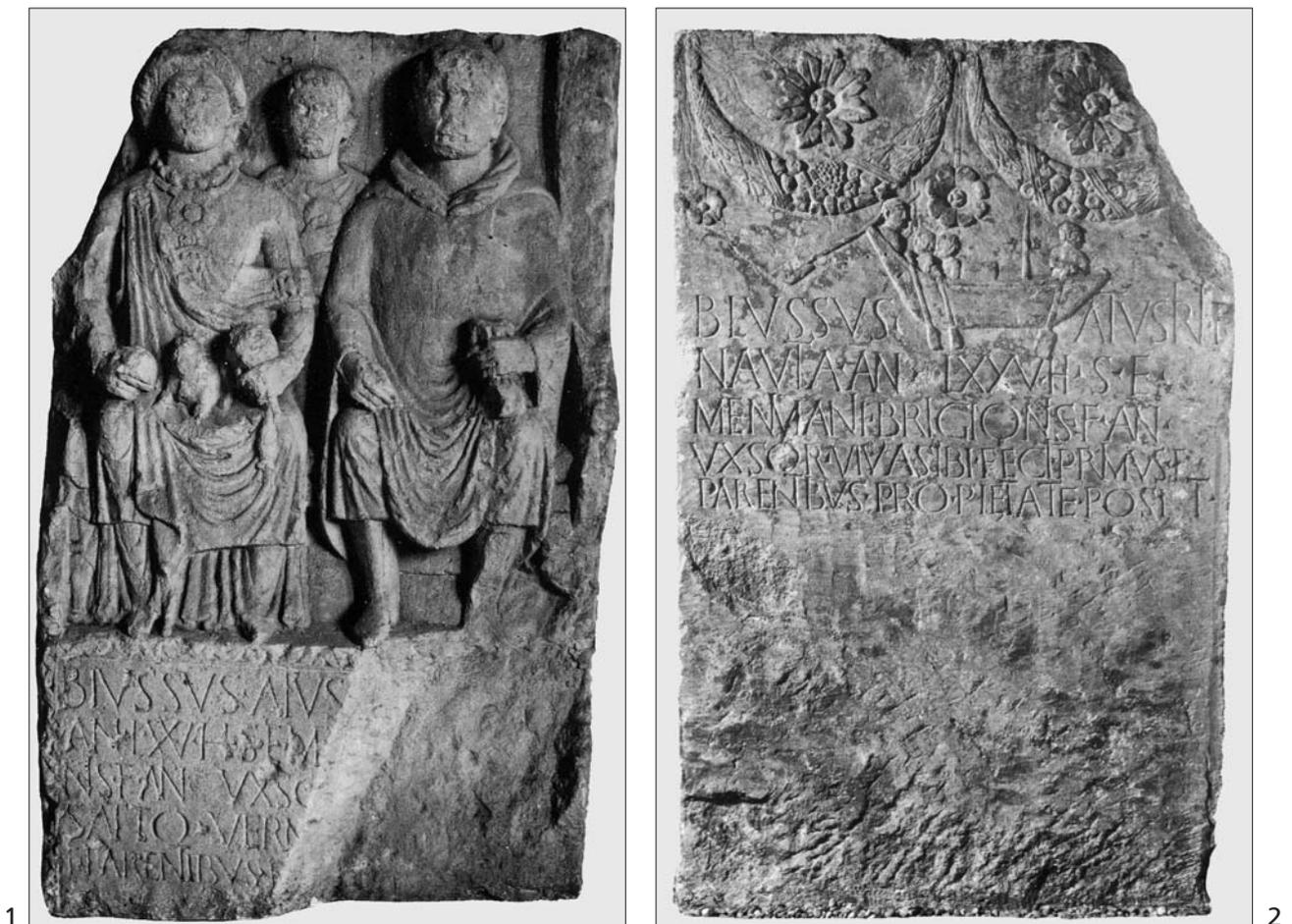


Abb. 5 Mainzer Grabstein aus der Mitte des 1. Jahrhundert n. Chr.: 1 der Kelte Blussus als Händler mit Geldbeutel. – 2 Der Kelte Blussus als Schiffer am Steuerruder seines Flussschiffs. – (Nach Boppert 1992, Taf. 6-7).

ganzen Krater in der Tat nicht tragen: Dafür war er sowohl zu schwer als auch zu sperrig. Die für den Wagentransport erforderliche Verzurrung (vgl. **Abb. 2**) war auf Saumtieren nicht möglich. Deshalb war es für diese höchstens dreitägige Passage mit Saumtieren nötig, den Krater zu zerteilen. Dafür musste er aber bereits bei der Herstellung im griechischen Unteritalien in solchen Teilstücken gegossen werden, dass sie einerseits gut auf mindestens zwei Saumtiere verteilt werden konnten, sich andererseits aber auch von kundiger Hand leicht wieder zu einem ganzen und wasserdichten Gefäß zusammensetzen ließen.

Der in solchen Teilen gelieferte Krater von Vix ist demnach ein gut datiertes archäologisches Zeugnis zunächst für die Nutzung eines Saumpfads, dessen Ausgangs- und Zielpunkt geographisch eindeutig festliegen: Er führte von der Tille durch die Côte-d'Or zur oberen Seine bei Vix. Entscheidend für die Beurteilung dieses Zielpunkts ist die Tatsache, dass die Schiffbarkeit der Seine damals dort begann (vgl. **Abb. 3**), so dass von dort ein durchgehender Schifffahrtsweg bis zum Ärmelkanal und den Britischen Inseln offenstand. Der Fürstensitz auf dem Mont Lassois lag also am Ende einer jener nur kleinen Strecken über Land, die zwei Flüsse zu einer transkontinentalen Wasserstraße verbanden, so dass die Waren leicht aus einem Meer ins andere transportiert werden konnten. Der zerlegte Krater zeigt außerdem, dass auf diesem Weg unmöglich auch nur die kleinsten Boote von einem Fluss in den anderen geschleppt werden konnten, da sich diese nicht in saumtiergerechte Einzelstücke zerteilen ließen. Des Weiteren ist aus der Zerteilung zu schließen, dass dieser Krater eine einmalige Sonderanfertigung speziell für die Fürstenfamilie auf dem Mont Lassois war, denn schon bei der Herstellung wurde die letzte schwierige Transportstrecke auf dem Saumpfad zum Mont Lassois sachgerecht und erfolgreich einkalkuliert. Darauf wird weiter unten noch genauer eingegangen. Und schließlich ist der Krater ein willkommenes Zeugnis sowohl der zu der Zeit in Massalia vorhandenen guten Kenntnis der innergallischen Transportgegebenheiten als auch der engen und präzisen Kommunikation zwischen Massalia und dem griechischen Unteritalien, die das Abwickeln eines so komplizierten Auftrags überhaupt erst ermöglichte.

Der Zinnbarren von St. Mawes als weiterer archäologischer Beleg für den Saumtiertransport

Als weiterer archäologischer Beleg für einen Transport durch Saumtiere gilt schon lange der Zinnbarren, der um 1810 bei St. Mawes nahe der Hafeneinfahrt von Falmouth in Cornwall ausgebaggert wurde¹¹ (**Abb. 6**). Er besteht aus 99,9% reinem Zinn, ist 89 cm lang, wiegt über 72 kg und ist als Einzelfund aus sich heraus nicht datierbar, entspricht aber mit seinen beiden tiefen seitlichen Einschnürungen unter allen bekannten Barrenformen am besten jenen Zinnbarren aus Cornwall, die Pytheas von Massalia um 330 v. Chr. als astragalförmig bezeichnete. Da Pytheas an gleicher Stelle auch den Zinntransport mit Saumtieren durch Gallien beschrieb¹², hat man den Barren bisher seiner Zeit zugewiesen. Durch die beiden Einschnürungen lassen sich jeweils zwei Barren auf sehr einfache Weise mit einer Tauschlinge so auf einem Packsattel anbringen, dass auf jeder Seite ein Barren sicher anliegt. Die Last beider Barren zusammen liegt mit knapp 150 kg noch unter der Obergrenze dessen, was Saumtiere tragen können. Als maximale Saumlast trugen Maultiere noch im Jahr 1831 in gleicher Weise je zwei Kupferbarren von zusammen 184 kg aus den Bergwerken in den Anden zum Hafen von Copiapó in Chile¹³. Ebenso wie die Kupferbarren aus den Anden gehörte offenbar auch der Barren von St. Mawes zu einer Serie, die bereits bei der Verhüttung durch Form und Gewicht präzise für den Transport durch

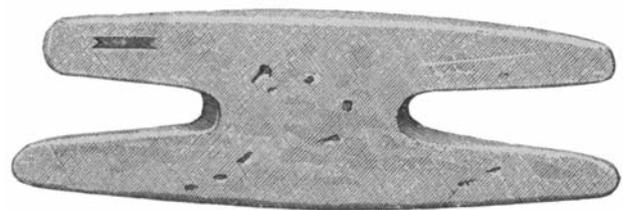


Abb. 6 Zinnbarren von St. Mawes; 6.-1. Jahrhundert v. Chr.; L. 0,89 m. – (Nach Montelius 1910/11, 287).

Saumtiere gefertigt wurde, war also von vornherein für die Route mit dem nur für Saumtiere gangbaren Engpass vorgesehen. Dorthin war der Barren auch bereits unterwegs, denn die kürzeste und navigatorisch einfachste Transportroute bis zu den innergallischen Saumpfaden führte vom Zinnhandelsplatz auf der Insel St. Michael's Mount¹⁴ als Schiffsladung ostwärts entlang der britischen Kanalküste bis Portland. Von dort aus überquerte man den Kanal in so sternklarer Nacht, dass man den Polarstern als Richtungsweiser nutzen konnte, bis man in der Morgendämmerung als Ansteuerungspunkt für die Seinemündung das 180 m hohe Cap de la Hague erkennen konnte¹⁵. Von dort ging es per Schiff weiter die Seine aufwärts bis zur Schiffbarkeitsgrenze, wo der Saumpfad begann, für den der Barren die spezifische Form und das genau berechnete Gewicht erhalten hatte. Da der von Pytheas beschriebene Zinnhandel die Loire nutzte, gehört der Barren von St. Mawes jedoch nicht dessen Zeit, sondern der späten Hallstattzeit oder der frühen Latènezeit an, als der Zinnhandel über den Mont Lassois lief oder über die obere Marne¹⁶. Die relativ kurzen Saumpfade zwischen Seine und Saône wirkten sich demnach so aus, dass dafür an den beiden äußeren Enden der Transportkette spezifische, von Saumtieren tragbare Sonderformen hergestellt wurden: in den Zinnhütten Cornwalls über lange Zeit die Serienproduktion der besonderen Barren und in einer Bronzegießerei Unteritaliens der zerlegbare Krater von Vix als einmalige Einzelanfertigung. Ob der Zinnbarren von St. Mawes allerdings für Massalia bestimmt war oder für einen südgallischen Abnehmer, wissen wir nicht, weil das ihn befördernde Schiff schon bald nach seiner Abfahrt von St. Michael's Mount in Seenot geriet. Auch wissen wir nicht, ob der Barren durch Seewurf zur Erleichterung des Schiffs an seine Fundstelle kam oder durch die Strandung des Schiffs.

Dieser Zinnbarren versetzt uns aber in die Lage, annäherungsweise den Aufwand für die unterschiedlichen Transportformen zu berechnen. Der schon genannte, mit Pytheas fast zeitgleiche Einbaum von Hasholme (vgl. **Abb. 4**) konnte mit seiner Tragfähigkeit von 5,6t problemlos 66 Zinnbarren der Form von St. Mawes (4,8t) transportieren und hatte dann immer noch genügend Kapazität für die Besatzung von wahrscheinlich nur drei Mann, für ein oder zwei mitreisende Kaufleute und für Verpflegung und Ausrüstung. Für den kurzen Landweg über die Wasserscheide mussten dann aber 33 Saumtiere gemietet und verpflegt werden und eine sehr viel größere Zahl an Begleitpersonen als die kleine Schiffsmannschaft. Der Aufwand für den Transport durch Saumtiere war also so viel höher als der durch Schiffe, dass man mit Letzteren so weit wie nur irgend möglich flussaufwärts fuhr und die so viel teureren Saumtiere nur für die kürzestmögliche Landstrecke zwischen zwei Flussoberläufen in Anspruch nahm.

Die einheimische Schifffahrt in Gallien

Die Saumtierhaltung, die den Griechen den Transport des Kraters zum Zielpunkt ermöglichte, war das Kernstück der einheimischen Schifffahrtsorganisation, weil sie zwischen den Flussgebieten von Rhône und Seine auf kürzestem Landweg den regelmäßigen Durchgang der Waren sicherstellte, die die jeweiligen Schiffer von beiden Seiten auf ihren Fahrzeugen heranbrachten, um sie an ihre Kollegen vom anderen Fluss weiterzugeben. In dieser einheimischen Schifffahrt gab es noch nicht – wie bei den Griechen – die Trennung von Kaufmann und Transporteur; vielmehr nahmen die Schiffer zugleich auch den Handel wahr¹⁷. Selbst um die Mitte des 1. Jahrhunderts n.Chr. weist der oben genannte Mainzer Grabstein den auf der einen Seite sein Schiff steuernden keltischen Schiffer Blussus (vgl. **Abb. 5**) auf der anderen Seite durch einen den Handel anzeigenden prall gefüllten Geldbeutel zugleich als Kaufmann aus¹⁸. Auch darf man sich vom Aktionsradius dieser Schiffer keine übertriebenen Vorstellungen machen. Die Binnenschiffer konnten ja mit ihren Fahrzeugen nicht über ihren jeweiligen Fluss hinausgelangen und mussten ihre Waren am Oberlauf an den Landverkehr über die Wasserscheide zum nächsten Flussoberlauf weitergeben und am

Unterlauf an Küstenschiffer. Wahrscheinlich befuhr ein Binnenschiffer nicht einmal »seinen« Fluss in ganzer Länge; es ist vielmehr davon auszugehen, dass die Schiffer gewöhnlich nur das Gebiet ihrer eigenen ethnischen Gruppe befuhren und ihre Waren im Grenzbereich an ihre Nachbarn weitergaben. Jedenfalls legten die Waren viel längere Strecken zurück als die Schiffer.

Trotz des häufigen Umladens darf man die Leistungsfähigkeit dieses Systems nicht unterschätzen. Archäologisch nachweisbar ist die Versorgung des einheimischen Handwerks mit allen benötigten Metallen, auch wenn wir die Herkunft des verarbeiteten Golds, Eisens und der Bronze nicht bestimmen können. Erschließen lässt sich immerhin, dass auf diese Weise Zinn aus Cornwall bis zur unteren Rhône gelangte, denn nur dadurch konnten die Griechen erkennen, dass man über die gallischen Flüsse zu den Erzeugern des Zinns gelangen konnte (siehe unten). Nach Norden erreichte diese Schifffahrt aber nicht nur die Britischen Inseln, sondern auch die Bernsteinvorkommen der südöstlichen Nordsee, wie u.a. der Bernsteinschmuck aus dem Grab von Vix und die Bernsteinperlen vom Mont Lassois zeigen¹⁹. Von Osten gelangten durch die Burgundische Pforte süddeutsche Hallstattschwerter in dieses Verteilersystem und von Süden über die Rhône schon seit dem 8. Jahrhundert v. Chr. italische Waffen und etruskische Fibeln. Die letztgenannten Importfunde reichen aber nicht als Beleg dafür aus, dass die Etrusker schon vor den Griechen versucht hätten, quer durch Frankreich zu den Zinnvorkommen der Bretagne und Südenglands zu kommen²⁰. Selbst die etruskischen Bronzen im Grab von Vix (Schalen und Schnabelkanne) gehören zu dem üblichen, von der einheimischen Schifffahrt beförderten Handelsgut. Dieses System arbeitete um 330 v. Chr. so effektiv, dass trotz des vielfachen Umladens ein Zinntransport von Cornwall bis zur Rhônemündung nur 30 Tage brauchte, wie Pytheas berichtet²¹.

An dem neuralgischen Punkt des Übergangs zwischen Wasser- und Landtransport hatten die Machthaber den Lagevorteil des Mont Lassois bereits vor dem Eintreffen der Griechen erkannt und für den Durchgang von Handelswaren genutzt. Sie boten den von der Seine und der Saône kommenden einheimischen Schiffen gute Gelegenheit zum Austausch und hielten eine ausreichende Anzahl von Saumtieren bereit, die das per Boot angelandete Handelsgut zum Austauschplatz bringen konnten. Auch wenn die praktische Durchführung des Transports in den Händen der einheimischen Schiffer und Saumtierführer lag, ließ sich die Familie auf dem Mont Lassois²² ihre Organisationsaufgabe durch Abgaben bezahlen, die ihr den an den ausgegrabenen Funden gut erkennbaren aufwändigen Lebensstil ermöglichten. Den Zusammenhang dieses archäologisch belegten erhöhten Lebensstils der Fürsten der späten Hallstattzeit mit der Schifffahrt hat Ludwig Pauli bereits eindrucksvoll herausgearbeitet²³. Die Befestigungsanlagen auf dem Mont Lassois verraten weiter, dass die dortige Familie ebenso wie die anderen Hallstattfürsten auch Grund genug hatte, sich auf die Verteidigung ihrer so vorteilhaften Position gegen äußere Feinde einzustellen. Das Schloss zugleich den nötigen Schutz für die Schiffer ein, ohne den die Abgaben ausbleiben würden. Dass dieser Fürstensitz trotzdem keinen jahrhundertelangen Bestand hatte, teilt er allerdings ebenfalls mit dem Schicksal anderer Fürstensitze der späten Hallstattzeit.

Wie weit zumindest auf Rhône und Saône griechische und etruskische Schiffe zu der einheimischen Schifffahrt in Konkurrenz treten konnten, ist noch nicht eindeutig zu beurteilen. Wir wissen nämlich nicht, wie weit deren Seeschiffe flussauf fahren konnten und ob deren Beiboote vielleicht auf den Flussoberläufen einsetzbar waren. Eventuell konnte man von Massalia aus bei beständiger Gutwetterlage den östlichsten Mündungsarm der Rhône an dem kurzen Küstenabschnitt auch mit Binnenschiffen für die Weiterfahrt auf dem Fluss erreichen: In diesem Fall hätte diese griechische Hafenstadt gegenüber allen anderen Mittelmeerrainern einen großen Lagevorteil für den Austausch mit Gallien und den von dort aus erreichbaren Gebieten gehabt. Auch wenn dies nicht zu belegen ist, mussten spätestens an den Übergangsstellen von einem Flussgebiet ins andere Griechen und eventuell auch Etrusker, die weiter ins Landesinnere wollten, die dafür bestehende Infrastruktur der einheimischen Schifffahrt für sich in Anspruch nehmen.

Der Beginn griechischer Zinnhandelsfahrten durch Gallien und der Krater von Vix

Wann und weshalb sich die Griechen von Massalia in dieses einheimische Austauschsystem einschalteten, lässt sich an der Entwicklung ihres Handels ablesen. Das von griechischen Phokäern um 600 v. Chr. gegründete Massalia war anfangs einerseits Ausgangspunkt für eine in Sichtweite der Küste bis zu den Zinnhandelsplätzen jenseits der Straße von Gibraltar führende Seefahrt, wie die »Ora maritima« des Avien anzeigt, die eine nautische Küstenbeschreibung des frühen 6. Jahrhunderts v. Chr. von Massalia bis zu den Britischen Inseln in Versform wiedergibt²⁴. Andererseits erschlossen die Kaufleute von Massalia das weite, über die Rhône und ihre Nebenflüsse zugängige Hinterland für ihren Handel. Wie Verbreitungskarten archäologischer Funde eindrucksvoll zeigen, erreichten griechische Waren über diese Transportverbindungen schon um die Mitte des 6. Jahrhunderts v. Chr. über Saône und Doubs (vgl. **Abb. 3**), eine kleine Strecke über Land durch die Burgundische Pforte und weiter auf dem Rhein das Neckargebiet²⁵. Wie weit griechische Händler diese Waren begleiteten, lassen die Importfunde allerdings nicht erkennen. Lediglich die Lehmziegelmauer der Heuneburg, die schwerlich ohne griechische Berater vor Ort gebaut werden konnte, bietet ein gewichtiges Argument dafür, dass sich bereits vor der Mitte des 6. Jahrhunderts zumindest einige Griechen diesem System anvertraut haben²⁶. Vor allem aber wussten die griechischen Kaufleute aus Massalia, die ihre Waren über die Rhône in das keltische Schifffahrtssystem einbrachten, ganz genau, welche Gegenwerte ihnen die keltischen Schiffer dafür anboten. So wussten sie auch, dass über die gallischen Flüsse Zinn vertrieben wurde – was für sie aber uninteressant war, so lange sie es durch Direktfahrten um Gibraltar herum billiger erstehen konnten.

Auszahlen sollten sich diese Kenntnisse und Erfahrungen für die Griechen, als es den Karthagern zusammen mit den Etruskern um 535 v. Chr. gelang, eine griechische Flotte in der Seeschlacht vor Alalia auf Korsika so entscheidend zu schlagen, dass sie in der Folgezeit die Durchfahrt durch die Straße von Gibraltar für alle nichtkarthagischen Schiffe sperren konnten²⁷. Jetzt standen die Griechen vor der schwerwiegenden Entscheidung, das begehrte Zinn entweder aus zweiter Hand zu erwerben oder weiterhin direkt vom Erzeuger. Wir wissen aus den Berichtsfragmenten des Pytheas, dass sie sich für den Direkthandel über die gallischen Flüsse entschieden. Dafür war es aber unvermeidlich, dass sie sich von den aus ihrer Sicht barbarischen Schiffen auf deren Schiffen mitnehmen ließen und deren gesamte Infrastruktur auch für sich nutzten. Dass die griechischen Kaufleute sich überhaupt auf die Mitnahme durch die einheimische Schifffahrt einlassen konnten, ist ein beredtes Zeugnis dafür, dass diese auf eingespielten Routen reibungslos funktionierte. Bevor sie aber mitfahren konnten, war es unumgänglich, durch entsprechende Verhandlungen an der entscheidenden Schaltstelle die Zustimmung der Machthaber zu erwirken.

Dass die Griechen zur Untermauerung der Verhandlungen weder Mittel noch Mühen scheuten, um sich die Potentaten geneigt zu machen, belegt der Riesenkrater von Vix auf eindrucksvolle Weise. Es ist kein Zufall, dass dieser Krater nur wenige Jahre nach der Seeschlacht von Alalia speziell für die Übergabe an die Familie auf dem Mont Lassois angefertigt wurde. Die Griechen aus Massalia hatten ja wegen ihrer Aussperrung von den Zinnmärkten einen zwingenden Grund, gerade diesen Fürsten ein ebenso diplomatisch motiviertes Geschenk zu verehren, wie es die eingangs genannten Spartaner 546 v. Chr. für den König Kroisos angefertigt hatten. In beiden Fällen sollte das besondere Ehrengeschenk ein Bündnis von großem Nutzen für beide Seiten besiegeln. Am Mont Lassois gewannen die Griechen für ihren Zinnhandel an der entscheidenden geographischen Stelle die Unterstützung der dortigen Machthaber, denn sie hatten mit dem besonders großen Trinkgefäß genau das Richtige getroffen: In der späten Hallstattkultur hatte das Symposion mit vielen Teilnehmern gerade an der Spitze der Gesellschaft einen sehr hohen, die Gemeinschaft stärkenden Stellenwert, wie die zahlreichen Trinkgeschirrbeigaben in den Gräbern vielfältig belegen²⁸. Wenn also nicht alles täuscht, hat der Krater von Vix mitgeholfen, den Kaufleuten von Massalia nach der

Sperrung des direkten Seewegs einen alternativen Zugang zum britischen Zinn zu eröffnen. Sie konnten fortan damit rechnen, dass sie bei ihrer Durchreise unter dem Schutz der Fürsten vom Mont Lassois standen und sie die zur Überquerung der Côte-d'Or benötigten Saumtiere sowie die Wasserfahrzeuge für die Weiterfahrt auf der Seine zumindest für damalige Verhältnisse in absehbarer Zeit benutzen konnten. Besonders das Bereithalten der Saumtiere war keine geringe Organisationsaufgabe, weil es eine langfristige Tierzucht in genügender Anzahl ebenso erforderte wie eine leistungsfähige Begleitmannschaft zum Abrichten der Tiere für ihre Einsätze und zu ihrer ständigen Versorgung auch in der kalten Jahreszeit, wenn die Schifffahrt ruhte. Nur dadurch führte das unumgängliche doppelte Umladen offenbar zu keinen größeren Verzögerungen, wie noch ca. 200 Jahre später aus dem Bericht des Pytheas hervorgeht. Der Krater von Vix ist bis jetzt das einzige archäologische Fundstück, das bei der Erschließung einer neuen Handelsverbindung eine so entscheidende Rolle zu spielen scheint.

Im späten 6. Jahrhundert v. Chr. konnte die Fürstenfamilie auf dem Mont Lassois für die genannten Dienstleistungen und ihren gewährten Schutz mit ständig fließenden Abgaben der Griechen rechnen, die ihr den schon genannten aufwändigen Lebensstil noch erhöhten. Allein in dem Fürstinnengrab von Vix belegen dies zusätzlich zu dem Krater noch weitere Statussymbole, nämlich eine schwarzfigurige attische Trinkschale von ca. 525 v. Chr., eine weitere, gut zwei Jahrzehnte jüngere griechische Trinkschale und ein 480 g schwerer Goldreif mit zwei Pegasusfiguren²⁹. Außerdem brachte die mit dem übergroßen Krater ausgedrückte Ehrerbietung durch die Griechen den dortigen Fürsten bei allen Nachbarstämmen großes Ansehen ein, das noch dadurch gesteigert wurde, dass dieses beeindruckende dingliche Zeichen den Teilnehmern bei allen Festen jenes Ansehen vor Augen führte, was sich auch bei den Nachbarn rasch herumsprach. Jedenfalls hat der Krater seine Wirkung augenscheinlich nicht verfehlt, denn er blieb eine ganze Generation lang in Gebrauch, bevor er um 500 v. Chr. einer Fürstin ins Grab beigegeben wurde. Als sicher kann man auch voraussetzen, dass die einheimischen Saumtierführer und Schiffer für ihre den Griechen geleisteten Dienste gut belohnt wurden und ebenfalls an Ansehen gewannen. Die politischen Verhältnisse aber waren so instabil, dass die Befestigung auf dem Mont Lassois nach 480 v. Chr. aufgegeben wurde.

NEUE ERKENNTNISSE ZU DEN BERICHTSFRAGMENTEN DES PYTHEAS

Die griechischen Zinnhandelsfahrten durch Gallien um 330 v. Chr.

Etwa zwei Jahrhunderte nach Anfertigung des Kraters von Vix und anderthalb Jahrhunderte nach Aufgabe des Fürstensitzes auf dem Mont Lassois schrieb der schon genannte Pytheas von Massalia einen Bericht über seine Fahrt zum Zinnhandelsplatz von Cornwall und zu weiteren Plätzen im Bereich der Britischen Inseln. Leider ist der Bericht selbst nicht erhalten geblieben. Wir kennen nur eine Reihe von Fragmenten als Zitate bei anderen antiken Autoren³⁰. Eines dieser Fragmente enthält wichtige Hintergrundinformationen zum Zinnhandel über die gallischen Flüsse und erwähnt den Zinntransport mit Saumtieren, bestätigt also in willkommener Weise die anhand des Kraters von Vix gewonnenen Erkenntnisse. Umgekehrt ermöglicht die anhand des Kraters erlangte Information, dass die griechischen Kaufleute auf die Mitnahme durch einheimische Schiffer angewiesen waren, erstmals eine plausible Neuinterpretation der gesamten Reise des Pytheas.

Das Fragment über den Zinnhandel ist bei Diodor überliefert:

»Die am sog. Kap Belereon [im heutigen Cornwall] in Britannien wohnende Bevölkerung ist in hohem Grade fremdenfreundlich und durch den Verkehr mit fremden Kaufleuten zivilisiert. Sie gewinnt das Zinn durch kunstgerechten Abbau im Boden. [...] Es wird dann in astragalartige Barren

geformt und auf eine Britannien vorgelagerte Insel namens Ictis [heute die kleine Insel St. Michael's Mount, Cornwall] gebracht. Man schafft es bei Ebbe in Wagen dorthin. [...] Dort übernehmen die Kaufleute das Zinn von den Eingeborenen und bringen es nach Gallien. Zuletzt befördern sie es in Pferdelastrn auf dem Landweg durch Gallien in 30 Tagen zur Rhônemündung«³¹.

Der Text scheint auf den ersten Blick zu dem eingangs zitierten Text des Poseidonios³² in Widerspruch zu stehen, weil er statt des überwiegenden Wassertransports nur Landtransporte erwähnt. Tatsächlich aber ergänzen sich beide Texte aufs Beste, denn Pytheas berichtet von den Transporten im Detail nur das Ungewöhnliche, nicht aber das, was er als bekannt voraussetzen konnte – was man z.B. sofort daran erkennt, dass er die Schifffahrt mit keinem Wort erwähnt, nicht einmal für den Zinntransport von Britannien nach Gallien, bei dem es gar keine Alternative zum Schiff gab. Selbstverständlich fuhr man mit dem einmal beladenen Schiff nicht nur über den Kanal, sondern auch so weit wie möglich flussaufwärts. Für diese Kanalpassage hielt es Pytheas für ausreichend, nur den Ausgangspunkt anzugeben. Ebenso knapp, aber präzise nennt er mit der Mündung der Rhône einen entscheidenden, nahe bei Massalia gelegenen Zielpunkt der Fahrt. Hätte er statt dessen Massalia angegeben, wäre der Leser über den Verlauf der Route im Unklaren geblieben. Die Nennung der Rhônemündung aber ist im gesamten Duktus seines Texts ein ausreichend präziser Hinweis darauf, dass das Zinn dorthin mit der energiesparenden Nutzung der Strömung flussab per Binnenschiff transportiert wurde – eben auf der Rhône³³. Zwischen den beiden langen Schifffahrtsstrecken von Britannien ins Innere Galliens und von dort zur Mündung der Rhône ins Mittelmeer hebt Pytheas nur noch ausdrücklich den verbleibenden Landweg hervor, weil dieser auf besondere und noch dazu sehr aufwändige, also exorbitant teure Weise, nämlich mit Packpferden, überwunden werden musste. Allerdings hielt er es nicht für nötig, extra darauf hinzuweisen, dass diese verbleibende Landstrecke im Vergleich zur gesamten Durchquerung Galliens so kurz war, wie es Poseidonios Jahrhunderte später ausdrücklich angab: nämlich nur von einem Flussoberlauf über die Wasserscheide zum anderen Flussoberlauf. Der hohe Aufwand für die Lasttiere hielt sich also in überschaubaren Grenzen.

Ganz analog zu seinen Angaben über den Weg durch Gallien nennt Pytheas in Britannien nur die bloße Tatsache, dass man das Zinn von den Gewinnungsorten in Cornwall zum Markt auf der Insel Ictis transportierte. Die Wege aus dem Landesinneren zum Markt können nicht sehr lang gewesen sein. Dass man darauf mit Wagen fuhr, erfahren wir nur deshalb, weil Pytheas wiederum als spezifische Besonderheit hervorhebt, dass man zu dieser Insel nicht per Schiff hinüberfahren musste, sondern bei Ebbe mit Wagen fahren konnte. Mit dieser Aussage lässt sich die »Zinninsel« eindeutig lokalisieren, denn noch heute kann nur die kleine Insel St. Michael's Mount von Cornwalls Küste aus bei Ebbe mit Wagen erreicht werden. Wenn Pytheas ausdrücklich erwähnt, dass das Zinn hier auf Wagen transportiert wurde, dagegen auf dem kurzen innergallischen Landweg eben nicht auf Wagen, sondern auf Pferden, können wir umso sicherer sein, dass die betreffende Passage wirklich nur mit Saumtieren begangen werden konnte³⁴.

Die mit den tatsächlichen Schifffahrtsverhältnissen nicht ausreichend vertraute Forschung hat den Hinweis des Pytheas auf die durch Packpferde zu überwindende Landstrecke fälschlicherweise lange so verstanden, als sei das Zinn auf diese Weise durch ganz Gallien transportiert worden³⁵, musste dafür aber große Ungereimtheiten in Kauf nehmen. Einerseits wäre ein Landweg von der Kanalküste durch Gallien über die von Wasserläufen durchzogene Rhônemündung nach Massalia ein unnötiger Umweg gewesen. Andererseits rechnete sich, wie oben gezeigt wurde, ein so langer Weg mit Packpferden überhaupt nicht, wegen der geringen Nutzlast pro Saumtier bei hohem Futterbedarf und großer Begleitmannschaft für die nötige große Zahl von Tieren. Für die von Pytheas eigens genannten (griechischen) Kaufleute des Zinnhandels wäre das ein viel zu hoher Aufwand gewesen. Deshalb haben andere Forscher gegen den Wortlaut des Pytheas statt der Packpferde Pferdewagen für einen langen Landtransport durch ganz Gallien angesetzt³⁶. Aber auch das geht an der vorgeschichtlichen Realität vorbei, denn für die Beförderung von Lasten auf langen

Strecken war auch der Wagentransport noch viel zu aufwändig³⁷. Unter allen Transportmitteln hatte das Schiff den geringsten Energiebedarf, so dass es eingesetzt wurde, soweit das irgend möglich war – und das war in Gallien, wie Poseidonios in wünschenswerter Eindeutigkeit hervorhob, in sehr großem Umfang der Fall.

Die Abhängigkeit der griechischen Zinnhandelsrouten von innergallischen Machtverhältnissen

Aus dem von Diodor zitierten Fragment geht allerdings nicht hervor, wo Pytheas den Kanal überquerte. Glücklicherweise ist aber eine weitere seiner Angaben überliefert, die auch dafür den entscheidenden Anhaltspunkt enthält. Sie nennt nämlich das im Bereich der Loiremündung gelegene Emporion Korbilo, das freilich, ähnlich wie der Fürstensitz auf dem Mont Lassois, keinen langen Bestand hatte³⁸. Demnach lief der von Pytheas um 330 v. Chr. beschriebene Zinnhandel nicht mehr wie in der späten Hallstattzeit über die Seine, sondern von St. Michael's Mount mit der Polarsternnavigation direkt über den Kanal zur Bretagne und an deren Atlantikküste entlang bis zur Loire, dann auf dieser aufwärts bis zu dem relativ kurzen Saumpfad über das Gebirge zur Saône und von dort auf der altbekannten Route über die Rhônemündung nach Massalia. Wir haben keinerlei archäologische Anhaltspunkte für eine genauere Lokalisierung des Saumpfads und können nur voraussetzen, dass man die mühsame Bergfahrt auf der Loire nicht unnötig weit ausdehnte und den erstmöglichen Übergang zur Saône nutzte, um mit deren Strömung dann mühelos die Rhônemündung zu erreichen. Dabei ist mit einer ausgezeichneten Organisation auf der gesamten Route zu rechnen. Die unterschiedlichen benötigten Transportmittel müssen so in Bereitschaft gehalten worden sein, dass das mehrfache Umladen vom Seeschiff auf Flussboote, von diesen auf Packpferde und von diesen wiederum auf Flussboote und eventuell noch einmal auf ein Seeschiff keine Verzögerung verursachte, denn nur so war die von Pytheas genannte ungewöhnlich kurze Fahrzeit von nur 30 Tagen einzuhalten. Die dafür nötige Infrastruktur, die ca. 200 Jahre vorher beim Mont Lassois vorhanden war, müssen wir auch bei solchen Emporien wie Korbilo voraussetzen, so dass an diesem Umschlagplatz im Mündungsgebiet der Loire die Voraussetzungen zum Umladen vom Seeschiff auf Flussboote sicher gegeben waren.

Aus der von Pytheas ausdrücklich erwähnten Gebirgspassage per Saumpfad ist weiter zu folgern, dass auch er wie schon die Griechen ca. 200 Jahre vorher die Reise zum Zinnmarkt auf der Insel vor der Küste von Cornwall und zurück unmöglich mit eigenem Schiff machen konnte. Erst in jüngster Zeit hat sich diese Erkenntnis (mit anderer Begründung) bereits in der englischen Forschung durchgesetzt³⁹. Pytheas hätte mit eigenem Schiff höchstens bis zum Oberlauf der Saône fahren können – aber auch das ist unwahrscheinlich, denn was hätte mit seinem Schiff während der ganzen langen Zeit seiner Abwesenheit geschehen sollen? Es hätte auf jeden Fall von einem die Kunst der Flussschifffahrt beherrschenden Schiffer wieder nach Massalia zurückgeführt werden müssen. Wie sein Interesse an Ursprung und Gewinnung von begehrten Handelswaren zeigt, war Pytheas einer jener griechischen Kaufleute, im Umgang mit denen die einheimischen Handelspartner auf der »Zinninsel« bereits »in hohem Grade fremdenfreundlich« und »zivilisiert« waren, wie er ausdrücklich hervorhebt.

Als ein allein auf den Handel spezialisierter griechischer Kaufmann ließ Pytheas sich und seine Waren von den einheimischen Schiffern der jeweiligen Region auf deren Fahrzeugen mitnehmen. Bis zur Saône mochte das durchaus das Flussboot eines Schiffers aus Massalia gewesen sein. Spätestens dort war er dann aber auf die Bereitstellung einheimischer Saumtiere samt ihren einheimischen Begleitern angewiesen, und am Oberlauf der Loire für die Weiterfahrt dann auf ein einheimisches Flussboot und schließlich ab Korbilo auf ein für die Küstenfahrt taugliches Seeschiff. Von den regelmäßigen Britannienfahrten der in diesem Gebiet ansässigen Veneter, der Seetüchtigkeit ihrer Schiffe und dem daraus abgeleiteten hohen Ansehen,

das sie bei der gesamten Küstenbevölkerung genossen, erfahren wir in den knapp 300 Jahre jüngeren eindrucksvollen Beschreibungen Caesars, in der sogar die Abgaben genannt werden, die den Venetern für ihr Engagement in der Seefahrt zuflossen⁴⁰. Wegen der sehr langfristigen Entwicklung vorgeschichtlicher Schiffstypen ist damit zu rechnen, dass die einheimischen Seeschiffe zur Zeit des Pytheas nicht wesentlich weniger seetüchtig waren, so dass er sich ihnen gegen entsprechende Vergütung problemlos anvertrauen konnte.

Die verhältnismäßig genaue Kenntnis der beiden unterschiedlichen Routen des griechischen Zinnhandels, über die Seine im späten 6. Jahrhundert v. Chr. und über die Loire im späten 4. Jahrhundert v. Chr., wurde aus den spezifischen archäologischen Befunden am Mont Lassois bzw. aus den überlieferten Fragmenten des Pytheasberichts gewonnen. Für die Zwischenzeit konnte archäologisch anhand der mit mediterranen Objekten reich ausgestatteten Latène-A-Gräber im Marnebereich nur ein einziger weiterer Verkehrsweg mit der nötigen Infrastruktur für das mehrmalige Umladen aufgezeigt werden: Er führte von der oberen Saône über die Wasserscheide zur oberen Marne⁴¹, die in die Seine mündet, so dass griechische Kaufleute diese Infrastruktur auch nutzen konnten, um weiterhin das Zinn aus Cornwall über die Seine zu beschaffen. Zwar nutzten die griechischen Kaufleute für alle drei Gallien durchquerenden Handelswege die Rhône als Eingangstor, mussten sich aber für den weiteren Verlauf den relativ instabilen gesellschaftlichen und politischen Verhältnissen im Inneren Galliens anpassen. Wenn ein gallischer Partner nach jahrzehntelanger guter Zusammenarbeit aus uns unbekanntem Grund ausfiel, wie nach ca. 480 der Stützpunkt beim Mont Lassois, mussten die Griechen sich neue Partner suchen, die ihnen die benötigten Transportmittel zur Verfügung stellen konnten. Sie scheuten sich dabei nicht, auf andere, bisher nicht von ihnen befahrene Flüsse auszuweichen, auch wenn die dortigen Stützpunkte, wie das Emporion Korbilo, wiederum nur zeitlich begrenzten Bestand hatten. Durch ihre für diese Wechselfälle nötige Flexibilität waren die griechischen Kaufleute offensichtlich in der Lage, ihren lukrativen Zinnhandel durch Gallien ohne wesentliche Unterbrechungen jahrhundertlang aufrechtzuerhalten.

Die Fahrt des Pytheas zur »Bernsteininsel« Abalus

Aus dem Angewiesensein des Pytheas auf die Mitnahme durch einheimische Schiffe lassen sich schließlich bislang unbeachtete, aber sehr verlässliche Anhaltspunkte für die Beurteilung seiner weiterreichenden Reisen zur »Bernsteininsel« Abalus und bis Thule ableiten. Die Reichweite der einheimischen Schifffahrt ist nämlich anhand der Verbreitung aussagefähiger Funde inzwischen eindeutig festzulegen. Zur genauen Lokalisierung von Abalus finden sich im Bericht des Pytheas vier Anhaltspunkte: Abalus war eine Insel (1.), die eine Tagereise entfernt lag (2.) von dem sehr ausgedehnten *aestuarium Metuonis* (3.), einem Wattengebiet in der Nachbarschaft der Teutonen (4.)⁴². Da sich die Teutonen auf der kimbrischen Halbinsel lokalisieren lassen, ist Abalus nahe bei, aber nicht in dem sich von den Niederlanden bis Jütland erstreckenden Wattenmeer zu suchen. Von Britannien aus führte eine seit Jahrhunderten gut belegbare einheimische Schifffahrtsverbindung entlang der südlichen Nordseeküste dorthin, so dass Pytheas in absehbarer Zeit ein Schiff finden konnte, das ihn dorthin mitnahm. Entscheidend für die genaue Lokalisierung von Abalus ist die präzise navigatorische Angabe des Pytheas, dass man diese Insel in einer Tagesfahrt von dem genannten Wattenmeer aus erreichte. Diese Entfernung ist so groß, dass Abalus nicht in der Sichtweite des Wattenmeers liegen kann und man dorthin das offene Meer überqueren musste, was man nur bei Nacht machte, wenn man die Sterne am Himmelspol als Richtungsweiser nutzen konnte und das anzusteuern Ziel bei deren Verblässen wenigstens am Horizont sichtbar wurde⁴³. Pytheas kannte diese Art der Navigation schon von der Überquerung des Ärmelkanals sehr genau und beschrieb in seinem Bericht, was Schiffer dabei zu beachten hatten: »Am Himmelspol gibt es keinen Stern, dieser Ort ist leer, und ihm

nahe stehen drei Sterne, mit denen der Punkt am Pol ein fast regelmäßiges Viereck bildet«⁴⁴. Pytheas bringt mit der Angabe, dass die »Bernsteininsel« eine Tagesfahrt vom Festland entfernt sei, klar zum Ausdruck, dass sie mit dieser Navigation in einer Nacht problemlos erreichbar war. Es gibt aber im gesamten Wattenbereich der Nordsee keine andere Insel als Helgoland, zu der man nur mit dieser Navigation gelangt. Demnach ist Helgoland als die »Bernsteininsel« Abalus des Pytheas anzusehen. Den genauen Winkel zu den Polarsternen, der während der Fahrt einzuhalten war, kannten natürlich nur die einheimischen Schiffer: ein weiterer Hinweis darauf, dass Pytheas auch für diese Fahrt von ihnen mitgenommen werden musste.

Als einziges Argument gegen Helgoland führt die Forschung an, dass dort heute nicht die Bernsteinmengen angeschwemmt werden, die die Insel zum Zentrum eines Bernsteinhandels machen könnten⁴⁵. Einerseits war Helgoland aber zur Zeit des Pytheas viel größer als heute, andererseits lässt der Text des Pytheas problemlos auch die Interpretation zu, dass Bernstein nicht allein auf dieser Insel, sondern im gesamten Wattenbereich angeschwemmt wurde. Helgoland stellte er nur als den entscheidenden Handelsplatz für Bernstein heraus, der ebenso wie der Handelsplatz für Zinn auf einer Insel lag und ebenfalls heute noch einen Namen religiösen Ursprungs trägt – was für beide sehr wahrscheinlich auf eine alte, mit der Handelsfunktion zusammenhängende Tradition zurückgeht. Wie beim Zinn aus Cornwall ging es dem Kaufmann Pytheas darum, die genauen Umstände der Gewinnung und des Handels mit Bernstein in Erfahrung zu bringen. Er notierte die für ihn wichtige Feststellung, dass die Einheimischen über den Bernstein verfügten, weil er dort durch die Meeresfluten angetrieben wurde. Weiter charakterisierte er mit wenigen Stichworten die typischen Bedingungen des dortigen Handels⁴⁶: Im Gegensatz zur Zinninsel war der Inselmarkt für Bernstein allerdings nur mit einer Schiffsreise von einer Nacht (einer Tagesreise) zu erreichen. Von dort wurde der Bernstein an die nächsten Nachbarn auf dem Festland weitergegeben, über die er dann in das eingespielte Netzwerk der bis ins Mittelmeer reichenden Verkehrsbahnen gelangte. Mit diesen entscheidenden Informationen zeigte Pytheas, wie man den über viele Hände laufenden und sich dadurch vertuernden Zwischenhandel durch Direktkontakte mit den »Produzenten« umgehen konnte. Schließlich wusste er, wie auch andere erfahrene griechische Kaufleute des Zinnhandels, welche Handelsgepflogenheiten man auf so einer »Vertriebsinsel« üblicherweise zu erwarten hatte.

Soweit die dürftige Überlieferung überhaupt einen Schluss zulässt, war die um 330 v. Chr. von Pytheas gewonnene Kenntnis des entscheidenden Bernsteinmarkts unter den Griechen neu. Zwar zeigt der Bernsteinschmuck im Grab der Fürstin von Vix⁴⁷, dass dieses Handelsgut schon lange vor Pytheas auch die für den griechischen Zinnhandel so wichtige Seine-Rhône-Route erreichte, aber in Griechenland war man noch jahrhundertlang über dessen Herkunft im Unklaren. Dort dachte man, Bernstein komme aus dem Fluss Eridanos, wusste aber nicht, wo dieser lag. Der Dichter Aischylos († 456 v. Chr.) hielt ihn für die Rhône⁴⁸, andere für den Po⁴⁹, was aber nur anzeigt, dass Bernstein das Mittelmeer über beide Flussanbindungen an das nördliche Europa erreichte. Der Geschichtsschreiber Herodot († um 425 v. Chr.) hält den Fluss Eridanos für eine Erfindung der Dichter und kann trotz Befragung vieler Zeugen nur resigniert festhalten, »dass das Zinn ebenso wie der Bernstein uns aus fernstem Lande zugeführt wird«, das aus der Sicht des Griechen »gen Westen« in Europa liegt⁵⁰. Erst ca. 100 Jahre später hat Pytheas aufgrund eigener Erkundungsreisen die Herkunft dieser beiden griechischen Importgüter schriftlich dokumentiert. Wie sein Bericht zeigt, hatte sich für das Zinn der Direkthandel durch griechische Kaufleute schon lange vorher eingespielt. Im überlieferten Fragment zur »Bernsteininsel« Abalus fehlt jeder Hinweis auf bereits vorhandene Beziehungen zu griechischen Kaufleuten. Aber anhand dieses Berichts scheinen sich Griechen zumindest aus Massalia einigermaßen regelmäßig dorthin begeben zu haben. Nur so ist jedenfalls nach dem derzeitigen Stand der Forschung zu erklären, wieso auf Helgoland der griechische Meeresherr Poseidon verehrt wurde, dessen Kult dort noch im 8. Jahrhundert n. Chr. in der germanischen Lautform »Fosites« belegt ist⁵¹. Dieser Be-

fund ist zugleich ein weiteres Argument dafür, dass Helgoland in der Tat mit der von Pytheas als Quelle des Bernsteinhandels ausgemachten Insel Abalus identisch ist.

Die Fahrt des Pytheas nach Thule

Welches kaufmännische Interesse Pytheas zu der von ihm berichteten Umschiffung der Britischen Hauptinsel veranlasste, geht aus den erhaltenen Fragmenten seines Berichts nicht hervor. Da ihm auch diese Reise nur möglich war, weil er sich dafür von einheimischen Schiffern auf deren Routen mitnehmen ließ, spricht viel dafür, dass er den wirtschaftlichen Hintergrund dieser Routen erkunden wollte. Als Kaufmann muss ihn nicht nur die Herkunft des Zinns und die weit abgelegene Herkunft des Bernsteins interessiert haben, sondern auch die viel näher an der Zinninsel gelegene Herkunft des irischen Golds. Darüber geben die erhaltenen Teile seines Berichts jedoch keine Auskunft. Wohl aber belegen sie, dass Pytheas bei der Umrundung der Britischen Insel als nördlichsten Punkt die Insel Thule erreichte, für deren Lage es vier Anhaltspunkte gibt, die unabhängig voneinander zu derselben eindeutigen Lokalisierung führen, so dass alle diesbezüglichen älteren Spekulationen korrigiert werden müssen. Erstens reichte das anhand archäologischer Funde sehr genau darstellbare Fahrgebiet der einheimischen Schifffahrt Britanniens zur Zeit des Pytheas nicht weiter nach Norden als bis zu den Shetlandinseln. Es gibt keinen einzigen archäologischen Hinweis darauf, dass es vor der Wikingerzeit eine weiterführende direkte Verbindung von dort nach Norwegen gegeben hätte⁵². Zweitens führen zwei von Strabo überlieferte Textfragmente zum gleichen Ergebnis. Es heißt dort: »Pytheas bezeichnet die Gegend um Thule als die am weitesten nördlich von Britannien gelegene Insel [...], die eine Sechstagesfahrt von Britannien entfernt nach Norden liegt«⁵³. Mit diesen Formulierungen drückt Pytheas eindeutig aus, dass Thule im Fahrbereich der einheimischen Schifffahrt Britanniens lag, was noch einmal den aus ganz anderen Kriterien gewonnenen Ansatz bestätigt, dass er sich, ebenso wie die anderen Kaufleute aus Massalia, von einheimischen Schiffern mitnehmen ließ. Auch wenn wir nicht wissen, von welcher Stelle Britanniens er lossegelte, kann er in sechs Tagen nicht über die Shetlandinseln hinausgekommen sein. Eine ununterbrochene sechstägige Fahrt über das offene Meer ohne Küstenkennung war nach unseren Kenntnissen der damaligen einheimischen Schifffahrt nicht möglich. Die Fahrt über das offene Meer beschränkte sich auf die in einer Nacht mithilfe des Polarsterns zu überquerenden Passagen. Auf diese Weise kam man von der Britischen Hauptinsel nur durch mehrfaches »Inselpringen« zu den Shetlandinseln⁵⁴.

Drittens hat Geminus von Rhodos um 70 v. Chr. in seiner Einführung in die Astronomie für das, was Pytheas dort sah, sogar dessen genauen Wortlaut überliefert, aus dem noch einmal hervorgeht, dass er mit den Einheimischen gefahren war: »Die Barbaren zeigten uns den Ort, wo die Sonne sich zur Ruhe begibt. Es traf sich nämlich gerade, dass die Nacht in diesen Gegenden ganz kurz war, an einigen Stellen zwei, an anderen drei Stunden, so dass die Sonne nur kurze Zeit nach ihrem Untergang wieder aufging«⁵⁵. Andere antike Autoren haben Pytheasstellen weniger wörtlich überliefert, woraus die historische Forschung dann zahlreiche Spekulationen über Fahrten bis zum Polarkreis abgeleitet hat. Tatsächlich aber hat Pytheas nach seinem eigenen Zeugnis überhaupt nicht die Mitternachtssonne gesehen. Er behauptet auch keineswegs, wie die Forschung bisher unterstellte, dass zwischen Sonnenuntergang und Aufgang nur zwei Stunden liegen. Er unterscheidet vielmehr genau zwischen der geringen Länge der Nacht, d.h. der Dunkelheit, und der für einen Mittelmeeranwohner immer noch kurzen Zeit, nach der die Sonne nach ihrem Untergang wieder aufging. Wir wissen nicht, wohin ihn die Barbaren führten, um ihm zu zeigen, »wo die Sonne sich zur Ruhe begibt«, und müssen uns mit dem Hinweis begnügen, dass gegen Ende Juni auf der 285 m hohen Nordspitze von Unst, der nördlichsten Shetlandinsel, auch heute noch die Nacht wegen der langen hellen Dämmerung in der Tat nur zwei Stunden und die Zeit zwischen Untergang und Aufgang der Sonne keine

fünf Stunden dauert. Der Text des Pytheas gibt diese beiden Phänomene also ganz präzise wieder und gibt für andere (weiter südlich gelegene) Stellen des Lands die Zeit der Dunkelheit mit drei Stunden an, so dass wir sicher sein können, dass er nicht nur die Insel Unst, sondern den ganzen Archipel der Shetlandinseln als Thule bezeichnete.

Viertens wird dieses aus der archäologisch nachprüfbaren Reichweite der einheimischen Schifffahrt und dem überlieferten genauen Wortlaut des Pytheas gewonnene Ergebnis in willkommener Weise bestätigt durch den römischen Feldherrn Agricola, der im Jahr 84 n.Chr. noch einmal die Britischen Inseln umsegelte und dabei dem ausdrücklichen (kaiserlichen) Befehl nachkam, Thule zu inspizieren. Wie dieses Stichwort zu erkennen gibt, sollte er die ältere Britanniumsegelung des Pytheas bis zu dessen äußerstem erreichten Punkt noch einmal nachvollziehen – ganz sicher zur Überprüfung des Wahrheitsgehalts von dessen Bericht, der ja von namhaften römischen Autoren jener Zeit in Zweifel gezogen wurde⁵⁶. Für einen solchen Auftrag muss Agricola dieser Bericht im Wortlaut vorgelegen haben. Kein Geringerer als sein Schwiegersohn Tacitus überlieferte diese Expedition und nennt mit wenigen Worten die entscheidenden Fakten. Auf seiner Rundreise entdeckte Agricola zunächst die Orkneyinseln. Daran anschließend heißt es weiter: »Nach genauer Untersuchung auch von Thule – denn bis dahin lautete der Befehl – drohte der Winter«⁵⁷. Damit ist eindeutig klar, dass Agricola von den Orkneyinseln aus Thule als die nach wie vor im Fahrbereich der einheimischen Schifffahrt gelegenen Shetlandinseln identifizierte und genau untersuchte. Nach Ausführung des Befehls vollendete er seine Rundreise wegen der fortgeschrittenen Jahreszeit ohne weitere verzögernde Zwischenaufenthalte, konnte aber insgesamt den Wahrheitsgehalt des Pytheasberichts für die Britischen Inseln genau bestätigen.

Was war neu am Bericht des Pytheas?

Für die von Pytheas genutzte einheimische Schifffahrt rings um die Britischen Inseln war also das Anlaufen selbst Thules, seines fernsten überlieferten Reiseziels, ganz normale Alltagsroutine. Dennoch ist sein Bericht bei griechischen und römischen Autoren auf größte Skepsis gestoßen, weil niemand sonst vergleichbare Angaben schriftlich festgehalten hat⁵⁸. Das lässt darauf schließen, dass griechische Kaufleute auf ihren Handelsfahrten normalerweise die einheimischen Schiffe nur bis zu den Plätzen des Zinnhandels in Cornwall benutzten, einige wohl auch die »Bernsteininsel« aufsuchten, die übrigen Angaben des Pytheas über seine weiterreichenden Fahrten jedoch nicht bestätigen konnten. Im Übrigen werden sie auch nicht gern die Ziele lukrativer Handelsfahrten offengelegt haben. Selbst Jahrhunderte später musste Caesar noch feststellen, dass die von ihm über Britannien befragten Kaufleute nur die Gallien gegenüberliegende Küste kannten⁵⁹. Neu bei Pytheas war also nicht, dass er auf einheimischen Schiffen mitfuhr – neu war, dass er darauf weiter fuhr als seine griechischen Kollegen üblicherweise und dass er darüber schriftlich berichtete. Und neu für den heutigen Schifffahrtshistoriker ist, dass der Pytheasbericht deshalb für die Zeit um 330 v.Chr. erstmals detaillierte schriftliche Nachrichten über die einheimische Schifffahrt durch Gallien und rings um die Britischen Inseln bietet. Daraus lassen sich auch Anhaltspunkte über das Verhältnis der einheimischen Schiffer zu griechischen Kaufleuten gewinnen.

Einheimische Schiffer und griechische Kaufleute

Obwohl griechische Kaufleute für ihre langen Handelsreisen mehrere Jahrhunderte lang jeweils nacheinander von mehreren einheimischen Schifffahrern auf deren viel kürzeren Fahrstrecken mitgenommen wurden, gibt es keinen Anhaltspunkt dafür, dass diese engen Kontakte die einheimischen Schiffer dazu bewogen hätten, ihr Schifffahrtssystem zu ändern und selbst nach griechischem Vorbild einen vom Schiffer

separierten eigenen Kaufmannsstand für lange Reisen vom Erzeuger bis zum Verbraucher zu etablieren. Zwar schildert Pytheas die Bewohner des Zinnmarkts auf der Insel vor Cornwall als »in hohem Grade fremdenfreundlich und durch den Verkehr mit fremden [griechischen] Kaufleuten zivilisiert«, aber das betraf offensichtlich nur die Umgangsformen und zeigt deutlich, dass die einheimischen Schiffer die griechischen Kaufleute nicht als lästige Konkurrenz empfanden; sie nahmen sie vielmehr bereitwillig jahrhundertlang mit und pflegten freundschaftlichen Umgang mit ihnen. Beide Gruppen hatten aber ganz unterschiedliche Vorstellungen vom Handel. Die Griechen wollten die wichtigsten Rohstoffe möglichst beim Erzeuger einkaufen, also den die Ware verteuernenden Zwischenhandel umgehen, um selbst möglichst großen Gewinn zu erwirtschaften. Diese Form des Profitstrebens hatten die einheimischen Schiffer nicht: Ihnen reichte es, die eigene, ihren Bedarf größtenteils selbst erwirtschaftende Bevölkerung mit den wenigen zusätzlich erforderlichen Importen und die Oberschicht mit Luxusgütern zu versorgen. Ähnlich wie diese Oberschicht durch ihren aufwändigen Lebensstil gewannen auch die Schiffer durch ihre Tätigkeit ein relativ hohes Ansehen bei ihren Kunden, wie noch Caesar für die Schiffer der Bretagne ausdrücklich erwähnt⁶⁰. Nicht umsonst fand sich am Dürrnberg das Grab mit der Goldminiatur eines Frachtkahns in engem Zusammenhang mit einem Oberschichtgrab⁶¹. Die Einheimischen erreichten das gehobene Sozialprestige mithilfe des altergebrachten transkontinentalen Transportsystems der Flussschifffahrt mit verbindenden kurzen Landwegen und häufigem Umladen, so dass sie sich nicht veranlasst sahen, Handel nach griechischem Muster zu treiben. Trotz öfter wechselnder Schwerpunkte wussten sie dieses System bis in die Anfangsjahre der römischen Provinz aufrechtzuerhalten, wie noch am Grabstein des keltischen Schiffers Blussus abzulesen ist.

Die griechischen Kaufleute ihrerseits beeinträchtigten die einheimischen Schiffer nicht in ihrer Versorgungsaufgabe. Ganz im Gegenteil: Sie trugen zu deren Sozialprestige noch dadurch bei, dass sie ihnen zu ihren Austauschplätzen besondere Luxusgüter, wie z.B. phokäische Weinamphoren, brachten, deren Distribution unter der eigenen Bevölkerung sie ihnen überließen, wie aus den Verteilungsmustern unschwer erkennbar ist⁶². Wahrscheinlich empfanden diese Schiffer schon die Mitnahme griechischer Kaufleute als Steigerung ihres Ansehens. Allerdings können wir z. Zt. noch nicht erkennen, wie weit diese Griechen sich für die ihnen gewährten Transportdienste mit (kleineren) Prestigeobjekten erkenntlich zeigten. Die griechischen Kaufleute werden ihr schriftlich überliefertes Bestreben, begehrte Waren direkt beim Erzeuger zu erwerben, allerdings nicht nur zum Kauf von Zinn ausgeübt haben. Wo andere, sie lockende Güter gewonnen wurden, werden sie sich mithilfe einheimischer Schiffer ebenfalls eingefunden haben. Ob allerdings das Eisen, dessen Produktion auf der Heuneburg nachgewiesen ist, ein ausreichender Anlass für so lange griechische Handelsfahrten war, ist bei der Häufigkeit von Eisenvorkommen fragwürdig. Das in der späten Hallstattzeit häufige Gold könnte dagegen griechisches Interesse geweckt haben; nur kennen wir dessen Ursprung noch nicht genau genug⁶³. Immerhin war sich Herodot sicher, »dass sich im Norden Europas weitaus das meiste Gold findet«; er wusste aber auch nicht genauer, wo und wie es gewonnen wurde⁶⁴. Durch Erkundung lukrativer Erzeugermärkte hat die Archäologie jedoch die Chance, weitere Reiseziele griechischer Kaufleute im Hallstatt- und Latènebereich herauszuarbeiten.

Anmerkungen

- 1) Joffroy 1954a; 1954b. – Zum jüngsten Forschungsstand Rolley 2003.
- 2) Herodot I, 70.
- 3) Ebenda.
- 4) Das überzeugende Indiz für den Zusammenbau durch einen Griechen ist der Nachweis von Th. Stöllner, dass dafür Lötmaterial aus einer ostmediterranen Lagerstätte verwendet wurde (Guggisberg 2004, 138).
- 5) Schmid 1934. – Egg 1996, 246ff. Abb. 140.

- 6) Überliefert bei Strabo 4, 177. Übersetzung bei Timpe 1985a, 207.
- 7) Pauli 1993, 138 Abb. 35.
- 8) Joffroy 1954b.
- 9) Millett / McGrail 1987.
- 10) Ellmers 2000.
- 11) Evans 1881. – Montelius 1910/11, 287.
- 12) Überliefert bei Diodor 5, 22. Übersetzung bei Timpe 1985a, 205 mit zwei Korrekturen des Verfassers: Astragal und Pferdelasten sind wörtliche Wiedergaben des griechischen Texts.
- 13) Burmester 1988, 66.
- 14) Pytheas' Beschreibung des Zinnhandelsplatzes auf einer bei Ebbe mit Wagen erreichbaren Insel (vgl. Text S. 371f.) trifft vor Cornwallis Küste nur für die Insel St. Michael's Mount zu.
- 15) Ellmers 1981.
- 16) Selbst auf den gut ausgebauten Straßen des Römerreichs kostete der Gütertransport mit Wagen noch das Zehnfache(!) des Transports per Flussschiff (Kunow 1983, 53-55).
- 17) Vgl. Wenskus 1985.
- 18) Ellmers 2000.
- 19) Joffroy 1954a.
- 20) So Rieckhoff / Biel 2001, 43. Keines der dort aufgeführten Objekte ist aber eine so exorbitante Sonderanfertigung wie der Krater von Vix für eine entscheidende Schaltstelle des Handels.
- 21) Timpe 1985a, 205.
- 22) Das Frauengrab mit dem Krater ist ein guter Beleg dafür, dass wir mit einer Fürstenfamilie zu rechnen haben.
- 23) Pauli 1993.
- 24) Timpe 1985a, 204.
- 25) Kimmig 1981, 262 Abb. 147-149 (Datierung des Grabs von Hochdorf).
- 26) Kuckenburger 2010, 200.
- 27) Höckmann 1985, 13f.
- 28) Kimmig 1981, 252-267. – Biel 1985, 92-94 mit Abb. 93-98.
- 29) Joffroy 1954b.
- 30) Zusammengestellt u.a. bei Hennig 1944, 155-159.
- 31) Vgl. Anm. 12.
- 32) Vgl. Anm. 5.
- 33) Die für eine Fahrt nach Massalia als Zielpunkt angegebene Rhônemündung macht nur für eine Schiffsreise auf der Rhône Sinn. Jede andere Route würde eine längere Fahrt entlang der südfranzösischen Küste einschließen, für die die Rhônemündung wegen der für Seeschiffe gefährlichen Untiefen, die man weiträumig umfahren muss, gerade kein Ansteuerungspunkt ist. Das ist der entscheidende Einwand gegen Cunliffe 2001, 56, der das Zinn von Cornwall über die Garonne und Aude zum Mittelmeer und von deren Mündung dann über eine längere Küstenfahrt nach Massalia gelangen lässt.
- 34) Dies ist unbedingt gegen die Darstellung von Timpe 1985a, 205 festzuhalten, der sich mit Recht einen Saumtierzug durch ganz Gallien nicht vorstellen kann und deshalb aus den im Text genannten Pferden einfach Pferdewagen macht.
- 35) Montelius 1910/11, 287f. – Timpe 1985a, 205. – Kimmig 1985, 226.
- 36) Vgl. Anm. 33.
- 37) Vgl. Anm. 16.
- 38) Überliefert bei Strabo 4, 190 zur Loiremündung: »Früher gab es an diesem Fluss ein Emporion namens Korbilo; Polybios erwähnt es, wo er auf die Fabeleien des Pytheas zu sprechen kommt« (Übersetzung bei Timpe 1985b, 266).
- 39) Cunliffe 2001, 56.
- 40) Caesar, De bello Gallico III, 8; III, 13. – Vgl. dazu Ellmers 1969, 73-79.
- 41) Pauli 1993, 161; 167 Abb. 43.
- 42) Überliefert bei Plinius XXXVII, 35: »Pytheas berichtet, dass die Guionen, ein Volk Germaniens an einem Wattengebiet des Ozeans wohnten, das Metuonis heiße, in einer Ausdehnung von 6000 Stadien; von diesem sei eine Tagesfahrt die Insel Abalus entfernt; dorthin würde (der Bernstein) im Frühling durch die Meeresfluten angetrieben [...] Die Einwohner [...] verkauften ihn den benachbarten Teutonen« (Übersetzung bei Capelle 1929, 20).
- 43) Ellmers 1981.
- 44) Überliefert bei Hipparch, Ad Aratum 30. Übersetzung bei Hennig 1944, 158.
- 45) Gutenbrunner 1939, 473-484. – Hennig 1944, 470f.
- 46) Vgl. dazu Wenskus 1985.
- 47) Vgl. Anm. 1.
- 48) Wenskus 1985, 104.
- 49) Timpe 1985a, 201.
- 50) Herodot III, 115.
- 51) Wenskus 1985, 98 nach Kuhn 1978, 285.
- 52) Bakka 1970.
- 53) Überliefert bei Strabo II 114; I 63. Übersetzung bei Hennig 1944, 155f.
- 54) Ellmers 2005, 80.
- 55) Überliefert bei Geminus, Elem. Astron. VI, 8-9. Übersetzung bei Hennig 1944, 155.
- 56) Vgl. Anm. 38. 58.
- 57) Tacitus, Agricola 10, 4: »Orcadas [...] invenit domuitque. Dispecta et Thule, quia hactenus iussum et hiems appetebat«. – Dazu Wolfson 2002; 2008.
- 58) Strabo (I 63; II 114) bezeichnet Pytheas ausdrücklich als Lügner.
- 59) Caesar, De bello Gallico IV, 20, 3. Übersetzung bei Woyte 1951, 99.
- 60) Ebenda III, 8. 13.
- 61) Kuckenburger 2010, 165.
- 62) Kimmig 1981.
- 63) Ders. 1985, 222f.
- 64) Herodot III, 116.

Literatur

- Bakka 1970: E. Bakka, Scandinavian trade relations with the Continent and the British Isles in pre-Viking times. *Antikvarisk Arkiv* 40, 1970, 37-51.
- Biel 1985: J. Biel, Die Ausstattung des Toten. Reichtum im Grab – Spiegel seiner Macht. In: J. Biel / P. Frankenstein, *Der Keltenfürst von Hochdorf* (Stuttgart 1985) 78-105.
- Boppert 1992: W. Boppert, Zivile Grabsteine aus Mainz und Umgebung. *CSIR II*, 6 (Mainz 1992).
- Burmester 1988: H. Burmester, *Weltreise unter Preußens Flagge* (Hamburg 1988).
- Capelle 1929: W. Capelle, *Das alte Germanien. Die Nachrichten der griechischen und römischen Schriftsteller* (Jena 1929).
- Cunliffe 2001: B. Cunliffe, *The Extraordinary Voyage of Pytheas the Greek* (New York 2001).
- Egg 1996: M. Egg, Das hallstattzeitliche Fürstengrab von Strettweg bei Judenburg in der Obersteiermark. *Monogr. RGZM 37* (Mainz 1996).
- Ellmers 1969: D. Ellmers, Keltischer Schiffbau. *Jahrb. RGZM 16*, 1969, 73-122.
- 1981: D. Ellmers, Der Nachtsprung an eine hinter dem Horizont liegende Gegenküste. Die älteste astronomische Navigationsmethode. *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 4, 1981, 153-167.
- 2000: D. Ellmers, Der Mainzer Schiffer Blussus und sein Schiff. In: *Studia Antiquaria. Festschrift für Niels Bantelmann zum 60. Geburtstag*. *Univforsch. Prähist. Arch.* 63 (Bonn 2000) 99-109.
- 2005: *RGA² 28* (Berlin 2005) 74-84 s.v. Seewege (D. Ellmers).
- Evans 1881: J. Evans, *The ancient bronze implements* (London 1881).
- Guggisberg 2004: M. A. Guggisberg (Hrsg.), *Die Hydria von Grächwil. Zur Funktion und Rezeption mediterraner Importe in Mitteleuropa im 6. und 5. Jahrhundert v. Chr.* (Bern 2004).
- Gutenbrunner 1939: S. Gutenbrunner, *Germanische Frühzeit in Berichten der Antike* (Wien 1939).
- Hennig 1944: R. Hennig, *Terrae incognitae 1* (Leiden 1944).
- Höckmann 1985: O. Höckmann, *Antike Seefahrt* (München 1985).
- Joffroy 1954a: G. Joffroy, *Le trésor de Vix (Côte-d'Or)* (Paris 1954).
- 1954b: G. Joffroy, Das Oppidum Mont Lassois, Gemeinde Vix, dép. Côte-d'Or. *Germania* 32, 1954, 59-65.
- Kimmig 1981: W. Kimmig, Die frühen Kelten und das Mittelmeer. In: K. Bittel / W. Kimmig / S. Schiek, *Die Kelten in Baden-Württemberg* (Stuttgart 1981) 248-278.
- 1985: W. Kimmig, Der Handel in der Hallstattzeit. In: *Untersuchungen 1985*, 214-230.
- Kuckenburg 2010: M. Kuckenburg, *Das Zeitalter der Keltenfürsten. Eine europäische Hochkultur* (Stuttgart 2010).
- Kuhn 1978: H. Kuhn, Gná und Sýr. Fremde Namen und Vokabeln in den germanischen Mythen. In: *Kleine Schriften V* (Neumünster 1978).
- Kunow 1983: J. Kunow, *Der römische Import in der Germania libera bis zu den Markomannenkriegen* (Göttingen 1983).
- Millett / McGrail 1987: M. Millett / S. McGrail, The Archaeology of the Hasholme Logboat. *Arch. Journal* 144, 1987, 69-155.
- Montelius 1910/11: O. Montelius, Der Handel in der Vorzeit. *Prähist. Zeitschr.* 2, 1910/11, 287.
- Pauli 1993: L. Pauli, Der Münsterberg im überregionalen Verkehrsnetz. In: H. Bender / L. Pauli / I. Stork, *Der Münsterberg in Breisach II. Hallstatt- und Latènezeit*. *Münchner Beitr. Vor- u. Frühgesch.* 40 (München 1993) 110-170.
- Rieckhoff / Biel 2001: S. Rieckhoff / J. Biel, *Die Kelten in Deutschland* (Stuttgart 2001).
- Rolley 2003: C. Rolley (Hrsg.), *La tombe princière de Vix* (Paris 2003).
- Schmid 1934: W. Schmid, *Der Kultwagen von Strettweg. Führer zur Urgeschichte* 112 (Leipzig 1934).
- Timpe 1985a: D. Timpe, Griechischer Handel nach dem nördlichen Barbaricum (nach historischen Quellen). In: *Untersuchungen 1985*, 181-213.
- 1985b: Der keltische Handel nach historischen Quellen. In: *Untersuchungen 1985*, 258-284.
- Untersuchungen 1985: *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa 1. Methodische Grundlagen und Darstellungen zum Handel in vorgeschichtlicher Zeit und in der Antike. Bericht über die Kolloquien der Kommission für die Altertumskunde Mittel- und Nordeuropas in den Jahren 1980 bis 1983* (Göttingen 1985).
- Wenskus 1985: R. Wenskus, Pytheas und der Bernsteinhandel. In: *Untersuchungen 1985*, 84-108.
- Wolfson 2002: S. Wolfson, Tacitus, Thule & Caledonia. A Critical Reinterpretation of the Textual Problems (<http://myweb.tiscali.co.uk/fartherlands/> vom 7.10.2010).
- 2008: S. Wolfson, Tacitus, Thule and Caledonia: the achievements of Agricola's navy in their true perspective. *BAR British Ser.* 459 (Oxford 2008).
- Woyte 1951: C. Woyte, *Caesar. Der gallische Krieg* (Stuttgart 1951).

Zusammenfassung / Abstract / Résumé

Der Krater von Vix und der Reisebericht des Pytheas von Massalia – Reisen griechischer Kaufleute über die Rhône nach Britannien im 6.-4. Jahrhundert v. Chr.

Am Mont Lassois begann zur Hallstattzeit die Schiffbarkeit der Seine. Es wird gezeigt, dass Griechen den Krater von Vix dorthin in Einzelteilen brachten, weil er nur mit Saumtieren über den relativ kurzen Landweg von der Saône zur Seine transportiert werden konnte. Etwa 200 Jahre später erwähnt Pytheas von Massalia ebenfalls den Saumtiertransport für den griechischen Zinnhandel von Cornwall durch Gallien. Diesen Zinnhandel, der so weit wie möglich die

Wasserwege nutzte, konnten die Griechen wegen der die Flussoberläufe verbindenden Saumpfade nicht mit eigenen Schiffen durchführen; sie waren vielmehr auf die Mitnahme durch einheimische Schiffer angewiesen. Der zerlegbare Krater von Vix war, als einmalige Sonderanfertigung speziell für die Dynastie vom Mont Lassois, wahrscheinlich das diplomatische Geschenk, mit dem die Griechen um 530 an der entscheidenden Übergangsstelle diese Mitnahme zum Zinnmarkt in Cornwall initiierten. Auch Pytheas war für seine »Entdeckungsfahrten« auf die Mitnahme durch einheimische Schiffer angewiesen. Da deren Reichweite durch die Verbreitung von Importfunden hinreichend genau erkennbar ist, lassen sich die viel zu weit gehenden älteren Spekulationen über seine Fahrziele nicht mehr aufrecht-erhalten: Er kam nicht weiter als bis Helgoland (Abalus) im Osten und zu den Shetlandinseln (Thule) im Norden. Es werden auch neue Aspekte zum Verhältnis von Griechen und Kelten vorgetragen.

The krater from Vix and the travel report of Pytheas of Marseilles – travels of Greek merchants via the river Rhône to Britain in the 6th to 4th centuries BC

In the Hallstatt period the river Seine was navigable downstream of the Mont Lassois. It is demonstrated that Greeks did not ship the krater of Vix to its place of destination complete but in pieces, for only thus could it be transported on pack animals on the relatively short overland route from the Saône to the Seine. About 200 years later Pytheas of Marseilles also mentions transportation on pack animals in connection with the Greek tin trade from Cornwall through Gaul. Because of the bridge paths connecting the upper reaches of the rivers, this tin trade using the waterways as much as possible could not be managed by the Greeks with their own vessels. Instead they depended on the help of native boatmen. The krater of Vix, which could be dismantled, was a unique product specially made for the dynasty of the Mont Lassois, and probably a diplomatic gift through which in c. 530 BC the Greeks initiated this cooperation of transport by native boatmen to the tin market in Cornwall. On his »voyages of discovery« Pytheas himself also depended on the native boatmen for a ride. As their sailing range is well documented by the distribution of imported goods, earlier and too far-fetched speculation as to his destinations is no longer tenable. He did not venture further than Heligoland (Abalus) in the East and the Shetland Islands (Thule) in the North. New aspects of the relationship between Greeks and Celts are also presented. M. S.

Le cratère de Vix et le récit de Pythéas de Marseille – voyages de négociants Grecs vers la Bretagne au 6-4^e siècles av. J.-C.

Pour la période du Hallstatt, la Seine est navigable depuis le Mont Lassois. Il est démontré que les Grecs ont amené le cratère de Vix en pièces détachées, car il ne pouvait être transporté par des animaux de trait que sur la distance relativement limitée entre Saône et Seine. Environ 200 ans plus tard, Pythéas de Marseille mentionne également l'utilisation d'animaux de trait pour le transport de l'étain de Cornouailles à travers la Gaule. Ce commerce de l'étain utilisait les voies navigables autant que possible, mais les Grecs ne pouvaient pas remonter les cours supérieurs des fleuves avec leurs propres navires du fait des sentiers reliant certains passages: ils dépendaient donc des marins indigènes. Le cratère de Vix correspond probablement à un cadeau diplomatique envoyé par les Grecs en pièces détachées vers 530 à la dynastie du Mont Lassois afin d'initier ce transport de l'étain des Cornouailles sur cette zone charnière du voyage. Pythéas lui-même, lors de ces »voyages d'exploration«, a été transporté par des bateliers indigènes. Dans la mesure où la portée de ces derniers est aujourd'hui bien connue par les cartes de répartition des importations, les spéculations anciennes sur l'étendue des voyages de Pythéas sont à revoir: il n'a pas pu aller plus loin que Helgoland (Abalus) à l'Est ou que les îles Shetland (Thule) au Nord. De nouveaux aspects des relations entre Grecs et Celtes sont également discutés. L. B.

Schlüsselwörter / Keywords / Mots clés

Frankreich / Hallstattzeit / Latènezeit / Eisenzeit / Handel / Schifffahrt
France / Hallstatt period / La Tène period / Iron Age / trade / navigation
France / Hallstatt / La Tène / âge du Fer / commerce / navigation

Detlev Ellmers

Oldenburger Str. 24
27568 Bremerhaven
detlev.ellmers@nord-com.net