

Der Persische Golf als Schifffahrts- und Seehandelsroute in Achämenidischer Zeit und in der Zeit Alexanders des Großen

Von

Heinrich Schiwek

Nachdem unter dem obigen Titel meine Inaugural-Dissertation im Sommersemester 1956 von der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelm-Universität in Bonn zur Promotion angenommen war¹, erschienen Ende 1956 in den 'Bonner Jahrbüchern' Untersuchungen von Richard Delbrueck², die sich – wenn auch in einem weiteren Zusammenhang³ – ebenfalls zum Ziele setzten, die spezifische Bedeutung des Persischen Golfes als eines Mittelpunktes der maritimen Ost-West-Beziehungen herauszuarbeiten. Dennoch scheint mir eine weitere Behandlung des gleichen, bisher in der Forschung vernachlässigten Themas⁴ nicht nutzlos zu sein. Zeigt sich doch bei einem Vergleich, daß die beiderseitigen Aspekte geeignet sind, sich gegenseitig zu ergänzen⁵. Überschneidungen können bei der Darstellung nicht ganz vermieden werden. Ich habe mich jedoch bemüht, sie nur dort bestehen zu lassen, wo sie für ein Gesamtverständnis meiner eigenen Arbeit notwendig sind. Diese beschränkt sich hier im wesentlichen auf eine detaillierte Untersuchung der Skylax-Fahrt etwa vom Jahre 518 v. Chr. und besonders der Nearch-Fahrt vom Jahre 325/24 v. Chr.⁶ Auf diesem Wege wird zunächst einmal eine Feststellung der je-

¹ Auch an dieser Stelle möchte ich meinem verehrten Lehrer, Prof. Friedrich Oertel, der das Thema gestellt und seine Ausführung stets mit wohlwollender und förderlicher Kritik begleitet hat, meinen herzlichen Dank sagen; ebenso Prof. Horst Braunert für manch wertvollen Hinweis. – Den Herausgebern der Bonner Jahrbücher danke ich für die Aufnahme dieser Erstlingsarbeit. – Die Schreibung, besonders der indischen und arabischen Eigennamen, geschieht ohne strenge Einheitlichkeit in Anlehnung an die jeweils benutzte Literatur.

² Seefahrt 8 ff. (Siehe dazu das Literatur- und Abkürzungsverzeichnis unten S. 93 ff., in welchem die wichtigsten wiederholt herangezogenen Werke aufgeführt sind.)

³ Sie umfassen geographisch den Raum vom Roten bis zum Nordchinesischen Meer und reichen zeitlich von der Wende des 4. zum 3. Jahrtausend v. Chr. bis in die frühe mohammedanische Zeit.

⁴ Vgl. z. B. Tarn, *Bactria* 366 Anm. 4, und dazu ders., *Journ. Egypt. Arch.* 15, 1929, 11. (Dieser Hinweis für die hellenistische Zeit gilt ähnlich auch für andere Epochen.)

⁵ Ich darf darauf hinweisen, daß Delbrueck, *Seefahrt* 8, selbst ausdrücklich 'Verbesserungen und Ergänzungen' als wünschenswert bezeichnet.

⁶ Zugleich möchte ich durch meine – wenn auch nur unter einem speziellen Aspekt durchgeführte – Interpretation der Nachrichten von der Nearchfahrt einen Beitrag liefern für die bereits vor längerer Zeit von Breloer, *Indien* 72, mit Recht als Desiderat erwähnte 'gründliche Untersuchung' der 'Einzelheiten der Seefahrt des Nearch'. Denn die bisherigen, zudem fast ausschließlich geographisch orientierten, Abhandlung darüber – E. Mockler, *Journ. Royal Asiatic Soc.* 11, 1879, 129 ff.; Tomaschek, *Küstenfahrt*; Neubert, *Fahrt Nearchs* – bedürfen dringend einer Ersetzung durch eine moderne und nicht allein topographisch/geographisch interessierte Gesamtbearbeitung. Für die damit im Zusammenhang stehende Tatsache, daß eine ausreichende neuere Arbeit über das Weltbild Alexanders bisher fehlt, sei auf Bengtson, *Griechische Geschichte* 340 Anm. 4, verwiesen.

weiligen maritimen Situation ermöglicht, die verlässlicher ist, als wenn sie sich wie meist sonst nur auf Nachrichten gründete, die ausdrücklich von Schifffahrt und Seehandel sprechen. Zum anderen kann dann, gestützt darauf und zusammen mit weiteren kennzeichnenden Quellenangaben, ein einigermaßen fundierter Überblick über die Entwicklung der maritimen Verhältnisse des Persischen Golfes während der achämenidischen Epoche – vor allem im Übergang zur Alexanderzeit – gegeben werden (*Taf. 1*, Karte). Hierdurch hoffe ich schließlich, auch einen Beitrag zu leisten zur Aufklärung der noch immer sehr umstrittenen Voraussetzungen und Motive, die in Alexanders (maritimer) Ostpolitik wirksam waren.

DIE ACHÄMENIDISCHE ZEIT

Voraussetzungen

Zeugnisse von Schifffahrt und Seehandel im Persischen Golf haben wir bereits für das 3. Jahrtausend v. Chr. Die folgende Entwicklung jedoch kann wegen der schlechten Quellenlage nicht im einzelnen aufgezeigt werden. Nach einer gewissen Blüte etwa von 2500–1500 v. Chr. scheint in der zweiten Hälfte des 2. Jahrtausends v. Chr. einmal der Binnenseeverkehr nachgelassen zu haben, zum anderen aber auch (infolge des Ariereinfalls und der damit verbundenen Vernichtung der Induskultur) die Verbindung Indiens mit dem Persischen Golf erheblich gestört, vielleicht sogar unterbrochen worden zu sein⁷.

Erst im Zusammenhang mit den Nachrichten über die in Mesopotamien entstehenden Großreiche und aus deren archäologischer Hinterlassenschaft kann dann im 1. Jahrtausend v. Chr. wieder eine Zunahme des Binnenseeverkehrs festgestellt⁸ und eine Wiederaufnahme bzw. Wiederbelebung der Indienverbindung wahrscheinlich gemacht werden⁹. Ergaben sich aber wäh-

⁷ So jetzt Delbrueck, *Seefahrt* 13 ff., entsprechend den bisherigen archäologischen Ergebnissen. Es ist jedoch möglich, daß die noch andauernden Grabungen dänischer Archäologen (Prof. Glob – Univ. Aarhus) in Tylos/Bahrein zu einer Revision der bestehenden Ansichten zumindest hinsichtlich des Binnenseeverkehrs führen. – Vgl. dazu vorläufig die Angaben bei E. Unger in Ebert XIII 312 ff., und zur damaligen Bedeutung der an der persischen Küste (neben anderen) gelegenen Hafenstadt Liyan/Bushir etwa Cameron, *Early Iran* 99. 108. 120. 208 u. a. (siehe Index 248 s. v. Liyan), und F. W. König, *Geschichte Elams*, *Der Alte Orient* 29,4 (1931) 7. 9. 13. 19.

⁸ Vgl. Delbrueck, *Seefahrt* 15 ff. Weitere Belege bringt Unger a. a. O. 312 f.

⁹ Vgl. Delbrueck, *Seefahrt* 16 f. Die hier angeführten vereinzelt Zeugnisse (vgl. zu 'sis sindaia' noch Herzfeld, *Susa* 62 Anm. 1), die Delbrueck verständlicherweise nur zu einer sehr vorsichtig bejahenden Aussage veranlaßten, gewinnen an Beweiskraft, wenn wir Hinweise mit heranziehen, die sich in neubabylonischen Inschriften finden. In ihnen wird nämlich unter den Holzarten, die Nebukadnezar bzw. sein Nachfolger Nabonid für ihre zahlreichen Bauten verwenden, sehr häufig 'Holz aus Magan, das ewige Holz' erwähnt (z. B. St. Langdon, *Die neubabylonischen Königsinschriften*. Vorderasiatische Bibliothek 4, S. 164 B col. VI 12. S. 158 A col. VI 11; auch für Schiffsaufbauten wird es gebraucht – S. 160 A col. VII 25 u. a.; Magan-Holz gleichfalls in den Inschriften Nabopolassars, etwa bei Langdon a. a. O. S. 60 col. I 44) und das wegen seiner Härte geschätzte usu-Holz = 'Ebenholz' (siehe dazu Langdon a. a. O. S. 61 col. I 43 und S. 118 Anm. zu col. II 43 und vgl. noch Reall. *Assyriologie* 2, 265 s. v.). Diese Hölzer jedoch kamen schon in der Zeit Gudeas von Lagasch aus 'Meluchcha' = arabisches Hinterland von Bahrein, aus 'Magan' = nordöstliches Oman/Maketa sowie aus 'Tilmun' = Bahrein (vgl. Delbrueck, *Seefahrt* 13 f.). Da nun dort, wie überhaupt in den Regionen um den Persischen Golf, Hölzer der genannten Qualität nicht wachsen und auch kaum gewachsen sind (vgl.

rend der Vorherrschaft der seefremden Assyrer¹⁰ mitunter noch Schwierigkeiten für die Weiterleitung des Golfverkehrs landeinwärts aus den Streitigkeiten mit den oft unruhigen 'Meerländern' (Chaldäern) an der nördlichen und nordwestlichen Golfküste, deren Bewohner als die eigentlichen Seefahrer des Persischen Golfes gelten¹¹, so wurde der Seeverkehr nachdrücklich gefördert, als durch die Errichtung des Neubabylonischen Reiches chaldäische Herrscher bestimmenden Einfluß im Zweistromland erlangten. Diesem Zweck dienten die Gründung bzw. Neugründung der Hafenstadt Teredon¹² durch Nebukadnezar im Stammland der Dynastie, die stärkere Einflußnahme auf den wichtigen Handelsplatz Bahrein¹³ und das gleichzeitige Bemühen um eine Zurückdrängung des Osthandels, der über den Arabischen Golf ging¹⁴. In Babylon wurden von Nebukadnezar die bereits von Nabopolassar begonnenen¹⁵ Kaimauern auf beiden Seiten des Euphrat und des lebhaft befahrenen Kanals Arachtu vollendet¹⁶. Diese Werke und die übrigen verstärkt feststellbaren Arbeiten am babylonischen Fluß- und Kanalsystem¹⁷ erstrebten offenbar nicht nur eine Verhütung von Überschwemmungen und eine geregelte Bewässerung, sondern sollten auch eine bessere Anlandung¹⁸ der jetzt ungestört vom Golf herangeführten Handelswaren ermöglichen. Die durch diese Maßnahmen bewirkte Belebung des Golfhandels fand gleichzeitig eine nicht unwesentliche Stütze in der erhöhten Sicherheit auf den weiterleitenden Karawanenstraßen des Reiches, das sich vom Persischen Golf über die nördliche

Hourani, Arab Seafaring 91 mit Anm. 84, und Meißner, Babylonien 352 f.; anders Delbrueck, Seefahrt 14), bleibt anzunehmen, daß es sich um importierte Holzarten handelt, die an den genannten Orten nur umgeladen und daher nach ihnen bezeichnet worden sind. Als Herkunftsland für sie aber kommt Indien in Betracht, nicht nur im 3./2. Jahrtausend (vgl. dazu Wheeler, Indus Civilization bes. 94), sondern auch – noch oder erneut – im 1. Jahrtausend, zumindest vom 7. Jahrhundert v. Chr. an (einer Zeit, von der an wiederum der Machteinfluß des Zweistromlandes auf die erwähnten Transitplätze deutlich zu fassen ist – vgl. Delbrueck, Seefahrt 15 ff.). Dafür sprechen nämlich nicht nur die gleichen Holzbezeichnungen, sondern vor allem die Tatsache, daß aus Indien um 500 v. Chr. Dareios auf dem erythräischen Seewege solche Edelhölzer bezieht (vgl. Delbrueck, Seefahrt 19 f.), daß dann zur Alexanderzeit (und später) die fortdauernde Vermittlerfunktion der genannten Orte im Holzhandel zwischen Indien und dem Westen eindeutig zu belegen ist (siehe unten S. 67 f.). Unabhängig von den angeführten Hinweisen wird die Indienverbindung in den Jahrhunderten nach der Jahrtausendwende noch bezeugt durch eine Reihe von Funden von der – im übrigen bis jetzt archäologisch wenig erschlossenen – persischen Küste (vgl. Cameron, Early Iran bes. 208, und König [siehe oben Anm. 7]; ferner J. Hornell, Antiquity 15, Sept. 1941, 239 f.), deren eigene maritime Bedeutung von Delbrueck kaum beachtet worden ist.

¹⁰ Vgl. Delbrueck, Seefahrt 16.

¹¹ Vgl. Delbrueck, Seefahrt 15. – Hierzu noch Kennedy, Early Commerce 247. – Sie standen bei diesen Kämpfen häufig im Bunde mit den Elamiten, den anderen Anrainern des Golfes. – Vgl. dazu König a. a. O. 23 ff. und R. P. Dougherty, The Sealand of Ancient Arabia (New Haven 1932) passim.

¹² Vgl. F. H. Weißbach, RE V A 1, 584 ff. s. v.

¹³ Siehe oben Anm. 9.

¹⁴ Vgl. Wilson, Persian Gulf 33. – Lassen, Indische Altkd. 2, 600 f.

¹⁵ Vgl. H. Winckler, Keilinschriftliche Bibliothek III 2, S. 5 col. II 1 ff.

¹⁶ Vgl. Winckler a. a. O. S. 21 col. V 1 ff. S. 41 col. I 23 ff.

¹⁷ Vgl. die Inschriften Nebukadnezars bei Winckler a. a. O. 10 ff. und bei Langdon a. a. O. 70 ff. – Dazu Baumstark, RE II 2, 2710 ff.

¹⁸ Siehe Strabo XVI 1,9 f. (740 f.). – Auch Xenophon, An. I 7,15. – Vgl. dazu Meißner, Babylonien 342 ff.

arabische Wüste bis an das Mittelmeer erstreckte und über so bedeutende Hafenstädte wie Sidon, Tyros und Gaza verfügte¹⁹. Vor allem aber die Stadt Babylon, Metropole des Reiches und zugleich hervorragender Handelsumschlagsplatz orientalischer Waren für den Westen, nahm einen erheblichen wirtschaftlichen Aufschwung²⁰. Doch ist dann unter Belsazar, dem Statthalter des letzten babylonischen Königs Nabonid, ein gewisser Niedergang Babylons festzustellen²¹. Dieser ist wohl dadurch mitbedingt, daß infolge der politischen Unruhe, die das Emporkommen des Perserreiches mit sich brachte, nicht nur der innerasiatische Fernhandel, sondern auch der des Persischen Golfes gestört wurde. Der indische Handel nach dem Mittelmeer scheint sich damals auf die Rote-Meer-Route und die sie begleitenden westarabischen Karawanenstraßen verlagert zu haben²².

Entwicklung

Vor Dareios

Die oben skizzierte Situation änderte sich kaum, als durch die Schaffung des Achämenidenreiches²³ unter Kyros eine Konsolidierung der politischen Verhältnisse in Vorderasien eintrat. Denn Kyros, der alle Kraft auf die territoriale Erweiterung seines Reiches verwandte, zeigte kein Interesse an der See und den mit ihr verbundenen Problemen und Möglichkeiten. So fehlen von ihm Nachrichten über eine Aktivität im Persischen Golf und in seinen Randgebieten. Letzteres gilt zwar ebenfalls für die Regierungszeit seines Nachfolgers Kambyses. Doch unbeschadet der Tatsache, daß die Perser selbst ein seescheues und seeuntüchtiges Volk waren und blieben²⁴, wird bereits in seiner Politik deutlich, daß die Einbeziehung von Bewohnern weiter Küstenstriche des Erythräischen²⁵ und des Mittelmeeres sich in steigendem Maße auf die gesamtstaatlichen Zielsetzungen auswirkte²⁶. Daher läßt dann Herodot

¹⁹ Vgl. den 'Hof- und Staatskalender' Nebukadnezars bei E. Unger, Babylon, Die heilige Stadt (Berlin-Leipzig 1931) 282 ff.

²⁰ Vgl. Olmstead, Persian Empire 14 f.

²¹ Vgl. Olmstead, Persian Empire 45.

²² Möglicherweise liegt hierin auch der Schlüssel für die merkwürdige und in ihren Motiven umstrittene Tatsache (vgl. B. Meißner, Könige Babyloniens und Assyriens [Leipzig 1926] 280 und 300 Anm. 10), daß Nabonid Babylon vernachlässigt und sich in die westarabische Stadt Teima zurückgezogen hat. Teima war nämlich ein wichtiges Karawanenstraßenzentrum, dessen sich Nabonid dann bemächtigt hätte, um stärkeren Einfluß auf den anwachsenden südwestarabischen (Indien-)Handel zu nehmen. — Vgl. dazu F. W. König, Der Alte Orient 33, 3/4 (1934) 52, und K. Galling, Der Alte Orient 36, 3/4 (1937) 10.

²³ Die Quellenlage für die Achämenidenzeit möchte ich nicht so positiv beurteilen wie Delbrück, Seefahrt 18. Denn für die Frühzeit fehlen entsprechende Quellen fast ganz, und die Verhältnisse der Spätzeit können doch nur in etwa mit Hilfe der 'Alexanderhistoriker' erschlossen werden. Allein die 'Hochzeit' des Dareios macht hier eine gewisse Ausnahme. — Vgl. die Zusammenstellung und kritische Würdigung aller für ihn zu benutzenden Quellen bei Junge, Dareios.

²⁴ Siehe Herodot I 143: nach der Besiegung der Lyder durch Kyros bestand für die ionischen Inseln zunächst keine Gefahr *οὔτε γὰρ Φοίνικες ἤσαν κω Περσέων κατήκοοι οὔτε αὐτοὶ οἱ Πέρσαι ναβάται*. — Ähnlich Arrian, an. VII 7,7: *... ταῦτα δὲ μεμηχάνητο ἅτε δὴ οὐ ναυτικοὶ τοῖς Πέρσαις*. — Vgl. dazu Zechlin, Maritime Weltgeschichte 82.

²⁵ Vgl. Delbrück, Seefahrt 18 f.

²⁶ Nach der Eroberung Ägyptens auf dem Land- und Seeweg (Herodot III 4 ff. 19. 44 f.) unternahm Kambyses neben einer Expedition zur Oase Siwa, bei der (wie bei der wegen

III 34 einen vornehmen Perser auf eine entsprechende Frage des Großkönigs antworten, er (Kambyses) sei noch größer als sein Vater Kyros, weil er ja einmal dessen Reich besitze und zu diesem noch Ägypten und das Meer gewonnen habe, und deshalb kann F. Miltner²⁷ von Kambyses als 'Träger einer okeanisch ausgerichteten Weltherrschaftsvorstellung' sprechen. Unter diesen Umständen liegt eine innere Wahrscheinlichkeit in der Annahme, daß auch Schiffahrt und Seehandel des Persischen Golfes nicht nur in der bislang geübten Form und Ausdehnung weiterbetrieben worden sind, sondern daß der durch die pax Persica ermöglichte allgemeine Aufschwung von Wirtschaft und Handel im vorderasiatischen Raum – wie er zunächst auch in Babylon erkennbar ist²⁸ – sogar zu einer gewissen Aufwärtsentwicklung der überlieferten maritimen Verkehrs- und Handelsverhältnisse geführt hat.

U n t e r D a r e i o s

Dennoch: entscheidenden Wandel schafft hier erst Dareios. Wohl anknüpfend an Pläne seines Vorgängers²⁹ und aufbauend auf ein seit langem bestehendes Verkehrssystem – dessen Einzelheiten uns aber unbekannt bleiben – betreibt er in großem Stile die politische, militärische und wirtschaftliche Erschließung des Erythräischen Meeres.

S k y l a x - F a h r t. Zu den wichtigsten Maßnahmen in diesem Zusammenhang gehören die Eroberung des Indus-Gebietes und der gedrosischen Küste um das Jahr 518 v. Chr.³⁰ und die damit in Verbindung stehende Flottenexpedition von Indien bis nach Ägypten, von der Herodot IV 44 berichtet. Wegen der in dem Bericht enthaltenen Schwierigkeiten ist er zwar von einer Reihe von Forschern für unglaubwürdig gehalten worden³¹. Die

des Widerstandes der Phöniker unterlassenen gegen Karthago – siehe Herodot III 17. 19) handelspolitische Gründe eine Rolle gespielt haben mögen (zu Siwa als Karawanestation vgl. Rathjens, Südwestarabien 22), einen Feldzug gegen Äthiopien (siehe Herodot III 25. 17 und dazu Hennig, *Terrae Incognitae* 108 ff., der aus triftigen Gründen entgegen dem Bericht Herodots einen besseren Erfolg der mit Schiffsunterstützung, 113, durchgeführten Unternehmung annimmt und auf handelspolitische Vorteile hinweist, die daraus erwachsen sind). Hierbei verdient Beachtung der Hinweis Herodots III 17 auf das 'Südmeer', d. h. das Erythräische Meer (vgl. zur geographischen Auffassung Bolchert, *Asien* 12 ff.), als deren Ziel. Vielleicht handelt es sich dabei um die versuchte Ausführung von Plänen, deren Verwirklichung erst im Zusammenhang mit der umfassenden maritimen Politik des Dareios erfolgen sollte, nämlich einer Verbindung Ägyptens mit dem persischen Stamm-land. In diese Richtung weist auch Plinius VI 165, wonach Kambyses eine Stadt Cambysu in der Nähe des damals versandeten Suezkanals angelegt hat, zum Zwecke seiner Erneuerung, wie A. Wiedemann, *Ägyptische Geschichte* (Gotha 1884) 681, wohl mit Recht vermutet.

²⁷ Okeanos 527. – Vgl. auch Zechlin, *Maritime Weltgeschichte* 77 f.

²⁸ Vgl. z. B. E. Meyer, *Altertum* IV 1, 121 ff.

²⁹ Herodot III 139 berichtet, daß Dareios in Ägypten zum Gefolge des Kambyses gehörte (vgl. dazu jetzt Kienitz, *Ägypten* 61). Eine nähere Kenntnis der dort und von dort betriebenen Pläne des Kambyses (siehe oben Anm. 26) darf daher vermutet werden.

³⁰ Siehe unten Anm. 85.

³¹ Vgl. Vincent, *Commerce* 2, 15. – C. Müller, *Geographi Graeci Minores* 1 (1855) XXXV. – H. Berger, *Gesch. d. wiss. Erdkunde d. Griechen*² (Leipzig 1903) 73 mit Anm. 1. – Auch die Angaben bei J. O. Thomson, *History of Ancient Geography* (Cambridge 1948) 81 Anm. 2.

Realität der Fahrt ist jedoch von anderen – so von F. Jacoby³², W. Reese³³ und F. Gisinger³⁴ – mit gewichtigen Argumenten verteidigt worden und dürfte jetzt als gesichert gelten. Sie haben aufgezeigt, daß in Herodot IV 44 (wie ähnlich in anderen Nachrichten Herodots über Indien) eine stark verkürzte und schon deshalb unklare Wiedergabe des von dem Fahrtteilnehmer Skylax von Karyanda angefertigten Fahrtberichtes vorliegt, den Herodot aus Hekataios geschöpft und wie die übrigen daher stammenden Nachrichten an einer passenden Stelle seinen Geschichten eingefügt hat³⁵. – Einige offenstehende grundsätzliche Fragen, die sich aus der genannten Quellenbehandlung und Arbeitsweise Herodots (und der Dürftigkeit anderer diesbezüglicher Zeugnisse) ergeben, sollen im folgenden zu klären versucht werden.

Strittig ist vor allem, in welchem zeitlichen Zusammenhang die 'Skylax-Fahrt' mit der Eroberung von Indien (= Hindus³⁶) steht. Entsprechend dem bei Herodot IV 44 vorliegenden Skylax-Bericht, wo es heißt: *μετὰ δὲ τούτους περιπλώσαντας Ἰνδοῦς τε κατεστρέψατο Δαρειῶς καὶ τῇ θαλάσῃ ταύτῃ ἐχρᾶτο*, meint die Mehrzahl der Forscher³⁷, daß die 'Skylax-Flotte' zur Erkundung ausgeschiedt worden sei und die Fahrt somit der Vorbereitung der Eroberung Indiens diene. Eine im allgemeinen umgekehrte Abfolge der Ereignisse wird jedoch von M. Kiessling³⁸ angenommen. Allein die Besetzung des Indus-Deltas und der äthiopischen Küste sei auf eine Kooperation der 'Skylax-Flotte' mit dem persischen Landheer zurückzuführen. Hingegen versucht B. Breloer³⁹ nachzuweisen, daß das ganze Gebiet des Landes Hindus im Zuge einer solchen Kooperation unterworfen worden ist.

Der communis opinio ist zuzugeben, daß sie sich an den überlieferten Text hält und diesem ein an sich gutes Material zugrunde liegt. Wenn wir uns ihr dennoch nicht anschließen können, so zunächst einmal deshalb, weil verschiedene allgemeine Erwägungen dagegen sprechen. Vorab ist daran zu erinnern, daß Herodot IV 44 – nicht zuletzt wegen mangelnder geographischer

³² RE VII 2, 2689 f.

³³ Indien 39 ff.

³⁴ Skylax bes. 621 f.

³⁵ Vgl. Reese, Indien bes. 40 f. 56 f. 61 f.

³⁶ Dieses 'Land' erscheint zuerst in der achämenidischen Inschrift Persepolis e § 2 (Text und englische Übersetzung bei Kent, Old Persian 136. – Zur Datierung vgl. Junge, Satrapie 31 Anm. 1. – Abweichend davon Leuze, Satrapien 92 f.), bezeichnet dort – anders als heute und auch schon in der Antike – die Flußlandschaft Sind (vgl. dazu Kiessling, Darius 56) und umfaßt daneben einen Teil der von den asiatischen Äthiopen bewohnten Küste Gedrosiens – siehe Herodot VII 70. – Nach Junge, Satrapie 44 f., erscheinen sie auch auf den achämenidischen Tributbringerreliefs in der Gruppe von Hindus. – Vgl. noch Breloer, Indien 7 ff., über die wechselnde Bedeutung der Begriffe 'Indien' und 'Inder' bei antiken Autoren.

³⁷ So Reese, Indien 40 Anm. 2: 'Rekognoszierungsfahrt'. – Ders. a. a. O. 48: 'Erforschungsreise'. – Vgl. auch Hennig, Terrae Incognitae 117. – Gisinger, Skylax 621. 623.

³⁸ Darius 56 f. Vgl. auch 50 und jetzt die ähnliche – sich gegen Herodots Bericht wendende – Auffassung eines indischen Gelehrten: 'But it is more probable that the Achaemenid emperor conquered and consolidated the region and then ordered the navigation of the river, . . . for, otherwise, the party ran the risk of attack . . .' (Sudhakar Chattopadhyaya, The Achaemenids in India [Calcutta 1950] 11; die ebendort angekündigte 'full discussion of Herodotus' account' war mir bis jetzt nicht zugänglich). – Vgl. noch Herzfeld, Zoroaster 2, 662.

³⁹ Indien 10 f. 16 f. 28. 57.

Kenntnisse der östlichen Gebiete⁴⁰, wodurch offensichtlich bereits für ihn das volle Verständnis seiner Quellen erschwert war – nur einen 'allzu summarischen, z. T. geradezu falschen Bericht'⁴¹ der Fahrt bietet. Hier ist weiter die Frage zu stellen, warum die Flotte erst nach Suez fahren mußte, bevor die Perser – nach beträchtlich mehr als 30 Monaten Verzug – die Eroberung Indiens durchführten. Denn diese Annahme wird nötig, wenn man sich streng an die Herodot-Formulierung hält und somit die 'Skylax'-Unternehmung durchgehend als Erkundungsfahrt betrachtet. War aber nicht dann ihre Aufgabe – und zwar insofern sie die Eroberung Indiens vorbereiten sollte – bereits mit dem Erreichen der alten persischen Gebiete am Golf von Oman⁴² gelöst? Zu dem kommt noch etwas anderes: Bei aller sonstigen Unklarheit geht doch aus Herodots Darstellung recht deutlich hervor, daß Skylax bei der fraglichen Unternehmung zu einer – wenn auch zahlenmäßig nicht bestimm- baren – seetüchtigen Flottenabteilung gehört hat. Man kann sich dann aber nur schlecht vorstellen, daß diese etwa als Handelskonvoi oder sonstwie getarnt auf 'Erforschungsreise' oder 'Rekognoszierungsfahrt' unangefochten den Indus hinabzufahren vermochte. Vielmehr muß ein solcher Schiffsverband – der seine Zugehörigkeit zum expansiven, von den Indern sicherlich nicht als freundlich empfundenen achämenidischen Staat kaum verbergen konnte – den berechtigten Argwohn der Bewohner des Induslandes geweckt haben. Schwerlich konnte er friedlich d u r c h ein Gebiet fahren (Küstenfahrten sind eine andere Situation!), das zum guten Teil von kriegerischen Stämmen bewohnt war, die mit der Hilfe der räuberischen Rajputen aus der großen Tharr- Wüste (östlich von Sind) rechnen durften⁴³. Also hat man wohl kämpfen müssen. Hätte jedoch eine auf sich gestellte, alleinfahrende Flotte die dabei auftauchenden Schwierigkeiten überwinden können? Wohl kaum. Dabei ist

⁴⁰ Vgl. etwa Junge, Satrapie 42, und Leuze, Satrapien bes. 60 u. 123 ff.

⁴¹ So z. B. Hennig, *Terrae Incognitae* 118. Lediglich auf einige hier wichtige Punkte sei hingewiesen. Da Herodot schreibt: *ἔπλεον κατὰ ποταμὸν πρὸς ἡῶ τε καὶ ἡλίον ἀνατολὰς εἰς θάλασσαν* (IV 44), nimmt er also irrtümlicherweise an, der Indus habe einen östlichen Lauf (zur Erklärung siehe Anm. 60). Während Herodot bloß angibt, Skylax und die anderen Kapitäne seien ausgeschickt worden, weil Dareios wissen wollte, wo der Indus ins Meer münde, spricht er dann plötzlich von der Seefahrt der Flottenabteilung nach Suez, ohne daß irgendeine Andeutung gebracht wird, ob etwa der ursprüngliche Fahrauftrag schon dahingehend lautete, oder ob erst mit dem befehlsmäßigen Erreichen der Indusmündung ein neuer, d. h. der Ozeanauftrag, an den Schiffsverband erteilt worden ist.

Ein Wort zur militärischen Stellung des Skylax: Im Gegensatz zu Meinungen, die den karischen Kapitän als den Leiter der gesamten Expedition betrachteten (vgl. z. B. Kiessling, *Darius* 56: 'Admiral'. – Auch Hennig, *Terrae Incognitae* 117), betont Delbrueck, *Seefahrt* 20, mit Recht, das Skylax einer aus einer 'Gruppe von Männern' war. Die oberste Leitung dürfte auch hier, wie in anderen vergleichbaren Fällen (siehe etwa Herodot VII 96 f. und außerdem A. Köster, *Studien zur Gesch. d. antiken Seewesens*. *Klio* Beih. 32, N. F. 19, 1934, 103 ff.), ein Angehöriger des herrschenden Perservolkes innegehabt haben. Die Hervorhebung des Karers Skylax durch Herodot wird leicht verständlich, wenn man bedenkt, daß es Skylax war, der den von Herodot über Hekateios benutzten Bericht dieser Fahrt veröffentlicht hat, in dem natürlich seine Teilaufgabe eine besondere Berücksichtigung fand. Hinzu kommt noch die Tatsache, daß es sich bei Skylax um einen engeren Landsmann Herodots handelt, seine auszeichnende Nennung – bei der 'Sympathie Herodots für die Karer' (F. Jacoby, *RE* Suppl. II 212) – also auch daher eine Erklärung findet.

⁴² Siehe unten S. 14 unsere Ausführungen über Mykoi/Makai.

⁴³ Vgl. Breloer, *Indien* 13.

es immerhin angebracht, an die Widerstände zu erinnern, die später Alexander – in einer ähnlichen Situation – in eben diesem Gebiet zu brechen hatte⁴⁴.

Diese allgemeinen Erwägungen wären nicht durchschlagend, stünde der Bericht bei Herodot IV 44 im Einklang mit unserer sonstigen literarischen Überlieferung der Fahrt. Aber auch da widersprechen ihm offenbar wenigstens zwei Tatsachen, auf deren eine gelegentlich schon hingewiesen wurde⁴⁵, ohne daß die m. E. notwendigen Folgerungen daraus gezogen worden sind. In einem auf den Skylax-Fahrtbericht zurückgehenden wörtlichen Hekataios-Fragment⁴⁶ bei Stephanus Byzantius = Hekataios F 299 heißt es: . . . *παρὰ τὸν Ἰνδὸν ποταμὸν Ὀπίαι, ἐν δὲ τεῖχος βασιλῆιον. μέχρι τούτου Ὀπίαι. ἀπὸ δὲ τούτου ἐρημὴ μέγρις Ἰνδῶν*. Demnach weiß also Skylax von seiner Flußfahrt, daß sich bei den Opiern – und zwar an der Südgrenze ihres Gebietes – ein *τεῖχος βασιλῆιον* befindet. Die Erwähnung der Wüste, von der auch Herodot III 98 und IV 40 aus Skylax (über Hekataios) Kenntnis besitzt, zeigt an, daß dieses Kastell nicht mehr im Fünfstromland, sondern bereits im eigentlichen Sind lag. Muß doch mit der Wüste bei den Opiern und 'Indern' die große Tharr-Wüste gemeint sein, die sich östlich der Flußlandschaft Sind erstreckt⁴⁷. Da aber das Sind-Gebiet (im Gegensatz zum nördlichen Gandara) vor Dareios sicher nicht unterworfen war⁴⁸, da man seiner südlichen Lage wegen auch nicht annehmen kann, daß das Kastell etwa bei einer der Fahrt vorausgehenden Unternehmung besetzt worden ist (weshalb hätte man sonst so weit nördlich vom gandaritischen Kaspapyros aus die Flottenexpedition beginnen sollen?), bleibt als ungezwungene Erklärung, daß das *τεῖχος* im Verlaufe der Flottenfahrt selbst angelegt bzw. besetzt worden ist.

Ein weiterer Punkt: Aus Herodot III 38 läßt sich entnehmen, daß die Kal(l)atier im Osten des Indus-Deltas irgendwie unter die Botmäßigkeit des Dareios gebracht worden sind⁴⁹. Da nur Skylax als Quelle für eine solche Nachricht in Betracht kommt – auch Hekataios F 298 erwähnt daher: *Καλατία γένος Ἰνδικόν* –, bietet sich wie im obigen Fall als natürliche Erklärung für die Herkunft dieser Kenntnis an, daß Skylax an den betreffenden militärischen Operationen beteiligt war. Das bedeutet jedoch dann, daß die Flottenfahrt eine militärische Aktion war, die angesichts der oben skizzierten Machtverhältnisse nur möglich war mit der Unterstützung eines entsprechend starken Landheeres. In diesen militärischen Operationen aber etwas anderes sehen zu wollen als die Eroberung Indiens, scheint mir nicht angängig zu sein. 'Skylax-Fahrt' und Eroberung von 'Indien' gehören demnach zusammen.

Die im Anschluß daran erfolgte Besetzung der von den asiatischen

⁴⁴ Siehe bes. Arrian, an. VI c. 1–17.

⁴⁵ Vgl. z. B. Gisinger, Skylax 629, und Herzfeld, Zoroaster 2, 661 f.

⁴⁶ Die Fragmente des Hekataios (bei F. Jacoby, FGrHist I Nr. 1, 7 ff.) über Indien und die erythräischen Küsten markieren – wie die entsprechenden Nachrichten Herodots – gleichsam den Fahrtweg der Flotte. Vgl. dazu F. Jacoby, FGrHist I 365 Z. 28 ff.; Reese, Indien 41; Gisinger, Skylax 622 f. 629 f.

⁴⁷ Zu den Opiern siehe noch Stephanus Byzantius s. *Ἀλεξάνδρεια . . . πέμπτη ἐν τῇ Ὀπιανῇ, κατὰ τὴν Ἰνδικήν* und vgl. dazu Lassen, Indische Altkde. 173 Anm. 2. – Herzfeld, Zoroaster 2, 661 f.

⁴⁸ Siehe Breloer oben in Anm. 39.

⁴⁹ Siehe S. 13.

Äthiopien⁵⁰ bewohnten Küste wird eigentlich erst durch eine solche Kooperation möglich. Denn eine Eroberung vom Landesinnern – von Arachosien und Parsa – her hätte eine schwerlich erzwingbare Überwindung des schützenden gedrosischen Wüstengürtels bedeutet⁵¹. Durch die bei der ganzen Expedition, also Fluß- und Ozeanfahrt, anzunehmenden Kämpfe findet dann auch die angegebene Dauer der Flottenunternehmung (30 Monate), die als Argument gegen ihre Realität angeführt wurde, eine ungezwungen sachliche Erklärung. Dabei mag sich die Vernachlässigung der Landoperationen, mit denen die Flottenexpedition verbunden war, abgesehen von dem sicher 'maritimen Charakter' der Quelle (Skylax) schon darauf zurückführen lassen, daß Herodot hier (IV 44) lediglich an der maritimen Seite der Indienunternehmung interessiert war. Denn in der anschließenden erythräischen K ü s t e n f a h r t, zu der eine einigermaßen starke Flotte anders als bei der Indusflußfahrt auch ohne die Hilfe des Landheeres fähig war, ergaben sich für ihn Berührungspunkte mit der unmittelbar vorher berichteten und von ihm irrtümlischerweise bezweifelten Umfahrung Afrikas durch die Phöniker (IV 42) und mit der Seefahrt des Persers Sataspes (IV 43). Ein Eingehen auf die Aktionen zu Lande wäre in diesem Zusammenhang wohl unpassend gewesen.

Nach diesen Vorbemerkungen zum 'Skylax'-Unternehmen wenden wir uns nun dem F a h r t v e r l a u f im einzelnen zu. Dabei steht für uns die Frage im Mittelpunkt, ob und inwieweit der Persische Golf bei der Flottenfahrt berührt wurde. Doch soll auch die übrige Fahrt nicht unberücksichtigt bleiben, da es sich bei ihren Stationen um wichtige Beziehungspunkte des Seeverkehrs des Persischen Golfes handelt.

Aus dem knappen Fahrtbericht in Herodot IV 44 können wir außer Abfahrts- und Zielort keine weiteren Einzelheiten der befahrenen Route gewinnen. Gewisse Hinweise bieten jedoch die Fragmente des Hekataios, die – wie bereits vermerkt – den Fahrtweg des Skylax sozusagen markieren. Die dabei genannten Orte, Völker und Inseln lassen sich dann mit Hilfe anderer Nachrichten näher festlegen.

Nach Herodot (IV 44) führen die Schiffe ab *ἐκ Κασπαύρου τε πόλιος καὶ τῆς Πακτινικῆς γῆς*. Dieselbe Stadt erwähnt auch Hekataios F 295 als *Κασπάπυρος πόλις Γανδαρικῆ, Σκυθῶν δὲ ἀντίη* (bzw. *ἀκτῆ*⁵²). Ihre Lage läßt sich nicht genau bestimmen. Nach Ausweis des Hekataios-Fragmentes⁵³ handelt es sich aber um einen Ort in dem bereits vor Dareios persischen Bezirk Gandara⁵⁴;

⁵⁰ Zu den asiatischen Äthiopien siehe Herodot VII 70. III 94. – Ferner Arrian, Ind. 6,9. – Strabo XV 1, 13 (690). – Maritimi Indi bei Curtius IX 10,8 (vgl. dazu A. Lesky, Aithiopia. Hermes 87, 1959, 27 ff. bes. 35 f.). – Diese dravidischen Küstenbewohner sind als Seeräuber gefürchtet (vgl. Kennedy, Early Commerce 249, und Breloer, Indien 14).

⁵¹ Vgl. Kiessling, Darius 57.

⁵² Zur Interpretation dieser Textvariante J. Marquart, Philologus Suppl. 10, 1907, 242. – Anders A. Herrmann, RE X 2, 2270 s. v. Kaspapyros, und F. Jacoby, FGrHist I 365 Z. 36 ff. – Vgl. auch Herzfeld, Susa 101 Anm. 1.

⁵³ Siehe auch Hekataios F 294. – Weiter Herodot III 102, wo von den Bewohnern der Stadt Kaspatyros und des Landes Paktyika gesagt wird, sie hätten fast dieselbe Lebensart wie die Baktrier.

⁵⁴ So erscheint Gandara bereits in der ersten Länderliste der Dareios-Inschriften (Bisutun § 6

und zwar vermutet man ihn am Kabul-Fluß, nicht weit von seiner Einmündung in den Indus⁵⁵.

Als nächste Station nennt Hekataios F 297 *Ἀργάντη πόλις Ἰνδίας*, die wohl noch im Kabultal und innerhalb des älteren persischen Besitzes in Indien zu suchen ist⁵⁶.

Indusabwärts führte dann der Weg auch durch das Gebiet der bis dahin nicht unterworfenen Opier am Unterlauf des Flußes. Dort befindet sich ein *τείχος βασιλῆιον*, auf dessen Bedeutung für das Verständnis der Fahrt wir bereits hingewiesen haben.

Der folgende Anhaltspunkt ist die Nennung der *Καλατία γένος Ἰνδικόν* (Hekateios F 298), von denen aus der nämlichen Quelle noch Herodot (III 38. 97) einiges berichtet. Es muß sich um einen primitiven, wahrscheinlich dravidischen Menschenschlag gehandelt haben, wie wir ihn ähnlich häufig an der erythräischen Küste antreffen⁵⁷; und zwar dürfte dieser Stamm, der nach Herodot III 38 (*Δαρείος δὲ μετὰ ταῦτα καλέσας Ἰνδῶν τοὺς καλομένους Καλλατίας . . . εἶρετο*) doch wohl unter der Botmäßigkeit des Dareios gestanden hat⁵⁸, 'im Osten des Indusdeltas'⁵⁹ anzusetzen sein. Daraus läßt sich dann entnehmen – was auch ganz im Zuge der neuen maritimen persischen Politik lag –, daß Dareios das östliche Delta unter seine Kontrolle gebracht hat⁶⁰. Dies bedeutete eine wesentliche Erleichterung, wenn nicht notwendige Voraussetzung für die von Herodot IV 44 berichtete und verstärkt feststellbare 'Ausnutzung' des Erythräischen Meeres. Konnte doch sonst von dort her der Seeverkehr zwischen Indien und dem Westen erheblich gefährdet werden⁶¹.

Von den *ἐκ τῆς Ἀσίης Αἰθίοπες*, deren Gebiete an der gedrosischen Küste auf der Flottenfahrt nach Westen berührt und erobert wurden, war schon die Rede⁶².

Verfolgen wir den Weg der Expedition weiter, so stoßen wir auf die

bei Kent, Old Persian 117 u. 119), die den ererbten Reichsbestand aufzeigt. – Vgl. dazu noch Breloer, Indien 11 ff.

⁵⁵ Vgl. die oben in Anm. 52 erwähnte Literatur. – Außerdem Gisinger, Skylax 622.

⁵⁶ Vgl. Gisinger, Skylax 623, und W. Tomaschek, RE II 1, 686 s. v. Argante.

⁵⁷ Vgl. Breloer, Indien 14. – Kennedy, Early Commerce 249.

⁵⁸ Daher kann man sie kaum (wie F. Jacoby, FGrHist I 365 Z. 46 f., will) in die Gruppe der Herodot III 101 genannten Inder einbeziehen, weil diese nämlich *Δαρείον βασιλέος οὐδαμὰ ὑπήκουσαν*.

⁵⁹ F. Gisinger, Skylax 623. Allerdings verlegt er sie in Sp. 630 zu weit nach Osten, in die Gegend des heutigen Palanpur.

⁶⁰ Daß dieses Gebiet bei der Skylax-Fahrt berührt wurde, hat vielleicht auch eine Bestätigung in der Angabe Herodots IV 44, daß die Schiffe *ἔπλεον κατὰ ποταμὸν πρὸς ἧῶ τε καὶ ἡλίον ἀνατολᾶς ἐς θάλασσαν*. Denn da der Indus selbst bekanntlich nicht nach Osten fließt, mag die Richtungsangabe darauf zu beziehen sein, daß die Flotte – wie es später ebenfalls von Alexander geplant war (siehe unten S. 45) – bei ihrer Ausfahrt ins Meer den nautisch günstigeren östlichen Delta-Arm benutzt hat. Vgl. dazu Breloer, Indien 16 f.; dagegen Gisinger, Skylax 622.

Möglicherweise ist auf einen in diesem Zusammenhang erfolgten Erkundungsvorstoß die auf das ganze Skylax-Unternehmen keinesfalls passende Bemerkung bei Herodot IV 44 zurückzuführen, daß Skylax (neben anderen) ausgeschiedt war zu erkunden, wo der Indus ins Meer münde.

⁶¹ Vgl. dazu Breloer, Indien 18. 28.

⁶² Siehe bes. oben Anm. 50.

Μύκοι ἔθνος περὶ οὗ Ἑκαταῖος ἐν Ἀσίαι⁶³, die bei Stephanus Byzantius s. v. *Μάκαι* (so die beste Namensform im Anschluß an die amtliche persische, auf den achämenidischen Inschriften erscheinende Landesbezeichnung *Maka*⁶⁴) als ἔθνος μεταξὺ *Καρμανίας* καὶ Ἀραβίας genannt werden. Mit Recht lokalisiert F. Jacoby⁶⁵ sie 'an der karmanischen Küste'. Verbindet man aber die spätere Nachricht des Eratosthenes bei Strabo XVI 3,2 (765)⁶⁶, daß die Mündung (bzw. der Eingang) des Persischen Golfes so eng sei, ὥστ' ἔξ Ἀρμόζοντος, τῆς *Καρμανίας ἀκρωτηρίου*, τῆς Ἀραβίας ἀφορᾶται τὸ ἐν Μάκαις, mit der Feststellung, daß bei den Vertretern von *Maka* auf den achämenidischen Reliefdarstellungen klare ethnische Beziehungen zu den Arabern wahrzunehmen sind⁶⁷, so ist der Schluß sehr wahrscheinlich, daß unter den *Makai/Mykoi* auch die Bewohner der arabischen Gegenküste zu verstehen sind. Sie sind also wirklich μεταξὺ *Καρμανίας* καὶ Ἀραβίας anzusetzen, 'zwischen Karmanien und Arabien', d. h. auf beiden Seiten des Golfes von Oman. Eine lebendige Schiffsverbindung zwischen beiden Küsten, wie sie dann wieder zur Alexanderzeit deutlich feststellbar wird⁶⁸, darf daher auch für die achämenidische Frühzeit angenommen werden.

Mit *Maka* hat die Expedition ein Gebiet erreicht, das schon vor Dareios persischer Besitz war⁶⁹, der dann auch eine Kontrolle der Golfschifffahrt durch die Achämeniden ermöglichte. Es stellt sich hier die Frage, ob man von dort an der bekannten Küste entlang nach Elam bzw. Babylonien gefahren ist oder aber sofort nach dem Erreichen der Gebiete am Golf von Oman mit der Umfahrung Arabiens begonnen hat. Für das letztere, d. h. gegen eine sofortige Befahrung des Persischen Golfes durch die Skylax-Flotte, spricht die Tatsache, daß Herodot eindeutig als Ziel der Fahrt den Golf von Suez nennt (IV 44: ὄθεν ὁ Αἰγυπτίων βασιλεὺς τοὺς Φοίνικας τοὺς πρότερον εἶπα ἀπέστειλε περιπλέειν Λιβύην; siehe auch IV 42). Ebenso setzt Hekataios F 271 eine Fahrtroute um Arabien bei diesem Unternehmen voraus. Denn die von ihm dort genannten *Καμαρηνοί νῆσοι Ἀραβίων*, einer der wenigen Fixpunkte der von Skylax befahrenen Route, liegen bestimmt an der Südwestküste Arabiens⁷⁰. Auch die

⁶³ Hekataios F 289. – Bei Herodot III 93 werden sie zur 14. Satrapie gerechnet. Sie erscheinen auch Herodot VII 68 in der Beschreibung des Xerxes-Heeres neben den Utiern, die gleichfalls in der Nähe des Persischen Golfes wohnten, und den Parikaniern. – Vgl. jetzt H. Treidler, RE IX A 1, 1185 ff. s. v. *Οὔτιοι*.

⁶⁴ Vgl. Junge, Satrapie 11 Anm. 6.

⁶⁵ FGrHist I 364 Z. 39. – Sicher unrichtig Kiessling, Darius 27, der (wie A. Herrmann, RE XVI 1,1029 nach ihm) unter Ἀραβία 'natürlich nicht die Halbinsel gleichen Namens, sondern das Land der Arabiten, die am unteren Indus und der nächstgelegenen Meeresküste wohnten', verstehen wollte.

⁶⁶ Siehe auch Plinius VI 98 = Onesikritos (bei F. Jacoby, FGrHist II B Nr. 134, 725 ff.) F 28: *inde promunturium Carmaniae est, ex quo in adversam oram ad gentem Arabiae Macas traiectus distat . . .*

⁶⁷ Vgl. Junge, Satrapie 11 Anm. 6.

⁶⁸ Siehe S. 73 f.

⁶⁹ Dies ergibt sich u. a. daraus, daß das Land bereits in seiner ersten, der Bisutun-Inschrift erscheint, die den von ihm übernommenen Reichsbestand wiedergibt. – Siehe oben Anm. 54.

⁷⁰ Siehe Plinius VI 151 und vgl. D. H. Müller, RE III 1, 1424 s. v. *Camari*. – Gisinger, Skylax 623 u. 630.

verhältnismäßig richtigen Maße, die Herodot vom Arabischen Golf anführen kann⁷¹, rühren vielleicht – über Hekateios – von Skylax her.

Daß die Flotte den genannten Weg gefahren ist, wird aus der politisch-militärischen Situation im erythräischen Raum verständlich. Bei den Meinungen nämlich, die annehmen, daß Skylax zunächst in den Persischen Golf eingelaufen, dann zur Euphrat- und Tigrismündung gefahren ist und erst später von ihm – oder gar von einem anderen, wie z. B. R. Hennig⁷² vermutet – die Umfahrung Arabiens in Ost-West-Richtung durchgeführt wurde, und die vor allem durch den klarer faßbaren Ablauf der späteren Nearchfahrt entstanden sind, bleibt ein entscheidender Situationsunterschied zwischen beiden Unternehmungen unberücksichtigt: Die Nearchflotte kam nach ihrer Ankunft in Karmanien wohl in bekanntere, 'freundliche' Gegenden⁷³. Aber die Küste und das Hinterland bis zur Mündung von Euphrat und Tigris waren von den Makedonen noch nicht genügend erforscht und militärisch gesichert. Nearchs präzise Aufgabe war es deshalb – das wird w. u. zu zeigen sein –, eine möglichst eingehende Erkundung der Küste auch des Persischen Golfes durchzuführen. Der Verband dagegen, dem Skylax angehörte, erreichte mit Maka ein Gebiet, das schon länger gesicherter Besitz der Achämeniden war. Die Küste bis zu den babylonischen Flußmündungen war gut bekannt und fest in den Staat eingegliedert. Wozu sollte man dann diesen Umweg machen und danach erst die eigentliche Aufgabe, d. h. die Umfahrung Arabiens, beginnen?

Zusammenfassend läßt sich also sagen, daß die literarischen Zeugnisse unter Berücksichtigung der politisch-militärischen Situation dahingehend interpretiert werden dürfen, daß Skylax – zunächst ohne den Persischen Golf zu berühren – nach Erreichen der alten persischen Gebiete am Golf von Oman die Umfahrung Arabiens begonnen und mit seiner Ankunft am Golf von Suez vollendet hat.

Ein weiteres Argument für den von uns angenommenen Verlauf der Skylax-Fahrt dürfen wir den sogenannten 'Kanalinschriften' entnehmen, die in unmittelbarer Nähe des bereits von Pharao Necho begonnenen⁷⁴, doch dann erst von Dareios fertiggestellten alten Suezkanals (der vom Nil bei Bubastis durch das Wadi Tumilat und die Bitterseen ins Rote Meer beim heutigen Suez führte) zutage kamen⁷⁵. Nicht nur, daß die letzten Namen der Länderliste der Inschrift von Kabret⁷⁶ – die hieroglyphische Form für altpersisch Mudraya

⁷¹ Vgl. A. Wiedemann, Herodots 2. Buch (Leipzig 1890) 72.

⁷² *Terrae Incognitae* 118.

⁷³ Siehe dazu unten S. 53 u. Anm. 405.

⁷⁴ Siehe Herodot II 158. IV 39.

⁷⁵ Vgl. Posener, *Recueil* 180. – Kienitz, *Ägypten* 65. – Zur Geschichte des Kanals auch die ältere Arbeit von J. Lieblein, *Handel und Schifffahrt auf dem rothen Meere in alten Zeiten* (Christiana 1886) 99 ff. – Bekannt sind die Aufschriften dreier Granitstelen (von einer vierten weiß man nur den Fundort). – Die Texte bei Posener, *Recueil* Nr. 8 = S. 50–63; Nr. 9 = S. 63–81; Nr. 10 = S. 81–87, dem auch die historische Auswertung (*Recueil* 175 ff.) zu verdanken ist. – Zur Abfassungszeit, nach der Eroberung von Hindus und vor dem Skythenfeldzug des Dareios, bes. 188 f. – Zum letzteren außerdem Junge, *Satrapie* 31 Anm. 1.

⁷⁶ Bei Posener, *Recueil* Nr. 9 (S. 63 ff.).

= Ägypten, Putiya = Punt, Kusiya = Äthiopien⁷⁷, Maka = Gebiete um den Golf von Oman⁷⁸ und Hindus = Indien⁷⁹, deren Reihenfolge nicht zufällig gerade so gewählt ist⁸⁰ — uns gleichsam die Stützpunkte der neu erschlossenen Seeverbindung angeben⁸¹. Sondern wenn es in der keilschriftlichen Fassung derselben Inschrift⁸² heißt: '... und Schiffe fuhren von Ägypten durch diesen Kanal nach Persien ...'⁸³, wenn sogar in der hieroglyphischen Fassung von 24 bzw. 32 Schiffen berichtet wird, die mit Abgaben oder Handelswaren beladen aus Ägypten über See in Persien angekommen sind⁸⁴, dann möchte ich diese Schiffe für die oder für einen Teil der 'Skylax'-Flotte halten. Lag es doch nahe, ihre Kapitäne und Besatzungen, die mit den recht schwierigen arabischen Meeres- und Küstenverhältnissen bereits vertraut waren, auch mit der ersten (und deshalb wohl besonders erwähnten) West-Ost-Umfahrung Arabiens durch persische Schiffe zu betrauen⁸⁵.

Daher rühren dann die Zeugnisse bei Hekataios (und Herodot), die dafür sprechen, daß Skylax den Persischen Golf selbst befahren hat⁸⁶. Einmal

⁷⁷ Zu diesen Gleichsetzungen vgl. Posener, Recueil 186 f., und Junge, Satrapie 14 Anm. 3 f.

⁷⁸ Siehe oben S. 14.

⁷⁹ Siehe dazu oben Anm. 36.

⁸⁰ Vgl. Posener, Recueil 183.

⁸¹ Das in dem stark verstümmelten Text der Stele von Tell el Maskhoutah (bei Posener, Recueil Nr. 8 = S. 50 ff.) erwähnte Saba (Šb), worin man das Land der Sabäer in Südwestarabien bzw. eine Stadt an der afrikanischen Küste des Roten Meeres sehen möchte (vgl. Posener, Recueil 59 ff. — E. Meyer, Altertum IV 1, 94 vermutet, daß dort 'die Flotte offenbar angelegt und Handelsbeziehungen angeknüpft hat'), würde sich gut in die bezeichnete Route einfügen.

⁸² Sie ist als einzige ziemlich unversehrt geblieben. — Vgl. Posener, Recueil 49.

⁸³ Deutsche Übersetzung bei F. H. Weißbach, Die Keilinschriften der Achämeniden. Vorderasiatische Bibliothek 3 (Leipzig 1911) 105. — Vgl. auch die englische bei Kent, Old Persian 147.

⁸⁴ Vgl. Posener, Recueil 76 u. 181.

⁸⁵ Klar ist, daß der Kanalbau (und damit die Texte der Stelen) in enger Verbindung mit der Skylax-Fahrt stehen. Jedoch läßt sich eine genaue zeitliche Fixierung der einzelnen Ereignisse nicht geben.

Entweder wir nehmen an, daß

a) der Kanalbau nach der 30monatigen Skylax-Fahrt durchgeführt wurde, d. h. etwa um 516 v. Chr. — wenn wir nämlich den Beginn des indischen Unternehmens um das Jahr 518 v. Chr. ansetzen (vgl. Kienitz, Ägypten 65; Breloer, Indien 5; Kiessling, Darius 60), oder aber

b) man erblickt in beiden Aktionen — im Kanalbau und im indischen Unternehmen — wirklich 'l'execution methodique d'un seul plan' (Posener 181), d. h. zwei innerlich verbundene, zeitlich etwa parallele Unternehmungen (deren vorbereitende Planung bereits aus der Zeit des Kambyzes stammen mag — siehe oben Anm. 26).

Für die zweite Annahme könnte sprechen, daß Dareios sich im Jahre 518/17 v. Chr. höchstwahrscheinlich in Ägypten aufgehalten hat (vgl. Olmstead, Persian Empire 146, und Posener, Recueil 176. 181. 189) und während dieser Zeit gut den Kanalbau hat betreiben können, indessen der indische Feldzug nicht von ihm, sondern wohl von seinem Vater Hystaspes geleitet wurde (vgl. Kiessling, Darius 56, und Junge, Dareios 76 mit Anm. 11). Demnach ist der Kanalbau bei der Ankunft der Skylax-Flotte vielleicht schon fertiggestellt gewesen oder hat vor seiner Vollendung gestanden.

⁸⁶ Güngerich, Küstenbeschreibung 10, über Skylax: 'Selbst die wenigen und kurzen Bruchstücke... lassen die Autopsie deutlich erkennen'. — Vgl. dazu noch Reese, Indien 40 f. 56.

Hekataios F 281: *Κύρη νῆσος ἐν τῷ Περιοικῶι πόντῳ* (bzw. *κόλπωι*⁸⁷), die zwar nicht eindeutig zu lokalisieren ist, doch mit hoher Wahrscheinlichkeit zu den von Herodot zur 14. Satrapie gerechneten Verbannteninseln gehört⁸⁸, die bereits im Golfinnern liegen. Da diese Inseln wie das Land der Sagartier, Saranger, Thamanäer, Utier und Myker gleichsam als ein Bezirk genannt werden, dürfen wir vermuten, daß es sich bei ihnen um eine größere Anzahl gehandelt hat, hauptsächlich wohl vor der karmanischen Küste gelegen⁸⁹. Die Tatsache aber, daß diese Inseln Abgaben entrichteten, die nicht unbedeutend waren⁹⁰, und nennenswerte Truppenkontingente stellen, berechtigt zu dem Schluß, daß sie eine beträchtliche Bevölkerung aufwiesen, verwaltungstechnisch erschlossen waren und in enger Schiffsverbindung mit dem persischen Festland standen. Deshalb halte ich es für sicher, daß nur einige besonders geeignete für den Aufenthalt von (politischen) Verbannten benutzt wurden⁹¹. Ein weiterer Hinweis steckt in Hekataios F 285: *Σιττάκη πόλις Περιοικῆ, ὡς Ἐκαταῖος Ἀσία . . .* Zwar kann die Lage auch dieser Stadt nicht sicher bestimmt werden. Jedoch ist sie entweder in der Nähe des Tigris zu suchen⁹², oder aber man verbindet sie – was m. E. richtiger ist – mit dem von Nearch F 1 c. 38,8⁹³ genannten Fluß *Σιτακός* an der Küste von Persis⁹⁴.

Aus diesem Verlauf der Skylax-Fahrt ergibt sich dann, daß sie zwar für den direkten Anschluß des Persischen Golfes an neue Fernrouten von einschneidender Bedeutung gewesen ist, für den Verkehr im Golfinnern dagegen kaum Neues gebracht hat. Doch hat sie schließlich dazu beigetragen, daß der Golfverkehr wiederum andere Dimensionen gewann und daß der Persische Golf jetzt die Basis einer aktiven achämenidischen maritimen Politik bildete. So wurden dann seine dem Stammland der Achämeniden benachbarten Küstengebiete – mit dem günstig gelegenen Susa als Zentrum⁹⁵, das sowohl gute Verbindungen ins iranische Hochland als auch nach Babylonien und nicht

⁸⁷ Vgl. dazu F. Jacoby, FGrHist I, 37 Anm. zu Z. 2, und noch Gisinger, Skylax 630.

⁸⁸ Siehe Herodot III 93. VII 80 und vgl. dazu F. Jacoby, FGrHist I, 363 Z. 44 ff. – Ein weiterer Hinweis dafür: Ktesias bei Stephanus Byzantius kennt einen Ort *Κυρταῖα, πόλις ἐν τῇ ἐρυθρῇ θαλάσῃ, εἰς ἣν ὑπερώρυσεν Ἀρταξέρξης Μεγάβυζον*. Diese Stadt dürfte mit der Insel *Κύρη* zu verbinden sein. – Vgl. dazu noch die aus anderen Beispielen resultierenden Bemerkungen über die Orthographie der Eigennamen bei Hekataios von F. Jacoby, RE VII 2, 2750.

⁸⁹ Zu den Utiern und Mykoi (Makai) siehe oben Anm. 63. – Vgl. auch noch Kiessling, Darius 54 f., wo weitere Angaben über die Völker stehen, die von Herodot zur 14. Satrapie gerechnet werden. – Ferner Junge, Satrapie passim. – Zur Topographie dieser Gebiete vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 39 ff., und Sprenger, Arabien 106 ff.

⁹⁰ Siehe Herodot III 93. – Dazu jetzt Delbrueck, Seefahrt 20.

⁹¹ Daraus auf ein 'tropical Siberia' zu schließen – so Kennedy, Early Commerce 246 – und das etwa als ein Zeugnis gegen einen nennenswerten Seeverkehr anzusehen, scheint mir nicht zugänglich zu sein.

⁹² Vgl. F. H. Weißbach, RE III A 1, 399 ff. s. v. *Σιττάκη*.

⁹³ Die Nearch-Fragmente bei F. Jacoby, FGrHist II B Nr. 133, 681 ff.

⁹⁴ Vgl. dazu F. Jacoby, FGrHist I, 364 Z. 10 f. – Für die Bedeutung der Flußmündung des Sitakos bzw. der an ihr liegenden Ortschaft siehe unten S. 79 f.

⁹⁵ Die Stadt wurde, nachdem sie unter Kyros (zur Besetzung 546 v. Chr. vgl. Olmstead, Persian Empire 45) und Kambyses kaum in Erscheinung getreten war, von Dareios zur bevorzugten Residenz ausgebaut. Deshalb schreibt Plinius VI 133: *regia Persarum Susa a Dario filio condita*. – Vgl. noch Olmstead, Persian Empire 163. 166 ff.

zuletzt zum Persischen Golf hat⁹⁶ – von Dareios in auffälliger Weise 'kolonisiert'. Dabei ist offensichtlich der Gedanke bestimmend, taugliche Kräfte – Ionier und Inselgriechen, vor allem aber die zur See sehr verwendungsfähigen Karer – für die staatlichen maritimen Unternehmungen im Erythräischen Meer zur Verfügung zu haben⁹⁷. Es fehlen dagegen überraschenderweise Hinweise für einen nennenswerten Einsatz von Phönikern, die doch im Mittelmeer die starke Stütze der achämenidischen Flottenpolitik waren⁹⁸.

Durch die besprochenen Maßnahmen des Dareios aber waren die territorialen und personalen Voraussetzungen für die von Herodot IV 44 vermerkte 'Ausnutzung' des Erythräischen Meeres geschaffen. Diese äußert sich in einer Reihe von inschriftlichen und literarischen Zeugnissen für Tribut-See Transporte, die sowohl von Ägypten und Äthiopien aus (Hölzer, Elfenbein, Tiere, Sklaven) um Arabien herum in den Persischen Golf durchgeführt wurden⁹⁹, als auch von Indien und Karmanien (Edelhölzer vor allem) zur elamischen und babylonischen Küste¹⁰⁰, zwischen denen außerdem der lokale Verkehr zu einem guten Teil auf dem Wasserwege erfolgte¹⁰¹. Es sind weiterhin zu verschiedenen Zeiten Hinweise vorhanden für einen staatlichen Personenverkehr zur See zwischen den Anrainergebieten, den Inseln des Golfes und der Reichszentrale, sowie den afrikanischen Reichsteilen und Persien¹⁰².

Parallel mit diesem lebhaften staatlichen Seeverkehr auf dem Erythräischen Meer und angeregt durch eine verstärkte Nachfrage nach fremden

⁹⁶ Vgl. etwa Olmstead, *Persian Empire* 163 f. – Cameron, *Early Iran* 4 f. – Zur berühmten 'Königsstraße' Herodot V 52 f. und dazu noch Olmstead, *Persian Empire* 299 ff. – Siehe auch unten S. 83 zu den Angaben der Alexanderhistoriker.

⁹⁷ Vgl. jetzt Delbrueck, *Seefahrt* 20 f. – Außerdem Herzfeld, *Zoroaster* 2, 659 f. (zur karischen Hafenstadt Bannesu am Persischen Golf). Eine mit Milesiern besetzte Flottenstation beim heutigen Bushir scheint noch in hellenistischer Zeit von einiger Bedeutung gewesen zu sein, so daß die Seleukiden aus ähnlichen Erwägungen heraus wie die Achämeniden im Anschluß an sie eine Hafenstadt gründeten, und zwar die inschriftlich erwähnte *Ἀντιόχεια τῆς Περγίδος* (siehe unten S. 80 f.). Welche Bedeutung den durch die 'Kolonisation' erschlossenen Küstengebieten beigemessen wird, kann nicht zuletzt daraus entnommen werden, daß Dareios am Persischen Golf – in der Nähe der Hafenstadt Taoko – eine der wenigen großen achämenidischen Königsburgen hat errichten lassen (siehe dazu unten S. 81).

⁹⁸ Charakteristisch dafür u. a. Herodot I 143. III 19. VI 6. VII 89 u. 96.

⁹⁹ Vgl. Delbrueck, *Seefahrt* 18 f.

¹⁰⁰ Vgl. Delbrueck, *Seefahrt* 19 f.

¹⁰¹ Vgl. Olmstead, *Persian Empire* 193.

¹⁰² Zu Dienstreisen von Beamten: Posener, *Recueil* 179 f., und zustimmend Kienitz, *Ägypten* 63. 65 (persische Beamte aus Koptos reisen – in der ersten Hälfte des 5. Jahrh. v. Chr. – zur See nach Persien). – Ferner unten S. 69 u. 75 f. (der Hyparchos Mazenes der Golfinsel Oarakta = Kism ist mit der Seeroute nach Susa so vertraut, daß er der Nearch-Flotte bis dorthin als 'Hauptpilot' dienen kann; zur Insel Ogyris = Masira vor der östlichen arabischen Küste besteht eine Seeverbindung).

Zu militärischem Nachschub: Kienitz, *Ägypten* 67 ff. (bei verschiedenen Aufständen im Nilgebiet während des 5. Jh. v. Chr. kann durch die Seeverbindung, die militärischen Nachschub ermöglichte, die Herrschaft der Perser in Oberägypten – trotz des Verlustes von Unterägypten – behauptet werden), und oben S. 17 (die Perser verfügen um 500 v. Chr. über zahlreiche Truppen von den Inseln und Küstengebieten des Golfes). – Ferner unten Anm. 664 (persische Truppen aus diesen Gegenden kämpfen gegen Alexander) und dazu noch Delbrueck, *Seefahrt* 20 f.

Zu Gefangenentransport: siehe oben S. 17 mit Anm. 88.

Waren¹⁰³ dürfte auch die übrige Schiffahrt in diesen Gewässern – zumindest unter Dareios – eine beträchtliche Aufwärtsentwicklung genommen haben. Der anfängliche wirtschaftliche Aufschwung in Babylon¹⁰⁴, die Existenz eines 'indischen Quartiers' in Nippur¹⁰⁵ – wie überhaupt das nicht seltene Auftreten von 'Indern' im Zweistromland¹⁰⁶, die zumindest z. T. zur See gekommen sein dürften –, die Beeinflussung der indischen Schrift und des indischen Münzwesens durch westliche Vorbilder der frühen Achämenidenzeit¹⁰⁷ und auch die Blüte der phönikischen Handelsstädte¹⁰⁸ sind gewichtige Symptome dafür.

Nach Dareios

Die Erfolge des Dareios auf maritimem Gebiet wurden jedoch von seinen Nachfolgern nicht entsprechend weiter ausgebaut. Die seescheuen Perser vermochten selbst eine größere aktive Rolle im Seeverkehr nicht zu spielen, und die persische Regierung zeigte sich infolge ihrer zunehmenden inneren Schwäche und wegen der gegen den Westen notwendigen Anstrengungen immer mehr außerstande, im Osten andere see- und handelstüchtige Kräfte in wirkungsvollem Ausmaß für staatliche maritime Aufgaben einzusetzen. Die eintretenden Gebietsverluste – der indische Besitz wurde immer mehr eingengt und ging vollends unter Artaxerxes Mnemon verloren¹⁰⁹ (die Grenze des Achämenidenreiches lag am Ende der Ära bereits an der karmanisch-gedrosischen Grenze bei Ras Koh¹¹⁰), Ägypten nach mehreren Aufstandsversuchen

¹⁰³ Vgl. E. Meyer, *Altertum IV 1*, 131.

¹⁰⁴ Vgl. Olmstead, *Persian Empire 191*: 'significant developments'. – Auch E. Meyer in Anm. 103. – Siehe noch Herodot I 192: Babylonien = Babirus (dazu Leuze, *Satrapien bes. 24 ff.*) ist ein wohlhabendes Land, das ertragsreichste des Achämenidenreiches. Bald nach Dareios folgt jedoch – z. T. infolge der Aufstände gegen die persische Herrschaft – eine immer stärkere Depression (siehe Herodot I 196 und vgl. dazu E. Meyer, *Altertum IV 1*, 123 ff.; Olmstead, *Persian Empire 194. 236 f.*).

¹⁰⁵ Vgl. jetzt Delbrueck, *Seefahrt 24 f.* Dort außerdem über indische Produkte, die – wie auch ihre z. T. aus dem Tamilischen, der Sprache der seefahrttreibenden indischen Küstenbevölkerung, stammenden Bezeichnungen vermuten lassen (vgl. Kennedy, *Early Commerce 268 f.*) – durch die Seeverbindung Indien/Persischer Golf während der frühen Achämenidenzeit in Europa bekannt werden. – Siehe dazu noch die Anm. 64 bei Delbrueck, *Seefahrt 22*, die offensichtlich an eine andere Stelle des Textes gehört, wohl S. 24.

¹⁰⁶ Vgl. Olmstead, *Persian Empire 145* ('a Hindu woman named Busasa keeping an inn at Kish under police supervision'), und Delbrueck, *Seefahrt 19*, über das in diese Zeit zu datierende Baveru Jataka, das über Seereisen von Indern nach Babylon berichtet. – Siehe auch Aelian, *nat. animal. XVII 29*, wo von Ktesias erzählt wird, er habe in Babylon Elefanten und indische Elefantenführer gesehen. Selbst diese könnten auf dem Seeweg gekommen sein. Denn wir hören schon für diese frühen Zeiten von Großtiertransporten zur See. – Vgl. Delbrueck, *Seefahrt 19*, sowie Aelian, *nat. animal. XVI 18* (Elefantentransporte zwischen Taprobane/Ceylon und dem indischen Festland auf großen Schiffen). – Diodor III 40, 4 (Elefantentransporte im Arabischen Meerbusen auf Schiffen mit beträchtlichem Tiefgang). – Auch unten Anm. 287.

¹⁰⁷ Vgl. Kennedy, *Early Commerce 241 ff.*, und besonders E. Meyer, *Altertum IV 1*, 92 f. mit Spezialliteratur.

¹⁰⁸ Vgl. E. Meyer, *Altertum IV 1*, 127 ff. – O. Eissfeldt, *RE XX 1*, bes. 366, und Olmstead, *Persian Empire 243*: 'The Phoenicians flourished as never before'. – Zu ihren Steuerleistungen siehe Herodot III 91 und vgl. dazu Junge, *Satrapie 36 f.*

¹⁰⁹ Vgl. Junge, *Satrapie 27*, und noch Delbrueck, *Seefahrt 24*.

¹¹⁰ Siehe unten S. 53.

um 400 v. Chr.¹¹¹ – engten zudem den Spielraum für eine aktive Seepolitik in den östlichen Gewässern erheblich ein. Inwieweit dieses Versagen der späteren Achämeniden sich auf den dortigen Seeverkehr insgesamt ausgewirkt hat¹¹², soll im folgenden im Zusammenhang mit der Feststellung der in der Alexanderzeit anzutreffenden maritimen Situation an den erythräischen Küsten und besonders im Persischen Golf selbst zu klären versucht werden.

DIE ALEXANDERZEIT

Quellen

Die Alexander-Historiker bieten für das eben genannte Vorhaben ein verhältnismäßig reiches Quellenmaterial¹¹³, vornehmlich in ihren Nachrichten über die Indus-Fahrt Alexanders und die Seefahrt der Expeditionsflotte, die er vom Indus-Delta zur Mündung von Euphrat und Tigris geschickt hat.

Nearch (Arrian)

Von der Ozeanfahrt gibt Arrian, unsere Hauptquelle¹¹⁴, außer in bestimmten Abschnitten des VI. und VII. Buches der Anabasis eine ausführliche Darstellung in seiner *Ἰνδική* c. 17,6–42,10¹¹⁵. Als Vorlage dazu benutzte er den von dem Expeditionsleiter Nearch¹¹⁶ nach seinem Schiffstagebuch gefertigten und literarisch umgearbeiteten Fahrtbericht¹¹⁷, den Arrian aber an vielen Stellen verändert, vor allem gekürzt wiedergibt¹¹⁸.

¹¹¹ Vgl. Kienitz, Ägypten 76 ff.

¹¹² Der staatliche Einfluß ist nur ein – wenn auch zeitweilig entscheidender – Faktor in der Entwicklung des Seeverkehrs und des Seehandels.

¹¹³ Vgl. jetzt zusammenfassend Bengtson, Griechische Geschichte 319 ff. Ein näheres Eingehen auf Quellenprobleme soll nur in den für den Gang der Untersuchung notwendigen Fällen im Text selbst erfolgen.

¹¹⁴ Zu Arrian und seinem Wert als Quelle vgl. E. Schwartz, RE II 1, 1230 ff. – H. Strasburger, Ptolemaios und Alexander (Leipzig 1934). – E. Kornemann, Die Alexandergeschichte des Königs Ptolemaios I. von Ägypten (Leipzig 1935). – Dazu noch Bengtson, Griechische Geschichte 320 f.

¹¹⁵ = Nearch F 1

¹¹⁶ Zu Nearch vgl. Berve u. Capelle, Nearch 2132 ff. – Lehmann-Haupt, Nearch 97 ff.

¹¹⁷ Es sind zu unterscheiden: a) Schiffstagebuch, b) Fahrtbericht an den König, c) Publikation. – Vgl. dazu Jacoby, Nearch-Komment. 445. – Lehmann-Haupt, Nearch 103 ff. – Berve, Nearch 2135, und Capelle, Nearch 2136 ff.

¹¹⁸ Vornehmlich alles Seemännische ist von ihm erheblich zusammengestrichen worden: 'Beispielsweise die Angaben über Windkurse und über Orientierung nach Weltgegenden, über Küstenformen, Landvorsprünge und Einbuchtungen'. Diese Kritik Tomascheks (Küstenfahrt 2) bleibt trotz der Einwände Jacobys (Nearch-Komment. 449 Z. 14 ff.) in ihren Grundzügen bestehen, muß doch Jacoby selbst (Z. 26 ff.) feststellen, daß Arrian 'besonders in der Schilderung des Persischen Golfes (Flora, Fauna, Inseln)' vielfach Einzelheiten weggelassen hat. Obwohl es doch speziell Nearchs Auftrag war, *αἰγιαλούς τε τοὺς κατὰ τὸν παράπλου κατασκέψασθαι καὶ ὄρμους καὶ νησιδας, καὶ ὅσους κόλπος ἔσῃχοι ἐκπεριπλοῦσαι τοῦτον, καὶ πόλις ὅσαι ἐπιθαλάσσιαι, καὶ εἴ τις ἔγκαρπος γῆ, καὶ εἴ τις ἐρήμη* (Arrian, Ind. 32,11 = Nearch F 1 c. 32,11. Siehe auch Arrian, an. VII 20,10 = Nearch F 1 e und vgl. die Aufgliederung der Fahrtanweisungen bei Breloer, Indien 74 Anm. 1), scheinen mir in der Überlieferung gerade die damit eng verbundenen Dinge (Hafen-, Schiffs- und Handelsverhältnisse) häufig zu knapp bzw. zu allgemein behandelt worden zu sein (wie denn überhaupt Handelsfragen in der Antike – mit Ausnahme des *periplus maris*

Dieser *παράπλους τῆς Ἰνδικῆς*¹¹⁹ ist außer von Arrian bei Strabo im XV. (verschiedentlich auch im XI. und XVI.) Buch herangezogen worden. Auf ihn gehen z. T. auch die Notizen über die Expedition bei Diodor, Curtius Rufus und Plinius zurück. Verändert durch zweckdienliche Zutat erscheinen Nearchs Fahrtangaben auch in Philostrats *vita Apollonii*¹²⁰. Das Kennzeichen der Darstellung des Nearch ist seine Nüchternheit und Gediegenheit. Überwiegend berichtet er Dinge, die er selbst gesehen und erlebt hat¹²¹. Dabei war es ein wesentlicher Zweck seiner Publikation, durch die offenkundige Vertrauenswürdigkeit der gesamten Darstellung die romanhaft ausgeschmückte seines *κυβερνήτης* Onesikritos¹²², der sich den Titel eines *ναύαρχος* angemaßt hatte¹²³, zu verdrängen.

Erythraei – literarisch kaum Beachtung gefunden haben. Vgl. dazu z. B. Tarn, *Civilisation* 249).

Dieser Mangel in der Überlieferung der uns angehenden Details findet seine Erklärung sicherlich zunächst in der Eigenart der Bearbeitung der verfügbaren Nearch-Angaben durch Arrian. Aber bereits der Publikation des Nearch dürfte manches von der Angabefülle des Logbuches gefehlt haben, vieles wird verändert und zweckentsprechend ausgestaltet worden sein. Und selbst dem ursprünglichen Bordbericht waren – 'die Entdeckungsfreude' des Nearch zugestanden (zu überschwenglich Lehmann-Haupt, Nearch 55. 98) – Grenzen in der eingehenderen Bestimmung der wirklichen Verhältnisse gesetzt durch die Art, durch die Kürze des ganzen Unternehmens, bei dem es sich wahrhaftig nur um einen *παράπλους* gehandelt hat. War es doch keine Seltenheit, daß man große Strecken von 600, 800 und mehr Stadien in einem Zuge abfuhr (siehe z. B. Nearch F 1 c. 26,2 = 600 Stadien. c. 27,2 = 750 Stadien. c. 27,6 = 800 Stadien. c. 29,1 = 1 000 Stadien. c. 29,5 = 800 Stadien. – Vgl. dazu noch die Fahrtleistungstabelle bei Brown, Onesicritus 115), ja 1 100 Stadien *ἀφαντες τὴν τε νύκτα καὶ τὴν ἡμέραν οὐδὲν τι ἐλνύοντες ἔπλεον* (Nearch F 1 c. 29,7), wobei man sich häufig *μετέωροι*, d. h. jedenfalls in beträchtlichem Abstand von der Küste bewegte. Dadurch blieben weite Uferstrecken unberücksichtigt, auch wenn mit Tomaschek, Küstenfahrt 3 f., als Durchschnittswert für das Stadion nur $\frac{1}{16}$ oder $\frac{1}{18}$ einer nautischen Meile angenommen werden soll, d. h. 'eine Durchschnittslänge von bloß 116 m' (vgl. dagegen Neubert, Fahrt Nearchs 136. – Zum Stadion Nearchs weiterhin Lehmann-Haupt, Nearch 117 ff., und Strasburger, Alexanders Zug 468 f.). Selbst wenn man unterstellt, daß möglichst – soweit zu vermuten bzw. zu erfahren war – unbedeutende Küstenstriche auf die genannte Weise bewältigt wurden, dürfte so manches Wichtige der Aufmerksamkeit bzw. der eindeutigen Feststellung entgangen sein.

¹¹⁹ So Jacoby, Nearch-Komment. 445. – Vgl. dazu Capelle, Nearch 2136 ff.

¹²⁰ Zur Nachwirkung Nearchs Jacoby, Nearch-Komment. 446 (vgl. dazu jedoch Brown, Onesicritus 105 f., über den Widerspruch 446 Z. 21–25 und 478 Z. 21–23), sowie ständig im Kommentar zu den Einzelnachrichten, – Ferner Capelle, Nearch passim. – Zur Benutzung durch Philostrate noch F. Solmsen, RE XX 1, 152.

¹²¹ Doch geht Berve, Nearch 2135, wohl zu weit, wenn er schreibt: 'Das Buch war allem Anschein nach ganz auf Autopsie gestellt'. Sicherlich richtiger Jacoby, Nearch-Komment. – Brown, Onesicritus 107. – Strasburger, Alexanders Zug 475 ff.

¹²² Über Onesikritos: Strasburger, Onesikritos 460 ff., und neuerlich Brown, Onesicritus. Dort für uns besonders wichtig 105 ff.

¹²³ Siehe Arrian, an. VI 2,3 = Onesikritos F 27. – Dazu Strasburger, Onesikritos 463, der sich mit Recht (vgl. Jacoby, Onesikritos-Komment. 470) gegen die Meinung von K. J. Beloch, Griechische Geschichte 2^e (Berlin 1923) 36, und Berve, Alexanderreich 2, 288 f., wendet, wonach der Oberbefehl gleichberechtigt zwischen Nearch und Onesikritos geteilt gewesen sei. Doch scheint Strasburger Stellung und Bedeutung des Onesikritos zu gering einzuschätzen. Man bedenke doch, daß sich Nearchs Darstellung 'speziell' gegen Onesikritos richtet (vgl. Jacoby, Nearch-Komment. 446 Z. 1 ff.) und so dessen Verdienste bei dem Unternehmen mehr oder weniger auffällig herabmindert. – Siehe unten S. 72 f. über das aufschlußreiche Ereignis von Maketa. – Gewisse Bedenken an der unbedingten Zuverlässigkeit Nearchs auch bei Jacoby, Nearch-Komment. 452 Z. 5 ff. – Wichtig zur Charakteristik Nearchs scheint mir ferner die Tatsache zu sein, daß er außer Onesikritos und

Onesikritos

Bei Plinius (über Iuba), besonders im VI. Buch, hier vornehmlich c. 96–100, und bei Strabo im XV. Buch finden wir Fragmente von dem, was Onesikritos über die Indus-Euphrat/Tigris-Fahrt zu erzählen wußte¹²⁴. Während er im Altertum¹²⁵ und auch noch in der Neuzeit¹²⁶ hart kritisiert worden war, hat sich in der jüngeren Vergangenheit eine wesentlich günstigere Auffassung über ihn durchgesetzt. Mit Recht hat man darauf hingewiesen, daß Nearch und Onesikritos nicht mit demselben Maß gemessen werden dürfen, da sie Vertreter verschiedener literarischer Genera sind¹²⁷. Ersterer will vor allem anhand seines Logbuches Kenntnisse, Erfahrungen und Erkenntnisse mitteilen, berichten, letzterer aber Erlebtes erzählen, 'tendenziös' verwerthen und gestalten. Mißlich für eine gerechte Würdigung ist es auch, daß wir von Onesikritos nur sehr wenig erhalten haben, z. T. unverstanden und nachlässig exzerpiert¹²⁸. Bedenken wir dies, so dürfen wir dem doch sonst gegenüber Onesikritos so skeptischen Strabo¹²⁹ durchaus beipflichten, wenn er sagt: λέγει δ' οὖν τινα πιθανὰ καὶ μνήμης ἄξια, ὥστε καὶ ἀπιστοῦντα μὴ παρελθεῖν αὐτά. Gelegentlich ist Onesikritos sogar eingehender informiert¹³⁰ als Nearch, da er – und das scheint mir betont werden zu müssen – einen engeren Kontakt mit den Landesbewohnern hatte, nicht zuletzt als κυβερνήτης mit den καθηγέμονες τοῦ πλοῦ¹³¹. Daher rühren wohl seine Nachrichten über die Schifffahrt zwischen Indien und Taprobane (Ceylon) und über die Insel selbst¹³². Er dürfte sogar mit Kaufleuten Berührung gehabt haben, die Seehandel mit hinterindischen Inseln bzw. Küstenstrichen betrieben¹³³. Wenn Curtius X 1,11 sagt,

Archias selbst hochrangige Fahrtteilnehmer absichtlich (vgl. dazu Jacoby, Nearch-Komment. 451 Z. 37 ff.) nicht nennt. – In die gleiche Richtung weist, daß Nearch nur gelegentlich und nebenbei die wertvolle Hilfe der Lotsen erwähnt. – Näheres dazu weiter unten. – Aus diesen Gründen werden wir von Fall zu Fall die Angaben sowohl des Onesikritos als auch die Nearchs kritisch prüfen müssen und dürfen nicht (auf Grund eines etwaigen allgemein höheren Quellenwertes) einem von vornherein den Vorrang einräumen.

¹²⁴ Über die Benutzung des Onesikritos bei späteren Autoren Strasburger, Onesikritos 446 f. – Jacoby, Onesikritos-Komment. 478 Z. 21 ff. – Vgl. dazu jedoch Anm. 120.

¹²⁵ Kennzeichnend Strabo XV 1, 28 (698) = Onesikritos T 10: Ὀνησίκριτος, ὄνομα Ἀλεξάνδρου μᾶλλον ἢ τῶν παραδόξων ἀρχικυβερνήτην προσείποι τις ἄν. πάντες μὲν γὰρ οἱ περὶ Ἀλέξανδρον τὸ θαυμαστὸν ἀντὶ τᾶληθους ἀπεδέχοντο μᾶλλον, ὑπερβάλλεσθαι δὲ δοκεῖ τοὺς τοσοῦτους ἐκείνος τῆι τερατολογία.

¹²⁶ Vgl. z. B. C. Wachsmuth, Einleitung in das Studium der Alten Geschichte (Leipzig 1895) 569, und B. Niese, Geschichte der griechischen und makedonischen Staaten seit der Schlacht von Chäronea 1 (Gotha 1893) 5.

¹²⁷ Vgl. Jacoby, Onesikritos-Komment. 468 f. – Strasburger, Onesikritos 467, und jetzt Brown, Onesikritos 105 ff. – Gegen eine Verurteilung des Onesikritos auch E. Schwartz, RE II 914.

¹²⁸ Vgl. Brown, Onesikritos bes. 109.

¹²⁹ XV 1,28 = Onesikritos T 10.

¹³⁰ Wenn auch seine Angaben über den eigentlichen Fahrtverlauf – zumal wegen der zu fragmentarischen Überlieferung – nur Wert haben 'in adding details to Nearchus or in clarifying his meaning' (Brown, Onesikritos 124). Doch erhalten wir so, wie sich zeigen wird, für unseren Zweck eine Reihe von wertvollen Hinweisen.

¹³¹ Vgl. dazu Jacoby, Onesikritos-Komment. 478 Z. 21 ff.

¹³² Näheres unten S. 39. – Doch ist kaum anzunehmen, daß er selbst in Ceylon war, wie bei Solinus c. 53,2 (Mommsen, 2. Aufl. 1895) steht. – Vgl. dazu Delbrueck, Seefahrt 30 f., der die Möglichkeit offenläßt.

¹³³ Dazu unten S. 40 f.

daß Nearch und Onesikritos *quaedam audita, alia conperta* berichten, so überwiegt ersteres sicherlich bei Onesikritos. Dadurch kann er zwar bisweilen über Nearch hinaus Interessantes mitteilen. Doch war er natürlich auch eher als Nearch der Gefahr ausgesetzt, Ungenaues oder Unglaubwürdiges und Falsches zu notieren.

Das offensichtlich weitgehende Interesse des Onesikritos an den jeweiligen Landesverhältnissen und sein Geschick im Umgang mit der einheimischen Bevölkerung mögen auch der Grund für seine Entsendung zu den indischen Gymnosophisten gewesen sein¹³⁴, wobei man an der Realität der berichteten Begebenheit nicht zu zweifeln braucht¹³⁵. In die gleiche Richtung weisen seine Kenntnisse von Karmanien¹³⁶.

Megasthenes und orientalische 'Quellen'

Neben den Nachrichten der Alexander-Historiker können für unseren Zweck auch die Angaben des Megasthenes, des seleukidischen Gesandten in Indien um 300 v. Chr., über die indische Verwaltung und Gesellschaft herangezogen werden¹³⁷, und außer den griechisch/lateinischen Quellen stehen noch eine Reihe sachdienlicher indischer Nachrichten zur Verfügung¹³⁸. Diese sollen jedoch nur unterstützend und mit Vorsicht benutzt werden. Einmal sind sie mir z. T. nur in Sekundärwerken oder in Übersetzungen zugänglich, die von mir nicht wirklich überprüft werden können¹³⁹, zum andern handelt es sich dabei nicht um eigentlich historische Texte, sondern um religiöse Erzählungen, Legenden u. ä., wodurch der historische Kern der Nachrichten verdunkelt und vor allem ihre chronologische Einordnung meist problematisch wird¹⁴⁰.

Auf arabischer Seite findet sich kein für uns taugliches Quellenmaterial. Denn in den zahlreichen arabischen Inschriften¹⁴¹ haben die von den Arabern betriebene Schifffahrt und ihr Seehandel seltsamerweise keinen Niederschlag gefunden¹⁴², obwohl die meisten Inschriften aus dem am Indienhandel stark beteiligten Südwestarabien stammen. Ebenso fehlen auch für diese Zeit brauchbare Quellen aus den Randgebieten des Persischen Golfes bzw. sind sie bis jetzt noch nicht benutzbar¹⁴³.

¹³⁴ Siehe Strabo XV 1,63–65 = Onesikritos F 17.

¹³⁵ Vgl. Jacoby, Onesikritos-Komment. 475 f., und Strasburger, Onesikritos 462. – Zustimmung auch Wilcken, Alexander 169.

¹³⁶ Vgl. dazu jetzt Brown, Onesikritos 119 f. – Ferner E. Herzfeld, Klio 8, 1908, 23.

¹³⁷ Siehe unten S. 32 f.

¹³⁸ So können z. B. die Angaben des Megasthenes überprüft werden mit Hilfe des Arthasastra des Kautilya, einer (wohl gleichzeitigen) Art Handbuch der indischen Staatsverwaltung. Näheres unten S. 33 f. – Vgl. dazu jedoch Delbrueck, Seefahrt 31 f. u. 38 ff.

¹³⁹ Eine zusammenfassende, aber nicht immer genügend kritische, vor allem chronologische Differenzierungen nicht beachtende Darstellung des gesamten indischen Schiffswesens bietet das ältere Werk von Mookerji, Indian Shipping.

¹⁴⁰ Vgl. Lamotte, L'Inde 114.

¹⁴¹ Deren Zahl wächst durch andauernde (meist amerikanische) Grabungen ständig. – Vgl. Wissmann-Höfner, Südarabien 5 ff. (223 ff.).

¹⁴² Vgl. Wissmann-Höfner, Südarabien 87 (305). – Auch N. Rhodokanakis bei D. Nielsen, Handb. d. altarabischen Altkde. 1 (Kopenhagen 1927) 117.

¹⁴³ Siehe oben Anm. 23. Erst seit einiger Zeit erfährt das bisherige, zumeist aus griechisch/

Indische Schifffahrt und Persischer Golf

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit soll auf die in der Forschung sehr umstrittenen Gründe, die Alexander zu seinem Indienfeldzug bewogen haben, nicht im einzelnen eingegangen werden¹⁴⁴. Doch scheint mir auch in unserem Zusammenhang die These F. Miltner's¹⁴⁵ erwähnenswert, der indische Feldzug sei eine direkte Anknüpfung Alexanders an die maritimen Bestrebungen der Achämeniden, besonders des Dareios, im Erythräischen Meer, und außerdem die mit großem Nachdruck vertretene Auffassung von B. Breloer¹⁴⁶, daß der Grund für den Indienfeldzug nichts anderes war als 'die Befreiung der asiatischen Südküste von der Herrschaft der Araber und der mit ihnen verbündeten Seeräuber, eine Aufgabe, die jeder lösen mußte, der den Persischen Meerbusen beherrschen wollte'. Es wird deshalb im folgenden mit unsere Aufgabe sein zu untersuchen, ob und inwieweit eine derartige Ansicht, die nach H. Bengtson¹⁴⁷ eine 'kritische Nachprüfung' verdient, aus den Quellen heraus zu rechtfertigen ist¹⁴⁸.

Indische Flußschifffahrt

Zur Indus-Fahrt Alexanders. Schon die Tatsache, daß die bei der Flußfahrt verwendeten Schiffe – d. h. die tauglichsten¹⁴⁹, während die übrigen wahrscheinlich verbrannt wurden¹⁵⁰ – auch die Ozeanflotte Nearchs bildeten, läßt es ratsam erscheinen, die Flußschifffahrtsverhältnisse in unsere Untersuchungen einzubeziehen. Da zudem aus anderen Quellen ersichtlich wird, daß auch sonst die im Flußverkehr eingesetzten Schiffe gleichfalls für den Seeküstenverkehr benutzt wurden¹⁵¹, können wir aus dem Leistungsstand des Flußschiffbaues und -verkehrs Rückschlüsse auf den der Seeschifffahrt ziehen.

Sofort bei der ersten Gelegenheit, da wir in Indien von Schiffsbauten Alexanders hören, wird es deutlich, daß er sich dabei einheimischer Voraussetzungen bedienen kann. Bei seinem Vormarsch in Richtung auf den Indus

lateinischen literarischen Quellen resultierende Bild über das Perserreich und den Persergolf eine notwendige Korrektur und Verdeutlichung durch einheimische Zeugnisse (vgl. Olmstead, *Persian Empire* VII ff.). Doch beschränken sich Grabungen – abgesehen von den babylonischen – bis jetzt auf bestimmte Zentren wie Persepolis, Susa, während u. a. die Küstengebiete des Golfes fast unberücksichtigt blieben (vgl. Cameron, *Early Iran* VIII). Vielleicht, daß die zahlreichen Tontafeln aus babylonischen und elamischen Archiven, die bis heute noch nicht ausgewertet sind (vgl. Olmstead, *Persian Empire* 68 ff. u. XII), der-einst auch über die uns interessierende Seite des noch ungenügend erforschten achämenidischen Wirtschaftslebens einige Aufschlüsse geben können.

¹⁴⁴ Ich verweise dafür jetzt auf den interessanten Aufsatz von Hampl, *Alexander* 91 ff. (mit ausführlichen Literaturangaben), der sich in einigen Punkten – wie z. T. aus der weiteren Untersuchung ersichtlich wird – mit unserer Auffassung deckt.

¹⁴⁵ *Okeanos* bes. 542 ff.

¹⁴⁶ *Indien* 67 und ähnlich passim.

¹⁴⁷ *Hellenismus* 93.

¹⁴⁸ E. Kirsten, *Hellenismus* 131 Anm. 1, lehnt Breloers These rundweg ab. – Siehe jedoch dazu weiter unten unsere Bemerkungen zum Nil-Indus-Problem.

¹⁴⁹ Siehe Curtius IX 10,3.

¹⁵⁰ Curtius IX 10,4: *navibus, quae inutiles videbantur, crematis*.

¹⁵¹ Siehe unten Anm. 292 zum Schiffsverkehr Ganges – See nach den Jatakas.

detachiert er Hephaistion und Perdikkas *παρασκευάζειν ὅσα ἐς τὴν διάβασιν τοῦ ποταμοῦ ξύμφορα*¹⁵². Diese Abteilung kann ihre Aufgabe gut lösen, da die Unterstützung von Taxiles und anderen indischen Fürsten¹⁵³ ihr die Hilfe der Landesbewohner und den Gebrauch ihrer Einrichtungen ermöglichte. Als Alexander dann an der Übergangsstelle – nördlich der Einmündung des Kophen in den Indus¹⁵⁴ – ankam, fand er *γέφυράν τε ἐπ' αὐτῷ πεποιημένην πρὸς Ἑφαιστίωνος καὶ πλοῖα πολλὰ μὲν μικρότερα, δύο δὲ τριακοντόρους*¹⁵⁵. In kurzer Zeit standen also dem Alexander-Heer außer den für die Ponton-Brücke notwendigen Schwimmern¹⁵⁶ noch zahlreiche kleinere Schiffe zur Verfügung, ja sogar zwei Triakontoroi. Alexander selbst aber – *ἐπεὶ δὲ καὶ ὕλη ἐργασίμω ἐνέτυχε παρὰ τὸν ποταμὸν* – ließ dieses Holz vom Heer fällen und daraus weitere Schiffe bauen und an die vorbereitete Übergangsstelle schaffen¹⁵⁷. Nach dem Übergang wurde ein Großteil der Schiffe, besonders aber die Triakontoroi¹⁵⁸, zur weiteren Verwendung – *quia plura flumina superanda erant*¹⁵⁹ – zerlegt und auf Wagen zunächst zum Hydaspes gebracht¹⁶⁰. Aus der Nachricht, daß beim Übersetzen Alexander sich mit seiner engsten Umgebung auf einer Triakontoros befand, während *τοὺς δὲ ἄλλους ὑπασπιστάς* – und ihre Zahl muß beträchtlich gewesen sein¹⁶¹ – *ἄλλαι τριακόντοροι ἔφερον*¹⁶², ergibt sich, daß in der Zwischenzeit eine ganze Reihe solcher Einheiten erstellt worden war¹⁶³.

Beim weiteren Vormarsch wurden sie jedoch nicht mitgeführt, sondern nur die *πλοῖα*, d. h. hier kleine, nicht besonders stabil gebaute Boote. Denn als Alexander *ἐπὶ τῶν πλοίων τε καὶ τῶν διφθερῶν* den reißenden Akesines überwand, zerschellten viele von ihnen, wodurch das Heer nicht geringe Verluste erlitt¹⁶⁴. Diese Tatsache, daß Alexander bereits am Hydaspes (!) die größeren Schiffseinheiten zurückgelassen und beim weiteren Vormarsch nach Osten nur die *πλοῖα* (für Flußüberquerungen) mitgeführt hat, kann als Bestätigung gewertet werden für die von F. Hampl¹⁶⁵ aus anderen Gründen ge-

¹⁵² Arrian, an. IV 22,7. – Bei Curtius VIII 10,2 heißt es, daß er ihnen befahl, *ad flumen Indum procedere et navigia facere, quis in ulteriora transportari posset exercitus*.

¹⁵³ Siehe Arrian, an. IV 22,7 f. – Auch Curtius VIII 12,4 ff. – Strabo XV 1,28 (698).

¹⁵⁴ Vgl. Berve, Alexanderreich 2, 314.

¹⁵⁵ Arrian, an. V 3,5 – Diodor XVII 86,3: *αὐτὸς δὲ παρελθὼν ἐπὶ τὸν Ἰνδὸν ποταμὸν, καὶ καταλαβὼν τὰς τε τριακοντόρους κατεσκευασμένας καὶ τὸν πόρον ἐξενγμένον . . .* – Siehe auch Curtius VIII 12,4. – Die Schiffsbrücke wird auch Strabo XV 1,27 (698) erwähnt.

¹⁵⁶ Zum Gebrauch von Schiffsbrücken bei Flußübergängen in Indien siehe noch unten Anm. 231. – Ferner die Sage der Semiramis (nach Ktesias) bei Diodor II 16 ff. – Wenn auch die Feldzüge der Semiramis 'Schriftstellermache' sind (F. Jacoby, RE XI 2, 2054), so enthalten doch gerade die Berichte über ihre indischen Aktionen 'viele Neue und Richtige' gerade für die uns interessierende Periode. – Vgl. Jacoby a. a. O. 2038.

¹⁵⁷ Arrian, an IV 30,9.

¹⁵⁸ Arrian, an. V 12,4.

¹⁵⁹ Curtius VIII 10,3.

¹⁶⁰ Arrian, an. V 8,4 f.

¹⁶¹ Vgl. Berve, Alexanderreich 1, 124.

¹⁶² Arrian, an. V 13,1.

¹⁶³ Am Indus zunächst nur zwei. – Siehe Arrian, an. V 3,5.

¹⁶⁴ Siehe Arrian, an. V 20,8 f.

¹⁶⁵ Alexander bes. 104. – Vgl. dazu die etwas eigenartigen Auffassungen von V. Burr, Das

troffene Feststellung, daß Alexander nicht beabsichtigte, das nahe gedachte und dann zu befahrende Ostmeer als Ostrand der Oikumene zu erreichen. Sie spricht aber m. E. auch dafür, daß die am Hydaspes – in bestimmter Absicht – zurückgebliebenen Schiffe den Grundstock für Alexanders große Fluß/Ozean-Flotte bildeten, d. h. daß der Befehl zu ihrer Aufstellung bereits am Hydaspes gegeben wurde, wie aus Diodor XVII 89,4 ff., Curtius IX 1,3 f. und auch Strabo XV 1,29 (698) zu entnehmen ist.

‘Mit dem Großteil der modernen Forschung‘ gibt jedoch Hampl (Alexander 101) der Version den Vorzug, daß später, ‘erst vom Akesines aus Alexander dem am Hydaspes zurückgebliebenen Heeresteil des Krateros den Befehl zum Bau der großen Indusflotte zugehen ließ‘, um mit ihr flußabwärts zum (eigentlichen) Nil zu gelangen. Bestimmend für diesen Entschluß sei gewesen, daß Alexander am Hydaspes Krokodile, dann am Akesines ägyptische Bohnen gesehen und daraufhin geglaubt habe, die langgesuchten Quellen des Nils gefunden zu haben. Hampl stützt sich dabei auf Strabo XV 1,25 und Arrian, an. VI c. 1. Dem ist zunächst entgegenzuhalten, daß die Arrian-Stelle keineswegs davon spricht, der Befehl zum Flottenbau sei am Akesines gegeben worden, ja keinen eindeutigen Schluß im Sinne Hampls zuläßt, da sie in diesem Punkt unklar ist, u. a. ‘weil hier der Indus anstatt des Hydaspes genannt ist‘ und außerdem ‘weil der Befehl zum Flottenbau anders angesetzt ist als bei Nearch-Strabon‘, wie Hampl¹⁶⁶ selbst zugeben muß. Dennoch weist er diesen Bericht Nearch zu und erklärt seine Ungereimtheiten (im Hinblick auf seine Theorie) damit, daß hier ‘indirekte Benützung durch Arrian vorliegt‘. Die Notizen bei Strabo XV 1,25 (696) sprechen zwar von Krokodilen und ‘ägyptischen‘ Bohnen in Indien, von der Vermutung, die indischen Flüsse seien Quellen des Nils, ja sogar davon, daß dabei der Gedanke aufblitzte, auf ihnen flußabwärts nach Ägypten zu fahren. Doch selbst wenn man davon absieht, daß hier vielleicht aus der ‘Umgebung Alexanders mehr das Wunderbare (sprich Kuriose) als das Wahre‘ berichtet wird¹⁶⁷, dann dürfte sich bei einer unvoreingenommenen Prüfung des Textinhaltes keinesfalls ergeben, Alexander habe bei seinem Vormarsch in Richtung auf den Hyphasis vom Akesines aus, und ‘als er in besagtem Irrtum befangen war‘¹⁶⁸, den Befehl zum großen Flottenbau gegeben. Vielmehr bleibt aus den unverdächtigen Angaben bei Diodor (XVII 89,4 ff.), Curtius (IX 1,3 f.), Strabo (XV 1,29) und sogar aus Arrian, an. VI c. 1 (siehe oben das Zitat von Hampl)

geographische Weltbild Alexanders. Würzburger Jahrb. f. d. Altertumswiss., 2. Jahrg., 1947, vor allem 96.

¹⁶⁶ Alexander 102 Anm. 1.

¹⁶⁷ Strabo XV 28. Ein ähnlicher Tadel an Nearch bei Strabo II 70. – Trifft gerade auch in unserem Falle Arrians Kritik (an. VI 1,4) an Alexander nicht eher die Leute aus seiner Umgebung mit ihren Erzählungen als diesen selbst?

¹⁶⁸ Hampl, Alexander 101 Anm. 1. – Die Möglichkeit, daß H. die Strabo-Stelle überhaupt in seinem Sinne verwenden kann, mag sich schon aus der Kürze und Eigenart des dortigen Berichtes erklären. Denn Strabo erwähnt hier lediglich das in seinem Zusammenhang wichtige und, wie er hervorhebt, sehr kurzzeitige Nilprojekt, ohne die ursprüngliche Konstituierung der Flotte – die er doch selbst in XV 1,29 (698) offensichtlich nach der Poroschlacht am Hydaspes ansetzt – und ohne die tatsächlich erfolgte Fluß/Ozean-Fahrt anzuführen.

zu folgern, daß Alexander nach der Poros-Schlacht am Hydaspes den Befehl zur Aufstellung der Fluß/Ozean-Flotte gegeben hat¹⁶⁹, um in den Persischen Golf zu fahren¹⁷⁰. Höchstens für eine kurze Zeit¹⁷¹ mochte die Nilhypothese eine – wohl überhaupt nur theoretisch erörterte und kaum sich praktisch auswirkende – Veränderung der Zielsetzung gebracht haben. Es kann deshalb keine Rede davon sein, daß die Flußfahrt und die anschließende Ozeanfahrt Nearchs 'das Ergebnis eines geographischen Fehlschlusses, die Eingebung eines Augenblicks waren', wie Hampl (Alexander 106) pointiert meint.

Zwar ist es durchaus richtig, wenn E. Kirsten¹⁷² 'einen häufigen Wechsel der geographischen Vorstellungen' Alexanders hervorhebt. Doch ist dabei zu betonen, daß davon mehr das theoretische Weltbild betroffen wird. Bei seinem praktischen Vorgehen aber standen Alexander (wie unten verschiedentlich gezeigt wird) ganz andere Quellen der Wirklichkeitserfahrung als die geographische oder logographische Literatur und Spekulation zur Verfügung, die von ihm umsichtig gesammelt und nutzbar gemacht wurden. Deshalb kann ich auch nicht die Ansicht E. Kirstens¹⁷³ teilen, daß bereits 'Alexanders Auffassung des Indus als Nil die Anknüpfung an persische Tendenzen des Seeverkehrs nach Babylonien ausschließt!' Zwar möchte ich mich keinesfalls der bereits zitierten These Breloers anschließen, daß der Indienfeldzug allein mit Alexanders später so ins Auge fallenden maritimen Plänen zu motivieren ist. Vielmehr resultieren diese erst aus der damals (d. h. nach der Eroberung des Achämenidenreiches und dem Eindringen in – das ehemals achämenidische –

¹⁶⁹ Auch Schachermeyr, Alexander 371: '... bereits im Mai 326, als er nach dem Sieg über Poros den Befehl zum Flottenbau gab'. Diesem Ansatz widersprechen jedoch die weiteren Ausführungen Schachermeyrs zum Nil/Indus-Problem.

¹⁷⁰ Im weiteren Verlauf unserer Untersuchung wird aus einer Reihe von Einzelheiten deutlich werden, daß Alexander nicht nur von der Seeverbindung Indien/Persischer Golf wußte – was auch Hampl, Alexander bes. 107 Anm. 1, mit Recht annimmt, wodurch aber m. E. seine Ansicht von der sozusagen zufällig unternommenen Flußfahrt (Alexander 106) Einbuße erleidet –, sondern daß er aus Quellen, wie sie Hampl, Alexander 102 ff., völlig richtig für eine Kenntnis Alexanders von den hinter dem Hyphasis bis zum Ganges sich erstreckenden indischen Gebieten und ähnlich (108 ff.) für Taprobane = Ceylon annimmt, eingehendere Nachrichten sowohl von seinem Rückweg durch Gedrosien als auch von der durch Nearch – zur näheren Erkundung und Erschließung, nicht aber Entdeckung – zu befahrenden erythrischen Küstenstrecke besessen hat.

¹⁷¹ Siehe Strabo XV 1,25 (696): *μικρόν δ' ὄσπερον*. – Nach Arrian, an. VI 1,5 dauerte die Verwirrung um Indus und Nil für die Zeit zwischen Niederschreiben und Abschicken eines Briefes Alexanders an Olympias. Darf man annehmen, daß Alexander einen Brief an seine königliche Mutter schrieb und ihn dann wochenlang (vgl. Schachermeyr, Alexander 371) sozusagen mit sich herumtrug? Wohl kaum. Vielmehr ist es sehr wahrscheinlich, daß Alexander den Brief abfaßte, als ein Absenden von Kurierpost unmittelbar bevorstand. Vielleicht – man verzeihe diese Randbemerkung – ist die rasch korrigierte Briefstelle die schillernde Frucht eines abendlichen Symposion. Alexander fügte sie hochgestimmt in den anstehenden Brief an seine Mutter ein. Am nächsten Morgen aber bei Tageslicht, als man die Fachleute und die – wie sich weiter unten zeigen wird – über einen großen Kenntnisbereich verfügenden und schon längere Zeit zu Rate gezogenen Eingeborenen (darunter weithin gebietende Fürsten) daraufhin befragte, wurde Alexander eines anderen belehrt und tilgte deshalb sogleich die voreilige (siehe auch Arrian, an. VI 1,4) Briefnotiz.

¹⁷² Hellenismus 133.

¹⁷³ Hellenismus 131 Anm. 1.

Indien) vorliegenden politisch-militärischen Situation. Doch entstehen sie auch nicht als etwas ganz Neues, woran man vorher überhaupt nicht gedacht hatte, sondern gleichsam als Aktualisierung vorhandener Kenntnisse und früherer Erwägungen, die durch die praktischen Erfahrungen bestätigt und erweitert worden sind. In diesem Zusammenhang ist die Tatsache bemerkenswert, daß Alexander bereits 329/28 nach Zariaspa (siehe Arrian, an. IV 7,1 f.) 'seinen Jugendfreund Nearch in das Hoflager kommen ließ, der nachher bei den maritimen Unternehmungen in Indien eine so hervorragende Rolle gespielt hat', was nach U. Wilcken¹⁷⁴ wohl schon 'mit der Eigenart seiner indischen Pläne' zusammenhängt. H. Endres¹⁷⁵ sieht darin sogar ausdrücklich den Beweis, daß Alexander schon damals für den indischen Feldzug 'mit Operationen auf dem Wasser, wir dürfen ruhig sagen zur See, gerechnet hat'.

Wir dürfen also festhalten: Der Befehl zur Aufstellung der Fluß/Ozean-Flotte wurde von Alexander bereits am Hydaspes erteilt. Während er in Richtung auf den Hyphasis vorrückte¹⁷⁶, wurde der Neubau von Schiffen (für den Schiffbau geeignetes Holz war genügend in der Nähe vorhanden¹⁷⁷) und die Requirierung tauglicher indischer Einheiten vor allem am Hydaspes betrieben. Aber anscheinend auch am Akesines. Denn darin dürfte mit H. Berve¹⁷⁸ tatsächlich der Grund für 'die ständige Verwechslung von Akesines und Hydaspes' zu suchen sein. Für die Erstellung von Schiffseinheiten auch am Akesines spricht jedenfalls, daß Arrian, an. V 29,3 eine Stadt am Akesines genannt ist, *ἦντινα Ἑφαιστίων ἀντιῶ* (d. h. Alexander) *ἐκτειχίσαι ἐτάχθη*, in die Alexander nach dem Hyphasis-Ereignis zurückkehrte und dort *ἀντὸς τὰ ἐπὶ τῷ κατάπλω παρεσκευάζετο τῷ ἐς τὴν μεγάλην θάλασσαν*. Wahrscheinlich besaß dieser Ort – wohl das heutige Vazirabad¹⁷⁹ – bereits eine gewisse Bedeutung im Schiffswesen, was wir w. u. ähnlich von den sonstigen Flußstadtgründungen Alexanders feststellen können. Für die Energie, mit der Alexanders zielbewußte Pläne ausgeführt wurden, spricht schon die Tatsache, daß er bereits bei der Rückkehr in das westliche Flußgebiet des Pandschab eine große Flotte vorfand (siehe Arrian, an. VI 2,4. – Diodor XVII 89,4), die von ihm selbst dann noch verstärkt wurde (Diodor XVII 95,3).

Über die Zahl der beim Beginn der F l u ß f a h r t verfügbaren Schiffe

¹⁷⁴ Alexander 162.

¹⁷⁵ Geogr. Horizont 9. – Wenn man bedenkt, daß damals neben Nearch gerade aus dem mitelmeerischen Küstengebiet – beachtenswert das in den Quellen (siehe Arrian, an. IV 7,2) wiederholte *ἀπὸ θαλάσσης* – Nachschub herangeholt wurde, Leute, die nachher zu einem guten Teil die Flottenmannschaften stellten, und wenn man sich weiter daran erinnert, welch bedeutsame Rolle gerade die Leute aus diesen Gebieten (Syrien, Phönikien) bei den späteren maritimen Plänen Alexanders im Persischen Golf spielten (siehe unten Anm. 476), so bekommen die Ansichten von Wilcken und Endres erhebliches Gewicht und werden in unseren weiteren Untersuchungen bestätigt und weitergeführt.

¹⁷⁶ Die interessante Frage nach den Gründen für den auch während des großen Flottenbaues weitergeführten Vormarsch nach Osten und die schließliche Rückkehr vom Hyphasis dürfen wir hier ausklammern. Ich verweise dafür jetzt auf die trotz aller sonstigen Unterschiede ähnlichen Ansichten von Hampl, Alexander bes. 104 ff., und Breloer, Indien 19 und passim.

¹⁷⁷ Siehe Arrian, an. IV 30,9. – Diodor XVII 89,4. – Curtius IX 1,4. – Strabo XV 1,29.

¹⁷⁸ Alexanderreich 1, 164 Anm. 4.

¹⁷⁹ Vgl. Tscherikower, Städtegründungen 108 f.

liegen einander widersprechende Nachrichten vor. Arrian, Ind. 19,7 = Nearch F 1 c. 19,7 heißt es: *νήες δὲ αἱ σύμπασαι αὐτῶι ὀκτακόσιοι ἦσαν αἶ τε μακρὰι καὶ ὄσα στρογγύλα πλοῖα καὶ ἄλλα ἱππαγωγὰ καὶ σιτία ἅμα τῆι στρατιῆι ἄγονσαι*. Danach waren also insgesamt 800 Einheiten verschiedenen Typs vorhanden. Dagegen spricht Arrian, an. VI 2,4 = Ptolemaios F 24 von ungefähr 2000 Schiffen. Doch dürften darin selbst kleinere Boote eingeschlossen sein¹⁸⁰. Den kampfstarken Kern der Flotte bildeten die inzwischen 80 Einheiten zählenden Triakontoroi¹⁸¹, die sonst auch in den *νήες μάχιμοι*¹⁸² und *νήες μακρὰι*¹⁸³ einbegriffen sind. Von den übrigen Schiffstypen fehlen Einzelzahlen. Es werden neben den Triakontoroi *νήες ἡμιόλιαι*¹⁸⁴ erwähnt, bei denen es sich um schnelle, wendige Einheiten gehandelt haben muß, die sich deshalb gut für Sondereinsätze eigneten. Außerdem hören wir von verschiedenen Arten von Lastschiffen, von denen besonders *ἱππαγωγὰ πλοῖα* zu nennen sind, die nach Arrian, an. VI 3,4 bei den dort wohnenden Indern – *οὐ πρόσθεν ἵπποι ἐπὶ νεῶν ὀφθέντες ἐν τῆι Ἰνδῶν γῆι* – große Verwunderung hervorriefen¹⁸⁵.

Eine mächtige Flotte war es also, die da in strenger Formationsordnung gestaffelt nach den verschiedenen Schiffstypen flußabwärts fuhr¹⁸⁶ und in taktisch kluger Kooperation mit den begleitenden Heeresteilen das Land unterwarf¹⁸⁷.

Darf man jedoch mit H. Berve¹⁸⁸ in dieser Stromflotte 'die erste ganz eigene Schöpfung Alexanders auf maritimem Gebiet' sehen? Die Frage muß verneint werden. Allein die Tatsache, daß zwischen dem Befehl zur Aufstellung der Flotte und dem Beginn der Flußfahrt nur wenige Monate liegen¹⁸⁹, läßt vermuten, daß ein Großteil der gewaltigen Flotte (denn die

¹⁸⁰ Vgl. Jacoby, Nearch-Komment. 451 zu Nearch F 1 c. 19,7. – Kleitarch bei Diodor XVII 95,5 gibt die Zahl von 1 000 Schiffen an: *τῆς δὲ ναυτικῆς παρασκευῆς συντελεσθείσης, καὶ διακοσίων μὲν ἀφράκτων ἡτοιμασμένων ὀκτακοσίων δὲ ὑπηρετικῶν*, d. h. 200 Schiffe ohne Verdeck (womit wohl Kampfschiffe gemeint sind) und 800 Hilfsboote. – Bei Curtius IX 3,22 heißt es nur: *mille navigiis aditurus Oceanum* . . . – Daß solche Zahlen bei der allgemeinen Unsicherheit der antiken Quellen hinsichtlich von Zahlenangaben nur einen bedingten Wert besitzen, braucht nicht näher erläutert zu werden.

¹⁸¹ Siehe Arrian, an. VI 2,4 = Ptolemaios (bei F. Jacoby, FGrHist II B Text Nr. 138, 753 ff.) F 24. – Arrian, an. VI 1,1 spricht allgemein von . . . *πολλὰ μὲν τριακόντοροι*. – Siehe noch Arrian, an. VI 18,4. 20,4.

¹⁸² Siehe Arrian, an. VI 3,2.

¹⁸³ Siehe Arrian, an. VI 5,2. – Nearch F 1 c. 19,7. – Diodor XVII 97,1.

¹⁸⁴ Arrian, an. VI 1,1. 20,4. – Siehe noch Arrian, an. VI 18,3 f. u. III 2,4 (Verwendung als Seeräuberschiffe). – Nach Berve, Alexanderreich 1, 164 Anm. 7, sind sie zu den *νήες μάχιμοι* (siehe Arrian, an. VI 3,2) zu rechnen.

¹⁸⁵ Zu den sonstigen Schiffs- und Bootstypen, die verwendet wurden, vgl. Berve, Alexanderreich 1, 164.

¹⁸⁶ Arrian, an. VI c. 3 gibt eine lebendige Beschreibung von dem Eindruck, den dieser Zug unterwegs überall hervorrief.

¹⁸⁷ Siehe Arrian, an. VI 4,1–3 und geradezu paradigmatisch VI 5,4 ff.

¹⁸⁸ Alexanderreich 1, 166.

¹⁸⁹ Etwa 5 bis 6 Monate haben zur Verfügung gestanden, wenn man mit Diodor XVII 89,4 und Curtius IX 1,3 f. (siehe auch Strabo XV 1,29) annimmt, daß der Befehl bereits am Hydaspes bald nach der Poros-Schlacht erteilt worden ist (siehe oben die Ausführungen zum Nil-Indus-Problem). Denn diese fand nach Arrian, an. V 9,4 höchstwahrscheinlich um die Sommersonnenwende statt. — So Wilcken, Alexander 170, und Tarn, Alexander 1, 93 f.,

bereits zum Hydaspes mitgeführten Einheiten zählen dagegen kaum) nicht erst durch die Eroberer oder die dazu verpflichteten Inder gebaut¹⁹⁰, sondern von ihnen requiriert wurde.

Bestätigt wird dies durch Arrian, an. VI 2,4 = Ptolemaios F 24, wo es bei der Aufzählung der verschiedenen zur Flotte gehörigen Schiffarten heißt: ἦν δὲ τὸ ξύμπαν πλῆθος τῶν νεῶν . . . ἢ τῶν πάλαι πλεόντων κατὰ τοὺς ποταμοὺς ἢ ἐν τῷ τότε ποιηθέντων οὐ πολὺ ἀποδέοντα τῶν δισχιλίων. Deutlich scheidet also Ptolemaios zwischen den πάλαι, den seit langem auf den Flüssen fahrenden Schiffen und den gerade damals gebauten, aus denen sich die Flotte zusammensetzte. Auch die Folge der Erwähnung – die sicherlich nicht zufällig so gewählt ist – weist darauf hin, daß der bereits vorhandene, also requirierte Teil der Flotte der bedeutendere war¹⁹¹. Daraus ergibt sich notwendigerweise, daß bereits für den einheimischen Schiffbau entwickelte Einrichtungen vorhanden waren. Ihrer kann sich denn auch Alexander bedienen, als er die Zahl der durch Requirierung zur Verfügung stehenden Schiffe noch durch eine Reihe von Neubauten vermehrt. Dies macht Curtius IX 3,22 deutlich, wenn er schreibt, daß Alexander *summo in aedificanda classe amborum* (d. h. der Inder Poros und Taxiles) *studio usus*. Wenn die Beschädigungen, welche die Flotte im Verlaufe der Flußfahrt erlitt, stets ohne erkenntliche Schwierigkeiten ausgebessert werden konnten, so deutet das darauf hin, daß gewisse schiffbautechnische Anlagen häufig angetroffen wurden¹⁹². Dadurch ergab sich für Alexander auch die Möglichkeit, unterwegs eingetretene Verluste auszugleichen bzw. die Flottenzahl sogar noch zu erhöhen. So nutzte er, als er seine bei den Mallern erlittene Verwundung auskurierte, die Zeit, um πλοῖα πολλὰ zu bauen. Das von Arrian gebrauchte Prädikat (*προσενεναπήγητο*)

der ansetzt: Ankunft am Hydaspes 'probably . . . early in June' (93), die Schlacht 'shortly after the summer solstice' (94). – Anders Schachermeyr, Alexander 520 Anm. 229, der im Anschluß an Arrian, an. V 19,3 meint, daß dafür 'nur der Mai' in Betracht komme. – Ähnlich B. Breloer, Alexanders Kampf gegen Poros, Ein Beitrag zur indischen Geschichte (Stuttgart 1933) 183 —, während die Flußunternehmung nach Strabo XV 1,17 (692) wenige Tage vor dem Untergang der Plejaden begann, d. h. Anfang November 326.

¹⁹⁰ Antike Schiffe konnten, wenn geeignetes und vorbereitetes Holz vorhanden war, recht schnell gebaut werden – vgl. F. Miltner, RE Suppl. V 922 s. v. Seewesen –, doch keine Flotte von Art und Größe derjenigen, die Alexander schließlich für die Fluß- und die folgende Seefahrt zur Verfügung stand.

¹⁹¹ Bezeichnend auch die Wortwahl Arrian, an. VI 1,6; Alexander habe den Befehl erteilt *παρασκευασθῆναι . . . τὰς ναῦς*. Ein spezielles Verbum für bauen, herstellen wird also vermieden. Dagegen Arrian, an. VI 14,4: . . . *καὶ πλοῖα ἐπὶ τῇ διατριβῇ τῇ ἐκ τοῦ τραύματος πολλὰ προσενεναπήγητο* . . . Hier handelt es sich offensichtlich in erster Linie um Neubauten. Ebenso Arrian, an. VI 15,1: *τριακόνηστοι καὶ πλοῖα στορογύλα ἄλλα, ἃ δὲ ἐν Σάθροις ἐναυπηγήθη αὐτῷ*.

¹⁹² So ließen sich schwerlich die erheblichen Schäden, die ein Großteil der Flotte – siehe Arrian, an. VI 5,3 – bei der Überwindung des gefährlichen Zusammenflusses von Hydaspes und Akesines erlitten hatte – siehe auch Curtius IX 4,9–14 und Diodor XVII 97 = 'Nearchs Bericht indirekt in der Umbildung des Kleitarch' nach Strasburger, Alexanders Zug 474 –, mit 'Bordmitteln' oder improvisierten Reparaturwerkstätten beseitigen. Arrian, an. VI 5,4 meldet nur ganz kurz, daß man die Schiffbrüchigen rettete (zwei Schiffe waren völlig verlorengegangen) *καὶ ἐπισκευάσας τὰς πεπονηκίας τῶν νεῶν Νέαρχον μὲν καταπελεῖν κελεύει* . . . Dies ging, wie es scheint, schnell und ohne Schwierigkeiten vorstatten. – Siehe noch Arrian, an. VI 15,4.

zeigt, daß es sich hier wohl hauptsächlich um kleinere Neubauten handelte¹⁹³.

Doch selbst zum Bau größerer Einheiten scheinen auch unterwegs die technischen Voraussetzungen gegeben gewesen zu sein. Denn im Gebiet des Zusammenflusses von Akesines und Indus erhielt die Flotte Zuzug von *τριακόντοροι καὶ πλοῖα στρογγύλα*, von kampfstarken Dreißigruderern und rundgebauten Transportschiffen, die im Lande der Xathrer – die vermutlich am Indus vor der Einmündung des Akesines wohnten – gebaut worden waren¹⁹⁴. Hier muß sich ein entwicklungsfähiges Zentrum des indischen Schiffbaues (und Flußhandels?) befunden haben. Denn Alexander, der sich bei seinen Stadtgründungen meist an vorhandene Städte oder Dörfer anschloß¹⁹⁵, bestimmte den Zusammenfluß von Akesines und Indus zur Südgrenze der Satrapie des Philippos und ließ *πόλιν τε ἐνταῦθα κτίσαι . . . ἐλπίαςας μεγάλην τε ἔσεσθαι καὶ ἐπιφανῆ ἐς ἀνθρώπους, καὶ νεωσοίκους ποιηθῆναι*¹⁹⁶. Am Königssitz der Sogder, unterhalb der Akesinemündung in den Indus¹⁹⁷ *πόλιν τε ἐτείχιζεν ἄλλην καὶ νεωσοίκους ἐποιεῖ ἄλλους καὶ τὰ πλοῖα αὐτῶ τὰ πεπονηκότα ἐπεσκευάσθη*¹⁹⁸. Deutlich zeigt sich auch hier die Anknüpfung an Vorhandenes, das er nutzte, dessen Zukunftsmöglichkeiten er erkannte und zu entwickeln befahl.

Mit der Ankunft in Patala im Juli 325¹⁹⁹ ging die eigentliche Flußfahrt zu Ende. Denn die dort und von dort aus in Angriff genommenen Maßnahmen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Nearch-Fahrt, worüber w. u. gehandelt werden soll.

Überblicken wir die Nachrichten von der Flußfahrt, so dürfen wir – wenn auch nähere Einzelheiten nicht aufgezeigt werden können²⁰⁰ – die Feststellung treffen, daß der indische Flußschiffbau, für den gut geeignetes Holz reichlich vorhanden war²⁰¹, auf bemerkenswerter Höhe stand und dementsprechend der Flußverkehr entwickelt gewesen sein muß.

Ein gewichtiges Argument dafür ist m. E. auch die Tatsache, daß Alexander bereits im oberen Fünfstromland genaue Auskunft über die Flußverhältnisse bis zum Ozean hin erhalten konnte. Unter den *ἐπιχώριοι*, die diese vertrauenswürdigen Angaben machen konnten²⁰² – denn andernfalls

¹⁹³ Siehe Arrian, an. VI 14,4 und dazu oben Anm. 191.

¹⁹⁴ Arrian, an. VI 15,1. – Zu den Xathrern: Berve, Alexanderreich 1, 271.

¹⁹⁵ Vgl. Tscherikower, Städtegründungen 128 f. 152 f.

¹⁹⁶ Arrian, an. VI 15,2. – Vgl. dazu Julien, Verwaltung 44 ff., und Berve, Alexanderreich 1, 270 ff. u. 2, 384 f.

¹⁹⁷ Vgl. Berve, Alexanderreich 1, 272. – Zur günstigen Lage der Stadt noch Breloer, Indien 58.

¹⁹⁸ Arrian, an. VI 15,4. – Hier im Gebiet der Sogder wurde Peithon zum Satrapen ernannt *τῆς δὲ ἀπὸ τῶν ξυμβολῶν τοῦ τε Ἰνδοῦ καὶ Ἀκεσίνου χώρας ἔστε ἐπὶ θάλασσαν . . . ἔν τῇ παραλίᾳ πάσῃ τῆς Ἰνδῶν γῆς*. Klar erkennen wir hier, daß ein innerer Zusammenhang zwischen dem Ausbau der Stadt und der erstrebten Ozeanküste besteht.

¹⁹⁹ Vgl. Wilcken, Alexander 180.

²⁰⁰ Eine interessante Notiz bei Plinius XIX 22: die Färbung von Schiffssegeln sei zum ersten Mal (*primum*) von der Flußflotte Alexanders auf dem Indus vorgenommen worden, was vielleicht auf eine indische Übung hinweist. – Der Gebrauch von Segeln wird auch Curtius IX 4,10 erwähnt.

²⁰¹ Siehe Arrian, an. IV 30,9. – Diodor XVII 89,4. – Curtius IX 1,4. – Strabo XI 7,4 (510). XV 1,29 (698).

²⁰² Siehe Arrian, an. VI 1,1 ff.

hätte Alexander seine Pläne nicht so darauf abgestellt –, darf man deshalb mit großer Wahrscheinlichkeit die Leute von jenen Schiffen sehen, die *πάλαι κατὰ τοὺς ποταμούς* führen²⁰³.

Nach Megasthenes und dem Arthasastra. Aus der unmittelbar folgenden Zeit der Maurya-Dynastie erfahren wir zum indischen Flußverkehr einige klärende Details aus den *Ἰνδικά* des Megasthenes. Megasthenes, der als seleukidischer Gesandter etwa zwischen 303 und 292 v. Chr.²⁰⁴ in Indien weilte, berichtet zwar hauptsächlich von Dingen und Verhältnissen, mit denen er in der Maurya-Metropole Pali(m)bothra am Ganges²⁰⁵ bekannt wurde. Doch darf man die von ihm geschilderten Verhältnisse ähnlich auch für die übrigen Teile des Maurya-Reiches annehmen, das sich etwa vom Ganges bis zum Indus erstreckte²⁰⁶.

Aus den Berichten, die Megasthenes über das indische 'Kastenwesen' gibt²⁰⁷, lassen sich für unser Problem wichtige Einzelheiten entnehmen. Denn in der Beschreibung der einzelnen *μέρη* – so nennt er die Unterteilungen des indischen Volkes – gibt Megasthenes nicht den wirklichen Aufbau des altindischen Kastensystems, sondern er 'faßt Angehörige verschiedener Kasten unter dem Gesichtspunkt des Berufes zusammen . . . mit Berücksichtigung des Wertes der einzelnen Teile für das öffentliche Leben'²⁰⁸. Das vierte der insgesamt sieben *μέρη*²⁰⁹ umfaßt nach Megasthenes *τοὺς ἐργαζομένους τὰς τέχνας καὶ τοὺς καπηλικούς καὶ οἷς ἀπὸ τοῦ σώματος ἡ ἐργασία*²¹⁰. Daraus werden besonders erwähnt die *δπλοποιοί* und *ναπηγοί*, die nur für den König arbeiten²¹¹; *παρέχει . . . τὰς δὲ ναῦς μισθοῦ τοῖς πλείουσιν ὁ ναύαρχος καὶ τοῖς ἐμπόροις*; die in königlicher Regie gebauten Schiffe werden also gegen einen gewissen Zins durch den *ναύαρχος* an Schiffer und Kaufleute vermietet. Nach Arrian, Ind. 12,1 (aus Megasthenes) gehören zum vierten *γένος* – so bezeichnet Arrian die Kaste²¹² – neben den Waffenschmieden und Schiffsbauern auch *οἱ ναῦται . . . , ὅσοι κατὰ τοὺς ποταμούς πλώουσι*²¹³. Für die Flußregulierungen

²⁰³ Arrian, an. VI 2,4 = Ptolemaios F 24. – Siehe noch Arrian, an. VI 4,4 f., wonach Alexander von indischen Schiffen frühzeitig über die gefährlichen Strömungen beim Zusammenfluß von Hydaspes und Akesines informiert worden war.

²⁰⁴ Vgl. O. Stein, RE XV 1, 232.

²⁰⁵ Oberhalb des heutigen Patna gelegen. – Vgl. H. Treidler, RE XXII 2, 2549.

²⁰⁶ Siehe Arrian, Ind. 5,2 f. für den Kenntnisbereich des Megasthenes gerade im Hinblick auf die schiffbaren indischen Flüsse. Siehe auch Ind. c. 4. – Zu den Grenzen des Maurya-Reiches vgl. Treidler a. a. O. 2549 ff. bes. 2553. – Auch Smith, Early India 118.

²⁰⁷ Vgl. dazu Stein, Kautilya 119 ff.

²⁰⁸ Stein, Kautilya 123. – Ders. auch Megasthenes 280 ff.

²⁰⁹ Siehe Strabo XV 1, 39 (703). – Vgl. dazu die Übersichtstafel bei Stein, Kautilya 122.

²¹⁰ Strabo XV 1,46 (707). – Siehe auch Diodor II 41,1.

²¹¹ War der Schiffsbau staatliches Monopol? – Vgl. dazu Rawlinson, India 53.

²¹² Zu den verschiedenen Bezeichnungen der Kasten in der griechisch-lateinischen Literatur vgl. Stein, Kautilya 119 ff.

²¹³ Siehe auch Strabo XV 1,11 (689): die Länge Indiens von Westen nach Osten lasse sich bestimmen, da der Weg bis Palibothra ausgemessen sei, *τὰ δ'ἐπέκεινα στοχασμῶ λαμβάνεται διὰ τῶν ἀνάπλων τῶν ἐκ θαλάττης διὰ τοῦ Γάγγου ποταμοῦ μέχρι Παλιβόθρων*. – Ferner Plinius VI 63. – Daraus ergibt sich eine weitreichende Schifffahrt auf dem Ganges vom Meer zumindest bis Palibothra. – Vgl. dazu Treidler a. a. O. 2554 f. – Eine Schifffahrt vom Meer wenigstens bis nach Benares wird auch aus den Jatakas ersichtlich. – Siehe unten Anm. 292.

sind besondere Beamte bestellt²¹⁴. Angelegentlich kümmert der Staat sich um die Hafenanlagen²¹⁵. Die ins Land kommenden Ausländer – häufig sind es sicherlich Leute, die Seehandel treiben²¹⁶ – werden von den staatlichen Behörden offensichtlich sehr unterstützt (und bewacht!²¹⁷). Neben der Handels-schiffahrt scheint auch eine Kriegsflotte unter dem Befehl eines *ναύαρχος*²¹⁸ vorhanden gewesen zu sein.

Mit dem *ναύαρχος*, der nach Megasthenes an der Spitze des gesamten indischen Marinewesens steht, der sowohl militärische Aufgaben – zusammen mit fünf Unterbeamten²¹⁹ – als auch handelspolitische²²⁰ zu erfüllen hat, läßt sich im Arthasastra des Kautilya²²¹ der *navadhyaksa*, der 'Schiffsaufseher', vergleichen. Dieser beaufsichtigt den Schiffsverkehr, auch den der 'zu Wasser angekommenen Ausländer'²²², ihm unterstehen die Hafenanlagen, die Fähren, er erhebt die Hafen-, Schiffs- und Fährgelühren, die Zölle²²³; die 'auf königlichen Schiffen Herankommenden' müssen wahrscheinlich an ihn die fälligen Pachtsummen entrichten²²⁴, in Übereinstimmung also mit den Aufgaben des *ναύαρχος* in Strabo XV 1,46. Ihm (dem *navadhyaksa*) untersteht für die Erhebung der Hafenzölle und die Kontrolle des Hafenverkehrs der *pattanadhyaksa*, der Hafenaufseher²²⁵. Möglicherweise ist auch der *nadipala*, der Flußhüter, einer seiner Unterbeamten, der 'Wege an und zu Flüssen, vielleicht Brücken, Stege errichtet und die Fähren beaufsichtigt hätte'²²⁶.

Neben diesen zivilen handelspolitischen Funktionen obliegt es ihm, die

²¹⁴ Siehe Strabo XV 1,50 (707). – Vgl. dazu Stein, Kautilya 22 ff.

²¹⁵ Siehe Strabo XV 1,51 (708).

²¹⁶ Vgl. Rawlinson, India 57. – Smith, Early India 125. – Stein, Kautilya 253 (nach dem Arthasastra): 'Über die zu Wasser angekommenen Ausländer führt der Schiffsaufseher die Aufsicht.'

²¹⁷ Siehe Strabo XV 1,51. – Diodor II 42,3.

²¹⁸ Siehe Strabo XV 1,46. 52. – Arrian, Ind. 12,7.

²¹⁹ Siehe Strabo XV 1,52 (708).

²²⁰ Siehe Strabo XV 1,46 (707).

²²¹ Zu den unterschiedlichen Auffassungen über Zeit und Verfasser des Arthasastra vgl. Stein, Kautilya 8 ff. Wenn dieser selbst aus einem Vergleich der Nachrichten bei Megasthenes mit denen im Arthasastra zu dem Schluß kommt, daß 'die Gleichzeitigkeit der beiden Quellen unwahrscheinlich' sei (Kautilya 302), so scheint mir hierbei der grundsätzliche Unterschied und der verschiedene Zweck beider Quellen nicht genügend berücksichtigt (vgl. aber dazu auch Stein, Kautilya 16): auf der einen Seite die geographisch-ethnographische Fragmentsammlung des Griechen Megasthenes, der selbst in die Vielschichtigkeit altindischen Lebens nicht einzudringen vermag (vgl. Stein, Kautilya 123, sowie ders., Megasthenes passim) und der die fremden Verhältnisse griechischen Lesern in journalistischer Manier nahezubringen versucht (vgl. T. S. Brown, American Journ. Philol. 76, 1955, 18 ff.); auf der anderen Seite das politische Lehrbuch eines intimen Kenners der einheimischen Verhältnisse, der deren Kenntnis auch bei seinen Lesern weitgehend voraussetzen kann. – Es wird sich daher zeigen, daß die entsprechenden Angaben in beiden Werken doch eine Schilderung derselben Verhältnisse sind, wie mit Recht von Rawlinson, India 41 Anm. 1 u. 67 f., von Mookerji, Indian Shipping 104 ff., ebenso von N. N. Law, The Ancient Hindu Polity (1914) in der Einleitung, und neuerlich auch von Lamotte, L'Inde 89, betont wird.

²²² Stein, Kautilya 253.

²²³ Vgl. Stein, Kautilya 237.

²²⁴ Vgl. Stein, Kautilya 147.

²²⁵ Vgl. Stein, Kautilya 268.

²²⁶ Stein, Kautilya 235.

Sicherheit der Wasserstraßen zu überwachen. Er hat 'Piratenschiffe zurückzuschlagen sowie Schiffe, die das feindliche Gebiet überschreiten . . .' ²²⁷. Das sind doch Aufgaben, die nur mit Hilfe entsprechend starker Schiffseinheiten durchzuführen sind. Es ist deshalb nicht recht einzusehen, warum Stein ²²⁸ sich dagegen wehrt, in dem navadhyaksa einen 'Flottenkommandanten' zu sehen, womit doch nur eine Seite seines Aufgabenbereiches bezeichnet ist ²²⁹. Wenn Stein ²³⁰ schreibt, daß Kautilya 'überhaupt kein Freund von Wasserwegen' ist, so mag das mit ein Grund sein, weshalb er maritime Dinge nicht noch stärker berücksichtigt ²³¹.

Fassen wir kurz zusammen: Aus den bisher herangezogenen Nachrichten der Alexander-Historiker lassen sich um 325 v. Chr.

a) ein reger indischer Flußschiffbau und

b) eine wahrscheinlich entsprechend entwickelte Flußschiffahrt erweisen.

Die Nachrichten des Megasthenes aus der Zeit um 300 v. Chr. bestätigen dies, indem sie ein ausgebildetes Flußschiffahrtswesen schildern, in welchem der Staat – hier die Maurya-Dynastie – eine starke Stellung hat ²³². Das etwa gleichzeitige Arthasastra des Kautilya ²³³ stützt diese Auffassung und läßt außerdem erkennen, daß auch ein privater Schiffsverkehr ²³⁴ von beachtlicher Bedeutung existiert hat.

Da aus den griechischen Quellen (Alexander-Historiker, Megasthenes) und aus den indischen (Arthasastra und besonders den Jatakas – siehe weiter unten) klar ersichtlich wird, daß in Indien Flußschiffahrt und Seeschiffahrt sehr eng miteinander verzahnt sind und zum guten Teil von denselben Schiffen durchgeführt werden, erhalten wir durch die Untersuchung des Flußverkehrs wichtige Hinweise auf die Existenz und Intensität des Seeverkehrs und zugleich einen brauchbaren Schlüssel für die Beurteilung von Alexanders Unternehmungen im Indus-Delta und damit – wie sich zeigen wird – auch für die von ihm befohlene Ozeanfahrt Nearchs von dort zum Zweistromland.

²²⁷ Stein, Kautilya 267.

²²⁸ Kautilya 267.

²²⁹ Während Strabo XV 1,46 u. 52 nur von einem *ναύαρχος* als Spitze des ganzen Schiffswesens spricht, erwähnt Arrian, Ind. 12,7 *ναύαρχοι* neben *ἄρχοντες*, *νομάρχαι*, *ἑπαρχοι* und ähnlichen Beamten, womit dann wohl die jeweilige obere regionale Instanz des Marinewesens bezeichnet wird. Zum nicht eindeutig festzulegenden, sondern (auch rangmäßig) unterschiedliche Ämter und Funktionen ausdrückenden Inhalt des Titels *ναύαρχος* vgl. E. Kiessling, RE XVI 2, 1889 ff. s. v. Nauarchos und Nauarchie.

²³⁰ Kautilya 268.

²³¹ Doch werden bei ihm neben anderen Übersetzungsmöglichkeiten auch Schiffsbrücken erwähnt – vgl. Stein, Kautilya 267 f. –, wie sie wohl ähnlich Alexander bei seinem Indusübergang benutzt hat. Siehe dazu Arrian, an. V c. 7.

²³² Dies darf ebenfalls für die vorhergehende Zeit vermutet werden. – Siehe S. 30 über die Bedeutung der indischen Fürsten Poros und Taxiles beim Aufbau der Strom- und Ozeanflotte Alexanders.

²³³ Das Arthasastra benutzt aber auch Arbeiten von Vorgängern – vgl. H. Jacobi, Kultur-, Sprach- und Literaturhistorisches aus dem Kautilya, Sitzungsber. Berlin 1911, 954. 958. –, so daß die aufgezeigten Schiffsverkehrsverhältnisse, natürlich mit gewissen Modifikationen, Geltung sogar für die davor liegende Zeit beanspruchen dürfen.

²³⁴ Vgl. Stein, Kautilya 147 mit Anm. 1.

Indus-Delta und indische Seefahrt

Patala und Alexanders Delta-Aktionen. Die Stadt Patala an der Spitze des Deltas²³⁵ sollte nach dem Willen Alexanders im Rahmen des auszubauenden Seeverkehrs zwischen den eroberten indischen Gebieten und dem Persischen Golf – von dem Alexander wußte, denn Nearchs Aufgabe war nicht Entdeckung, sondern eingehendere Erkundung einer an sich bekannten Verbindung²³⁶ – eine führende Rolle spielen. Zu diesem Zweck gedachte er, dort *στόλον ὑπολείπεσθαι νεῶν οὐκ ὀλίγων*²³⁷. Was wir bereits bei den sonst noch von Alexander als Schiffahrtszentren ausersehenen Städten am Indus festgestellt haben – nämlich eine Anknüpfung an vorhandene indische Einrichtungen²³⁸ – wird auch hier evident. Schon der einheimische Name der Stadt, Potala (d. h. Schiffsstation²³⁹), zeigt, daß die Stadt, die Residenz eines *ὑπαρχος* war²⁴⁰, bereits eine Bedeutung als Schiffahrts- und Handelsplatz besaß. Für Diodor²⁴¹, 'deutlich nach Nearch'²⁴², ist Patala schon damals eine *πόλις ἐπίσημος*. Ihre günstige Lage an den seewärts führenden Indus-Armen ergibt sich aus den Unternehmungen Alexanders im Delta. Während Hephaestion nach der Ankunft in Patala im Juli 325 die militärische Sicherung der Stadt und ihrer Umgebung betrieb²⁴³, scheint sich Alexander vor allem um den Ausbau von Hafen- und Werftanlagen gekümmert zu haben²⁴⁴. Als die Arbeiten daran gute Fortschritte machten – da offenbar günstige Voraussetzungen gegeben waren²⁴⁵ –, unternahm Alexander mit einer starken Flottenabteilung auf dem rechten Indus-Arm einen Vorstoß zum Meer. Die Flotte, die *τὰς μάλιστα τῶν νεῶν ταχυναντούσας* umfaßte, *ἴσαι τε ἡμιόλια καὶ τὰς τριακοντιόρους πάσας καὶ τῶν κερκούρων ἔστιν*²⁴⁶ – d. h. also die leistungsfähigsten Einheiten²⁴⁷ –, geriet dabei infolge des zeitweiligen Fehlens von kundigen Lotsen in arge Bedrängnis. Bereits bei der bisherigen Flußfahrt scheinen eingeborene Piloten benutzt worden zu sein, wenn sie auch nur bei der Überwindung des schwierigen Zusammenflusses von Hydas-

²³⁵ Siehe z. B. Arrian, an. VI 18,2. – Doch läßt sich die genaue Lage infolge der alluvialen Veränderungen des Deltas heute nicht mehr sicher bestimmen. – Vgl. Breloer, Indien 68 f. – Lokalisierungsversuche bei Lassen, Indische Altkde. 181 f. – H. Treidler, RE XXII 1, 1036 f. s. v. Potana.

²³⁶ Siehe unten S. 43 f.

²³⁷ Arrian, an. VI 20,1.

²³⁸ Vgl. dazu die grundsätzlichen Bemerkungen über die Städtegründungen Alexanders und der hellenistischen Fürsten von Tschirikower, Städtegründungen 128 f.

²³⁹ Lassen, Indische Altkde. 181.

²⁴⁰ Arrian, an. VI 17,5. – 17,2 heißt er *ὁ τῶν Πατάλων τῆς χώρας ἄρχων*.

²⁴¹ XVII 104,1.

²⁴² Jacoby, Nearch-Komment. 452 Z. 17.

²⁴³ Siehe Arrian, an. VI 18,1.

²⁴⁴ Siehe Arrian, an. VI 18,2.

²⁴⁵ Bei der Beurteilung ist die kurze Zeitspanne zu beachten, die zwischen der Ankunft im Juli (Strabo XV 1,17: *ἔλθειν εἰς τὴν Παταληνὴν περὶ κινὸς ἐπιτολήν*. – Vgl. dazu Wilcken, Alexander 180) und dem bereits Ende August (vgl. Wilcken, Alexander 186) erfolgten Rückmarsch nach Westen liegt. – Zum Abmarschdatum und seinen Gründen vgl. noch Strasburger, Alexanders Zug 478 f., auch 464 Anm. 1.

²⁴⁶ Arrian, an. VI 18,3.

²⁴⁷ Siehe oben S. 29.

pes und Akesines²⁴⁸ ausdrücklich erwähnt werden²⁴⁹. Solche Leute waren verständlicherweise im weitverzweigten Delta mit seinen Untiefen, toten Armen etc. besonders erforderlich.

An Stelle der knappen Angaben bei Arrian, an. VI 18,4 gibt Curtius IX 8,30 ff. eine zwar in einigen Punkten ausgeschmückte, für uns aber aufschlußreiche eingehendere Darstellung vom Ablauf des Unternehmens. Danach wurde die Fahrt zunächst unter eingeborenen Lotsen begonnen (*ducibus . . . sumptis amnis peritis*²⁵⁰). Bald war man jedoch zu einem Aufenthalt genötigt, *quia duces socordius adversati profugerant*²⁵¹. Trotz der damit verbundenen Gefahr rückt Alexander weiter vor²⁵². Als man dann doch in einem Versteck einige Eingeborene aufgreifen kann, zeigen sich diese als Wegweiser nur beschränkt brauchbar²⁵³. Infolgedessen erlitt die Flotte bei einem Sturm²⁵⁴ und durch die sie unvorbereitet überfallenden Gezeiten²⁵⁵ erhebliche Schäden. Diese Erfahrungen scheinen Alexander bewogen zu haben, sich für die weiteren Aktionen doch irgendwie erfahrene Lotsen zu beschaffen. Durch sie erfährt er dann von einer Insel *Κίλλουτα*²⁵⁶ . . . *εἶναι αὐτῷ κατὰ τὸν πλοῦν τὸν ἐς τὴν θάλασσαν*²⁵⁷. Diese Insel hat *ὄρμοι*, Ankerplätze, ist groß und besitzt Trinkwasser.

Während der größte Teil der Flotte dort anlegt, fährt Alexander mit den schnellsten Einheiten weiter seewärts, *ὡς ἀπιδεῖν τοῦ ποταμοῦ τὴν ἐκβολὴν τὴν ἐς τὴν θάλασσαν, εἰ παρέχει τὸν ἔκπλον εὐπορον*. Von Killuta 200 Stadien entfernt bemerkte man eine zweite Insel, die bereits im Meer lag²⁵⁸. *τότε μὲν δὴ ἐπανῆλθον ἐς τὴν ἐν τῷ ποταμῷ νῆσον, καὶ πρὸς τοῖς ἄκροις αὐτῆς καθορμισθεὶς θύει τοῖς θεοῖς Ἀλέξανδρος ὅσοις ἔφρασκεν οὐ παρὰ τοῦ Ἀμμωνος ἐπιγγεγμένον ἦν θῦσαι αὐτῷ*. Erst am nächsten Tage fuhr Alexander zu der im Meer liegenden Insel und vollbrachte dann auf hoher See seine (in der Forschung vielbeachteten) Opfer dem Poseidon zu Ehren²⁵⁹.

Eine sichere Ortsbestimmung läßt sich für Killuta nicht mehr geben. Die angegebenen Einzelheiten machen es aber sehr wahrscheinlich, daß es sich bei der Insel um einen aufnahmefähigen, häufig benutzten Hafen gehandelt

²⁴⁸ Siehe Arrian, an. VI 4,5.

²⁴⁹ Dies vermutete mit Recht schon Vincent, Commerce 1, 13. Er dachte dabei besonders an Untertanen des Taxiles und Poros, die sich in der Hoffnung auf guten Gewinn zur Mitfahrt bereitgefunden hätten.

²⁵⁰ IX 8,30.

²⁵¹ IX 9,1

²⁵² IX 9,2 ff.

²⁵³ IX 9,5 f. – Dafür spricht auch Arrian, an. VI 19,1 f. Daraus ergibt sich nämlich, daß die c. 18,5 erwähnten *ἡγεμόνες* nicht genügend Vorkehrungen gegen die Gefahren von Ebbe und Flut veranlaßt haben.

²⁵⁴ Arrian, an. VI 18,4 f.

²⁵⁵ Curtius IX 9,9 ff. gibt darüber eine breit ausgemalte Darstellung. – Knapper Arrian, an. VI 19,2.

²⁵⁶ Bei Plutarch, Alexander 66 *Σκίλλουσις* oder *Ψιλτοῦκις*. – Vgl. dazu Tomaschek, Küstenfahrt 8.

²⁵⁷ Arrian, an. VI 19,3.

²⁵⁸ Arrian, an. VI 19,4.

²⁵⁹ Vgl. Hampl, Alexander 107 ff. und die dort angeführte Literatur.

hat, gleichsam um einen Außen- oder Vorhafen von Patala²⁶⁰. Mit Recht identifizierte deshalb W. Tomaschek²⁶¹ mit Killuta den sonst nicht näher bezeichneten *ναύσταθμος*, von dem nach Nearch F 1 c. 21,2 die Nearch-Fahrt begann, und die bei Plinius VI 96 = Onesikritos F 28 c. 96 genannte Stadt unbekannter Lage *Xylinepolis ab Alexandro condita, unde ceperunt exordium*. W. W. Tarn²⁶² bemerkt richtig zu der Plinius-Stelle, daß hier einer von Plinius 'common mistakes in transliteration' vorliege, daß statt Xylinepolis in der Quelle zu lesen war *ξύλινη πόλις* – a wooden town, 'some native place built of wood instead of brick, as was the Indian custom if the place was liable to be flooded'. Von dort etwa 150 Stadien seewärts hätte sich dann der Ort *Κορέεσις* befunden, bei dem Nearch vor der Ausfahrt ins Meer kurz anlegte²⁶³, und dessen Name nach C. Lassen²⁶⁴ aus skr. Karyasthiti als 'Geschäftsort, Kaufstätte' gedeutet wird, nach Lage der Dinge wohl für die über See gehandelten Waren.

Von Patala aus, wo Peithon nun den *ἐκτειχισμός*²⁶⁵ des inzwischen weitgehend fertiggestellten Hafens durchführen und weitere *νεώσοικοι* 'Dockanlagen' errichten soll, unternimmt Alexander nach seiner Rückkehr vom westlichen Indus-Arm einen neuen Flottenvorstoß *κατὰ τὸ ἕτερον στόμα τοῦ Ἰνδοῦ*²⁶⁶, d. h. nach Arrian, an. VI 18,2 auf dem östlichen Delta-Arm. Anders als zunächst beim ersten Delta-Unternehmen zeigt sich hier die ständige Beratung und Führung durch erfahrene indische Lotsen. Denn als man bei der Fahrt seewärts in 'einen großen See' geriet, der aber eher den Charakter eines Meerbusens hatte – *καὶ γὰρ ἰχθύες ἤδη ἐν ἀντῆ τῶν ἀπὸ θαλάσσης ἐφαινοντο, μείζονες τῶν ἐν τῆδε τῆ ἡμετέρα θαλάσση* –, warf man Anker *κατὰ τὴν λίμνην ἵνα περὶ οἱ καθηγεμόνες ἐξηγοῦντο*²⁶⁷, genau an einer von den Lotsen bezeichneten Stelle. Maßgeblich für die Wahl des Ortes war sicherlich seine günstige Lage an der – gegenüber der zuerst erforschten westlichen – nautisch leichteren²⁶⁸ östlichen Ausmündung des Indus ins Meer. Dort beläßt Alexander den größten Teil seines Heeres unter Leonnatos sowie alle *κέρκουροι*, das sind schnelle Frachtschiffe²⁶⁹, während er selbst die Fluß-

²⁶⁰ Etwa vergleichbar vielleicht das Verhältnis Cuxhaven–Hamburg.

²⁶¹ Küstenfahrt 11. – Jacoby, Nearch-Komment. 452 f., identifiziert zwar ebenfalls den *ναύσταθμος* in Arrian, Ind. 21,2 mit der Xylinopolis in Plinius VI 96, lehnt aber die Anschauung Tomascheks ab, die Ausfahrt sei auf dem westlichen Indusarm erfolgt, und möchte stattdessen die Abfahrtsstelle an den (später erschlossenen) östlichen Flußarm verlegen. – Entscheidend dagegen spricht aber, daß von einer Umfahrung der Basis des Deltas nichts berichtet wird und Nearch sogleich nach der Erwähnung der Ausfahrt ins Meer mit der Schilderung der Arabiten-Küste beginnt. – Siehe Arrian, Ind. 21,5 ff. = Nearch F 1 c. 21,5 ff. und vgl. dazu Brown, Onesicritus 109 f.

²⁶² Bactria 244. – Siehe dazu Megasthenes bei Arrian, Ind. 10,2 und vgl. Breloer, Indien 245 f.

²⁶³ Siehe Nearch F 1 c. 21,4 f.

²⁶⁴ Indische Altkde. 192 Anm. 2.

²⁶⁵ Hier wohl in erster Linie die militärische Befestigung und Sicherung gemeint, vielleicht aber auch ein sorgfältiger Ausbau des Hafenbeckens, da ja Alexander vorhatte, in Patala *στόλον ὑπολείπεσθαι νεῶν οὐκ ὀλίγων* – Arrian, an. VI 20,1.

²⁶⁶ Arrian, an. VI 20,2.

²⁶⁷ Arrian, an. VI 20,3.

²⁶⁸ Siehe Arrian, an. VI 20,4.

²⁶⁹ Siehe Athenaios V 208 f. – Nach Plinius VII 208 stammen sie aus Kypros. – Siehe auch

mündung und einen Teil der Delta-Basis erkundete und dort die für die Flottenfahrt nötigen Vorkehrungen traf²⁷⁰. Ursprünglich sollte nämlich Nearch von dieser östlichen Mündung aus die Ozeanfahrt beginnen. Dabei hätte dann das ganze Deltagebiet erforscht werden können, was infolge der Angriffe der Inder, die zur Verlegung der Abfahrtstelle an die westliche Flußmündung zwangen²⁷¹, unterblieben ist. Ob sich an der östlichen Landestelle²⁷² bereits irgendwelche Hafen- oder Werftvorrichtungen befanden, wird nicht ausdrücklich erwähnt. Dies möchte ich jedoch nach Alexanders sonstiger Übung bei der Wahl seiner Schiffahrtszentren vermuten. Die Notiz, daß Alexander – zunächst nach Patala zurückgekehrt – noch einmal zu diesem Ankerplatz 'am See' fuhr und *ἄλλον ναύσταθμον καὶ ἄλλους νεωσοίκους ἐνταῦθα κατεσκεύασε*²⁷³, gibt sogar einen deutlichen Hinweis dafür. Denn es ist kaum anzunehmen, daß Leonnatos derartige Anlagen in der knappen Zwischenzeit hätte errichten können, wenn nicht schon einheimische maritime Vorrichtungen an dieser Stelle vorhanden gewesen wären. Im Zuge des weiteren Ausbaus dieses Platzes muß ein ständiger Schiffsverkehr zwischen ihm und der Stadt Patala stattgefunden haben, wahrscheinlich mit Hilfe der bereits anfänglich dort zurückgelassenen *κέρκουροι*²⁷⁴.

Unsere Untersuchung über Alexanders Unternehmungen im Indus-Delta hat ergeben, daß in Patala, auf der Insel Killuta kurz vor der westlichen Indusmündung ins Meer und wohl auch an einer günstig gelegenen Stelle des Ran of Cutch sich bereits Hafen- und Werftvorrichtungen befanden, die in kurzer Zeit von Alexander ausgebaut werden konnten²⁷⁵. Damit zusammen ging eine militärische Sicherung des Deltas. Der erste, unmittelbare Zweck von Alexanders Anstrengungen war es, der Nearch-Flotte möglichst gute Abfahrts- und Fahrtbedingungen zu schaffen. Daneben – das wurde vor allem bei Patala deutlich – war daran gedacht, dort ständig Flottenkontingente zu unterhalten. Sie sollten vom Delta aus die Sicherung des zwischen dem eroberten Indien und dem Persischen Golf geplanten Seeverkehrs übernehmen, von dessen Möglichkeit Alexander zwar wußte, über dessen Lage und Entwicklungsfähigkeit er aber durch Nearchs Küstenfahrt – wie die diesem erteilten Befehle zeigen – eingehendere Auskunft erhalten wollte. Trotz der

Arrian, an. VI 18,3 f. u. 19,3, woraus sich ihre Schnelligkeit und gute Verwendbarkeit ergibt.

²⁷⁰ Siehe Arrian, an. VI 20,4 f.

²⁷¹ Siehe oben Anm. 261. – Vgl. außerdem Tomaschek, Küstenfahrt 7, und Lassen, Indische Altkde. 192. – Wahrscheinlich mußte zuerst die exponierte, wenn auch einigermaßen ausgebaute Hafenstellung am See verlassen werden, worauf man sich auf den militärisch stärker gesicherten Stützpunkt Patala zurückzog. Als man sich dort nach Abzug der Truppen – siehe Strabo XV 2,5 (721) – nicht mehr halten konnte, war Killuta die nächste Station, wo man den Monsun abwarten wollte. Doch mußte man die Insel ebenfalls vorzeitig räumen und war deshalb gezwungen, im gesicherten 'Alexanderhafen' 24 Tage auf günstigere Windverhältnisse zu warten. – Siehe S. 45.

²⁷² Sie entspricht der Lage des heutigen Lakhpat. – Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 6.

²⁷³ Arrian, an. VI 20,5.

²⁷⁴ Vgl. dazu Breloer, Indien 69.

²⁷⁵ Zu Curtius IX 10,2: *interim et urbes plerasque condidit* (im Delta) vgl. Tscherikower, Städtegründungen 109. 146, und dagegen Tarn, Bactria 244. – Zur Bedeutung des unteren Indusgebietes für Alexander vgl. noch Lassen, Indische Altkde. 185 f.

Flucht eines Großteils der indischen Bevölkerung kann Alexander für seine Operationen im nautisch schwierigen Delta erfahrene Lotsen gewinnen. Dies ist ein deutlicher Beweis für eine dort übliche Schifffahrt.

Daß es sich dabei nicht um eine räumlich begrenzte Flußschifffahrt, sondern zumindest um einen weiterreichenden Seeküstenverkehr gehandelt haben muß, soll im folgenden gezeigt werden. So rührt die Angabe bei Arrian, an. VI 20,2, die Entfernung der beiden Hauptmündungsarme des Indus betrage ca. 1800 Stadien, sicherlich von indischen Schiffern, da eine Befahrung der ganzen Deltabasis durch Alexanders Schiffe nicht berichtet wird und der ganzen Situation nach auch sonst unwahrscheinlich ist.

Taprobane / Ceylon. Von Indern, die an dem so aufgewiesenen Seeverkehr beteiligt waren, dürften auch die ersten Nachrichten stammen, die der Westen von Taprobane = Ceylon erhielt. Dabei ist es bezeichnend – und spricht für die von uns vertretene Ansicht über den *κυβερνήτης* der Nearchflotte –, daß diese unter dem Namen des Onesikritos überliefert sind²⁷⁶. Wichtig ist davon für uns die Angabe, daß zwischen dem indischen Festland und der Insel Taprobane eine offensichtlich rege Seeverbindung bestand, wenn auch diese nur mit Schiffen durchgeführt wurde, die nach westlichen Begriffen unentwickelt waren²⁷⁷. Auch für die Maurya-Zeit ist diese Verbindung bezeugt. Denn wenn Plinius VI 82 f. (offensichtlich nach dem kurz vorher genannten 'Kronzeugen' für das Maurya-Reich Megasthenes) schreibt: *incipit ab Eoo mari inter ortum occasumque solis Indiae praetenta et quondam credita XX dierum navigatione a Prasiana gente distare, mox, quia papyraceis navibus armamentisque Nili peteretur, ad nostrarum navium cursus VII dierum intervallo taxata . . .*, so bedeutet das doch wohl, daß Megasthenes in Palibothra Kenntnis erhalten hatte von einer üblichen Schifffahrt zwischen dem indischen Festland, besonders dem Reiche der Prasier (d. h. vornehmlich dem Ganges-Gebiet²⁷⁸), und der Insel Ceylon²⁷⁹. Er kann weiterhin über

²⁷⁶ Strabo XV 1,15 (691) = Onesikritos F 12 und Plinius VI 81 = Onesikritos F 13. – Vgl. dazu Jacoby, Onesikritos-Komment. 472 Z. 39 ff. – Die Einwände von A. Herrmann (RE IV A 2, 2263), es seien hier Verhältnisse vom heutigen Sumatra durch einen 'Bearbeiter des Onesikritos' irrtümlicherweise auf Taprobane übertragen worden (ähnlich Schachermeyr, Alexander 380), sind von Hampl, Alexander 109, widerlegt worden.

²⁷⁷ Onesikritos F 12: . . . ἀλλὰ κακοπλοεῖν τὰς ναῦς, φάβλως μὲν ἰστιοποιημένας, κατεσκευασμένας δὲ ἀμφοτέρωθεν ἐγκοιλίων + μητροῶν χωρῖς. 'Schlecht' scheinen die Schiffe vor allem wegen ihrer für westliche Begriffe ungewöhnlichen Konstruktionsart genannt zu sein (siehe auch Ps. Kallisth. III 7, zit. bei Jacoby, Onesikritos-Komment. 473 Z. 2 ff.). Man hatte also wohl von 'genähten' Fahrzeugen Kenntnis erhalten, die zwar nicht besonders sturmfest sind, jedoch – von kundiger Hand bedient – gerade für die Meeresbedingungen an den erythrischen Küsten auch ihre Vorzüge haben und eine ganze Menge zu transportieren vermögen, und zwar (wie auch aus der angezogenen Nachricht hervorgeht) über große Entfernungen hin. – Vgl. dazu Hourani, Arab Seafaring 96 mit Anm. 93. – Schoff, Periplus 154 ff. – Mookerji, Indian Shipping 133 (dort bes. Vincent in Anm. 2). – Nach indischen Quellen fuhren bereits lange vor der uns hier angehenden (Alexander-)Zeit Schiffe mit angeblich 700, ja 800 Passagieren nach Ceylon. – Vgl. Mookerji, Indian Shipping 28 ff. 70 f.

²⁷⁸ Vgl. dazu Treidler, RE XXII 2, 2549 ff. über 'die Grenzen des Reiches der Prasii'. Ebendort auch 1697 f. s. v. Prasiane über die Zugehörigkeit des Indusgebietes zum Prasier-Reich.

²⁷⁹ Treidler a. a. O. 1696 f. s. v. Prasiana gens macht irrtümlicherweise aus der Prasiana gens einen 'Volksstamm der Insel Taprobane (Ceylon), dessen Wohnsitze nicht genauer zu

die seltsame Methode der Inder berichten, Vögel zur Navigation zu benutzen²⁸⁰, und spricht von dem Gold- und Perlenreichtum der Insel²⁸¹.

A. Herrmann glaubt sogar auf Grund verschiedener Indizien sagen zu können²⁸², daß sich aus Chandraguptas Reich Kolonisten auf Ceylon angesiedelt haben. Das läge ganz in der Linie der Politik der Maurya, die eine rege Kolonisationstätigkeit entfalteten – was sich z. B. auch dadurch als 'aktuelles Problem' erweist, daß im Arthasastra des Kautilya ausführlich von der Aussendung von Kolonisten und der Organisation von Kolonien gehandelt wird²⁸³ – und die sich bemühten, 'auf die Küsten des gesamten vorderindischen Festlandes ihren Einfluß' auszudehnen, 'wenn auch nicht im Besitz einer absoluten Herrschaft, so doch in der Form der Anlegung von Emporien'²⁸⁴.

Unter Asoka, der im Rahmen seiner aktiven buddhistischen Missionspolitik seinen Sohn Mahendra nach Lanka = Ceylon sandte²⁸⁵, wurde die Seeverbindung der Insel mit dem indischen Festland besonders belebt, wobei die Quellen – ihrem Charakter gemäß – natürlich vor allem von dem politisch-religiösen Gesandtschaftsverkehr zwischen Lanka und dem Maurya-Reich erzählen²⁸⁶.

Hinterindien. Die Alexander-Flotte dürfte darüber hinaus sogar Kunde von einer Seeverbindung nach dem 'Goldland' Hinterindiens erhalten haben²⁸⁷, die klarer und vertrauenswürdiger gewesen sein muß, als wir heute zu erkennen vermögen. Denn dadurch wurden nach Curtius X 1,15 *lixae*

bestimmen sind', während es sich nach dem dort benutzten Text eindeutig nicht um einen etwaigen kolonisationsrischen Ableger der Prasii handelt, sondern um den Ausgangspunkt der Seefahrt nach der Insel Ceylon, d. h. das Reich der Prasier selbst. – Siehe noch Strabo XV 1,14 (690), wo *τὰ νοτιώτατα τῆς Ἰνδικῆς τὰ κατὰ τοὺς Κολιακοὺς* (vgl. dazu Wecker, RE XI 1, 1074 s. v. Koliakoi) als Ausgangspunkt der siebentägigen Seefahrt vom Festland zur Insel genannt wird. – Nicht uninteressant ist in diesem Zusammenhang, daß auch der Mahavamsa für eine Seefahrt von der Insel zum Festland 7 Tage angibt und die Reise nach Palibothra dann weitere 7 Tage beansprucht (vgl. Lassen, Indische Altkde. 246). – Die quondam credita XX dierum navigatio aber dürfte sich nicht auf die Prasiana gens am Ganges als Ausgangspunkt beziehen, sondern auf das Indusdelta wie Strabo XV 1,15 = Onesikritos F 12 (siehe oben Anm. 276), wobei die Verwechslung leicht erklärlich ist, da ja auch das Indusgebiet nach der Alexanderzeit zum Prasier-Reich gehörte (siehe oben Anm. 278).

²⁸⁰ Auch indische Quellen berichten von 'Navigationsvögeln'. – Vgl. T. W. Rhys Davids, Journ. Royal Asiatic Soc., 1899, 432. – Lamotte, L'Inde 117 mit Anm. 4.

²⁸¹ Siehe Plinius VI 81. – Vgl. dazu G. F. Kunz and C. H. Stevenson, The Book of the Pearl (New York 1908) 3 f.

²⁸² RE IV A 2, 2261–63. 2267. 2270 f.

²⁸³ Vgl. H. Jacobi, Kultur-, Sprach- u. Literaturhistorisches aus dem Kautiliya, Sitzungsber. Berlin 1911, 960.

²⁸⁴ Treidler, RE XXII 2, 2553.

²⁸⁵ Vgl. Lassen, Indische Altkde. 246 ff. – W. Geiger, Pali, Literatur und Sprache (Grundriß der indo-arischen Philologie und Altertumskunde I 7, Straßburg 1916) 6. 17.

²⁸⁶ Vgl. jetzt Lamotte, L'Inde 114 ff., mit zahlreichen Quellenbelegen. – Zu den weiteren 'Beziehungen zum Ausland' vgl. noch A. Herrmann, RE IV A 2, 2270 ff.

²⁸⁷ Curtius X 1,11: *nuntiabant insulam ostio amnis obiectam auro abundare, inopem equorum esse; singulos eos conperant ab iis, qui ex continenti traicere auderent, singulis talentis emi.* – Siehe noch Plinius VI 198. – Auch aus indischen Quellen ergibt sich ein Export von Sind-Pferden nach Süden. – Vgl. C. F. Rhys Davids, Journ. Royal Asiatic Soc., 1901, 873.

mercatoresque bewogen, unter Führung von indischen *gubernatores*, d. h. wohl der Schiffer, die solche Fahrten bereits unternommen hatten, sich dorthin auf den Weg zu machen. F. Jacoby druckt zwar Curtius X 1,10–15 in einem Anhang zu den Hauptfragmenten Nearchs als F 31²⁸⁸ und bemerkt dazu im Kommentar zu Nearch F 1 c. 31, daß hier Kleitarch vorliege. Dieser habe die Geschichte bei Nearch gelesen, die darin auftauchende Insel aber, 'deren Lage dieser nicht näher bestimmt hatte, vielleicht mit der des Königs Erythras gleichgesetzt'²⁸⁹. Richtiger jedoch erscheint es mir, hier nicht Nearch, sondern wie bei den Nachrichten von Taprobane Onesikritos als Quelle anzunehmen²⁹⁰ und bei der hier gemeinten Insel nicht wie Curtius, der seine Vorlage zusammenhanglos reproduziert, an die Erythras-Insel zu denken, noch wie Jacoby an die Nearch F 1 c. 31 genannte Insel Nosala oder die c. 26,6 erwähnte namens Karnine, sondern die Notiz mit den bei Plinius VI 80 erwähnten Chryse et Argyre insulae zusammenzubringen²⁹¹, mit denen deutlich das indische Goldland Suvannabhumi bezeichnet ist, von dem man gleich wie von Taprobane durch indische Schiffer Kunde erhalten hatte. Bei diesem 'Goldland' handelt es sich entweder um "Burma, or the 'Golden Chersonese', or the whole Further Indian coast"²⁹². Kurz vor 300 v. Chr.

²⁸⁸ FGrHist II B Text, 716.

²⁸⁹ Nearch-Komment. 458 Z. 13 ff. – Vgl. Onesikritos-Komment. 467 Z. 34.

²⁹⁰ Curtius X 1,10 f. schreibt zwar: *Nearchus et Onesicritus . . . nuntiabant . . .*, doch haben wir bereits in der Quellenkritik oben S. 22 f. darauf hingewiesen, daß die *audita* – und diese liegen hier wie in den Nachrichten von Taprobane vor – in erster Linie bei Onesikritos zu finden sind.

²⁹¹ Siehe noch Mela III 70 und vgl. dazu W. Tomaschek, RE II 1, 801 s. v. Argyre u. 800 s. v. *Ἀργυρᾶ χώρα*. – Ders. auch Küstenfahrt 25, wo aber unberechtigtweise die auf Hinterindien sich beziehenden Nachrichten mit denjenigen von der 'Zauberinsel' Nosala/Karnine (siehe dazu unten S. 56 ff.) verquickt werden. – Ähnlich Jacoby oben in Anm. 289. – Gegen letztere Anschauung spricht auch, daß es kaum anzunehmen ist, Nearch habe bei seiner Seefahrt die im Zusammenhang mit dem Goldland erwähnten *lixae mercatoresque* mitgeführt. Denn aus Arrian, an. VI 1,6 und Nearch F 1 c. 13,1 ergibt sich, daß er nur solche Leute mitgenommen hat, *οσοι τῶν θαλασσιῶν ἔργων δαίμονες* waren, und F 1 c. 23,8 – *καὶ τῶν ναυτίων ὅσοι ἐν τῷ ἔργῳ βλακεύειν ἐφαίνοντο Νεάροχοι, τοῦτους μὲν πεζῆι ἄγειν Λεοννάτωι ἔδωκεν αὐτὸς δὲ ἀπὸ τῶν σὺν Λεοννάτωι στρατιωτῶν συμπληροῦ τὸ ναυτικόν* – zeigt deutlich, daß Nearch bei seinem Unternehmen nur Leute gebrauchen konnte, die sich aufs Seehandwerk wirklich gut verstanden und im Sinne der maritimen Aufgaben zweckmäßig verwenden ließen. Daß 'zu den integrierenden Aufgaben der Expedition' der Transport eines Armeeteils gehörte – was die Forschung bisher übersehen habe –, diese Auffassung Schachermeyers, Alexander 381 mit Anm. 241 (auch 388), hat in den Quellen keine Stütze und widerspricht der ganzen Situation. Nearch F 1 c. 20,8 unterscheidet nicht zwischen nur mitgeführten Landtruppen und der seemännischen Besatzung, sondern die von uns angeführten Stellen zeigen klar, daß hier nur der Unterschied gemeint sein kann zwischen der Besatzung im engeren Sinne und den *notwendigerweise* dazugehörigen Seesoldaten.

²⁹² C. F. Rhys Davids a. a. O. 871. – Dutoit, Jatakam [= Jatakam, Das Buch der Erzählungen aus früheren Existenzen Buddhas, übers. v. J. Dutoit, München] Bd. 4, 17 ff. nennt die Halbinsel Malakka. – Vgl. auch Lamotte, L'Inde 118. – Von diesem 'Goldland' berichten, bereits für eine ältere Zeit, die Jatakas, eine wertvolle 'Quelle für die Kenntnis der indischen Kultur vor und zu der Zeit des Buddha' (Geiger a. a. O. 21 Anm. 2), d. h. der Zeit um 500 v. Chr. – So erzählt das Mahajanaka-Jataka (Text bei Fausböll, Jataka [= The Jataka together with its commentary, being Tales of the Anterior Birth of Gotama Buddha, ed. by V. Fausböll, London 1875 ff.] Nr. 539 in Bd. 6, 30 ff. – Deutsche Übersetzung bei Dutoit, Jatakam Bd. 6, 41 ff.) von einem aus der väterlichen Herrschaft verdrängten

scheint sogar zum erstenmal über Suvannabhumi hinaus die Seeverbindung mit China aufgenommen worden zu sein²⁹³.

Für eine von Indern betriebene Schifffahrt vom Indus-Delta nach Süden sprechen auch die von Nearch²⁹⁴ und Onesikritos²⁹⁵ mitgeteilten astronomischen Beobachtungen, über den verschiedenen Fall der Schatten und über die Sichtbarkeit bestimmter Gestirne. Denn da die Flotte diese Erscheinungen in den von ihr befahrenen Breiten selbst nicht wahrgenommen haben kann, dürften sie wohl 'aus Fahrtberichten von Indern' stammen, wie F. Jacoby²⁹⁶ richtig zu der Nearch-Stelle bemerkt. W. Tomaschek²⁹⁷ nimmt zwar in diesem Fall eine Eigenbeobachtung der Flotte anlässlich der Erforschung der östlichen Indus-Mündung an. Er meint jedoch, daß die Notiz bei Plinius II 184 f. = Onesikritos F 10 (wie Plinius VI 69 = Baiton F 4²⁹⁸) 'aus mündlicher Kunde' herrühre. Während es bei Nearch²⁹⁹ nur heißt, daß die Beobachtungen *παραπλέοντων δὲ τὴν Ἰνδοῦν γῆν* gemacht wurden, finden sich bei Onesikritos bezeichnenderweise zwei Ortsangaben darüber: einmal das *flumen Hypasis*³⁰⁰, dann der *mons Maleus . . . in Indiae gente Oretum*³⁰¹. Wahrscheinlich waren für die genannten Angaben dieselben *καθηγε-*

Prinzen, der – um sich Mittel für deren Rückgewinnung zu verschaffen – mit Kaufleuten nach dem 'Goldland' schiffte, und zwar auf demselben Schiff, mit dem sie bereits auf dem Ganges fuhren. – Auch das Samkha-Jataka (Text bei Fausböll, Jataka Nr. 442 in Bd. 4, 15 ff. – Dt. Übers. bei Dutoit, Jatakam Bd. 4, 17 ff.) spricht von einer Schiffsreise nach dem 'Goldland', die gangesabwärts und dann über die offene See führte. – Doch nicht nur vom Ganges fuhr man dorthin, sondern die Jatakas erzählen auch von Seereisen zum 'Goldland', die von den Häfen an der indischen Westküste aus erfolgten. – Im Sussondi-jataka z. B. (Text bei Fausböll, Jataka Nr. 360 in Bd. 3, 187 ff. – Dt. Übers. bei Dutoit, Jatakam Bd. 3, 205 ff.) ist von einem Musiker die Rede, der mit Kaufleuten nach dem 'Goldland' fährt von Bharukaccha aus, am Golf von Cambay. – Zur Bedeutung dieses Hafens (heute Broach) siehe die Nachrichten im Suppara-Jataka (Fausböll, Jataka Nr. 463 in Bd. 4, 136 ff. – Dt. Übers. bei Dutoit, Jatakam Bd. 4, 159 ff.), sowie vor allem in nachchristlicher Zeit unter dem Namen *Βαρύραζα* im *peripl. mar. Erythr.* § 44. – Vgl. dazu C. F. Rhys Davids a. a. O. 866 mit Anm. 1 und dann Schoff, Periplus 180. – Tarn, Bactria passim (siehe Index 546 s. v. Barygaza).

²⁹³ Im Arthasastra des Kautilya werden nämlich 'seidene Bänder aus China, die im Lande China hervorgebracht werden', erwähnt, was 'den Export chinesischer Seide nach Indien im 4. Jahrh. beweist' (H. Jacobi, Kautiliya 961). Da aber der in der Quelle verwendete Name für China 'Cin' – wie später Thinai/Sinai – nicht das Binnenland, sondern die Küstengebiete dieses Reiches bezeichnete, ergibt sich daraus die Existenz einer Seeverbindung China–Indien vor 300 v. Chr. – Zum ganzen Problem vgl. Hennig, Terrae Incognitae 218 ff., der an malaiische Seefahrer als Träger des Seeverkehrs denkt (221). Die hier bereits vorgelegten Zeugnisse sprechen aber dafür, daß die Inder an der Seeverbindung mit China zumindest partizipiert haben.

²⁹⁴ F 1 c. 25,4 ff. = Arrian, Ind. 25,4 ff. – F 16 = Strabo II 1,20. – Siehe auch Philostrat, vita Apollonii III 53.

²⁹⁵ F 9 u. 10 = Plinius II 183 u. 184 f.

²⁹⁶ Nearch-Komment. 456 Z. 15. Zum gesamten Fragenkreis vgl. ebendort 455 Z. 28 ff. zu Nearch F 1 c. 25,4–6, wo mit Recht die Ansicht Kiesslings (RE IX 1, 105 f.) zurückgewiesen wird, daß die mitgeteilten Beobachtungen auf den Bericht des Skylax von Karyanda zurückzuführen seien. – Siehe noch unsere Ausführungen S. 52.

²⁹⁷ Küstenfahrt 6.

²⁹⁸ Bei F. Jacoby, FGrHist II B Nr. 119.

²⁹⁹ F 1 c. 25,4.

³⁰⁰ F 9 = Plinius II 183.

³⁰¹ F 10 = Plinius II 184 f. – Der *mons Maleus* ist 'ein Gebirge im südlichsten Teil Vorderindiens' – A. Herrmann, RE XIV 1, 898 s. v. Maleus.

μόνες τοῦ πλοῦ die Quelle, von denen Onesikritos seine Kenntnisse über Taprobane und die zwischen der Insel und dem indischen Festland geübte Schifffahrt bezogen, sowie Kunde von Hinterindien erhalten hat. Aus ihnen ergibt sich jedenfalls eine Beobachtung nautisch wichtiger Phänomene und läßt sich ihre Ausnutzung für die Schifffahrt erschließen.

Diese machen auch die Nachrichten über die *ἐτησίαι ἄνεμοι*³⁰², die Monsunwinde, sehr deutlich. Am aufschlußreichsten ist davon Arrian, an. VI 21,1 ff. Denn daraus ergibt sich m. E. eindeutig, daß

a) Nearch (bzw. schon Alexander) von den Indern präzise Angaben über die Periodizität der Monsunwinde erhalten hatte, und daß

b) diese bereits für einen Seeküstenverkehr sowohl mit Ruder- als auch Segelschiffen ausgenutzt wurde.

Die Nearch-Fahrt bis zum Persischen Golf

Zur Charakteristik. Mit den vorhergehenden Ausführungen haben wir gleichsam den Hintergrund nachzuzeichnen versucht, vor dem sich die von Alexander befohlene Ozean-Fahrt Nearchs abgespielt hat. Bevor wir uns ihrer Einzeluntersuchung zuwenden, muß jedoch einiges zur Klärung des allgemeinen Charakters dieses Unternehmens gesagt werden.

Nach der bisher vorherrschenden Meinung (etwa bei F. Jacoby³⁰³, U. Wilcken³⁰⁴ und V. Burr³⁰⁵) war es eine Entdeckungsfahrt im eigentlichen Sinne, die ohne Kenntnis früherer Fahrten (besonders der des Skylax) unternommen wurde. Nearch sei, so schreibt z. B. M. Neubert³⁰⁶, 'durchaus ins Unbekannte' gesteuert. Wie B. Breloer³⁰⁷ und F. Hampf³⁰⁸ nehmen dagegen auch M. Kiessling³⁰⁹, C. F. Lehmann-Haupt³¹⁰ und F. Schachermeyr³¹¹ an, daß Alexander von der Seeverbindung Indien – Persischer Golf wußte. Letztere weisen mit Nachdruck auf Skylax als Quelle dieses Wissens hin. Dem ist im grundsätzlichen beizupflichten; wenn auch die Ansicht M. Kiesslings³¹² abgelehnt werden muß, daß der Skylax-Bericht dem Admiral Nearch als ein 'genaues Portolano der iranischen und arabischen Küsten' vorgelegen habe³¹³, und die Meinung F. Miltner's³¹⁴, daß Alexander den Bericht des Skylax 'nur im großköniglichen Archiv kennengelernt' habe, nur mit großem Vorbehalt hingenommen werden kann. Es ist nämlich kaum vorstellbar, daß niemand aus Alexanders anerkannt leistungsfähiger wissenschaftlicher Begleitung den

³⁰² Siehe Arrian, an. VI 21,1 ff. – Ind. 21,1 = Nearch F 1 c. 21,1. – Strabo XV 2,5 = Nearch F 1 a.

³⁰³ Nearch-Komment. 445 Z. 27 ff.

³⁰⁴ Alexander 72 f.

³⁰⁵ Das geographische Weltbild Alexanders. Würzburger Jahrb. f. d. Altertumswiss. 2, 1947, 96 ff.

³⁰⁶ Fahrt Nearchs 143.

³⁰⁷ Indien 67. 69.

³⁰⁸ Alexander 107 mit Anm. 1.

³⁰⁹ RE IX 1, 103 f.

³¹⁰ Nearch 109 ff. 135.

³¹¹ Alexander 378.

³¹² A. a. O. 106.

³¹³ Siehe dazu noch unten S. 52.

³¹⁴ Okeanos 552.

Herodot gekannt und ihn bei der Vorbereitung des indischen Feldzuges auf die entsprechenden Stellen hin gründlich studiert hat³¹⁵. Auch von Aristoteles her, der Skylax kennt und ihn Polit. VII 14 p. 1332 in Verbindung mit Indien zitiert, und dessen wissenschaftliches Erdbild man mit Recht zunächst für Alexander bestimmend sein läßt³¹⁶, dürfte Alexander mit dieser Unternehmung bekannt geworden sein. Neben Skylax standen Alexander aber (wie weiter unten gezeigt wird) noch andere, bessere und 'aktuellere' Auskunftsmöglichkeiten zur Verfügung. Gestützt auf diese Indizien dürfen wir daher gemäß Arrian, Ind. 20,1 = Nearch F 1 c. 20,1 und Arrian, an. VI 19,5 = Nearch F 33 festhalten, daß Alexander und der ihm vertraute Nearch, der verantwortliche Leiter der Flottenfahrt, von der Seeverbindung zum Zweistromland wußten, ja sogar z. T. (für die Küstenstrecke Mosarna-Karmanien, dann für die Küsten im Golfinnern³¹⁷) über genauere Informationen verfügten (ebenso wie Alexander und Nearch bereits vorher vom Rückweg des Heeres durch Gedrosien Kenntnisse besaßen, vielleicht sogar eingehendere³¹⁸). Nearch wurde also nicht auf eine Entdeckungsreise geschickt, sondern seine Aufgabe war es – wie nicht zuletzt die detaillierten Instruktionen Alexanders an ihn deutlich erkennen lassen³¹⁹ –, eine im Zuge der weitreichenden maritimen Ostpolitik notwendige Erkundung (eine Art Bestandsaufnahme) der erythräischen Küstengebiete durchzuführen.

Wir haben weiter oben (Anm. 118) dargelegt, aus welchen Gründen wir über Einzelheiten dieses Unternehmens nur unvollkommen unterrichtet sind. Bei dieser Sachlage stellt sich uns die Frage, ob aus dem Fehlen eindeutiger Nachrichten, ob aus der seltenen Erwähnung einer primitiven Schifffahrt und aus der nur zweimaligen Notierung von Handel³²⁰ geschlossen werden darf, daß wirklich der Schiffsverkehr im Erythräischen Meer so unentwickelt, so wenig rege gewesen ist, der Handel so selten. Die aufgezeigten Verhältnisse der frühen Achämeniden-Zeit, die entwickelte indische Flußschifffahrt, der Verkehr in den östlich von der Indusmündung liegenden Küstengewässern sollten uns warnen, das zu einfache Bild, das die Quellen zunächst bieten, als das der tatsächlichen maritimen Situation zu akzeptieren.

Es soll deshalb im folgenden versucht werden, von einigen uns praktisch erscheinenden und erfolgversprechenden Punkten aus – durch eine Interpretation der Nachrichten über Schiffe, Schiffsverkehr, über Fischerei, Lotsen, durch einen Vergleich der einzelnen Fahrtstrecken, der Tag- und Nachtfahrten – die Seeverkehrs- und Seehandelsituation an der westlichen indischen Küste, an der gedrosischen und karmanischen als den maritimen Verbin-

³¹⁵ Vgl. jetzt Pfister, Alexander-Archiv bes. 44 f.

³¹⁶ Vgl. dazu Bolchert, Asien 13 f., und Endres, Geogr. Horizont 5.

³¹⁷ Siehe unten S. 52 ff. u. S. 69.

³¹⁸ Arrian, an. VI 24,2 = Nearch F 3: οὐ μὴν ἀγνοήσαντα Ἀλέξανδρον τῆς ὁδοῦ τὴν χαλεπότητα ταύτη ἐλθεῖν - τοῦτο μὲν μόνος Νέαρχος λέγει ὄδε - ἀλλὰ .. - Siehe dazu Strabo XV 1,5 = Nearch F 3 b. - Aufschlußreich auch Arrian, an. VI c. 27, bes. 27,6. - Vgl. dazu Sirasburger, Alexanders Zug 464 Anm. 1 u. 492.

³¹⁹ Siehe Arrian, Ind. 32,11 = Nearch F 1 c. 32,11. Ähnlich Arrian, an. VII 20,10 = Nearch F 1 e. - Vgl. dazu Breloer, Indien 74 Anm. 1.

³²⁰ Bei Arrian, Ind. 32,7 u. 41,7 = Nearch F 1 c. 32,7 u. 41,7. - Näheres weiter unten im Text.

dungspunkten des Persischen Golfes, wie dann besonders an und in diesem selbst möglichst klar herauszuarbeiten.

Vom Indus-Delta bis Mosarna. Nearch konnte sein Unternehmen nicht, wie es ursprünglich vorgesehen war, mit dem für die Fahrt nach Westen günstigen Wind, dem Nordost-Monsun – der etwa Ende Oktober–Anfang November einsetzt, aber erst zu Beginn des Dezember gleichmäßig weht³²¹ – beginnen. Nach Alexanders Abzug³²² wurde er von den Indern angegriffen und mußte deshalb trotz ungünstiger Windverhältnisse gegen Ende September³²³ durch die westliche Mündung (statt wie vorgesehen durch die nautisch günstigere östliche³²⁴) das Delta verlassen und Zuflucht suchen *ἐν λιμένι εὐόρμῳ ὅτι δὲ μέγας τε καὶ καλὸς ὁ λιμὴν Νεάρχῳ ἔδοξεν, ἐπονομάζει αὐτὸν Ἀλεξάνδρου λιμένα*³²⁵. Der Hafen befindet sich sicher an der Stelle des heutigen Karachi³²⁶. Der Nearch-Bericht bei Arrian sagt nicht, ob sich dort bereits eine Stadt befand oder eine von Nearch gegründet wurde. Es heißt nur, daß Nearch, der sich dort 24 Tage lang aufhielt, wegen drohender feindlicher Angriffe *ἐκτειχίζει τὸν χῶρον λιθίνῳ τείχει*³²⁷. Einige Forscher, so schon F. Lillie³²⁸ und danach vor allem V. Tscherikower³²⁹, identifizieren jedoch mit diesem Hafen das bei Plinius VI 97 = Onesikritos F 28 c. 96 genannte *Arbis oppidum a Nearchō conditum in navigatione*, während F. Jacoby³³⁰ meint, aus dem *λίθινον τείχος* sei bei Iuba (d. h. in Plinius VI 97 und dann Ptolemaios, Geogr. VI 21,5) irrtümlich eine Stadt Arbis geworden. Zu einer Stadtgründung aber hätten der Flotte die Mittel gefehlt. Für eine 'Stadt'-Gründung, über deren bescheidenen Charakter wir uns im klaren sein müssen³³¹, spricht jedoch einmal die Benennung als 'Alexander-Hafen' durch Nearch, deren Wahl schlecht verständlich wäre, wenn man – bei der ausgezeichneten Lage des Hafens³³² – nicht daran gedacht hätte, in Verfolgung von Alexanders maritimen Plänen hier einen ständigen Stützpunkt zu belassen. Ein weiteres Argument ist die berichtete Ummauerung des Platzes³³³. Bildet doch diese eines der entscheidenden, konstituierenden Elemente der hel-

³²¹ Vgl. Jacoby, Nearch-Komment. 452 Z. 29 ff., und Breloer, Indien 70.

³²² Siehe oben Anm. 245.

³²³ Siehe Strabo XV 2,5 (721) = Nearch F 1 a. – Auch F 1 c. 21,12. 22,6. 23,3 lassen die unzeitige Abfahrt erkennen. – Erst c. 24,1 heißt es *ἐνθὲνδε* (von Kokala am Ende des Oritenlandes) *ὄρμηθέντες ἔπλεον ἀκραί* führen sie mit frischem, günstigem Wind.

³²⁴ Siehe oben Anm. 261.

³²⁵ Nearch F 1 c. 21,10.

³²⁶ Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 12 f. – Neubert, Fahrt Nearchs 137 ff.

³²⁷ F 1 c. 21,12 f.

³²⁸ De Onesicrito scriptore Alexandri Magni (1864) 17.

³²⁹ Städtegründungen 110.

³³⁰ Nearch-Komment. 453 Z. 31 ff. – Tomaschek, Küstenfahrt 16, bezieht *Arbis oppidum* auf den Fluß *Ἀρβίς* oder *Ἄραβίς* in Nearch F 1 c. 22,8. 23,1 (Zur Textüberlieferung vgl. Jacoby, FGGrHist II B Text 685 Anm. zu Z. 18 f. und 734 Anm. zu Z. 7 f.). Aus dem Mündungshafen Nearchs habe Iuba eine Stadtanlage herausgelesen. – Vgl. dazu jetzt noch Brown, Onesicritus 110 f.

³³¹ Zu dem in Frage kommenden Stadttyp vgl. Tscherikower, Städtegründungen 133.

³³² Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 12 f.

³³³ Siehe dagegen die provisorische Anlage des Lagers bei Kokala in Nearch F 1 c. 23,4.

lenistischen Städtegründungen³³⁴. Aus diesen Gründen scheint es mir ebenfalls geboten, die bei Onesikritos F 28 c. 97 genannte 'Stadt bei den Arabiern', denn das steckt nach Tscherikower³³⁵ in *Arbis oppidum*, mit dem 'Alexander-Hafen' im Lande der Arabier gleichzusetzen. Ob dieser vorzügliche, dicht am Indus-Delta gelegene Hafen von einheimischen Schiffen benutzt wurde, darüber sagen die Quellen leider nichts. Es sei denn, man schließt aus dem mehrfach erwähnten Reichtum dieser Gegend an Seetieren – darunter wertvollen Perlenaustern³³⁶ – auf eine von Einheimischen geübte Seefischerei.

Merkwürdig ist die Tatsache, daß die Flotte, als sie nach 24tägigem Aufenthalt den 'Alexander-Hafen' verläßt, bereits nach 60 Stadien (Nearch F 1 c. 22,1) erneut anlegt und erst am nächsten Tage wieder weiterfährt. Vielleicht spielen da die Windverhältnisse eine Rolle, daß man am anderen Tage morgens möglichst gut in den Wind kommen wollte. Wenn jedoch Tomaschek³³⁷ bezeugt, daß eben an der Stelle, wo man nach erst 60 Stadien Fahrt schon wieder anlegte, sich in späterer Zeit die Hütten der Piloten für die westliche Indus-Mündung befanden, dann möchte ich zur Erklärung der so überraschend kurzen Tagesfahrt meinen, daß schon damals – einfach bedingt durch nautische Gegebenheiten – bis dorthin (d. h. bis zur Halbinsel Manora) sich der Tätigkeitsbereich der von der Flotte benutzten Delta-Lotsen erstreckte.

Daß man bei den Schwierigkeiten der zu befahrenden Küste³³⁸ die Fahrt bis in die Nacht hinein ausdehnen konnte³³⁹, scheint mir – da bei den Griechen 'navigation at night is always considered dangerous and is mentioned as something extraordinary'³⁴⁰ – darauf zu deuten, daß auch für die Weiterfahrt küstenkundige Führer zur Verfügung standen³⁴¹. Durch sie wird Nearch dann auch erfahren haben, daß der nächste gute Hafen Morontabara *τῆι γλώσση τῆι ἐπιχωρίηι* (d. h. hier wohl im Schiffer-Jargon) *Γυναικῶν λιμῆν* genannt wurde³⁴².

Schon nach ungefähr 190 Stadien Fahrt fand die Flotte erneut 'einen

³³⁴ Vgl. die grundsätzlichen Bemerkungen von Tscherikower, Städtegründungen 114 f.

³³⁵ Städtegründungen 110.

³³⁶ Siehe Nearch F 1 c. 21,13. – Plinius VI 80. – Philostrat, *vita Apollonii* III 53. – Vgl. dazu Tomaschek, Küstenfahrt 13.

³³⁷ Küstenfahrt 14.

³³⁸ Siehe Nearch F 1 c. 22,4. 22,6. 23,3.

³³⁹ Siehe Nearch F 1 c. 23,4.

³⁴⁰ H. Knorring, *Emporos, Data on trade and trader in Greek literature from Homer to Aristotle* (Amsterdam 1926) 35.

³⁴¹ Daß wir viel häufiger als ausdrücklich erwähnt mit der Führung durch einheimische Piloten zu rechnen haben, hat sich bereits aus unserer Untersuchung der Flußfahrt und der Deltaunternehmungen Alexanders ergeben und wird dann besonders deutlich aus Strabo XV 3,11 (732) = Nearch F 26. – Siehe dazu unten S. 69 f.

³⁴² Nearch F 1 c. 22,5 gibt zwar als Grund für die Benennung an: *ὅτι γυνῆ τοῦ χώρου τούτου πρώτη ἐπέρξεν*; doch dürfte die Ursache für die Bezeichnung *Γυναικῶν λιμῆν* darin liegen, daß der Hafen *μέγας καὶ εὐκυκλος καὶ βαθὺς καὶ ἄκλυστος*, *ὁ δὲ ἔσπλους ἐς αὐτὸν στενός* war. – Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 15. Er möchte die so bezeichnete Bucht hinter Ras Muwari ansetzen, die 'noch jetzt von Fischern häufig aufgesucht wird', während m. E. die geographisch wahrscheinlichere und dem Nearch-Text besser entsprechende Lokalisierung die Bucht von Sunmiani ist, wie sie Neubert, *Fahrt Nearchs* 139. 137, gibt. – Vgl. dazu noch O. Stein, *RE* XVIII 1,945 f.

großen und guten Hafen' an der Mündung des Arabis³⁴³. Wie beim *Γυναικῶν λιμῆν* hören wir auch hier nicht ausdrücklich davon, daß der 'große und gute Hafen'³⁴⁴ von einheimischen Schiffen benutzt wurde. Wenn aber Nearch F 1 c. 22,10 kurz bemerkt, daß vor dem Hafen eine Insel lag *καὶ περὶ ταύτην δοστρέων τε καὶ ἰχθύων παντοδαπῶν θήρα*, dann dürfte das besagen, daß dort von Einheimischen der Fang von Austern und anderen Seefischen mit Schiffen oder Booten betrieben wurde.

An der Oriten-Küste, wo die Flotte zunächst noch mit schlechten nautischen Bedingungen zu kämpfen hatte³⁴⁵, traf Nearch bei Kokala (am Phur oder Pur³⁴⁶) mit Leonnatos zusammen, der von Alexander zur Pazifizierung des Oriten-Landes³⁴⁷ und zur Unterstützung der Flotte detachiert worden war³⁴⁸. Das Ergebnis des Zusammentreffens für die Flotte ist folgendes³⁴⁹: Sie erhält

- a) Lebensmittel für etwa 10 Tage,
- b) Hilfsmittel zur Ausbesserung *τῶν νεῶν ὅσαι πεπονήκεσαν κατὰ τὸν πλόον μέχρι τοῦδε*,
- c) Ersatz für seeuntüchtige Teilnehmer der bisherigen Flottenfahrt – die Leonnatos übergeben wurden – durch geeignetere aus dem Landheer.

Vor allem die Tatsache, daß alle an den Schiffen aufgetretenen Schäden – die sich aus Bordmitteln bisher nicht beheben ließen – nun repariert werden konnten, zeigt die Nähe eines größeren Ortes mit entsprechenden Hilfsquellen. Entweder man denkt dabei an Rhambakia, den Vorort der Oriten³⁵⁰ – der dann in Küstennähe gelegen haben muß – und bezieht darauf alle übrigen Nachrichten³⁵¹ von einer πόλις 'Αλεξάνδρεια im Gebiet der Oriten³⁵², oder man nimmt zwei Gründungen in dieser Region an³⁵³: einmal das von Hephaestion ausgebaute und landeinwärts gelegene Rhambakia, dann eine von Leonnatos gegründete πόλις 'Αλεξάνδρεια an der Küste, von der es bei Diodor XVII 104,8 heißt, daß sie einen λιμῆν εὐρὸν ἄκλυστος besitzt.

Im Nearch-Bericht bei Arrian findet sich kein ausdrücklicher Hinweis

³⁴³ Lokalisierung: Tomaschek, Küstenfahrt 16 = Habb. – Neubert, Fahrt Nearchs 139 f. = Purali, der in die Bucht von Sunmiani mündet. – Letzterem zustimmend Strasburger, Alexanders Zug 469. – Zur noch sehr im argen liegenden Topographie dieser Gebiete ders., Route Alexanders 251 ff.

³⁴⁴ Nearch F 1 c. 22,8.

³⁴⁵ Siehe Nearch F 1 c. 23,1 ff.

³⁴⁶ Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 20. – Neubert, Fahrt Nearchs 140.

³⁴⁷ Zu den Landesgrenzen vgl. O. Stein, RE XVIII 1, 945 ff.

³⁴⁸ Siehe Nearch F 1 c. 23,5 ff. – Arrian, an. VI 22,3.

³⁴⁹ Siehe Nearch F 1 c. 23,7 f.

³⁵⁰ Siehe Arrian, an. VI 21,5.

³⁵¹ Diodor XVII 104,8. – Plinius VI 97 = Onesikritos F 28 c. 96. – Iul. Val. 35 hat ein *Alexandreia apud + origala*, was als Verschreibung für Cocala angesehen wird (vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 20). – Unklar ist, worauf sich Curtius IX 10,7 bezieht. – Stephanus Byzantius erwähnt s. v. 'Αλεξάνδρεια: . . . τετάρτη πόλις Ὀριτῶν, ἔθνους Ἰχθυοφάγων, κατὰ τὸν περιπλοῦν τῆς Ἰνδικῆς. – Vgl. dazu Jacoby, Nearch-Komment. 454 Z. 4 ff.

³⁵² So Tomaschek, Küstenfahrt 18 ff. – Auch Tscherikower, Städtegründungen 110.

³⁵³ Wie Stein, RE XVIII 1, 947. – Brown, Onesicritus 111 f. – Vgl. noch Wilcken, Alexander 186.

für eine Stadtgründung. Doch könnte sich Arrian, an. VI 22,3 darauf beziehen, wo es heißt, das Leonnatos zurückgelassen wurde *ἐν ᾠροῖς . . . τὴν πόλιν* (ohne Namen) *ἐνοικοῖζειν*. Das Fehlen der Hafenstadt im Nearch-Bericht erklärt Tomaschek³⁵⁴ damit, daß Nearch nur die wirklich angelaufenen Stationen verzeichnet habe, er jedoch durch einen Seesturm³⁵⁵ verhindert worden sei, in die Bucht von Sonmiani, wo Tomaschek diese Stadt ansetzt, einzulaufen. Die Erklärung befriedigt nicht³⁵⁶. Der wirkliche Grund dafür, daß die oritische Stadt Alexandria in der Indike nicht auftaucht, scheint mir in einer Unordnung oder Unvollständigkeit des Arrian-Berichtes an dieser Stelle zu liegen. Schon Jacoby³⁵⁷ fand es 'merkwürdig', daß nach dem ausführlich berichteten Zusammentreffen mit Leonnatos³⁵⁸ – über dessen zeitliche Dauer nichts verlautet – bereits nach einer einzigen Tagesfahrt ein Aufenthalt von 5 Tagen zwecks erneuter Schiffsreparaturen notwendig war³⁵⁹. Dies ist umso auffälliger, als es zum ersten Mal bei Nearch F 1 c. 24,1 heißt, daß sie 'mit günstigem Wind fuhren' (*ἐπλεον ἀκραεῖ*), wobei Schäden kaum entstanden sein dürften. Die Erklärung liegt m. E. darin, daß bei Kokala nur die erste Berührung der Flotte mit Leonnatos, der von dem etwas landeinwärts gelegenen Rhambakia/Alexandria aus operierte, stattgefunden hat, daß Arrian aber Dinge dabei berichtet, die ihren Platz erst Nearch F 1 c. 25,1 haben, die dort zeitlich und geländemäßig besser begründet hinpassen³⁶⁰.

Die Frage, ob hier am Tomerus³⁶¹ eine Stadt gegründet worden ist, läßt sich aus den Quellen nicht sicher entscheiden. Es scheint aber geboten, nur eine Gründung bei den Oriten anzunehmen – nämlich Rhambakia/Alexandria –, die von Hephaestion begonnen und von Leonnatos weitergeführt wurde³⁶² und diese zwischen Pur und Hingol (Hingor) mit günstiger Ver-

³⁵⁴ Küstenfahrt 19.

³⁵⁵ Tomaschek denkt wohl an Nearch F 1 c. 23,3. Es heißt aber dort auch: *οἱ δὲ ἀνθρωποι σώζονται ἀπονηξάμενοι, ὅτι οὐ πόρρω τῆς γῆς ὁ πλοῦς ἐγένετο*. Demnach müßte Nearch die Stadt bei der Vorbeifahrt auf jeden Fall bemerkt haben. Ihre Nichterwähnung wäre dann bei der angenommenen Bedeutung des Ortes sehr befremdlich.

³⁵⁶ Vgl. auch die kritischen Bemerkungen von Neubert, Fahrt Nearchs 140 f. besonders Anm. 8.

³⁵⁷ Nearch-Komment. 455 Z. 14 ff.

³⁵⁸ Nearch F 1 c. 23,5 ff.

³⁵⁹ Siehe Nearch F 1 c. 25,1.

³⁶⁰ Bei Kokala war man gezwungen, die Schiffe wegen der schlechten Strandverhältnisse auf See ankern zu lassen – siehe Nearch F 1 c. 23,4 –, während am Tomeros die Schiffe an Land gezogen werden konnten, wie c. 25,1 zeigt. Plinius VI 97 nennt das *flumen Tomberum* (= Tomeros) *navigabile*. Vielleicht ist man also ein Stück flußaufwärts gefahren und hat dort die im Text erwähnten Dinge durchgeführt, die Arrian anknüpfend an die erste Begegnung bzw. die Erzählung des in der Nähe errungenen Sieges des Leonnatos bei Kokala zusammenfassend vorweggenommen hat. – Zur vergleichbaren Übung Nearchs, allgemeine Bemerkungen statt an der entsprechenden Stelle resümierend nach einem bestimmten Abschnitt zu bringen, vgl. Jacoby, Nearch-Komment. 455 Z. 30 ff., und Strasburger, Alexanders Zug 476. In einer modernen Publikation müßte dann bei Nearch F 1 c. 25,1 etwa stehen: zu den Einzelheiten siehe c. 23,5 ff.

³⁶¹ Zur Lokalisierung des Flußes (es ist der heutige Hingol) vgl. Neubert, Fahrt Nearchs 140 f. – Tomaschek, Küstenfahrt 21. – Auch Stein, RE XVIII 1, 947 f.

³⁶² Dies mag auch erklären, daß Arrian, an. VI 22,3 einfach von der *πόλις* bei den Oriten spricht, daß in der Indike eine erneute Erwähnung unterblieben ist, da *πάντα μὲν δὴ ἐν τῇ ἄλλῃ ἐγγραφῇ* berichtet wurde – Ind. 23,6 –, somit sich die Beziehung auf Rhambakia/Alexandria aus der Nennung des Leonnatos und der Oriten von selbst ergab.

bindung zum Meer anzusetzen, so daß Diodor XVII 104,8 den *λιμὴν ἐσθρῶν ἀκλυστος* als zu dieser Stadt gehörig betrachten konnte³⁶³. Wie bei den vorgenannten guten Häfen finden sich auch hier nur Hinweise für eine primitive Seefischerei³⁶⁴, so daß es zu gewagt erscheint, aus den berichteten Schiffsreparaturen auf das Vorhandensein nennenswerter schiffsbautechnischer Anlagen zu schließen.

Von Malana aus, dem Grenzort zwischen der Oriten- und der Ichthyophagenküste³⁶⁵, *περὶ τὴν δευτέρην φυλακὴν ἀναχθέντες καταίρουσιν εἰς Βαγίσαρα*³⁶⁶, wo man einen *λιμὴν εὖορμος* vorfand³⁶⁷. Die Weiterfahrt von dort wurde noch früher in der folgenden Nacht angetreten³⁶⁸, woraus wir – nach dem über Nachtfahrten Gesagten – schließen dürfen, daß sich küstencundige Eingeborene an Bord befanden.

Bald darauf hören wir denn auch zum ersten Mal ausdrücklich davon, daß man bei einem Dorfe mit Namen Kysa³⁶⁹ auf kleine Schiffe stieß, *οἷα ἀλιέων εἶναι πλοῖα οὐκ εὐδαιμόνων*³⁷⁰. Da es jedoch heißt, daß die Küstenbewohner geflohen seien, scheint mir die Vermutung naheliegend zu sein, daß sie ihre größeren, besseren Schiffe vor dem nahenden feindlichen Schiffsgeschwader rechtzeitig in Sicherheit gebracht haben, wozu die topographischen Verhältnisse und die Art des Vorrückens Nearchs gewiß gute Möglichkeiten boten. Denn es ist nicht zufällig so, daß gerade in dieser Küstengegend erstmalig ausdrücklich Schiffe erwähnt werden, sondern diese Tatsache ist ein Symptom für eine entwickeltere Schifffahrt, die sich – wie im einzelnen noch auszuführen ist – von den folgenden Mosarna an (das beim heutigen Ras Pasni lokalisiert werden muß³⁷¹) aufweisen läßt³⁷².

Zusammenfassend kann von der bisher behandelten Küstenstrecke (westliches Indus-Delta bis Mosarna) gesagt werden, daß die Flotte zwar eine Reihe von Naturhäfen angetroffen hat, sich jedoch in den Quellen weder direkte Zeugnisse noch Hinweise für eine mit größeren Schiffen betriebene Küsten- oder gar Seeschifffahrt feststellen lassen. Es ergaben sich nur an einigen Plätzen Hinweise für eine mit kleinen Booten betriebene küstennahe Fischerei. Die daran beteiligten Eingeborenen werden dann auch – und zwar

³⁶³ Bezieht sich vielleicht darauf der Name *Argeruus* – zu den Namensvarianten siehe Jacoby, FGrHist II B Text 734 Anm. zu Z. 10 – *portu salubri*, der bei Plinius VI 97 = Onesikritos F 28 c. 97 im Anschluß an die von Leonnatos gegründete Alexander-Stadt genannt wird? Lilie a. a. O. 17 verbindet ihn mit dem *flumen Tonberum*, dagegen Tomaschek, Küstenfahrt 19, mit der oritischen Alexandria. – Vgl. noch Brown, Onesicritus 112 f.

³⁶⁴ Siehe bes. Nearch F 1 c. 24,9.

³⁶⁵ Siehe Nearch F 1 c. 25,1. – Heute noch Ras Malan 25° 18' 30" N., 65° 12' 20" O. (vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 21. – Neubert, Fahrt Nearchs 137).

³⁶⁶ Am Ras Ormarah (vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 23. – Neubert, Fahrt Nearchs 138. 141).

³⁶⁷ Nearch F 1 c. 26,2 f.

³⁶⁸ Siehe Nearch F 1 c. 26,4.

³⁶⁹ Zur Lokalisierung vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 27 f. – Neubert, Fahrt Nearchs 141.

³⁷⁰ Nearch F 1 c. 26,8 f.

³⁷¹ Vgl. Neubert, Fahrt Nearchs 141. – Zustimmung Strasburger, Alexanders Zug 485 Anm. 4. – Anders Tomaschek, Küstenfahrt 28.

³⁷² Es ist dabei zu beachten, daß auch heute nur an gewissen Zentren größere Schiffe, dagegen sonst an der Küste verhältnismäßig kleine Schiffe angetroffen werden, deren Zahl aber in der Nähe von bedeutenden Häfen größer wird und also auffällt.

jeweils für kürzere Teilstrecken – die küstenkundigen Führer gewesen sein, die – wie wir an einigen Stellen deutlich machen konnten – unterwegs von der Flotte benutzt wurden.

Ein zunächst mageres Ergebnis. Doch dürfte bereits die Gründung des 'Alexanderhafens' (beim heutigen Karachi) darauf hindeuten, daß die Nachrichten vom bisherigen Ablauf der Nearch-Fahrt nicht das volle Bild der maritimen Rolle des befahrenen Küstengebietes im Rahmen des Ost-West-Seeverkehrs widerspiegeln. Eine bessere Würdigung derselben hoffen wir im folgenden bei der Untersuchung der Nachrichten über die Fahrt Mosarna – Harmozeia herausarbeiten zu können.

Von Mosarna bis Harmozeia. Wenn Nearch³⁷³ allgemein von den Ichthyophagen sagt, daß sie sich zwar von Fischen nähren, wenige aber nur auf regelrechten Fischfang fahren – *ὀλίγοισι γὰρ καὶ πλοῖα ἐπὶ τῶνδε πεποιήται καὶ τέχνη ἐξέύρηται ἐπὶ τῆι θήρῃ τῶν ἰχθύων τὸ πολὺ δὲ ἡ ἀνάπρωτις αὐτοῖσι παρέχει* –, so ist diese Schilderung (bei der zu bedenken ist, daß die Ausmalung der Primitivität dieses Volksstammes bei den Alexander-Historikern 'sozusagen Mode'³⁷⁴ geworden ist) vornehmlich auf den Küstenabschnitt bis Mosarna zu beziehen³⁷⁵. Denn von dort an stößt die Flotte auf merklich andere maritime Verhältnisse, ändert sich dementsprechend jetzt auch ihre Fahrweise.

B. Breloer³⁷⁶ sieht darin ein Abweichen von der befohlenen Küstenfahrt, einen Verstoß Nearchs gegen die ursprünglichen, klar umrissenen Anordnungen Alexanders. Nur mit Einschränkung kann aber m. E. davon die Rede sein, denn es handelt sich eher um eine sinngemäße Auslegung der erteilten Befehle, um die Anpassung an eine neue Situation. Hatte man bis jetzt befehlsgemäß in kleinen Strecken³⁷⁷ eine möglichst eingehende Erkundung der meist unwirtlichen Küste mit ihren Einbuchtungen durchgeführt, da von diesem Abschnitt nichts Näheres bekannt war, so konnte man jetzt – ohne Auftrag und Zweck der Fahrt in Frage zu stellen³⁷⁸ –, begünstigt vom stetig gewordenen Wintermonsun³⁷⁹, an fruchtbareren, freundlicheren Küstenregionen vorbei³⁸⁰, größere Strecken ohne zu landen hinter sich bringen.

Für diese geänderte Fahrweise sind zwei Gründe maßgebend: Einmal fand die Flotte in Mosarna – *ἐν λιμένι ἀκλύστῳι καὶ ὕδωρ αὐτόθι ἦν, καὶ*

³⁷³ F 1 c. 29,9.

³⁷⁴ Strasburger, Alexanders Zug 476.

³⁷⁵ Siehe noch Curtius IX 10,8 ff. über die maritimi Indi. – Ferner Strabo XV 2,2 (720 f.).

³⁷⁶ Indien 73 f. Zu Unrecht heißt es bei ihm noch: 'eigentlich gelungen ist nur der erste Teil der Fahrt bis über das Land der Oreiten hinaus...'

³⁷⁷ In starkem Maße durch die bislang ungünstigen Windverhältnisse mitbestimmt. Eine Rolle spielen außerdem die Verproviantierungsschwierigkeiten an der bisher sehr unfruchtbaren Küstenstrecke.

³⁷⁸ Obwohl natürlich so unterwegs manche Einzelheit übersehen worden ist und die Berichterstattung z. T. beträchtliche Strecken unberücksichtigt läßt. – Siehe unsere Bemerkungen oben Anm. 118. – Ähnlich Tomaschek, Küstenfahrt 30, der aber das Fehlen topographischer Details zu sehr dem Arrian zur Last legt.

³⁷⁹ Vgl. Neubert, Fahrt Nearchs 141.

³⁸⁰ Siehe z. B. Nearch F 1 c. 27,2 über Barna, die zweite Haltestation nach Mosarna. – Dazu noch unten S. 54 u. 57 f.

ἀλιέες ὠκεῖον³⁸¹ – einen Gedrosier namens Hydrakes³⁸², der sich erbot, καταστήσειν αὐτοὺς μέχρι Καρμανίης. Die namentliche Erwähnung des Gedrosiers ist ein ungewöhnlicher Vorgang. Denn von den an der Ozean-Fahrt teilnehmenden Makedonen, Griechen, Ägyptern etc.³⁸³ werden im Nearch-Bericht nur Archias³⁸⁴ und Onesikritos³⁸⁵ mit Namen genannt, von den zahlreichen unterwegs verwendeten Piloten außer Hydrakes nur noch Mazenes, der persische Hyparchos der am Eingang des Persischen Golfes liegenden Insel Oarakta, der der Flotte bis nach Susa als Führer diente³⁸⁶. Daran ist zu ermessen, wie wertvoll Hydrakes für die Weiterfahrt der Flotte war, so daß wir in ihm einen wirklich kompetenten Kenner der Küstenstrecke Mosarna – Karmanien zu sehen haben. Seine Kenntnisse aber sind ein eindeutiger Beweis für eine häufige, sehr weitreichende Küstenschiffahrt zumindest von Mosarna westwärts bis nach Karmanien³⁸⁷. Doch war Hydrakes auf diesem Wege nicht der alleinige Lotse, sondern für die einzelnen Küstenstrecken wurden jeweils noch andere hinzugezogen. So hören wir anlässlich des Waldfischabenteuers hinter Kyiza von mehreren κατηγερόμενοι τοῦ πλόου³⁸⁸, als dann Kap Maketa in Sicht kommt, erteilen οἱ τῶν χώρων ἐκείνων δαήμονες³⁸⁹ dem Flottenchef Auskunft über Namen und Bedeutung des Vorgebirges, so wie er bereits an der Ichthyophagenküste von den ἡγεμόνες τοῦ πλόου³⁹⁰ über die Insel Nosala allerlei – wenn auch zweckdienlich gefärbte³⁹¹ – Dinge zu hören bekam. Die Führung durch erfahrene Lotsen, die mit den Küstenformationen vertraut sind, ermöglichen es der Flotte nicht nur, tags große Strecken in einem Zug zu bewältigen³⁹², sondern erlauben es ihr auch – was sich mit unseren Beobachtungen hinsichtlich der bisherigen (selteneren)

³⁸¹ Nearch F 1 c. 26,10. Beachtenswert ist, daß ein Zusatz οὐκ ἐδδαίμονες – wie bei Kysa in c. 26,9 – o. ä. hier fehlt.

³⁸² Ein iranischer Name < Udraka = Fischotter. – Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 28. – Strasburger, Alexanders Zug 478 Anm. 1, möchte ihn für die Nachrichten über die Ichthyophagen verantwortlich machen.

³⁸³ Zur ethnischen Zusammensetzung der Schiffsbesetzungen siehe Nearch F 1 c. 18,1 f. u. 31,3.

³⁸⁴ In Nearch F 1 c. 28,7. 34,6 ff. 35,1 ff.

³⁸⁵ In Nearch F 1 c. 32,9 f. – Das Fehlen von Namen ist nicht etwa Schuld Arrians, sondern Absicht Nearchs. – Vgl. F. Jacoby, Nearch-Komment. 451 Z. 36 ff.

³⁸⁶ Siehe Nearch F 1 c. 37,2 u. F 28 = Strabo XVI 3,7.

³⁸⁷ Das sind auf jeden Fall mehr als 7400 Stadien. – Vgl. die Fahrtleistungstabelle bei Brown, Onesicritus 115, und siehe dazu oben Anm. 118 über den Wert des nearchischen Stadion. – Vgl. noch die Grenzbestimmung von Karmanien bei Julien, Verwaltung 32 f. – Siehe aber unten S. 74 unsere Bemerkungen zum Ort des Von-Bord-Gehens des κατηγερόν τοῦ πλόου Hydrakes. – Es ist nämlich ganz unwahrscheinlich, daß H. etwa schon bei Ras Koh (siehe Nearch F 1 c. 29,8. 32,2 und vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 38 f. – Neubert, Fahrt Nearchs 137. 142), dem ersten Anlegeplatz in Karmanien, die Flotte verlassen hat.

³⁸⁸ Nearch F 1 c. 30,3. – Vgl. auch Strabo XV 2,12 = Nearch F 1 b. – Curtius X 1,12.

³⁸⁹ F 1 c. 32,7.

³⁹⁰ Nearch F 1 c. 31,3. Sie gehören wohl zu den in c. 31,2 erwähnten ἐπιχώριοι.

³⁹¹ Siehe unten S. 57 u. 59.

³⁹² Dies erklärt teilweise die von Neubert, Fahrt Nearchs 138, bemängelte Nachlässigkeit Nearchs, der von Mosarna 'die Aufzeichnung der Vorgebirge unterläßt . . .'. – Vgl. dazu auch Tomaschek, Küstenfahrt 36.

Nachtfahrten deckt –, häufiger bereits nachts zur Weiterfahrt die Anker zu lichten³⁹³.

Aus einem zweiten, mit dem ersten innerlich zusammenhängenden Grund konnte sich Nearch die oben skizzierte Fahrtweise erlauben, ohne befehlswidrig zu handeln. Nach der Mitteilung, daß Hydrakes die Flotte bis nach Karmanien begleiten wollte, steht nämlich weiter im Text: τὸ δὲ ἀπὸ τοῦδε οὐκέτι χαλεπὰ ἦν ἀλλὰ μᾶλλον τι ὀνομαζόμενα, ἔστε ἐπὶ τὸν κόλπον τὸν Περσικόν³⁹⁴. Das will besagen, daß zwar durch den 'Hauptpiloten' Hydrakes die Fahrt erleichtert wurde, andererseits aber eine gewisse Erleichterung auch schon dadurch eintrat, daß von Mosarna an die Fahrtstrecke ohnedies bereits besser bekannt war. Denn auf die Strecke Mosarna – Karmanien (= Persischer Golf) muß sich der oben zitierte Satz beziehen, da sich aus Nearch F 1 c. 32,2 ff. (siehe auch c. 29,8) ergibt, daß man nach Nearchs Auffassung mit dem Erreichen von Karmanien auch an der Mündung des Persischen Golfes angekommen war³⁹⁵.

Wie kommt aber Nearch dazu, diesen letzten Teil der Ichthyophagenküste als μᾶλλον τι ὀνομαζόμενα zu bezeichnen? Die in dieser Aussage liegende Erklärungsschwierigkeit gab Anlaß zu verschiedenen Veränderungen des überlieferten Textes, wodurch man aus dem scheinbar unerklärlichen 'etwas bekannter' ein 'mit guten Häfen versehen' oder ähnliches³⁹⁶ machen wollte. Das ist aber gar nicht nötig. Denn wie wir Hinweise dafür beibringen konnten, daß Alexander v o r seinem Rückmarsch und Nearch v o r der Flottenexpedition einige Kenntnis von den zu bewältigenden Wegen und ihren Schwierigkeiten hatten³⁹⁷, so dürfen wir für die Küstenstrecke ab Mosarna das Vorhandensein von eingehenderen Nachrichten annehmen. Zwar können wir nicht der von Kiessling³⁹⁸ vertretenen Ansicht zustimmen, wonach die Skylax-Nachrichten der Nearch-Flotte in Form eines ausführlichen Portolano vorgelegen haben – denn dann hätte der bisherige Fahrabschnitt genauso bekannt sein müssen –, sondern möchten an andere Auskunftsmittel denken. Ob Alexander noch den Fahrtbericht des Skylax im 'großköniglichen Archiv' vorfinden konnte, wie Miltner³⁹⁹ vermutet, wage ich nicht zu entscheiden. Dagegen halte ich es für sehr wahrscheinlich, daß sich im 'Reichsarchiv' oder in der 'Reichskanzlei' – als deren Vorsteher wir vielleicht den zu Alexander übergegangenen Amedines⁴⁰⁰ betrachten dürfen, dessen Hilfe wie die der übrigen vornehmen persischen Überläufer für die Planung und Durchfüh-

³⁹³ Siehe Nearch F 1 c. 27,2. 27,4 f. 27,6. 29,1. 29,2. 29,7.

³⁹⁴ Nearch F 1 c. 27,1.

³⁹⁵ Der αἰγιαλὸς ἔρημος, von wo aus Kap Maketa sichtbar wurde – siehe c. 32,6 –, bezeichnet dagegen die Stelle, wo der Golf ἐς τὸ εἶσω ἀναχέεται 'sich nach innen ausbreitet' (32,8). – Vgl. zu den leicht unterschiedlichen Ansetzungen der 'Mündung' des Persischen Golfes Jacoby, Nearch-Komment. 458 zu Nearch F 1 c. 32,6–8 und 459 zu c. 33,1–2. – Ptolemaios (der Geograph) betrachtet sogar das Meer von Oman als einen Teil des Persischen Meerbusens (vgl. Sprenger, Arabien 106 ff.).

³⁹⁶ Siehe F. Jacoby, FGrHist II B Text 690 Anm. zu Z. 19.

³⁹⁷ Siehe oben S. 44.

³⁹⁸ RE IX 1, 106. – Ähnlich Lehmann-Haupt, Nearch 109 ff. 135.

³⁹⁹ Okeanos 552.

⁴⁰⁰ Über ihn Berve, Alexanderreich 2, 24 f. (Nr. 51).

rung von Alexanders Unternehmungen im Osten bei ihrer Landeskenntnis und Dienstpraxis nicht gering veranschlagt werden sollte⁴⁰¹ – aktenmäßige Unterlagen⁴⁰² über die in dieser Zeit zum Perserreich gehörigen Gebiete befanden. Obwohl die Reichsgrenze gegen Osten damals bereits bei Ras Koh (an der Ostgrenze Karmaniens) anzusetzen ist⁴⁰³, darf man es dennoch als sicher annehmen, daß die persische Regierung von der Schifffahrt, die durch die Hydrakes-Nachricht für die Küstenstrecke Mosarna – Karmanien (Persischer Golf) bezeugt ist, Kenntnis besaß, zumal sie Gebiete berührte, die einstmals zum Reich selbst gehört hatten⁴⁰⁴. Daher mag also ab Mosarna der Fahrtweg (leichter und) besser bekannt gewesen sein⁴⁰⁵.

Abgesehen von dieser Nachrichtenquelle läßt sich noch eine weitere anführen. Wenn wir nämlich die zuerst von J. G. Droysen⁴⁰⁶ aufgezeigte und dann allgemein anerkannte Tatsache bedenken, daß der persische Satrap von Karmanien mit Namen Astaspes bereits im Jahre 331/30 in Persis sich freiwillig Alexander unterworfen hat, dann ist die Folgerung berechtigt, daß sich Alexander von ihm möglichst genaue Angaben über die karmanische Satrapie machen ließ. Als sicher darf man weiterhin annehmen, daß dabei auch die Verkehrsverhältnisse von Karmanien zur Sprache kamen, und der Satrap dabei u. a. über die von und nach seinem Territorium betriebene Schifffahrt berichtet hat, über die er gewiß – nicht zuletzt wegen der davon zu erhebenden Abgaben – gut informiert war⁴⁰⁷. Verschiedene Anzeichen deuten darauf hin, daß es sich bei Mosarna um den Endpunkt des persischerseits betriebenen Seeverkehrs gehandelt hat. Darin nämlich scheint mit der Grund für die zunächst überraschende Tatsache zu liegen, daß bei Marcian I 28 ff.⁴⁰⁸ die *Μουσαόρνα πόλις* als Grenzstadt Karmaniens gegen Gedrosien – was sie nicht

⁴⁰¹ Einzeluntersuchungen darüber fehlen noch. Wir hoffen, andernorts ausführlicher darauf eingehen zu können.

⁴⁰² Vgl. Junge, Satrapie 27 ff. und 51 ff., wo für die Zeit des Dareios das Vorhandensein von Aktenmaterial als Grundlage der Besteuerung sehr glaubhaft gemacht wird.

⁴⁰³ Siehe oben Anm. 387.

⁴⁰⁴ Siehe oben S. 14 f. unsere Untersuchung der Skylax-Fahrt. – Vgl. noch Tomaschek, Küstenfahrt 23. 28. 31, zum Auftreten iranischer Namen an der Ichthyopagen-Küste.

⁴⁰⁵ In diesem Zusammenhang sei noch auf eine andere als sachlich unwahrscheinlich verdächtige Nearch-Notiz hingewiesen. F 1 c. 33,2 heißt es nämlich, daß die Flotte an der karmanischen Küste am Flusse Anamis vor Anker ging, *ὁ δὲ χῶρος Ἀρμόζεια ἐκαλέετο. φίλια δὲ ἦδη . . . ταύτη ἦν*, 'der Ort aber hieß Harmozeia. Hier war man bereits in befreundetem Land', was nach Lehmann-Haupt (Nearch, 113 Anm. 1. Vorsichtiger – wenn auch nicht ganz richtig – 135 Anm. 1) 'kaum einen vertretbaren Sinn gibt . . . φίλια ist wohl eine auf dem Folgenden gegründete Verschreibung'. Dementsprechend emendiert er nach Hercher *φίλια* in *δαρυίλα*. – Es liegt aber keine Veranlassung vor, von dem gut überlieferten Text abzuweichen. Denn auf Grund der von uns weiter unten erwähnten Tatsache, daß sich der persische Statthalter von Karmanien bereits i. J. 331/30 Alexander unterstellt hatte, konnte Nearch mit vollem Recht sagen, daß man sich in Karmanien in 'befreundetem' Land befand. F 1 c. 36,7 heißt es ausdrücklich, daß gerade aus diesem Grunde Alexander dem Nearch nur eine verhältnismäßig schwache Begleitung für den Rückweg zur Flotte mitgab.

⁴⁰⁶ Alexander 400. – Vgl. dazu z. B. Julien, Verwaltung 32. – Berve, Alexanderreich 2, 89. – Wilcken, Alexander 187. – Schachermeyr, Alexander 394 f.

⁴⁰⁷ Vgl. dazu jetzt Pfister, Alexander-Archiv 46.

⁴⁰⁸ Siehe Müller, Geographi Graeci Minores 1, 532 ff. – Vgl. noch F. W. Weißbach, RE XVI 1, 771 s. v. *Μουσαόρνα*.

war – aufgeführt wird, weil man also die Grenze der karmanischen Schifffahrt⁴⁰⁹ (möglicherweise auch eines gewissen persischen Einflusses) mit der Landesgrenze verwechselte. Vielleicht erklärt es sich auch daher, daß Strabo XV 2,1 (720) = Nearch F 24 in seiner Angabe über die Länge der Ichthyophagenküste '(whatever his source) . . . corresponds strangely with the totals of Nearchus from Mosarna to the border'⁴¹⁰, indem er nämlich als Gesamtfahrtlänge an der Ichthyophagenküste die auch sonst vorgefundenen Maße ihres wichtigsten Küstenabschnittes von Mosarna bis zur tatsächlichen Grenze von Karmanien einsetzte. Zeigt es sich doch, daß dieser Ort – auf Grund der dort geübten Schifffahrt – ein gern benutzter Fixpunkt für die Entfernungsberechnungen der karmanisch-gedrosischen Küstengebiete war⁴¹¹.

Nach diesen Erörterungen, die der Klärung der allgemeinen Voraussetzung dienten, soll im folgenden aufgezeigt werden, was wir aus dem Nearch-Bericht (unter Mitbenutzung späterer Nachrichten) noch an *E i n z e l h e i t e n* *d e s S e e v e r k e h r s* von Mosarna bis Karmanien / Eingang Persischer Golf gewinnen können.

Nach ihrem nächtlichen Aufbruch von Mosarna (beim Ras Pasni) gelangte die Flotte über Balomos (750 Stadien Fahrt) *ἐς Βάρνα κόμην* (400 Stadien Fahrt), *ἵνα φοίνικές τε πολλοὶ ἐνήσαν καὶ κήπος· καὶ ἐν τῷ κήπῳ μύροναι ἐπεφύκεσαν καὶ ἄλλα ἄνθηα, ἀφ' ὧτων στεφανώματα τῆσι κόμησιν ἐπλέκοντο. ἐνταῦθα πρῶτον δένδρεά τε εἶδον ἡμερα καὶ ἀνθρώπους οὐ πάντη θηριώδεις ἐποικέοντας*⁴¹². Dieser Ort Barna aber ist das heutige Gwadar (Gwadel), noch um die Jahrhundertwende 'das Hauptemporium der Makran-Küste'⁴¹³. Daß Barna/Gwadar schon damals nicht nur eine fruchtbare, verhältnismäßig zivilisierte Gegend war – wodurch allein sich erweist, daß die übliche Schilderung der Primitivität der Ichthyophagen-Küste nicht allgemein auch für die Region nach Mosarna gilt –, sondern bereits ein bemerkenswertes Emporion, ergibt sich aus einer Nachricht des Orthagoras, eines Teilnehmers der Nearch-Fahrt⁴¹⁴, bei Philostrat, *vita Apollonii* III 56. Denn das dort geschilderte Emporion Balara, dessen Fruchtbarkeit und dessen windgeschützte Häfen (*... καὶ λιμένας μεστοὺς γαλήνης ἐν αὐτῷ εἶναι*) gerühmt werden, entspricht dem von Nearch Barna genannten Ort⁴¹⁵. Auch der Name des 200 Stadien weiter folgenden Ortes Dendrobosa < skr. Danda-

⁴⁰⁹ Zur besonderen Bedeutung der Schifffahrt für die Zeichnung von Karten und geographischen Beschreibungen vgl. z. B. Sprenger, *Arabien* 3. 110 ff. – Siehe auch Strabo II 5,9 (116) und vgl. dazu noch E. Ivanka, *Die aristotelische Politik und die Städtegründungen Alexanders des Großen* (Budapest 1938) bes. 26.

⁴¹⁰ Brown, *Onesicritus* 114. – Vgl. dazu die Fahrtleistungstabelle 115.

⁴¹¹ Vgl. die Angaben in der oben Anm. 408 genannten Literatur.

⁴¹² Nearch F 1 c. 27,2.

⁴¹³ Tomaschek, *Küstenfahrt* 29 f.

⁴¹⁴ Vgl. F. Gisinger, *RE* XVIII 2, 1424 ff.

⁴¹⁵ Vgl. Tomaschek, *Küstenfahrt* 29. – Dagegen (nicht überzeugende) Einwände von Neubert, *Fahrt Nearchs* 141 Anm. 10. – Tomaschek denkt sogar an Gwadar als 'Übergangsstation in der Verbreitung der Baumwolle nach dem arabisch-phönikischen Tylos'. – Über die bevorzugte Lage von Ormarah, Pasni und Gwadar an der Makran-Küste Strasburger, *Alexanders Zug* 480 Anm.

vasa = baumreicher Ort⁴¹⁶ beweist die Fruchtbarkeit der jetzt befahrenen Küstenregion.

Wenn beim nächsten, nach 400 Stadien Fahrt erreichten Hafen Kophas⁴¹⁷ – beim heutigen Pishkan⁴¹⁸ – Fischer angetroffen wurden, die *πλοία . . . μικρά καὶ πονηρά*⁴¹⁹ besaßen, so darf man auch hier vermuten, daß die größeren, besseren Boote vor dem heranrückenden Feind in Sicherheit gebracht worden waren. 'Schlecht' scheinen die Boote zudem vor allem im Hinblick auf ihre den Griechen nicht vertraute Fortbewegungsmethode genannt zu sein, vielleicht auch deswegen, weil ihre Einzelteile wohl zusammengenäht und nicht unter Verwendung von Eisenstiften⁴²⁰ aneinandergesetzt waren. Doch braucht man trotzdem nicht an 'einfachste Paddelboote' zu denken, 'die für Handelsverkehr schwerlich geeignet sind', wie Jacoby⁴²¹ unter Verweis auf Nearch F 1 c. 29,9 meint, sondern darf mit ihm 'immerhin' auf ähnliche z. Z. des Periplus⁴²² und auch heute noch an der gedrosischen Küste benutzte Bootsarten hinweisen, die zu weiten Küstenfahrten tauglich – wenn auch nicht besonders sturmfest – sind und trotz ihrer einfachen Bauweise gewichtige Lasten zu befördern vermögen⁴²³. Vielleicht kommen aus Kophas auch die neben dem 'Hauptpiloten' Hydrakes erwähnten *κατηγέμενοι τοῦ πλόου*, die der Flotte über die hinter Kyiza⁴²⁴ auftauchenden schreckenerregenden Walfische einige Aufklärung geben konnten.

Bei der *πόλις μικρή*, auf die man 500 Stadien von Kyiza entfernt stieß – ihr Name wird uns nicht genannt –, dürfte es sich um eine Siedlung 'nicht weit vom heutigen Gwatar'⁴²⁵ handeln, die ihr Dasein wohl der durch die beiden Flüsse Dascht und Serbaz bewirkten Fruchtbarkeit dieser Gegend verdankt. Nähere Angaben über ihre Bedeutung fehlen.

Ebenso erfahren wir nicht, ob der 1000 Stadien hinter Ras Fasta, der *Βάγεια ἄκρη, ἰσὴ Ἑλλίου*⁴²⁶ liegende *λιμὴν εὖορμος* mit Namen Talmena⁴²⁷, der in der Gegend des zur Kalifenzeit blühenden Haupthafens von Makran Teiz oder Tez angesetzt werden muß⁴²⁸, bereits damals von Wichtigkeit gewesen ist. Am restlichen Teil der Ichthyophagenküste, die hier wenig fruchtbar ist, so daß die Flotte unter starkem Nahrungsmangel litt, und nur mit kleinen, ärmlichen Orten versehen, werden gute Hafens- und Anker-

⁴¹⁶ Vgl. Tomaschek, RE V 1, 215 f. s. v. Dendrobosa.

⁴¹⁷ Nearch F 1 c. 27,4. – Ptolemaios, Geogr. VI 8,9 nennt ihn *Κωφάντα λιμὴν*.

⁴¹⁸ Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 31. – Neubert, Fahrt Nearchs 142.

⁴¹⁹ Nearch F 1 c. 27,5. – Vorher werden *πλοία* nur noch c. 26,9 bei Kysa ausdrücklich erwähnt.

⁴²⁰ Siehe Nearch F 1 c. 24,9.

⁴²¹ Nearch-Komment. 457 Z. 23 ff.

⁴²² § 36.

⁴²³ Siehe oben Anm. 277.

⁴²⁴ Zur Lokalisierung vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 32 ff. – Neubert, Fahrt Nearchs 142: am Ras Djijuni. – Ebenso A. Herrmann, RE XI 2, 2308 s. v. Kyiza.

⁴²⁵ Neubert, Fahrt Nearchs 142. – Vgl. auch Tomaschek, Küstenfahrt 33 f.

⁴²⁶ Nearch F 1 c. 28,9.

⁴²⁷ Nearch F 1 c. 29,1.

⁴²⁸ Tomaschek, Küstenfahrt 34 meint, der Schriftzug *Τάλμενα* sei durch das folgende Wort *λιμένα* beeinflusst und schreibt deshalb: *ἐς Τείσα λιμένα*. – *Τείσα (Τήσα) πόλις* auch bei Ptolemaios, Geogr. VI 8,8.

plätze nicht erwähnt⁴²⁹. Erst die bei Ras Koh beginnende karmanische Küste⁴³⁰ bietet wieder ein anderes und günstigeres Bild.

Vor einer zusammenfassenden Beurteilung der maritimen Verhältnisse an dem behandelten Küstenabschnitt soll noch einiges zu der vielumstrittenen 'Zauberinsel' Nosala/Karnine bemerkt werden, da sich aus den darauf bezüglichen Nachrichten wertvolle Aufschlüsse für unser Thema, besonders hinsichtlich der Rolle von Mosarna, gewinnen lassen.

Zuletzt hat sich – soweit ich sehe – T. S. Brown⁴³¹ ausführlicher damit befaßt, der sich in weitgehender Übereinstimmung mit F. Jacoby⁴³² vor allem gegen die von W. Tomaschek⁴³³ über Nosala/Karnine vertretene Auffassung wendet. Trotz seiner Ausführungen scheint es mir jedoch angebracht, noch einmal auf den mit der Insel Nosala zusammenhängenden Fragenkreis einzugehen, da m. E. in der bisherigen Diskussion einige wichtige Momente unbeachtet geblieben sind, die zur Klärung beitragen könnten.

Auszugehen ist von Nearch F 1 c. 31, wo im Rahmen der c. 29,9 einsetzenden und bis Ende c. 31 reichenden allgemeinen Schilderung der Ichthyophagenküste und ihrer Bewohner von einer etwa 100 Stadien von der Küste entfernten unbewohnten Insel die Rede ist, die von den ἐπιχώριοι Nosala⁴³⁴ genannt werde und nach ihrer Aussage der Sonne heilig sei. Kein Mensch wage es, dort anzulegen und sie zu betreten: ὅστις δ' ἂν ἀπειρήμι προσχῆμι, γίνεσθαι ἀφανέα. Dieses Geschick – so erzählt Nearch – sei einem mit Ägyptern besetzten Kerkouros widerfahren, und die um Rat gefragten ἡγεμόνες τοῦ πλοῦν hätten erklärt: ὅτι ἄρα κατάραντες ὑπ' ἀγνοίης ἐς τὴν νῆσον γένοιτο ἀφανέες, daß die Ägypter eben irrümlicherweise dort gelandet und also verschwunden seien. Als die von einem Dreißigruderer durchgeführte eifrige Suche nach den Vermißten erfolglos bleibt, τότε δὲ αὐτὸς (Nearch) λέγει πλεῦσαι ἐς τὴν νῆσον. Dort habe er die Seeleute wider ihren Willen zum Anlegen gezwungen, er sei ans Land gestiegen und nach ergebnisloser Nachforschung zurückgekehrt, ohne daß ihm etwas zugestoßen sei. So habe er bewiesen, κενὸν μῦθον εἶναι τὸν [περὶ τῆι νήσοι] λόγον. Die in Onesikritos F 28 / Plinius VI 97⁴³⁵ erscheinende Insel, *quae Solis appellatur et eadem nympharum cubile, rubens semper, in qua nullum non animal absumitur incertis causis*, muß mit der vorgenannten Insel Nosala identisch sein, da die wesentlichen Bestandteile der Nearch-Nachricht über die seltsame Insel auch hier aufgeführt sind. Das gleiche gilt von der bei Philostrat, vita Apollonii III 56 genannten heiligen Insel Σέληρα. Soweit stimmen die verschiedenen Forscher überein.

Nicht zugänglich aber ist es – das betont mit Recht T. S. Brown⁴³⁶ –, wie W. Tomaschek⁴³⁷ Plinius VI 80 und Curtius X 1,10 u. 15 auf Nosala zu be-

⁴²⁹ Siehe Nearch F 1 c. 29,1 ff. und vgl. dazu Tomaschek, Küstenfahrt 36 f.

⁴³⁰ Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 38 f. – Neubert, Fahrt Nearchs 142.

⁴³¹ Onesicritus 115 ff.

⁴³² Nearch-Komment. 456 Z. 36 ff. zu Nearch F 1 c. 26,6.

⁴³³ Küstenfahrt 24 ff.

⁴³⁴ Stephanus Byzantius kennt: Νόσορα, νῆσος ἐν τῇ ἐρυθρῇ θαλάσσει.

⁴³⁵ Siehe auch Solinus 54,4.

⁴³⁶ Onesicritus 118 ff.

⁴³⁷ Küstenfahrt 25.

ziehen⁴³⁸ in der Annahme, das bei Nearch F 1 c. 31,3 ff. genannte, mit Ägyptern besetzte Boot sei auf der Suche nach Gold dorthin geraten. Stattdessen haben wir w. o. aufzuzeigen versucht, daß in diesen Notizen ein deutlicher Bezug auf das hinterindische Goldland vorliegt. Es ist hier weiterhin daran zu erinnern, daß es sich bei den von Curtius X 1,15 erwähnten Schiffen (Plural!) um Einheiten handelt, die von *mercatores* – die zum Troß gehörten – ausgerüstet worden sind, während Nearch F 1 c. 31,3 ff. nur von einem zum eigentlichen Flottenverband zählenden Boot die Rede ist, und zwar von einem *κέρκουρος*, einer schnellen und vielseitig verwendbaren Schiffseinheit⁴³⁹. Diese Tatsache und die Bemühungen Nearchs um die verschollene Einheit sprechen dafür, daß das Schiff – auch wenn davon nichts ausdrücklich verlautet – in Erfüllung irgendeines (Sonder-)Auftrages unterwegs gewesen war. Veranlassung desselben dürften die eigenartigen Erzählungen gewesen sein, welche die *ἐπιχώριοι* und die *ἡγεμόνες τοῦ πλοῦ* über die Insel zum besten gaben. Nearch scheint ihnen mißtraut und andere konkrete Gründe, sicherlich nicht die von ihm zum Beweis der eigenen Unerschrockenheit mitgeteilten mythischen⁴⁴⁰, vermutet zu haben. Deshalb hielt er es denn auch für notwendig, als der *κέρκουρος* nicht zurückgekommen war und die Suche einer *τριακόντορος* ohne Erfolg blieb⁴⁴¹, selbst – natürlich mit entsprechender Begleitung – der Sache auf den Grund zu gehen. Und siehe – ihm passierte nichts! Wie reimt sich das zusammen? Welches sind die *incertae causae*, die einmal den alleinfahrenden *κέρκουρος* verschwinden und andererseits den Nauarchen unbehelligt lassen?

Bevor wir diese Frage zu beantworten versuchen, müssen wir darauf eingehen, welche Anhaltspunkte für eine Lokalisierung von Nosala in den Quellen gegeben sind. Nearch F 1 c. 31,1 macht keine bestimmte Ortsangabe, sondern sagt nur, daß man von der Insel hörte *εὔτε δὲ παρέπλεον τὴν χώραν τῶν Ἰχθυοφάγων*. Ebenso fehlt eine Ortsbestimmung bei Onesikritos F 28. Die *insula quae Solis appellatur* wird hier im Anschluß an die Maßangabe für die Länge der Ichthyophagen-Küstenfahrt genannt, woraus jedoch nicht zu schließen ist, daß wir sie hinter der Ichthyophagen-Küste, sondern besser irgendwo an ihr anzusetzen haben⁴⁴². Allein Orthagoras bei Philostrat, *vita Apoll.* III 56 sagt, daß die heilige Insel *Σέληρα* vor einem *ἐμπόριον* namens Balara liege, das wohl identisch ist mit dem bei Nearch F 1 c. 27,2 genannten Orte *Βάρνα*⁴⁴³. In dieser Lagebestimmung sieht Jacoby⁴⁴⁴ (und ihm folgend

⁴³⁸ Was jedoch bei Mela III 71 trotz der unbestimmten Bemerkung *contra Indi ostia* – was nicht unbedingt auf südliche, sondern auch auf westlich vom Indus gelegene Gewässer hinweisen kann – anzunehmen ist.

⁴³⁹ Z. B. zur Erkundung. – Siehe Arrian, *an.* VI 19,3. – Dazu noch oben Anm. 269.

⁴⁴⁰ Selbst Arrian, *Ind.* 31,9 übt in diesem Falle Kritik an Nearch, den er sonst mit offensichtlicher Sympathie behandelt.

⁴⁴¹ Wie Strabo XV 2,13 (726) = Nearch F 1 c zeigt, war man durch die Erzählungen der Eingeborenen und durch das Verschwinden des Kerkouros sehr eingeschüchtert und ängstlich geworden.

⁴⁴² Vgl. Brown, *Onesicritus* 117.

⁴⁴³ Siehe oben S. 54.

⁴⁴⁴ Nearch-Komment. 457 Z. 10 ff.

Brown⁴⁴⁵) das entscheidende Zeugnis gegen die Meinung Tomascheks⁴⁴⁶, wonach Nosala/Selera/*insula quae Solis appellatur* mit der Nearch F 1 c. 26,6 genannten Insel *Καρβίνη* gleichzusetzen sei⁴⁴⁷. Denn diese Insel liegt einem nur wenig fruchtbaren Dorfe Kalama gegenüber, während es sich bei dem Emporion Balara/Barna – dem Selera vorgelagert sein soll – um eine freundliche Gartenlandschaft handelt, auf die man ca. 1400 Stadien weiter westlich von Kalama stieß.

Mir scheint dieser Einwand gegen Tomaschek nicht genügend stichhaltig zu sein. Denn bei der Art der Quellenbehandlung durch Philostrate⁴⁴⁸ ist die Annahme durchaus am Platze, daß er, wie anderswo so auch hier, aus kompositorischen Gründen Nachrichten miteinander verknüpft hat, Tatsachen, die in keinem wirklichen inneren Zusammenhang stehen; d. h. also hier, daß Selera nicht auch tatsächlich Balara gegenüber gelegen zu haben braucht. Selbst Jacoby⁴⁴⁹ räumt immerhin die Möglichkeit ein, 'daß entweder Nearch bei der Redaktion seines Werkes, als er den Fahrtbericht zu einer Art Alexandergeschichte ausgestaltete, eine Verwechslung beging, oder daß Arrian übersah, daß die am Ende eines Abschnittes angebrachte Geschichte auf dieselbe Insel sich bezog, die im Fahrtbericht *Καρβίνη* hieß'. Für diese Identität spricht einmal, daß Nosala wie Karnine 100 Stadien von der Küste entfernt ist und weiter die im Hinblick auf die Insel merkwürdige Entsprechung von Nearch F 1 c. 26,1 und c. 32,1. Wenn nun außerdem die topographischen Untersuchungen⁴⁵⁰ zeigen, daß es sich bei Karnine um eine heute Astolah genannte kahle und unbewohnte Insel handelt, die aber lange Zeit hindurch ein berüchtigter Schlupfwinkel von Seepiraten war und auch noch z. Z. Tomascheks – d. h. am Ausgang des 19. Jahrhunderts – von den Bewohnern von Pasni (wo früher Mosarna gelegen war) für 'verzaubert' gehalten wurde⁴⁵¹, so geben diese Tatsachen eine Bestätigung für die oben aufgezeigte Identität von Nosala mit Karnine, bieten die späteren Nachrichten den Schlüssel zum Verständnis der bei der Nearch-Fahrt berichteten Ereignisse.

Denn wenn wir nach den *incertae causae* fragen, durch welche der mit Ägyptern bemannte Kerkouros, der sich nach dem oben Gesagten wahrscheinlich auf einer Aufklärungsfahrt befand, verschwunden ist, so sind wir

⁴⁴⁵ Onesicritus 116.

⁴⁴⁶ Küstenfahrt 24 ff.

⁴⁴⁷ Müller, *Geographi Graeci Minores* 1, 344 schreibt *Καρβίνη* nach dem Namen des in der Nähe liegenden Strandes *Καρβίς* (siehe Nearch F 1 c. 26,8). – Stephanus Byzantius kennt *Κάρμυνα*, νήσος Ἰνδικῆ. – Wohl nach Ptolemaios, *Geogr.* VI 8,16. Siehe auch VIII 22,23. – Die Gleichsetzung Nosalas mit Karnine wird auch von O. Stein, *RE* XVII 1, 1052, abgelehnt, weil Karnine in Nearch F 1 c. 26,6 f. 'ausdrücklich als bewohnt bezeichnet' sei. Unter den *κομῆται* in c. 26,7 wird man jedoch die Bewohner der *ἐν Καλλιμοισιν κόμη* an der Küste verstehen müssen.

⁴⁴⁸ Charakteristik von F. Solmsen, *RE* XX 1, 152 f.

⁴⁴⁹ Nearch-Komment. 456 f. Siehe dazu noch 455 Z. 28 ff.

⁴⁵⁰ Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 25 f.

⁴⁵¹ Tomaschek, Küstenfahrt 26: 'es sollen dadurch fremde Schiffsleute vom Landen abgehalten werden'.

– da kein Wort von einem Unwetter o. ä. berichtet wird – zu der Annahme berechtigt, daß bereits damals die Insel ein Stützpunkt von Seepiraten war, die das alleinfahrende Boot gekapert und beiseite geschafft, dagegen vor dem mit starker Begleitung nahenden Nauarchen sich zurückgezogen haben. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang die Nachricht, daß man 200 Stadien hinter Karnine an einem Strand namens Karbis mit einem nahegelegenen Dorf Kysa auf kleine Fischereifahrzeuge stieß, während sich die Eingeborenen vor der Flotte geflüchtet hatten⁴⁵². Wir vermuteten bereits an einer anderen Stelle⁴⁵³, daß die Küstenfischer wohl ihre wertvolleren, größeren Boote rechtzeitig in Sicherheit gebracht hatten, wobei möglicherweise die Insel das Refugium für sie bildete, so daß evtl. sie im Bunde mit Seeräubern die Kaperer des Kerkouros waren. Bei der Beurteilung dürfen wir weiterhin nicht vergessen, woher denn die Nachrichten über die Zauberinsel stammen. Ist es doch deutlich, daß die *ἐπιχώριοι*, die *ἡγεμόνες τοῦ πλοῦν* – und darin müssen wir wohl die nicht geflohenen Bewohner aus der umliegenden Küstenregion sehen – die seltsamen Geschichten mit der Absicht erzählten, von einem Besuch der Insel abzuschrecken⁴⁵⁴. So dürfen wir denn in den Nachrichten von der 'Zauberinsel' Nosala/Karnine einen Hinweis für die damalige Existenz von Seepiraten in jenem Küstengebiet sehen⁴⁵⁵, was gleichzeitig das Vorhandensein eines beachtenswerten Seeverkehrs und -handels anzeigt.

Seepiraten auf Nosala/Karnine, die erstmalige ausdrückliche Erwähnung von Fischerbooten bei Karbis/Kysa, diese Dinge müssen in Verbindung mit dem folgenden Hafenort Mosarna gesehen werden, als die ersten Anzeichen seiner Bedeutung. Diese konnten wir im vergangenen Abschnitt deutlich machen anhand der Tatsache, daß Nearch in Mosarna einen Piloten fand, der die Flotte bis nach Karmanien zu geleiten vermochte.

Für die Regsamkeit der an der karmanisch-gedrosischen Küste aufgewiesenen Schifffahrt – die unterstützt, wenn nicht stark mitbedingt wird durch die von Mosarna ab anzutreffenden wesentlich günstigeren Küstenverhältnisse⁴⁵⁶ – spricht es, daß gerade an dem behandelten Küstenabschnitt neben Hydrakes, dem 'Hauptpiloten', häufig küstenkundige Führer erwähnt werden.

Nach unseren bisherigen Untersuchungen ergibt sich folgendes Gesamtbild für die Schifffahrts- und Seehandelsverhältnisse an der indisch-gedrosischen Küste zur Zeit Alexanders:

a) Entsprechend dem entwickelten indischen Flußschiffbau und -verkehr

⁴⁵² Siehe Nearch F 1 c. 26,8 f.

⁴⁵³ Oben S. 49.

⁴⁵⁴ Siehe Nearch F 1 c. 31,3 die Bemerkung der *κατηγεόμενοι τοῦ πλοῦν* zum Verschwinden des Kerkouros: seht, da habt ihr's, sie wollten nicht hören, also sind sie verschwunden!

⁴⁵⁵ Nach Kennedy, Early Commerce 249, war die dravidische Bevölkerung der erythräischen Küste immer 'accustomed to the sea' und stellte – z. T. im Dienst arabischer Reeder – die Seeleute und Piraten im Indischen Ozean.

⁴⁵⁶ Vgl. noch Strasburger, Alexanders Zug 485 bes. Anm. 4, wonach mit Mosarna, dem 'Endpunkt der Hauptschwierigkeiten', sowohl für die Flotte als auch für das Heer Alexanders eine 'gute Strecke' beginnt.

bestehen im ganzen Indus-Delta eine rege Schifffahrt und ein reger Handelsverkehr. Deren Fernverbindungen reichen nach Ceylon und hinterindischen Gebieten, während von hier ausdrückliche Nachrichten oder klare Hinweise für einen westwärts gehenden Seeverkehr fehlen.

b) Westlich vom Indus-Delta fanden wir für die Küstenstrecke bis nach Mosarna zwar eine Reihe guter (Natur-)Häfen erwähnt, jedoch keine faßbaren Anzeichen für einen entwickelten Schiffsverkehr an der im allgemeinen unfruchtbaren, nur wenig bewohnten Küste, sondern nur für eine mit kleinen Booten betriebene Küstenfischerei⁴⁵⁷.

c) Von Mosarna an aber ergaben die Quellen sichere Hinweise für einen – wahrscheinlich lebhaften – weiterreichenden direkten Schiffsverkehr bis nach Karmanien.

Demnach liegt zwischen zwei Küstenregionen (Indus-Delta und Mosarna – Karmanien), für die sich ein reger Schiffsverkehr aufweisen läßt, als verkehrsarmes, der Schifffahrt nicht weiter erschlossenes Gebiet die Küstenstrecke vom Indus-Delta bis nach Mosarna. Der Seeverkehr zwischen Indien und dem Persischen Golf, für den wir aus der frühen Achämenidenzeit bereits Belege gebracht haben und für den wir im folgenden weitere aus unserer Zeit bringen werden, dürfte also beim Transit danach getrachtet haben, diese unwirtliche Region möglichst schnell – d. h. bei günstigen Windverhältnissen z. Z. des Monsun – und ohne Landen zu passieren.

Innerhalb dieser Fernverbindung war – wie die Quellen zu erkennen geben – Mosarna ein wichtiger Umschlagplatz. Möglicherweise fand hier bereits eine Umladung der Handelswaren von indischen Schiffen auf arabische und persische statt, bzw. falls die Araber schon die 'Reeder'⁴⁵⁸ von Indien an waren, von den durch sie betriebenen Schiffen auf von Persern ausgerüstete, soweit sie nach Karmanien und dem Persischen Golf gingen.

Schifffahrt und Seehandel im Persischen Golf

An der arabischen Golfseite

Nach Nearch. Der von Indien kommende Seeverkehr und seine Weiterführung durch den Persischen Golf ergibt sich auch für unsere Zeit sicher aus einer auf Nearch zurückgehenden Arrian-Notiz. Nearch F 1 c. 32,7 wird nämlich ganz beiläufig mitgeteilt, daß *οἱ τῶν χώρων ἐκείνων δαήμονες* erklärt hätten, von dem zu Arabien gehörenden Kap Maketa, das man gerade vor sich sah, würden *τὰ κινάμωμά τε καὶ ἄλλα τοιοντότροπα ἐς Ἀσσυρίους* gebracht. Es ist bedauerlich und zeugt für das mangelnde Interesse Nearchs (oder Arrians?) an Handelsfragen⁴⁵⁹, daß die *ἄλλα τοιοντότροπα* nicht ein-

⁴⁵⁷ Zur sonstigen 'Fischgewinnung' der Ichthyophagen siehe Nearch F 1 c. 29,9 ff. – Curtius IX 10,10. – Strabo XV 2,2.

⁴⁵⁸ Araber als Kapitäne und Handelsagenten werden z. B. im Periplus § 16 erwähnt. – Siehe dazu Strabo XVI 4,23 (780), daß die Araber keine wirklichen Seeleute seien, sondern *κάπηλοι μᾶλλον . . . καὶ ἐμπορικοί*.

⁴⁵⁹ Vgl. dazu allgemein oben Anm. 118. – Hier und besonders noch in c. 41,7 hätte man jedoch entsprechend den stark handelspolitisch mitbestimmten Fahrzielen (vgl. dazu z. B. E.

gehender spezifiziert werden, daß er nichts über die näheren Umstände des ἀγνέσθαι ἐς Ἀσσυρίους verlauten läßt. τὰ κιν(ν)άμωμα⁴⁶⁰ – von Nearch bzw. Arrian allein der besonderen Erwähnung wertgehalten – ist der schon im frühen Altertum hoch geschätzte Zimt, ein Produkt Indiens bzw. allgemein Monsunasiens. Wenn Nearch bzw. Arrian ihn als Handelsware der Araber von Maketa nennen, ohne seines wirklichen Herkunftslandes zu gedenken, dann scheinen sie in dem gleichen Glauben wie die meisten antiken Autoren befangen, daß nämlich die Heimat des Zimt Arabien, speziell Südwestarabien sei, während tatsächlich die Araber nur die Importeure des echten Zimts waren, der dann – z. T. mit ähnlichen äthiopischen bzw. arabischen Produkten vermischt – in den Handel kam, wobei die Araber geschickt die wahre Heimat des Produktes zu verschleiern wußten⁴⁶¹.

Daß in der angezogenen Nachricht M a k e t a – sicherlich nicht im engeren Sinne, sondern für den ganzen südöstlichen Zipfel Arabiens (Oman) gebraucht – als Ausfuhrort genannt wird, macht es wahrscheinlich, daß die Waren auf dem Seewege (Zwischenstation war vielleicht Mosarna) zunächst in einen Hafen an der Südküste gebracht wurden, wo besonders Sohar, nördlich von Maskat, von Bedeutung war⁴⁶². Von dort wurden die Produkte z. T. nach Südwestarabien transportiert und dann weiter über die 'Weihrauchstraße' zum Mittelmeer, oder wie in unserem Falle ἐς Ἀσσυρίους, d. h. nach Babylonien, von wo aus dann der weitere Versand erfolgte.

Die wichtige Nachricht gilt von den derzeit angetroffenen Verhältnissen, da ausdrücklich οἱ τῶν χώρων ἐκείνων δαήμονες, d. h. die mitfahrenden Piloten⁴⁶³, als ihre Quelle genannt werden. Deshalb kann man auch nicht, wie Lehmann-Haupt⁴⁶⁴ will – entsprechend einer von ihm aufgestellten 'wichtigen Leitmuschel für die Quellenforschung', wonach der Gebrauch einer nur für die Zeit des Dareios zutreffenden (geographisch-politischen) Terminologie 'auf Verwertung logographischer Quellen aus der Zeit des Dareios I.' schließen läßt –, aus ihr 'strikt beweisen, daß Nearch aus Skylax geschöpft hat'. Er meint nämlich, die Formulierung ἐς Ἀσσυρίους müsse an unserer Stelle 'aus vielen Gründen aufs Äußerste befremden'. Sie könne sich nur auf die Zeit Dareios I. beziehen, da man für eine zeitgenössische Nachricht ein ἐς Βαβυλωνίους hätte erwarten müssen. Assyrien und Assyrier seien zur Zeit Alexanders nur antiquarische Begriffe. Das stimmt jedoch nicht. Denn Assyrien, Babylonien und Mesopotamien bezeichnen in der griechisch-römischen Literatur nicht etwa jeweils ein klar umrissenes Territorium während einer bestimmten Epoche, sondern 'das regellose Schwanken des

Kornemann, Die letzten Ziele der Politik Alexanders des Großen. Klio 16, 1919/20, 209 ff.) ein ausführlicheres Eingehen erwarten dürfen.

⁴⁶⁰ Vgl. zum folgenden Schoff, Periplus 82 ff. – Fischer, RE XI 1, 481 ff. s. v. κινναμοφόρος χώρα. – Tarn, Civilisation 244.

⁴⁶¹ Die phantastischsten Erzählungen über seine Gewinnung – und die anderer Spezereien, z. B. Weihrauch – wurden von den Arabern bzw. Phönikern deshalb in Umlauf gesetzt (siehe bes. Herodot III 107 ff. – Auch Plinius XII 54 ff.).

⁴⁶² Vgl. zur handelspolitischen Bedeutung der ganzen Region z. B. Wissmann, Arabien 405 ff. und die dort angeführte Literatur.

⁴⁶³ Siehe unten S. 73 f.

⁴⁶⁴ Nearch 109 ff.

Sprachgebrauchs⁴⁶⁵ ist hier geradezu charakteristisch. Auch Arrian verwendet so Assyrien und Babylonien unterschiedslos nebeneinander⁴⁶⁶.

Während nun Nearch nicht vermerkt, wer den Transport des Zimts und der anderen Spezereien über den Persischen Golf ἐς Ἀσσυρίους, d. h. also Babylonien, durchgeführt hat⁴⁶⁷, wird die Frage nach dem Zielhafen dieses entlang der arabischen Küste des Persischen Golfes sich abspielenden Seehandelsverkehrs durch eine andere Nearch-Nachricht beantwortet. Gegen Ende seines Fahrtberichtes nennt nämlich Nearch⁴⁶⁸ einen ἐπὶ τοῦ στόματος τοῦ Εὐφράτου liegenden Ort Διρίδωτις. ἵνα λιβανωτὸν τε ἀπὸ τῆς Ἐμπορίας⁴⁶⁹ γῆς οἱ ἔμποροι ἀγινέουσι, καὶ τὰ ἄλλα ὅσα θυμαήματα ἢ Ἀράβων γῆ φέρει. Bei Diridotis handelt es sich um einen sonst *Teredon* genannten Hafenort⁴⁷⁰, der nach Abydenos bei Eusebius, praep. ev. IX 41, bereits von Nebukadnezar wahrscheinlich zwecks Belegung des Handels auf dem Golf gegründet worden war⁴⁷¹, und dessen Bedeutung zur Alexanderzeit neben dem Nearch-Bericht besonders deutlich wird aus den Seeroutenangaben bei Strabo XVI 3,2–4, die von den im Auftrage Alexanders durchgeführten Erkundungsfahrten an der arabischen Küste des Perser-Golfes herrühren.

Wenn Nearch für Diridotis/Teredon den λιβανωτός – der für den antiken Kultus von großer Wichtigkeit war⁴⁷² – und daneben, nicht näher bestimmt, τὰ ἄλλα ὅσα θυμαήματα ἢ Ἀράβων γῆ φέρει als Einführgüter erwähnt, so entspricht diese allgemeine Formulierung der beim Handel von Maketa gegebenen, wo auch nur dessen hervorragendes Objekt, der Zimt, gesondert genannt wird. Dieser scheint demnach für den Gesamthandel von Diridotis/Teredon von minderer Bedeutung gewesen zu sein, was sich daraus erklärt, daß die Gerrhäer, die hier wohl hauptsächlich als Händler in Frage kommen (siehe dazu weiter unten), neben indischen Produkten auch südwestarabische nach Babylonien transferierten, wovon der λιβανωτός eben das am meisten begehrte und infolgedessen notierte war⁴⁷³. Von Teredon gingen die Waren per

⁴⁶⁵ Baumstark, RE II 2, 2701.

⁴⁶⁶ Paradeigmatisch Arrian, an. VII 19,4 und VII 21,5 = Aristobul (bei F. Jacoby, FGrHist II B Nr. 139) F 55. – Vgl. dazu noch Julien, Verwaltung 26.

⁴⁶⁷ Siehe dazu unten S. 64 f.

⁴⁶⁸ F 1 c. 41,6 f.

⁴⁶⁹ Siehe die Textvarianten bei Jacoby, FGrHist II B Text 706 Anm. zu Z. 10.

⁴⁷⁰ Siehe z. B. Strabo XVI 3,2 (765). – Plinius VI 145. – Vgl. dazu Weißbach, RE V A 1, 584 ff. VI 1, 1205 u. IX 2, 2035 f. – Zur Lage und Bedeutung auch noch Sprenger, Arabien 110 ff., der den Ort mit dem biblischen Dedan identifizieren möchte.

⁴⁷¹ Siehe oben S. 6.

⁴⁷² Vgl. z. B. Tarn, Civilisation 260 f.

⁴⁷³ Weihrauch ist ein Produkt der südwestarabischen Küstengebiete (vgl. Tkač, RE I A 2, 1299 ff.), das meist über die sog. 'Weihrauchstraße' zum Mittelmeer, besonders Gaza, ging (vgl. dazu Grohmann, Südarabien 116 ff. – Wissmann-Höfner, Südarabien 229 f. 288. 328), z. T. jedoch mit anderen südwestarabischen und äthiopischen Waren nach Gerrha (zum Routenverlauf Wissmann-Höfner, Südarabien 230 f. 332; älter Sprenger, Arabien 141 ff. – Zur Bedeutung, Verkehrsdichte, dieser Straße vgl. noch Wissmann, Arabien 424. – Rathjens, Südarabien 13) transportiert wurde. Aus diesem Grund behalten wir auch den im Vindob. gegebenen Text ἀπὸ τῆς Ἐμπορίας γῆς bei (zur Formulierung vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 79), da die sonst versuchten Lesungen – so noch in der 2. Aufl. von Chantraine (Paris 1952) ἀπὸ τῆς πέριξ γῆς – dem vorliegenden Sachverhalt nicht gerecht werden.

Schiff auf dem Euphrat zunächst nach Babylon (von wo aus sie weiter versandt wurden), wie schon die auf die Nennung von Diridotis folgende Flußfahrt-Distanzangabe bei Nearch F 1 c. 41,8 anzeigt⁴⁷⁴.

Nach Archias, Androstheneis, Hiero. Weitere Einzelheiten des derzeitigen Seeverkehrs an der arabischen Küste lassen sich den Nachrichten entnehmen, die aus den Fahrtberichten des Archias von Pella, des Androstheneis von Thasos und des Hiero von Soli stammen, die Ende 324 bis Anfang 323 nacheinander mit je einer Triakontoros Erkundungsfahrten entlang der arabischen Küste des Perser-Golfes unternahmen⁴⁷⁵, zur Vorbereitung der von Alexander geplanten großen arabischen Expedition⁴⁷⁶. Archias gelangte bei seiner ersten, mehr 'rekognoszierenden'⁴⁷⁷ Fahrt (etwa Oktober/November) bis zur Insel Tylos. Nur wenig weiter dürfte (etwa Dezember/Januar⁴⁷⁸) der folgende Androstheneis vorgedrungen sein⁴⁷⁹, wo-

⁴⁷⁴ Die gleiche Entfernung (3300 Stadien) bei Plinius VI 124 = Nearch F 1 h: *Euphrate navigari Babylonem e Persico mari CCCCXII p. tradunt Nearchus et Onesicritus.* – Siehe auch Strabo XV 3,5 (729) = Nearch F 25. Dort ist Diridotis/Teredon gemeint, wenn es heißt, er habe gesagt *πρὸς δὲ τῷ στόματι κόμην οἰκεῖσθαι τὴν ὑποδεχομένην τὰ ἐκ τῆς Ἀραβίας φορτία.* – Siehe weiter Aristobul F 57.

⁴⁷⁵ Siehe Arrian, an. VII 20,7 f. – Ohne Namensnennung Ind. 43,8 f. – Auch Strabo XVI 3,2 (766). – Zur Zeitbestimmung vgl. Bretzl, Botanische Forsch. 139 ff., und dazu U. Wilcken, Die letzten Pläne Alexanders des Großen. Sitzungsber. Berlin 1937, 196 f.

⁴⁷⁶ Die Vorbereitungen dieser Expedition (siehe Arrian, an. VII. c. 19 ff., bes. 20,2) und der damit im Zusammenhang stehende Plan einer Kolonisation der Küsten des Persischen Golfes (vgl. z. B. Altheim, Asien 1, 210 ff.) zeigen, daß Alexander an eine intensive Erschließung der See- und Handelswege um Arabien durch Schaffung militärischer Stützpunkte gedacht hat. Dieser Teil der 'letzten Pläne Alexanders des Großen' ist mit Wilcken (bes. 195. – Vgl. jetzt auch F. Schachermeyr, Jahresh. Österr. Arch. Inst. 41, 1954, 118 ff. – Doch gegen die weiterreichenden Westpläne die besonnene Argumentation von L. Pearson, Historia 3, 1954/55, 429 ff.) trotz der Einwände von Tarn (Alexander 2,378 ff.) und Delbrueck (Seefahrt 29) aufrechtzuerhalten. Denn weder kann man das geplante arabische Unternehmen als bloßes 'project of exploration' (Tarn, Alexander 2, 394 f.) ansehen, weil Aristobul F 55 mit klaren Worten den Auftrag Hieros aufweist und selbst die Nearchfahrt beweist, daß Alexander schon hier – trotz der anderen Voraussetzungen und geringeren Vorbereitungen – den Wert militärischer Stützpunkte voll erkannt hatte (siehe oben S. 35. 45 und unten 74 f.), noch handelt es sich nach unseren Quellen um eine Art von Demonstrationszug (Delbrueck, Seefahrt 29. – Auch trifft die dort vertretene Ansicht, daß die Achämeniden 'weise verzichtet hatten', sich die arabische Gegenküste des Persischen Golfes zu unterwerfen, zumindest hinsichtlich der strategisch wichtigen Oman nicht zu. – Siehe oben S. 14).

⁴⁷⁷ Bretzl, Botanische Forsch. 115.

⁴⁷⁸ Bretzl, Botanische Forsch. 143 f.

⁴⁷⁹ Arrian, an. VII 20,7: *Ἀνδροσθένης δὲ ἐν ἄλλῃ τριακοντόρω σταλείς καὶ τῆς χειρονήσου τῶν Ἀράβων παρέπλευσε.* – Die Annahme Bretzls, Androstheneis sei nur bis zur Nordküste von Tylos gekommen, beruht auf einem argumentum e silentio, das um so weniger besagt, als seine Nachrichten nur in Auszügen enthalten sind, zweckentsprechend ausgewählt und in einem solchen Zusammenhang stehend (Theophrast, Hist. Plant. IV 7,7 f. Caus. Plant. II 5,5. Hist. Plant. V 4,7. – Athenaios III 93 b. – Plinius XII 38–40. XVI 221), daß andersartige, z. B. über die Wüstengebiete von Tylos, dort nur störend wirkten. Wenn dagegen Arrian, an. VII 20,6 = Aristobul F 55 aus Androstheneis (vgl. Strasburger, Alexanders Zug 462 Anm. 2) bemerkt: *Τύλος . . . μεγάλη δὲ εἶναι καὶ οὔτε τραχεῖα ἢ πολλή οὔτε ἰλώδης, ἀλλ' ὅσα καρπύς τε ἡμέρους ἐκφέρειν καὶ πάντα ὄραια*, so wird m. E. daraus auch eine auf Autopsie beruhende Kenntnis der ganzen Insel und des Vorhandenseins weniger günstiger steiniger Inselstriche ersichtlich. In Übereinstimmung mit der oben zitierten Notiz dürfen wir deshalb feststellen, daß Androstheneis noch über Tylos hinaus vorgestoßen ist.

hingegen Hiero, der den Auftrag hatte, *περιπλεῦσαι τὴν χειρρόνησον τὴν Ἀράβων πᾶσαν ἕστε ἐπὶ τὸν κόλπον τὸν πρὸς Αἰγύπτῳ τὸν Ἀράβιον τὸν καθ' Ἡρώων πόλιν*, immerhin Kap Maketa erreichen konnte⁴⁸⁰. Aus den Berichten der Fahrtleiter ergeben sich als wichtige Stationen des dortigen Seeverkehrs: Teredon an der Euphrat-Mündung, die Insel Ikaros, die Stadt Gerrha, die Inseln Tylos und Arados und das Gebiet von Maketa⁴⁸¹.

Während nun die Bedeutung Teredons für die Schifffahrt von den antiken Autoren ausdrücklich hervorgehoben wird, fehlen entsprechende Nachrichten über die Insel Ikaros. Aber abgesehen davon, daß auch sie damals angelaufen wurde⁴⁸², ist es sehr wahrscheinlich, daß sie (heute: Feleci) infolge ihrer günstigen Lage und wegen des Vorhandenseins von Wasser und Vegetation bereits vorher als Handelshafen diente⁴⁸³. Erfahren wir doch, daß auf ihr eine einheimische Göttin verehrt wurde, die die Griechen als Artemis auffaßten⁴⁸⁴. Die Göttin dürfte hier als Schutzherrin der Seeleute verehrt worden sein⁴⁸⁵, da ihr als *Ἄρτεμις Σωτήρα* neben Poseidon eine Weihinschrift gesetzt wurde, die zugleich deutlich macht, daß hier vielleicht schon im Zuge der Arabien-Expedition Alexanders, sicher aber in seleukidischer Zeit ein militärischer Stützpunkt eingerichtet wurde⁴⁸⁶. So gehörte sie vermutlich zu den Inseln und Küstenorten *οἳοι παρασχεῖν μὲν ὁρμους τῶι ναυικῶι, παρασχεῖν δὲ καὶ πόλεις ἐνοικισθῆναι καὶ ταύτας γενέσθαι εὐδαίμονας* (Arrian, an. VII 20,2 = Aristobul F 55).

Die Stadt G e r r h a ist nach Strabo XVI 3,3 (766) von 'chaldäischen Flüchtlingen aus Babylon'⁴⁸⁷ vermutlich zu Beginn der Achämenidenzeit⁴⁸⁸ gegründet worden. Doch ist wohl die Gegend von Gerrha bereits vor dieser 'Gründung' der Stadt auf Grund der großen Karstquellen bei der sonstigen Wasser-

⁴⁸⁰ Arrian, an. VII 20,8 = Aristobul F 55. – Siehe auch Arrian, Ind. 43,8 f. – Zur parallelen Expedition des Anaxikrates im Arabischen Golf von Heroonpolis aus (siehe Strabo XVI 4,4. – Theophrast, Hist. Plant. IX 4,2–4. – Arrian, Ind. 43,7), die nicht weit über Bab el Mandeb hinaus kam, vgl. W. W. Tarn, Journ. Egypt. Arch. 15, 1929, 13.

⁴⁸¹ Siehe Strabo XVI 3,2–4 (766).

⁴⁸² Vgl. die wohl auf Androsthene zurückgehenden Nachrichten in Arrian, an. VII 20,3 ff. (über Aristobul – siehe F 55) und Strabo XVI 3,2.

⁴⁸³ Dänische Archäologen haben in jüngster Zeit dort aufschlußreiche Funde gemacht, die für eine bis in die sumerische Frühzeit zurückreichende Handelsbedeutung dieser Insel sprechen. – Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 19. 4. 1961 (v. H. Schmökel).

⁴⁸⁴ Einen Artemis-Tempel erwähnt neben Arrian a. a. O. auch Aelian, nat. animal. XI 9 und Dionys. Perieg. 610 f., der wie Strabo a. a. O. die für Artemis gebräuchliche Epiklese *Ταυροπόλος* anführt. Dem scheint der Apollo-Tempel bei Strabo lediglich als Pendant hinzugefügt worden zu sein.

⁴⁸⁵ Vgl. dazu Roscher, Mythologisches Lexikon I 1, 561.

⁴⁸⁶ Diese Weihung, die von Soldaten unter dem Befehl eines Atheners gesetzt wurde (neben anderen archäologischen Hinweisen), bei M. N. Tod, Journ. Hellenic Stud. 63, 1943, 112 f.

⁴⁸⁷ Stephanus Byzantius nennt Gerrha als *πόλις Χαλδαίων*.

⁴⁸⁸ Vgl. Kennedy, Early Commerce 271 f. – Möglicherweise nach dem Aufstand vom Jahre 482 v. Chr. (vgl. Olmstead, Persian Empire 236 f.), nach dessen brutaler Niederwerfung Babylon schwer bestraft und mit hohen Steuern belegt wurde. – Vgl. auch noch Olmstead, Persian Empire 193, über 'increased government interference with the economic life', worin ebenfalls ein Grund für die Flucht nach Gerrha liegen mag, da man dort nicht so sehr dem Zugriff der Perser ausgesetzt war. Konnte man doch von dort aus direkt durch die Wüste mit Petra und Palästina Handel treiben. – Siehe Strabo XVI 4,18 und vgl. dazu E. Meyer, Altertum IV 1, 96 mit Anm. 2. – E. Ivanka, Die aristotelische Politik und die Städtegründungen Alexanders d. Großen (Budapest 1938) 35 f.

armut der Küste als Hafen- und Handelsplatz von Bedeutung gewesen⁴⁸⁹. Wenn auch die eigentliche Blütezeit von Gerrha im See- und Landhandel der arabischen Halbinsel erst die Periode nach Alexander gewesen ist⁴⁹⁰, so sind ihre Bewohner doch bereits zur Alexanderzeit sehr bedeutende Händler zu Lande und zur See an der arabischen Küste des Perser-Golfes. Denn Aristobul, 'Teilnehmer am Alexanderzug'⁴⁹¹, sagt von ihnen, daß sie an 'arabischen' Waren und Gewürzen *τὰ πολλὰ σχεδίας εἰς τὴν Βαβυλωνίαν ἐμπορεύεσθαι, ἐκεῖθεν δὲ τῶι Εὐφράτῃ τὰ φορτία ἀναπλεῖν εἰς Θάρακον, εἶτα πέλῃ κομίζεσθαι πάντη*⁴⁹².

Von den Bahrein-Inseln *T y l o s* (und *A r a d o s*) hatten vielleicht schon die Teilnehmer der Nearch-Fahrt Kunde erhalten⁴⁹³. Aus eigener Kenntnis konnten aber erst Archias, Androsthene und Hiero, die bereits erwähnten Leiter der Arabien-Expedition Alexanders, ausführlicher berichten. Während sich nun der Einzelanteil des Archias und des Hiero an den uns von diesen Expeditionen überlieferten Nachrichten nicht mehr feststellen läßt⁴⁹⁴, wird gleichwohl deutlich, daß wir sie in erster Linie dem Androsthene verdanken. Wird er doch immer wieder ausdrücklich als Zeuge genannt⁴⁹⁵. Bei Athenaios III 93 b finden sich von ihm Bemerkungen über die *μαργαῖτις λίθος*, die Perle, derentwegen die Bahrein-Inseln berühmt waren⁴⁹⁶ und noch sind⁴⁹⁷. Die

⁴⁸⁹ Vgl. Wissmann, Arabien 410 f. mit Anm. 76 f.

⁴⁹⁰ Charakteristisch dafür ist die Bemerkung des Agatharchides p. 64 (bei Müller, *Geographi Graeci Minores* 1, 189 § 102. – Siehe noch Strabo XVI 4,19 nach Artemidor, der auf Agatharchides zurückgeht. – Vgl. dazu H. Kortenbeutel, *Der ägyptische Süd- und Osthandel in der Politik der Ptolemäer und römischen Kaiser*, Diss. Berlin 1931, 8, und E. Honigmann, *RE* IV A 1, bes. 100 f.): *οὐδὲν γὰρ εὐπορότερον Σαβαίων καὶ Γεργαίων εἶναι δοκεῖ γένος, ἐκτεταμεινμένων πᾶν τὸ πίπτον εἰς διαφορᾶς λόγον ἀπὸ τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Εὐρώπης.* – Das war auch der Grund, weshalb Antiochos III. im Jahre 205/4 v. Chr. durch eine Flottenunternehmung versuchte, Gerrha seinem Einfluß zu unterwerfen, sich jedoch genötigt sah, der Stadt die *ἐλευθερία* zu belassen und sich mit gewissen (einmaligen?) Abgaben zu begnügen. – Siehe dazu Polybios XIII 9,4 f. und vgl. Altheim, *Asien* 2, 43 ff. – Zu Gerrha die ältere Literatur bei Tkač, *RE* VII 1, 1270 ff. – An neuerer sind außer der in Anm. 473 und 488 angeführten noch zu nennen: M. Rostovtzeff, *The Social and Economic History of the Hellenistic World* 1 (Oxford 1941) 457 ff. – Tarn, *Bactria passim* (siehe Index 550 s. v.). – Zur Verbindung nach Südwestarabien (siehe Strabo XVI 4,4) auch Grohmann, *Südarabien* 121, und H. Philby, *Two notes from Central Arabia*, *Geographical Journal* 113, 1949, 86 ff. (mit Karte).

⁴⁹¹ F. Jacoby, *FGrHist* II B Kommentar 508 Z. 26.

⁴⁹² Strabo XVI 3,3 (766) = Aristobul F 57; vielleicht aus Androsthene. – Vgl. dazu Strasburger, *Alexanders Zug* 462 Anm. 2.

⁴⁹³ Vgl. Tomaschek, *Küstenfahrt* 51, zu Plinius VI 99 = Onesikritos F 28: *insula Athrotrodus (Aradus? – Siehe Jacoby, FGrHist II B Text 734 Anm. zu Z. 23) item Gauratae, in quibus Gyani gens.*

⁴⁹⁴ Siehe dazu auch Arrian, *an.* VII 20,7.

⁴⁹⁵ Siehe oben Anm. 479. – Das dürfte auch für die Bemerkungen Arrian, *an.* VII 20,6 gelten, die Bretzl, *Botanische Forsch.* 115, wegen geringerer Wissenschaftlichkeit nicht dem Androsthene, sondern dem Archias zuweisen möchte. – Vgl. hierzu O. Regenbogen, *RE* Suppl. VII 1459 ff., der sich mit Recht gegen Bretzls Überbetonung der 'Wissenschaftlichkeit' des Androsthene wendet.

⁴⁹⁶ Plinius VI 148: *Tyros insula . . . plurimis margaritis celeberrima . . .* – Siehe auch Theophrast, *lapid.* 36, wo die Bahreininseln in den *νήσοι τινες τῶν ἐν τῇ ἐρυθρᾷ*, wo wie in Indien (siehe Megasthenes bei Plinius VI 81. IX 106) Perlen gefunden werden, einbezogen sind. – Ähnlich berichtet Chares von Mytilene, Teilnehmer des Alexanderzuges (vgl. F. Jacoby, *FGrHist* II B Kommentar. 432 f.), bei Athenaios III 93 c d = Chares (bei F.

Feststellung, daß *αὕτη* (die Perle) *δ'ἔστι πολυτελής κατὰ τὴν Ἀσίαν καὶ πωλεῖται παρὰ Πέρσας τε καὶ τοὺς ἄνω τόπους πρὸς χροσίον*, weist nicht nur auf das Vorhandensein zahlreicher wenn auch kleiner Schiffe für den in größerem Umfang betriebenen Perlenfang hin⁴⁹⁸, sondern gibt eindeutig Auskunft über einen Handels- und Schiffsverkehr Bahreins mit dem persischen Festland⁴⁹⁹. Unter den *ἄνω τόποι*, wohin die Perlen außerdem verkauft werden, ist wohl Babylonien zu verstehen. Es ist hier daran zu erinnern, daß (von noch früheren Perioden abgesehen) bereits Nebukadnezar 'Steine des Meeres', d. h. Perlen, wiederholt in seinen Inschriften erwähnt, wobei vor allem die Bahrein-Inseln als Herkunftsort in Frage kommen⁵⁰⁰. Über die Art und Größe der Schiffe bzw. Boote, mit denen man auf Perlenfang fuhr⁵⁰¹, haben wir für unsere Zeit kaum Anhaltspunkte. Doch dürften dazu nicht nur *σχεδίαι καλάμναι* – 'leichte, aus Rohr geflochtene Kähne'⁵⁰² – verwendet worden sein, von denen aus nach Isidor von Charax (bei Athenaios III 93 d. e) in späterer Zeit der Fang betrieben wurde. Denn wenn nach Androsthene auf Tylos ein Holz gefunden wurde, *ἔξ ὧ τὰ πλοῖα ναυπηγοῦνται τοῦτο δὲ ἐν μὲν τῇ θαλάττῃ σχεδὸν ἄσηπτον εἶναι διαμένει γὰρ ἔτη πλείω ἢ διακόσια καταβυθιζόμενον· ἐὰν δὲ ἔξω χρόνιον μὲν θᾶπτον δὲ σήπεται*⁵⁰³, so darf man es doch als sicher annehmen, daß zumindest ein Teil der aus dem so ungewöhnlich dauerhaften Holz gefertigten *πλοῖα* für die Perlengewinnung eingesetzt wurden. Inwieweit die auf Bahrein gebauten *πλοῖα* – wohl hauptsächlich

Jacoby, FGrHist II Nr. 125) F 3. – Siehe ferner Periplus § 35... *τὸ στόμα τῆς Περσικῆς θαλάσσης καὶ πλεῖστοι καλυμβήσεις εἰσὶ τοῦ πικυίου κόγχου*, wo deutlich auf die Bahrein-Inseln Bezug genommen wird. – Zu den Fundorten der Perlen vgl. noch Rommel, RE XIV 2, 1687 f.

⁴⁹⁷ Vgl. etwa Brockhaus Bd. 1 (16. Aufl. 1952) s. v. Bahrein: 'Haupteinnahmequelle war früher die Perlenfischerei. Seit 1932 Erdölgewinnung...'. – Über das moderne Bahrein informiert die Broschüre von James H. D. Belgrave, *Welcome to Bahrein, A complete illustrated guide for tourists and travellers* (1953), die auch für uns zweckdienliche Angaben enthält.

⁴⁹⁸ Für die moderne Zeit: 'Wilson rechnet nur 1500 Bahrein-Fischerboote' – Bretzl, *Botanische Forsch.* 145. – E. Banse, *Lexikon der Geographie* 1 (1922) 134: 'Die Perlfischerflotte umfaßt 900 Segler mit je 8–40 Mann'. – Zu den Bootstypen vgl. Belgrave a. a. O. 56 f.

⁴⁹⁹ Dafür ein archäologischer Hinweis: In Susa wurde in einem Frauengrab aus der Mitte des 4. Jh. v. Chr. ein dreifaches Perlenhalsband mit 238 erhaltenen Perlen gefunden (ursprünglich wohl 400–500 Stück). – Vgl. G. F. Kunz and C. H. Stevenson, *The Book of the Pearl* (New York 1908) 404 f. (mit Abb.) und noch 5 f. zum Zeugnis der assyrischen und persischen Reliefs, auf denen Herrscher und Vornehme häufig reichen Perlenschmuck tragen.

⁵⁰⁰ Vgl. Delbrueck, *Seefahrt* 17. – Dazu noch Meißner, *Babylonien* 351. – Rommel a. a. O. 1686.

⁵⁰¹ Über die Art des Fanges berichtet Androsthene nichts, was nach Bretzl, *Botanische Forsch.* 145, daherrührt, daß er die Insel zur Winterszeit, d. h. außerhalb der von Juni bis September dauernden Fangperiode, besucht hat. – Zur Technik der Perlengewinnung siehe aber Orthagoras bei Philostrat, *vita Apollonii* III 57, wozu noch Rommel a. a. O. 1689 ff. zu vgl. ist, zur Stelle bes. 1691.

⁵⁰² Rommel a. a. O. 1690.

⁵⁰³ Theophrast, *hist. plant.* V 4,7. – Plinius XVI 221: *Alexandri Magni comites prodiderunt in Tylo Rubri maris insula arbores esse ex quibus naves fierent, quas ducentis annis durantes inventas, etsi mergerentur incorruptas.* – Vgl. dazu Bretzl, *Botanische Forsch.* 132. – Lehmann-Haupt, *Androsthene* 78 f. – Strasburger, *Alexanders Zug* 463.

kleinere Schiffe⁵⁰⁴ – exportiert wurden⁵⁰⁵, läßt sich nicht feststellen. Der Gedanke ist aber naheliegend, daß die Gerrhäer, deren Vermittlertätigkeit im Fernhandel zur See (wie zu Lande) feststeht, hierher – also ganz aus der Nähe – die dazu notwendigen Fahrzeuge bezogen haben. Denn von einer eigenen Schiffsbautätigkeit der Gerrhäer hören wir nirgendwo etwas⁵⁰⁶.

An die Androsthene-Nachricht schließt sich die für uns bedeutungsvolle Frage an, ob das auch im Wasser nahezu unverwüsthliche und deshalb für den Schiffsbau besonders geeignete Holz von einer auf Bahrein selbst wachsenden Baumart herrührt⁵⁰⁷ oder etwa (wie heutzutage⁵⁰⁸) importiert worden ist. H. Bretzl⁵⁰⁹ möchte 'unter allen Umständen erst versuchen, mit einheimischen Produkten von Bahrein zu rechnen, und nicht mit Einfuhr aus Indien', da 'Handelsbeziehungen in so großem Maßstabe, wie sie dann nötig wären, von Indien nach Tylos für diese Frühzeit nicht nachgewiesen' seien. Er denkt an das Holz der Mangrove (*Avicennia officinalis* L.), das im Norden von Tylos wächst und angeblich – hierfür bringt Bretzl einen modernen Beleg⁵¹⁰ – 'im Meerwasser unverwüsthlich'⁵¹¹ ist, ohne jedoch Nachrichten für eine tatsächliche Verwendung dieses Holzes im Schiffs- oder Bootsbau anzu-

⁵⁰⁴ Siehe dazu Thesaurus Graecae Linguae VI s. v. *πλοῖον*.

⁵⁰⁵ Wie etwa im 1. Jahrh. n. Chr. ἀπ' Ὀμ(μ)άνων – zur Lage unten Anm. 551 – εἰς τὴν Ἀραβίαν ἐντόπια ραπτὰ πλοῖα, τὰ λεγόμενα μαδαράτε(α), für die das Holz aus Indien (über das Emporium Barygaza) durch πλοῖα μεγάλα herangeschafft worden war (Periplus § 36). – Für die spätere Zeit liegen aber Nachrichten vor, daß Araber und Perser auch 'on the spot' in Indien, wo das wertvolle Schiffsbauholz geschlagen wurde, ihre Handelsfahrzeuge bauten. – Vgl. Hourani, Arab. Seafaring 91. Technische Einzelheiten des Baues der ἐντόπια ραπτὰ πλοῖα (mit zahlreichen Quellen- und Literaturangaben) 91 ff. – Vgl. dazu auch die Beschreibungen bei Schoff, Periplus 154 ff. – Eine schöne Sammlung solcher Bootstypen befindet sich im Britischen Museum zu London.

⁵⁰⁶ Die (leider nicht näher beschriebenen) σχεδιαί, mit denen nach Aristobul F 57 = Strabo XVI 3,3 (766) die Gerrhäer ihre Seetransporte durchgeführt haben, dürften nur neben den πλοῖα verwendet und als merkwürdig von den Griechen empfunden und notiert worden sein. Denn es handelt sich dabei wahrscheinlich um die z. T. heute noch gebräuchlichen Keleke, d. s. Wasserfahrzeuge aus aufgeblasenen Schläuchen, die durch ein Holzgerippe zusammengehalten werden und trotz ihres geringen Tiefganges äußerst seetüchtig sind. – Im Periplus § 27 werden solche Fahrzeuge = σχεδιαί ἐντόπια δερμάτινα ἐξ ἄσκων neben πλοῖα bei der Besprechung des Seehandels von Kane (an der hadramautischen Küste – vgl. Fabricius, Periplus 141 f. – Schoff, Periplus 116 f. – Moritz, RE X 2, 1862) erwähnt, eines Emporium mit Seehandelsverbindungen zur ostafrikanischen Küste, nach Barygaza, Indoskythien, Ommana und anderem persischem Territorium. – Zum Warenverkehr zwischen Ostafrika und Arabien mit Hilfe der σχεδιαί siehe Periplus § 7 und schon Eratosthenes bei Strabo XVI 4,4 (769). – Dazu noch Agatharchides § 101 (bei Müller, Geographi Graeci Minores 1, 189) und Plinius VI 176. XII 87. – Vgl. Sprenger, Arabien 122 f. – Schoff, Periplus 126. – Grohmann, Südarabien 113 f.

⁵⁰⁷ Weder Theophrast, Hist. Plant. V 4,7 noch Plinius XVI 221 findet sich ein Hinweis auf die Baumart, von der das Schiffsbauholz stammt, oder gar eine Beschreibung derselben! – Vielleicht darf man schon daraus schließen, daß Androsthene zwar das Baumaterial auf den Werften gesehen hat, dagegen von der Baumart nichts berichten konnte, weil sie nicht auf Bahrein selbst wuchs.

⁵⁰⁸ Vgl. Wilson, Persian Gulf 27. – Schoff, Periplus 152 ff. (für Bahrein bes. 156). – Rathjens, Südwestarabien 8. – Grohmann, Südarabien 136.

⁵⁰⁹ Botanische Forsch. 132, und (ohne nähere Begründung) sich diesem anschließend Lehmann-Haupt, Androsthene 78 f.

⁵¹⁰ G. Schweinfurth, Pflanzengeographische Skizze des gesamten Nil-Gebietes und der Uferländer des Roten Meeres. Petermanns Mitt., 1868, 247.

⁵¹¹ Botanische Forsch. 39. Vgl. auch 47 u. 132 f.

geben⁵¹². Dagegen wird die Untauglichkeit der Hölzer aus den Küstengebieten des Persischen Golfes für den Schiffsbau immer wieder betont⁵¹³. Auch an anderen wertvollen Hölzern herrschte bekanntlich empfindlicher Mangel⁵¹⁴.

Daher waren denn die Bewohner dieser Regionen auf den Import von Edelhölzern angewiesen, wobei als Herkunftsland vor allem Indien in Frage kam, wie wir weiter oben erwähnt haben⁵¹⁵. Bereits in sehr früher Zeit spielte neben Magan und Meluchcha die Insel Tilmun/Tylos/Bahrein als Umschlagsplatz für diese Hölzer eine Rolle. Auch aus der Neubabylonischen und frühen Achämenidischen Epoche konnten wir eine Reihe von Zeugnissen für einen Seehandel zwischen Indien und dem Persischen Golf anführen, der neben anderen Produkten auch Hölzer umfaßte, so daß wir ein Fortbestehen der Vermittlerfunktion von Tylos/Bahrein in dem uns hier angehenden Zeitalter vermuten dürfen⁵¹⁶.

So gibt selbst Bretzl zu, daß durch die *βακτηρία ποικίλαι*, die Androsthene⁵¹⁷ auf Tylos sah, das sind die 'beliebten, hübsch getigerten Spazierstöcke aus Calamus, die nur Indien liefert . . ., die Handelsbeziehungen nach Indien für diese Frühzeit gesichert'⁵¹⁸ sind. Diese werden fernerhin bestätigt durch das aus Androsthene⁵¹⁹ 'ausgezeichnete Beschreibung ersichtliche Vorkommen von Tamarindus indica L. auf Tylos⁵¹⁹, einer aus Indien stammenden Baumart⁵²⁰, und das der Baumwolle⁵²¹, die ebenfalls indischen Ursprungs ist⁵²².

Zusammenfassend können wir deshalb gegen Bretzl⁵²³ feststellen, daß zahl-

⁵¹² Die Bemerkung Bretzls, Botanische Forsch. 133: 'Indes Zeugnisse für die Verwendung der Avicennia zu Schiffsbauten in Oman und dem Roten Meere zu allen Zeiten habe ich bei der Mangrove schon gegeben; auf sie verweise ich hier nur (siehe oben S. 39 u. 47)', ist irreführend. Im Gegenteil läßt die an den zitierten Stellen vermerkte Verwendung des Mangrovenholzes als übliches Brennmaterial am Golf m. E. eher darauf schließen, daß es nicht besonders wertvoll war und die für ein Schiffsbauholz zu fordernden Eigenschaften (vgl. dazu das Zitat aus der Encyclopaedia Britannica s. v. teak bei Hourani, Arab Seafaring 90) wohl nicht besaß. – Die ägyptischen Schiffe aber, auf deren in frühe Zeiten zurückreichende Tätigkeit im Arabischen Golf Bretzl hinweist, dürften kaum – wie er 132 f. zur Stütze seiner Ansicht meint – aus einheimischen Hölzern gebaut worden sein. Denn die 'Holzarmut, . . . eine wahre Kalamität in Ägypten' (A. Erman u. H. Ranke, Ägypten und ägyptisches Leben im Altertum [Tübingen 1923] 18. – Vgl. auch J. H. Breasted, Geschichte Ägyptens² [Berlin 1911] 92), zwang seit altersher zur Einfuhr von Schiffshölzern, meist aus den Zedernwäldern des Libanon. – Vgl. dazu z. B. Breasted a. a. O. 109. 120. 134. 384 f. und Erman-Ranke a. a. O. 611.

⁵¹³ So auch von Arrian, an. VII 19,4. – Vgl. Hourani, Arab Seafaring 91 mit Anm. 84.

⁵¹⁴ Vgl. Meißner, Babylonien 352 f.

⁵¹⁵ Siehe oben Anm. 9 und S. 18 mit Anm. 100.

⁵¹⁶ Außer der zu Tilmun/Tylos/Bahrein genannten Literatur sei jetzt noch hingewiesen auf O. Stein, RE VII A 2, 1732 f. s. v. Tylos.

⁵¹⁷ Bei Theophrast, hist. plant. V 4,7 und Plinius XVI 221.

⁵¹⁸ Botanische Forsch. 133. Vgl. auch 131.

⁵¹⁹ Siehe Theophrast, hist. plant. IV 7,8. – Plinius XII 40. – Vgl. dazu Bretzl, Botanische Forsch. 120 ff. – Auch Lehmann-Haupt, Androsthene⁵ 62.

⁵²⁰ Vgl. Bretzl, Botanische Forsch. 131.

⁵²¹ Siehe Theophrast, hist. plant. IV 7,7. – Plinius XII 38.

⁵²² Vgl. Bretzl, Botanische Forsch. 136 ff. – Lehmann-Haupt, Androsthene⁵ 63 f. – Ferner Wagler, RE III 1, 170 f. über 'Heimat und Verbreitungsbezirk' der Baumwolle. – Auch Tomaschek, Küstenfahrt 29, über eine mögliche 'Übergangsstation in der Verbreitung der Baumwolle nach dem arabisch-phönikischen Tylos' an der gedrosischen Küste.

⁵²³ Botanische Forsch. 132.

reiche schwerwiegende Indizien dafür sprechen, daß das *ξύλον, ἐξ ὧ τὰ πλοῖα ναπηγοῦνται*, neben anderen Produkten von Indien nach Tylos/Bahrein importiert worden war.

Klare, eindeutige Auskunft über diese Importe von Indien nach den Randgebieten des Persischen Golfes erhalten wir dann für die spätere Zeit durch die ausführlichen, warentatalogartigen Nachrichten des Periplus⁵²⁴. Und es spricht – als ein gewichtiges Zeichen für die durchgängige Kontinuität dieses Holzhandels – zugunsten unserer Auffassung, daß die dort so trefflich geschilderten Verhältnisse in erheblichem Umfang bis in die moderne Zeit hinein fortbestanden haben⁵²⁵.

An der persischen Golfseite

Die maritime Lage. Die persische Küste scheint in dieser Zeit an Bedeutung für den Seehandel hinter der arabischen zurückgestanden zu haben. Es findet sich jedoch eine Reihe von Nachrichten, die für eine lebhaftere, sogar weiterreichende Schifffahrt auch an dieser Seite des Persischen Golfes sprechen. Alexander muß davon Näheres gewußt haben. Denn für ihn ist es bereits bei dem Zusammentreffen mit Nearch in Karmanien klar, daß die Flotte anschließend direkt bis nach Susa fahren soll, Nearch nennt diese Küstenstrecke im voraus – im Gegensatz zur bisherigen – *τὰ εὐπετέα*⁵²⁶, was nur bedeuten kann, daß sie dichter bewohnt, besser bekannt und stärker befahren als die vorhergehende war. Die nautischen Bedingungen dort waren nämlich, wie aus dem Fahrtbericht deutlich hervorgeht⁵²⁷, wahrlich schwierig genug.

Daß diese Route zwischen der karmanischen Küste und Susa, der Metropole, auch in dieser Zeit nicht selten befahren wurde – für die frühe achämenidische Periode haben wir weiter oben eine Reihe von Zeugnissen über einen dort stattfindenden Seeverkehr beigebracht –, erhellt allein aus der Tatsache, daß von der Insel Oarakta (Kism), welche der karmanischen Küste vorgelagert ist⁵²⁸, der *ὑπαρχος τῆς νήσου Μαζήνης συνέπλει αὐτοῖσι μέχρι Σούσων, ἐθελοντῆς ἡγεμῶν τοῦ πλόου*⁵²⁹. Neben Mazenes, dem 'Hauptpiloten', hat die Flotte – ähnlich wie beim Küstenabschnitt Mosarna-Karmanien – auch für ihre Fahrt im Golfinnern häufig kundige *L o t s e n* für die einzelnen Küstenabschnitte benutzen können. Dies wird aus Nearch F 1 c. 40,9 ff. sehr deutlich. Denn dort berichtet Nearch, daß er – im Gegensatz zu seiner bisherigen Übung – über die Küste von Susis keine genauen Angaben machen könne, da er wegen nautischer Schwierigkeiten (Morast, gefährliche Felsbänke⁵³⁰) sich bei der Vorbeifahrt meist auf hoher See gehalten habe. Vor Antritt der Fahrt habe er darum für fünf Tage Wasser fassen lassen,

⁵²⁴ Siehe bes. § 35 f.

⁵²⁵ Siehe oben Anm. 508.

⁵²⁶ F 1 c. 36,4 ff. Siehe auch c. 32,12: Maketa sei das Ende der Mühlen.

⁵²⁷ Siehe z. B. Nearch F 1 c. 37,5, 38,7 f. 39,7 f. 40,10 f.

⁵²⁸ Vgl. dazu Tomaschek, Küstenfahrt 47 ff.

⁵²⁹ Nearch F. 1 c. 37,2. – Siehe auch Strabo XVI 3,7 (767) = Nearch F 28.

⁵³⁰ Siehe auch Plinius VI 99. 136.

οὐκ ἔφρασκον γὰρ εἶναι ὕδωρ οἱ καθηγεμόνες τοῦ πλόου. Die entsprechende Stelle bei Strabo XV 3,11 (732) = Nearch F 26 lautet: ἡ δὲ παραλία τεναγώδης ἐστὶ καὶ ἀλλεμενος· διὰ τοῦτο γοῶν καὶ φησιν ὁ Νέαρχος μηδὲ καθοδηγῶν ἐπιχωρίων τυγχάνειν, ἥνιστα τῷ στόλῳ παρέπλει πρὸς τὴν Βαβυλωνίαν ἐκ τῆς Ἰνδικῆς, ὅτι προσόρμους οὐκ ἔχειν, οὐδ' ἀνθρώπων εὐπορεῖν οἷός τ' ἦν τῶν ἡγησομένων κατ' ἐμπειρίαν. Sie steht nur in scheinbarem Widerspruch zur Arrian-Nachricht. Denn während es sich bei den dort genannten καθηγεμόνες τοῦ πλόου um die neben Mazenes vorhandenen Lotsen für größere Küstenregionen handelt, gibt die zitierte Strabo-Stelle zu erkennen, daß die Flotte wegen des Mangels an brauchbaren Häfen an der Küste von Susis keine mit den jeweiligen schwierigen Küstenverhältnissen eingehender vertrauten Lotsen zu finden vermochte – worum man sich also bisher stets zur Gewinnung von möglichst genauen Informationen bemüht hatte –, weil die Schifffahrt offensichtlich, indem sie höher auf See ging, diesen Küstenabschnitt im allgemeinen mied. Die Lotsen, die Nearch am Oratis, dem Grenzfluß zwischen Persis und Susis⁵³¹, den Rat gaben, für fünf Tage Wasservorrat an Bord zu nehmen und im folgenden auf die offene See zu steuern, dürften demnach bereits an der Küste von Persis bei der Flotte gewesen sein, vielleicht schon ab Apostana. Hören wir doch Nearch F 1 c. 38,6 wieder einmal davon, daß die Schiffe bereits in der Nacht zur Weiterfahrt aufgebrochen sind, was nach unseren bisherigen Untersuchungen die Anwesenheit von kundigen einheimischen Lotsen wahrscheinlich macht.

Die Möglichkeit, sich dort erfahrene Piloten zu beschaffen, ist durch die Bedeutung von A p o s t o n a gegeben. Nearch berichtet nämlich F 1 c. 38,5 ganz knapp von diesem Ort⁵³²: καὶ πλοῖα πολλὰ ἀντόθι ὤρμει. Bei dieser Formulierung ist zu beachten, daß die bisher bei der seltenen Nennung von Schiffen durch Nearch gebrauchten Epitheta 'klein', 'schlecht' hier fehlen. Während er F 1 c. 29,9 sagte, daß an der Ichthyophagen-Küste nur wenige zum Fischfang eingesetzte Schiffe angetroffen wurden, werden hier zum ersten und einzigen Male während der ganzen Fahrt ausdrücklich πλοῖα πολλὰ, viele, offensichtlich größere Schiffe gemeldet, so daß wir in ihnen mit einigem Recht richtige 'Seeschiffe'⁵³³ sehen dürfen. Angaben über den Anlaß der großen Schiffsansammlung, spezifizierende über den Verwendungszweck der Einheiten und über ihre Größe fehlen jedoch. Da aber die Flotte 450 Stadien vorher an einem Berge namens Ochos geankert hatte, ἐν λιμένι ἐδόρμωι

⁵³¹ Siehe Nearch F 1 c. 39,9. 40,1. 40,11. – Arrian, Ind. 39,9 = Nearch F 1 c. 39,9 hat als Flußnamen Ἄρσις. – Strabo XV 3,5 (729) = Nearch F 25: Ὀροάτις. Ebenso XV 3,1 (727). – Plinius VI 99 = Onesikritos F 28 schreibt: *flumen Zarotis ostio difficili nisi peritis*. Plinius VI 111 u. 136 nennt den Fluß Oratis. – Vgl. dazu Jacoby, FGrHist II B Text 704 Anm. zu Z. 11. – Nach E. Herzfeld, Pasargadae, Klio 8, 1908, 8 f., ist der Fluß Tab gemeint und nicht der Hindiyan, wie Tomaschek, Küstenfahrt 69 f., annimmt.

⁵³² Nach den (sehr einleuchtenden) Ausführungen von Andreas, RE II 1, 176 ff., ist Apostana – worin ein persisches Wort für Versteck, Zufluchtsort enthalten ist – mit einem hohen Grad von Wahrscheinlichkeit in der Bai von Nabänd' (176) anzusetzen, die gerade zur Winterszeit, als Nearch dort einlief, vor dem dann herrschenden Südostwind gut geschützt ist und deshalb gern von Schiffen aufgesucht wird. – Eine andere Lokalisierung gibt Tomaschek, Küstenfahrt 56.

⁵³³ Berger, RE VI 1, 597.

καὶ ἀλίεις αὐτοῦ ὠκεῖον⁵³⁴, und da es von einer auf gleicher Höhe liegenden bewohnten, aber nicht namentlich genannten Insel hieß, daß dort Perlen gefischt würden *κατάπερ ἐν τῇ Ἰνδῶν θαλάσσει*⁵³⁵, darf man annehmen, daß ein Großteil der bei Apostana liegenden Schiffe zum Fischfang und zur Perlengewinnung eingesetzt wurde. Daß wir jedoch die *πλοῖα πολλὰ* nicht nur als Indiz für eine 'lokale Schiffstätigkeit'⁵³⁶ werten dürfen, ergibt sich aus unseren Bemerkungen über die bei der Flotte befindlichen Lotsen. Wir stellten ihre Anwesenheit am Oroatis fest (Nearch F 1 c. 40,11), vermuteten, daß sie aus Apostana stammten und halten es für wahrscheinlich, daß es sich – da unterwegs keine neuen Lotsen gefunden werden konnten (aus Strabo XV 3,11 = Nearch F 26) – um Leute handelt, die sich während der ganzen Fahrt entlang der Küste von Susis⁵³⁷ an Bord befanden. Denn wir hören Nearch F 1 c. 41,6, daß die Flotte – nach Überwindung eines Schlammgebietes vor der Mündung von Euphrat und Tigris – *τὴν νύκτα δὲ ἤδη κατὰ βάρθεα ἔπλεον καὶ τὴν ἐφεξῆς ἡμέρην ἔστε ἐπὶ βουλυτόν*, was ohne die kundige Führung durch Lotsen sicherlich nicht möglich gewesen wäre.

Deutlicher Beweis aber für eine entwickelte Schifffahrt auch in dieser Gegend des Golfes ist die Feststellung, daß hinter der Insel Margastana, die vor den babylonischen Flußmündungen lag⁵³⁸, *πασάλοις δὲ ἔνθεν καὶ ἔνθεν πεπηγόσων ἀπεδηλοῦτο τὰ βραχέα*. Es waren also zur Markierung der (künstlich offengehaltenen?⁵³⁹) Fahrstraße Pfähle in den Meeresboden gerammt⁵⁴⁰, was die Fürsorge für die Schifffahrt in dieser Zeit bezeugt. Denn es geht nicht an, in diesen Schifffahrtszeichen 'noch ein Werk der babylonischen oder elamitischen Vorzeit'⁵⁴¹ zu sehen. Der Vergleich Arrians⁵⁴² mit den zwischen der Insel Leukas und Akarnanien die Fahrstraße markierenden Schifffahrtszeichen und die Tatsache, daß Nearch zwar die Mühen der Passage, jedoch keine Unfälle vermerkt, sprechen m. E. für einen guten

⁵³⁴ Nearch F 1 c. 38,4. – Zur Lage vgl. Andreas a. a. O. 177 f.

⁵³⁵ Nearch F 1 c. 38,3. – Siehe dazu Strabo XVI 3,7 = Nearch F 28. – Weiter Plinius VI 110 *insula Stoidis quaestuosa margaritis*, die auch IX 106 neben Taprobane/Ceylon als fertilissima an Perlen erwähnt wird. – Wohl die heutige Insel 'Seikh-Su'eib oder Bu-Su'eib' . . . 'von den Arabern auch Gazirät-al-Seikh, ('die Insel des Scheikh') genannt'. – So Andreas a. a. O. 176 f., der sie mit der bei Ptolemaios, Geogr. VI 4,8 genannten Insel Arakia identifizieren möchte. – Die letzte Gleichsetzung ist jedoch abzulehnen. Denn Tomaschek, der (Küstenfahrt 55) der fraglichen Insel einen anderen antiken Namen zuordnet, hat (Küstenfahrt 66 und RE II 1, 375 s. v. Arakia) überzeugend dargelegt, daß Arakia – Plinius VI 111 kennt *Aracha cum monte praealto Neptuno sacra* – synonym mit 'Ἀλεξάνδρου νῆσος mit der heutigen Insel Kharag oder Kharak gleichzusetzen ist, die Nearch nicht berührt hat. – Siehe dazu unten S. 77.

⁵³⁶ So Tomaschek, Küstenfahrt 56.

⁵³⁷ Zur Topographie der Küste von Susis vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 71 ff.

⁵³⁸ Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 73 ff.

⁵³⁹ Nearch F 1 c. 41,2. – Siehe auch Plinius VI 99 = Onesikritos F 28: *flumen Zarotis ostio difficili nisi peritis; insulae duae parvae – inde vadosa navigatio palustri similis per euripos tamen quosdam peragitur*.

⁵⁴⁰ Nachrichten aus späterer Zeit für ähnliche Fahrwassermarkierungen bei Tomaschek, Küstenfahrt 74 ff.

⁵⁴¹ Tomaschek, Küstenfahrt 75.

⁵⁴² Ind. 41,2 f. – Zu den Verhältnissen bei der Insel Leukas ausführlich Büchner, RE XII 2, 2220 ff.

Zustand der Markierung. Erfordert schon die Instandhaltung der Schiff-fahrtszeichen überall immerwährende Arbeit, wieviel mehr dann erst in einem Seegebiet, das wie das dortige ständig großen Veränderungen vor allem durch die gewaltigen Ablagerungen der Flüsse unterworfen ist.

Deshalb ist festzuhalten: die *πάσσαλοι*, die von Nearch als Fahrwassermarkierungen angetroffen wurden, können nicht das Werk irgendeiner zurückliegenden Epoche sein, sondern zeugen eindeutig für das Bemühen der ausgehenden Achämenidenzeit um die Aufrechterhaltung und Sicherung der Schifffahrt im nördlichen Seegebiet des Persischen Golfes.

Die N e a r c h - F a h r t i m G o l f i n n e r n. Im folgenden soll versucht werden, durch eine eingehende Untersuchung des Ablaufes der Nearch-Fahrt im Golfinnern weitere Einzelheiten der zur Alexanderzeit an der persischen Küste angetroffenen Schifffahrts- und Seehandelsverhältnisse zu erarbeiten.

Wir hörten bereits davon, daß sich vor Maketa *οἱ τῶν χώρων ἐκείνων δαήμονες* an Bord befanden. Ihre Anwesenheit gibt uns auch die Möglichkeit, eine Antwort darauf zu finden, welches die wirklichen Gründe des vielbeachteten Streites zwischen N e a r c h u n d O n e s i k r i t o s v o r M a k e t a gewesen sind, woraus sich nicht unwichtige Erkenntnisse gewinnen lassen. Von diesem Ereignis liegt uns allein die Darstellung des Nearch F 1 c. 32,9 – 13 vor. In besonderer Weise gilt deshalb hier die von Brown⁵⁴³ bei dem Vergleich der Fahrtberichte des Nearch und des Onesikritos getroffene Feststellung, daß Nearch 'enjoyed the inestimable advantage over his rival of saying the last word'.

Nearch nun erzählt folgendes: *ταύτην τὴν ἄκρην ὡς κατεῖδον, Ὀνησίκριτος μὲν ἐπέχοντας ἐπ'αὐτὴν πλέειν ἐκέλευεν, ὡς μὴ κατὰ τὸν κόλπον ἐλαστρούοντας ταλαιπωρέεσθαι*. Dieses Ansinnen wird von Nearch abgelehnt, indem er die offensichtlich genau umrissenen Fahrtbefehle Alexanders rekapituliert⁵⁴⁴, die eine eingehende Erkundung der Küstenverhältnisse zwischen Indien und den Mündungen von Euphrat und Tigris verlangten. Nearch fährt fort: *σφᾶς ὧν οὐ χρῆναι ἀφανίσαι τὸ ἔργον, πρὸς τέρματι ἤδη ἔοντας τῶν πόνων, ἄλλως τε οὐδὲ ἀπόρως ἔτι τῶν ἀναγκαίων ἐν τῷ παράπλωι ἔχοντας· δεδιέναι τε ὅτι ἢ ἄκρη ἐς μεσημβρίην ἀνέχει, μὴ ἐρήμωι τε τῇ ταύτῃ γῆι καὶ ἀνύδρωι καὶ φλογώδει ἐγκύρσειαν*.

Wenn dann weiter steht (c. 32,13): *ταῦτα ἐνίκα καὶ μοι δοκεῖ περιφανέως σῶσαι τὴν στρατὴν τῆιδε τῇ βουλῇ Νέαρχος· τὴν γὰρ δὴ ἄκρην ἐκείνην καὶ τὴν πρὸς αὐτῇ χώρην πᾶσαν ἐρήμην τε εἶναι λόγος κατέχει καὶ ὕδατος ἀπορίηι ἔχεσθαι*, so scheint es zunächst, als läge hier ein eigener Zusatz Arrians vor. Dennoch halte ich es mit Jacoby⁵⁴⁵ für wahrscheinlicher, daß hier trotz des *καὶ μοι δοκεῖ* Nearch selbst zitiert ist, da dieser Abschnitt auf den gleichen Ton abgestimmt ist wie die vorhergehende Darstellung. Das ganze paßt aber so gar nicht zu dem üblichen Bild von

⁵⁴³ Onesicritus 106.

⁵⁴⁴ Siehe auch Arrian, an. VII 20,9 f.

⁵⁴⁵ Nearch-Komment. 459 Z. 1 f.

Nearch als dem leidenschaftslosen, nüchtern-sachlichen Berichterstatte⁵⁴⁶. Haben wir es doch hier offenkundig mit einer nicht gerade angenehm berührenden Selbstbelobigung des Nearch zu tun⁵⁴⁷, wohingegen Onesikritos in einem sehr schlechten Licht erscheint.

Dieser Sachverhalt macht es notwendig, die von Nearch angegebenen Gründe des Streites mit kritischen Augen zu betrachten⁵⁴⁸. Dürfen wir wirklich dem Onesikritos zutrauen, derart von den Befehlen Alexanders abzuweichen, daß er 'statt in den persischen Golf einzulaufen, Arabiens Küsten umschiffen'⁵⁴⁹ wollte? Mußte er doch von vornherein wissen, daß ein Vorschlag von so großer Tragweite bei seiner Stellung niemals Aussicht auf Erfolg gehabt hätte. Ich halte das für ausgeschlossen und möchte stattdessen annehmen, daß die Ursache des von Nearch bewußt aufgeäumten Streites eine begrenzte fahrttechnische, also in den Zuständigkeitsbereich des Obersteuermanns Onesikritos fallende Frage war. A. Sprenger gibt in seinem Buche 'Die alte Geographie Arabiens' (106 ff.) eine eingehende Beschreibung der geographisch-topographischen Verhältnisse im Eingang des Persischen Golfes und bei Kap Maketa. Hieraus ist in unserem Zusammenhang die Feststellung wichtig, daß der kürzeste, aber durch widrige Strömungen und Felsen (sog. Quoins) gefährliche Weg durch die Meerenge in den Golf dicht nördlich vom Kap vorbeiführte, daß Nearch jedoch infolge seiner ängstlich sich an der Küste haltenden Fahrweise diesen Weg und die 'Zeitersparnis der eigentlichen Meerenge' nicht kennenlernte. In diesen nautischen Gegebenheiten am Kap aber scheint mir die Wurzel der Meinungsverschiedenheit zwischen dem *ναύαρχος* Nearch und dem *κυβερνήτης* Onesikritos zu liegen. Onesikritos dürfte nämlich von diesem die Fahrdauer verkürzenden Wege nahe beim Kap Kenntnis erhalten haben, der nur für eine begrenzte Strecke ein Abgehen von der Küstenhangelei des Nearch bedeutet hätte, und als Obersteuermann einen entsprechenden Vorschlag unterbreitet haben. Kenntnis von dem Wege hatte er sicherlich von den neben Hydrakes an Bord befindlichen *τῶν χώρων ἐκείνων δαήμονες*, mit denen er ja schon auf Grund seiner Stellung engen Kontakt pflegen mußte. Die von Nearch für diese Leute gewählte auszeichnende Benennung⁵⁵⁰ und die Tatsache, daß sie Auskunft über den Seehandel von Maketa geben konnten – die höchstwahrscheinlich eingehender war als von Nearch vermerkt –, geben uns Hinweise dafür, daß

⁵⁴⁶ Vgl. z. B. die Charakteristik von Lehmann-Haupt, Nearch 97 ff., und Berve, Alexanderreich 2, 269 ff.

⁵⁴⁷ Siehe auch F 1 c. 31 die Darstellung seines Verhaltens bei der 'verzauberten' Insel Nosala, wodurch sich sogar Arrian, Ind. 31,9 zu einer erstaunlichen Kritik veranlaßt sieht.

⁵⁴⁸ Die Forschung kommt auf Grund des Streites vor Maketa zu den eigenartigsten Beurteilungen Nearchs und des Onesikritos. Nach Lehmann-Haupt, Nearch 109, habe Nearch den 'ungeeigneten Vorschlag des Onesikritos mit klarem Führerblicke' zurückgewiesen, während z. B. Hennig, Terrae Incognitae 214, daraus die Folgerung zieht, Nearch müsse 'eine etwas subalterne Natur' gewesen sein, Ihm gegenüber bezeichnet er Onesikritos als 'forschungsfroher', wobei wir letzterem nach unserer bisherigen Untersuchung durchaus beipflichten können.

⁵⁴⁹ Wilcken, Alexander 189.

⁵⁵⁰ Sonst nur *κατηγομένοι τοῦ πλοῦ* (c. 30,3), *ἡγεμόνες τοῦ πλοῦ* (c. 31,3) und *καθηγεμόνες τοῦ πλοῦ* (c. 40,11).

es sich bei ihnen um Schiffer gehandelt hat, deren genauer Kenntnisbereich – da sie mindestens in Badis (c. 32,5), vielleicht schon früher, jedoch kaum an der 'öden Küste' (c. 32,6) 800 Stadien weiter an Bord gekommen waren – bestimmt das Seegebiet zwischen der karmanischen Küste und Maketa umfaßte. Aus den Maketa-Nachrichten ergibt sich so für uns – neben der aufgezeigten Fernhandelsverbindung nach Indien und Mesopotamien – die Existenz eines lebendigen Schiffsverkehrs zwischen der karmanischen Küste und Oman⁵⁵¹.

In Nearchs Fahrtbericht fehlen im allgemeinen Angaben, wann jeweils die Lotsen an Bord kamen und wieder von Bord gingen⁵⁵². Von Hydrakes, dem gedrosischen 'Hauptpiloten' ab Mosarna, heißt es Nearch F 1 c. 27,1 nur, daß er die Flotte *μέχρι Καρμανίης* bringen wollte, ohne weitere Ortsangabe. Als Ort des Von-Bord-Gehens (damit auch als nennenswerter Hafen) verdient jedoch vor allem der *χῶρος Ἀρμόζεια* am Fluß Anamis (heute Minab) in Erwägung gezogen zu werden. Denn hier in fruchtbarer, 'freundlicher' Gegend läßt Nearch die Schiffe an Land ziehen und größere Reparaturen durchführen, was nach unseren bisherigen Untersuchungen stets die Nähe eines bedeutsamen Ortes mit entsprechenden Hilfsmitteln anzeigt. Hier läßt er einen *ναύσταθμον* erheblich ausbauen⁵⁵³, eine Tätigkeit, die nicht den Anschein macht, als sei sie nur für den Augenblick gedacht⁵⁵⁴. Für die damalige, von Kiessling⁵⁵⁵ zu Unrecht geleugnete Bedeutung des Ortes spricht weiter die Tatsache, daß Nearch dort den *ὑπαρχος τῆς χώρας ταύτης* antrifft⁵⁵⁶, sich dort also wahrscheinlich die Residenz dieses hohen Beamten, vielleicht des Unterstatthalters, befunden hat. Bemerkenswert ist fernerhin, daß Onesikritos F 28 c. 98 das *flumen Hyctanis*⁵⁵⁷, das mit dem sonst Anamis genannten Fluß⁵⁵⁸, an dem der *χῶρος Ἀρμόζεια* lag, identifiziert wird⁵⁵⁹, als

⁵⁵¹ Auch die Angabe bei Plinius VI 149: *oppidum Omanorum . . . Omanae, quod priores* (hellenistische Autoren?) *celebrem portum Carmaniae fecere*, deutet auf einen regen Seeverkehr zwischen beiden Küsten. – Siehe ferner Periplus § 36 *Ἰου(μ)ανα = ἐμπορίων τῆς Πελοπίδος* und die dort genannten Seehandelsverbindungen. – Vgl. dazu A. Grohmann, RE XVIII 1, 344 s. v. Omani, und A. Herrmann, ebenda 343 s. v. Omana. – Zu den Verhältnissen in der frühen Achämenidenzeit siehe oben S. 14 unsere Bemerkungen über die Makai/Mykoi.

⁵⁵² Ausnahme: Mazenes fährt von Oarakta (Kism) *μέχρι Σούσων* (c. 37,2), ohne daß er aber später nochmals im Fahrtbericht erwähnt wird.

⁵⁵³ Siehe F 1 c. 33,9 f.

⁵⁵⁴ Daher Plinius VI 110 *portus Macedonum et arae Alexandri* (?). – Siehe Nearch F 1 c. 36,9 *ἐνταῦθα θύει Νεάρχος Διὶ Σωτήρι καὶ ἀγῶνα ποιεῖ γυμνικόν*. Ferner c. 37,1. – Vgl. jetzt auch Delbrueck, Seefahrt 29.

⁵⁵⁵ RE VII 2, 2393 f.: 'noch kein Hafenplatz' . . . 'Selbst mit dem nahen arabischen Kontinente scheint noch kaum ein lokaler Austausch stattgefunden zu haben'.

⁵⁵⁶ F 1 c. 33,8. 34,1.

⁵⁵⁷ Siehe die Namensvarianten bei F. Jacoby, FGrHist II B Text 734 Anm. zu Z. 15.

⁵⁵⁸ Zu den Namensformen siehe F. Jacoby, FGrHist II B Text 698 Anm. zu Z. 24.

⁵⁵⁹ Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 42. Zunächst auch Kiessling, RE VII 2, 2391: *Hyctanis = Anamis = Minab*. – Jedoch völlig anders RE IX 1, 101 ff. s. v. *Hyctanis*: . . . 'so schließt schon der zweifellos zusammenhängende und in guter Ordnung vorwärtsschreitende Periplus (d. h. Plinius VI 98) unbedingt die Gleichsetzung dieses Flusses (sc. *Hyctanis*) mit dem Anamis aus' (102). – Doch gerade zum letzten schreibt neuerlich Brown, Onesikritos 120 f. (im Anschluß an F. Jacoby), mit Recht, daß Plinius VI 98 nicht unerheblich verkürzt, 'but also in faulty order' den Onesikritos-Bericht reproduziert, im besonderen, daß fälschlicherweise das *flumen Hyctanis* dem *Carmaniae promunturium* voransteht.

portuosum et auro fertile bezeichnet. Daß dieser Ort nicht erst in der sassanidischen Epoche – wie Kiessling meint –, sondern bereits in hellenistischer Zeit eine große handelspolitische Rolle gespielt hat, ist von Tarn⁵⁶⁰ überzeugend nachgewiesen worden. Zusammen mit den angeführten Hinweisen von der Nearch-Fahrt dürfen wir deshalb annehmen, daß der *χωρος Ἀρμόζεια* schon zur Alexanderzeit (bzw. in der ausgehenden achämenidischen Epoche) eine beachtenswerte Stellung im Seeverkehr des Persischen Golfes innehatte.

Nach dem Verlassen der Station an der Anamis-Mündung⁵⁶¹ ging die Flotte nach 300 Stadien Fahrt zunächst am Ostende der fruchtbaren, gutes Wasser bietenden⁵⁶² Insel Oarakta = Kism = Tawilah vor Anker, etwa 'bei der Veste Kism oder Kasem in 26° 57' 27" N. 56° 17' 5" O., wo eine kleine Bucht vor dem Samal Schutz gewährt . . .'⁵⁶³. Dort muß Mazenes, der 'Hauptpilot' bis Susa, an Bord gekommen sein, wovon bereits in anderem Zusammenhang die Rede war⁵⁶⁴. Diese Insel war nun nicht nur eine beachtenswerte Station des Binnenverkehrs des Golfes, sondern scheint auch innerhalb seiner Fernverbindungen von Bedeutung gewesen zu sein. Berichtet doch Nearch⁵⁶⁵, er habe dort auf Oarakta einen vornehmen Perser namens Mithropastes, Sohn des Arsites, des persischen Satrapen von Kleiphrygien⁵⁶⁶, angetroffen, der sich vorher vor Dareios III. auf die Erythras-Insel Ogyris geflüchtet hatte. Ogyris aber ist mit der heute Masira genannten Insel – 20° 20' N. und 58° 40' O. – vor der südöstlichen Küste der arabischen Halbinsel gleichzusetzen⁵⁶⁷. Somit ergibt sich daraus⁵⁶⁸, daß zwischen dieser Insel und dem persischen Territorium eine nicht ungewöhnliche Schiffsverbindung bestanden hat⁵⁶⁹. Und wenn bei

⁵⁶⁰ Bactria Appendix 12, 481 ff. Vgl. auch 367 mit Anm. 5. – Ferner Altheim, *Asien* 2, 46 f. – Zur Geschichte und Handelsbedeutung in arabischer Zeit noch Tomaschek, *Küstenfahrt* 43. – Wissmann, *Arabien* 412 f. – Wilson, *Persian Gulf* 100 ff.

⁵⁶¹ Siehe Nearch F 1 c. 37,1 ff. – Zur späteren handelspolitischen Bedeutung der nur passierten *ἑρήμενη νῆσος Ὀρμάνα* = Insel Ormuz vgl. Tomaschek, *Küstenfahrt* 46 f., und die Literatur in Anm. 560.

⁵⁶² Plinius VI 98 f. = Onesikritos F 28: *insulae tres, quarum Oracta tantum habitatur aquosa*.

⁵⁶³ Tomaschek, *Küstenfahrt* 47. Zum zweiten Anlegeplatz auf der Insel – siehe c. 37,4 – vgl. ebendort 49 f.

⁵⁶⁴ Siehe oben S. 69.

⁵⁶⁵ F 27 und F 28 = Strabo XVI 3,5 und 3,7.

⁵⁶⁶ Vgl. Berve, *Alexanderreich* 2, 263 f. = Nr. 528.

⁵⁶⁷ Vgl. Sprenger, *Arabien* 100 f. – Schoff, *Periplus* 146, und noch O. Stein, *RE* XVII 2, der 2080 f. s. v. *Ὀρμίς* sich mit Recht der Meinung von Jacoby, *Nearch-Komment.* 460 Z. 3 ff., anschließt, daß Arrian, *Ind.* 37,2 f. den Nearch-Bericht verkürzt wiedergibt und so fälschlicherweise die Erythras-Erzählung auf Oarakta (Kism) bezieht. – Richtig dagegen Strabo XVI 3,5 u. 3,7 = Nearch F 27 u. 28. – Unzutreffend ist daher die Meinung von A. Herrmann, *RE* XIX 1, 1031 s. v. *Persischer Meerbusen* (Mazenes ist außerdem nicht Sohn des Mithropastes). – Die Entfernungsangaben bei Strabo XVI 3,5 = Nearch F 27 (2000 Stadien südlich von Karmanien) und Curtius X 1,14 (*haud procul a continenti*) gehen wohl auf Mithropastes zurück, vielleicht auch Plinius VI 153.

⁵⁶⁸ Vgl. auch die Erzählung des Persers Boxos bei Agatharchides § 5 (Müller, *Geographi Graeci Minores* 1, 113).

⁵⁶⁹ Im *Periplus* § 33 wird dann die Sarapis-Insel, die mit der Erythras-Insel zu identifizieren ist, bereits zu Persien gerechnet. Das aus den Texten ersichtliche Vorhandensein von Palmenvegetation und eines Heiligtums, sowie die günstige Lage machen es wahrscheinlich, daß sich die Erythras-Sage erst an die faktische Bedeutung der Insel für den dortigen

Dionys. Perieg. 606–611⁵⁷⁰ Ogyris mit der für den Golfverkehr bedeutenden Insel Ikaros (Feleci⁵⁷¹) verknüpft wird, so liegt darin wohl nicht eine schriftstellerische Fiktion, sondern ein weiterer Hinweis für eine See-Verbindung Persischer Golf – arabische Südostküste. Zwar heißt es von den Teilnehmern der Nearch-Fahrt und der anschließenden Arabien-Expeditionen Alexanders vom Persischen Golf aus, daß der Seeweg um Arabien herum nicht zu befahren sei ὑπὸ καύματος καὶ ἐρημίας⁵⁷², und mit ähnlichen Gründen wird das Mißlingen der Umfahrung Arabiens vom Roten Meer aus zur Zeit Alexanders erklärt⁵⁷³. Doch muß man sich dabei klarmachen, daß hier die Erzählungen von Arabern spürbar werden, welche die sicherlich vorhandenen Schwierigkeiten der dortigen Seefahrt den Makedonen und Griechen so ausgemalt haben, daß ihnen die Lust und der Mut am weiteren Vordringen vergangen sind; aber nur deswegen wurde solches erzählt, weil man eine fremde Einmischung in die arabische Interessensphäre verhindern wollte⁵⁷⁴. Wenn es auch Arrian, Ind. 43,3 heißt, daß der Seeweg um Arabien aus den genannten Gründen nicht befahren werde, εἰ μὴ τινές γε πελάγιοι κομιζόμενοι, so wird man diesen Zusatz dahingehend interpretieren können, daß ein – zwar im einzelnen nicht bestimmbarer – Seeverkehr um Arabien dennoch bestanden hat. Dabei dürften von arabischer Seite außer den Gerrhäern⁵⁷⁵ vor allem die Sabäer von Bedeutung gewesen sein (die bald darauf als im Besitz einer Art von Handelsmonopol in der Arabian Sea in Erscheinung treten, bei denen sich jedoch nach den neuesten Ausgrabungen bereits seit dem ausgehenden 5. Jahrh. v. Chr. ein durch Wirtschaft und Seehandel fundierter Aufschwung feststellen läßt⁵⁷⁶), neben denen aber die Perser ähnlich wie beim Indienverkehr zumindest bis Mosarna⁵⁷⁷ eine nicht unerhebliche Rolle gespielt haben⁵⁷⁸, wie sich besonders aus den angeführten Oarakta-Nachrichten (Mithropastes) gezeigt hat.

Wird nun daraus eine Fernverbindung Oaraktas in südlicher Richtung deutlich, so weist die Notiz, daß man vom zweiten Ankerplatz auf dieser Insel in 40 Stadien Entfernung eine andere sah, die Ποσειδῶνος ἰσὴ ἐλέγετο εἶναι καὶ ἄβατος⁵⁷⁹, auf die Seeverbindung nach Norden, zum Zweistromland. Denn mit Recht sieht Tomaschek in dieser Meerergottverehrung, in der Nennung Poseidons eine *interpretatio Graeca* für den babylonischen Meerese Gott Ea oder Ὠάννης, der nach Berosos § 3⁵⁸⁰ ἐκ τῆς Ἐρυνθραῖς θαλάσσης

Seeverkehr geknüpft hat. – Siehe dazu Plinius VII 206: *nave primus in Graeciam ex Aegypto Danaus advenit. antea ratibus navigabatur inventis in mari Rubro inter insulas a rege Erythra.* – Ferner Mela III 79.

⁵⁷⁰ Müller, Geographi Graeci Minores 2, 142.

⁵⁷¹ Siehe dazu oben S. 64.

⁵⁷² Siehe Arrian, Ind. 43,3. – Nearch F 1 c. 32,10 f. – Arrian, an. VII 20,7 ff.

⁵⁷³ Vgl. W. W. Tarn, Journ. Egypt. Arch. 15, 1929, 13, zur Fahrt des Anaxikrates.

⁵⁷⁴ Für eine ähnliche Übung der Araber und Phöniker bereits oben S. 61 mit Anm. 461.

⁵⁷⁵ Siehe dazu oben S. 64 f.

⁵⁷⁶ Vgl. Wissmann-Höfner, Südarabien 255. 288. 292. – Auch Rathjens, Südwestarabien 19. 23.

⁵⁷⁷ Siehe oben S. 53 f.

⁵⁷⁸ Dies ist vielleicht ein Relikt der oben S. 18 mit Anm. 102 aufgezeigten, zu unserer Zeit aber nicht mehr existierenden achämenidischen Seeverbindung des Persischen Golfes mit dem Roten Meer bis nach Ägypten.

⁵⁷⁹ Nearch F 1 c. 37,4.

kam und für die Bewohner des Zweistromlandes der große Kulturbringer war⁵⁸¹. Deshalb meint Tomaschek, Nearchs Kennzeichnung *ἰρὴ Ποσειδῶνος* beweise, 'daß sich an diese Insel phönikische oder babylonische Traditionen knüpften'⁵⁸².

Das gleiche nimmt er an für die bei Plinius VI 111 genannte Insel *Aracha cum monte Neptuno sacra*, die bei Ptolemaios Geogr. VI 4,8 als *'Αλεξάνδρου νῆσος ἢ καὶ 'Αρακία* erscheint. Der Bezug auf Alexander ist hier unklar⁵⁸³. Doch wird m. E. daraus ersichtlich, daß es sich um eine Nachricht aus der Zeit Alexanders handelt, als deren Quelle ich – da Nearch die Insel infolge seiner Fahrt dicht an der Küste nicht berührt hat und sie deshalb nicht erwähnt – Onesikritos annehmen möchte, weil ja Plinius (über Iuba) in seinen Nachrichten über den Persischen Golf (vor allem in VI. Buch) zum großen Teil von Onesikritos abhängig ist⁵⁸⁴. Wiederum hätten wir also einen Hinweis dafür, daß Onesikritos über Nearchs Angaben hinaus Wissenswertes und Interessantes zu bringen vermochte, da er besonders engen Umgang mit Eingeborenen hatte, die sich in den dortigen Gewässern gut auskannten.

Es ist hier weiterhin zu beachten: Bei der Poseidon heiligen Insel handelt es sich um Hangam, 'wo die Schiffer Wasser schöpfen', wie ein arabischer Geograph bemerkt⁵⁸⁵, während Aracha/Arakia die Insel Kharag ist, von der spätere Autoren berichten, daß sie meist durch die von der Tigris-Mündung auslaufenden Schiffe als Station angesteuert wurde⁵⁸⁶. Diese jüngeren Nachrichten liefern so gleichsam einen Kommentar zu den von der Nearch-Fahrt stammenden, aus denen wir nicht nur die Bedeutung eines damals dort verehrten Meeresherrn erkennen⁵⁸⁷, sondern damit zugleich auf eine dort stattfindende rührige Schifffahrt schließen dürfen.

Etwas Ähnliches meldet Nearch von einer Insel an der Grenze zwischen der karmanischen und der persischen Küste. F 1 c. 37,9 ff. heißt es, daß die Schiffe gegen Ende der karmanischen Küstenfahrt *καταίρουσιν ἐς Ταρόσην ἄκρην ἀνατείνουσιν ἐς τὸ πέλαγος . . . ἔνθεν ἐς Καταίην νῆσον ἐρήμην ἀλιτενέα' αὕτη ἰερὴ 'Ερμῆω καὶ 'Αφροδίτης ἐλέγετο' στάδιοι τοῦ πλοῦν τριακόσιοι*. Tomaschek⁵⁸⁸ möchte auch in Hermes und Aphrodite 'Gottheiten . . . der phönikischen und babylonischen Mythologie' sehen, ohne jedoch wie bei den vorgenannten Beispielen eine feste Entsprechung anzugeben. Für uns genügt es festzustellen, daß auf der Insel *Καταίη* Gottheiten analog dem griechischen Hermes und der Aphrodite verehrt wurden, Hermes hier wahr-

⁵⁸⁰ Bei C. Müller, *Fragmenta Historicorum Graecorum* 2 (Paris 1848) 496.

⁵⁸¹ Vgl. J. Sturm, *RE* XVII 2, 1677 ff. s. v. *'Οδάνης*.

⁵⁸² Küstenfahrt 50.

⁵⁸³ Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 66.

⁵⁸⁴ Siehe oben S. 22.

⁵⁸⁵ Mas'udi bei Tomaschek, Küstenfahrt 50.

⁵⁸⁶ Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 66 f. – Zur Flora der Insel noch Bretzl, *Botanische Forsch.* 359 Anm. 9.

⁵⁸⁷ Über den Zusammenhang zwischen Seefahrt und Meergottverehrung in erythräischen Gewässern z. B. P. v. Bohlen, *Über Handel und Schifffahrt des alten Indien*. Abhandl. Ges. Königsberg, 1830, 3. Abh., 97.

⁵⁸⁸ Küstenfahrt 52. – Vgl. auch Lehmann-Haupt, Nearch 111 f., der sich eng an Tomaschek anschließt.

scheinlich in seiner Funktion als 'Beförderer des Verkehrs und Handels zu Wasser und zu Lande'⁵⁸⁹, Aphrodite wohl als *Ἐὐπλοία*, 'die den Schiffern günstige Fahrt verleihende'⁵⁹⁰. Die erwähnte Insel heißt heute Keis oder Kis, 'mitten auf der Fahrstraße des Golfes' gelegen, und war in späterer Zeit unter Arabern aus Oman 'ein Zentrum der Handelstätigkeit sowohl wie der Freibeuterei'⁵⁹¹. Wenn Plinius VI 111 schreibt: *promunturium Themisteas; insula Aphrodisias habitatur*, so dürften damit die *Ταρσίη ἄκρη* und die Insel *Καταίη* = Kis gemeint sein⁵⁹². Bemerkenswert ist noch, daß sie von Plinius (wohl aus Onesikritos) ausdrücklich als bewohnt bezeichnet wird, während Nearch F 1 c. 37,9 ff. darüber nichts aussagt, sondern nur schreibt, daß *ἐς ταύτην ὄσα ἔτη ἀφιέται ἐκ τῶν περιόικων πρόβata καὶ αἶγες ἰσὰ τῶι Ἐρμῆ καὶ τῆι Ἀφροδίτῃ*. Jedoch, ob selbst bewohnt oder von den *περιόικοι* (schwerlich nur) zum Zwecke der Gottesverehrung besucht, klar wird jedenfalls auch aus den Nachrichten über diese Insel die Existenz einer Verbindung mit dem nahegelegenen Festland bzw. den angrenzenden Inseln, d. h. ein Schiffsverkehr, dessen Intensität und Spezialisierung sich aber nicht bestimmen lassen⁵⁹³.

Spuren phönikisch-babylonischen Einflusses, also ehemaliger Schifffahrt, glaubt Tomaschek⁵⁹⁴ auch in dem Namen von Ila, der ersten Station an der Küste von Persis⁵⁹⁵, zu erkennen. Die davor liegende Insel *Καίκανδρος* bezeichnet Nearch als *συμκορή καὶ ἐρήμη*, Plinius VI 110 schreibt von ihr (bei der zusammenhanglosen Wiedergabe seiner Kenntnisse vom Persischen Golf): *ab horum (sc. Chelonophagorum⁵⁹⁶) tractu Indiam versus Casandrus deserta insula in oceano ᾧ p. traditur iuxtaque eam freto interfluente Stoidis quaestuosam margaritis*. Ob der auffällige Zusatz *Indiam versus* sich daher erklärt, daß bei der nahen Insel (hier Stoidis genannt⁵⁹⁷) Perlen gefischt werden *κατάπερ ἐν τῆι Ἰνδῶν θαλάσσει*? Oder steckt darin möglicherweise eine Richtungs- oder gar Zielangabe für den bald darauf – beim nördlicher gelegenen Apostana⁵⁹⁸ – festgestellten Seeverkehr?

Nach ihrem nächtlichen Aufbruch von Apostana lief die Flotte nach 400 Stadien Fahrt *ἐς κόλπον συνοικεόμενον πολλῆσι κόμησι . . . ὁρμίζονται δὲ πρὸς ὑπωρείην ταύτην φοίνικες τε πολλοὶ ἐπεφύκεσαν καὶ ὄσα ἄλλα ἀκρόδρα ἐν τῆι Ἑλλάδι γῆι φύεται⁵⁹⁹*.

Diesen für die Verhältnisse am Golf ungewöhnlich fruchtbaren Küstenstrich identifiziert Andreas⁶⁰⁰ mit der 'Bucht von Tahiri, wo einst die be-

⁵⁸⁹ Roscher I 2, 2381.

⁵⁹⁰ Roscher I 1, 402.

⁵⁹¹ Tomaschek, Küstenfahrt 52 f.

⁵⁹² Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 52.

⁵⁹³ Zur späteren Handelsgeschichte von Keis vgl. Wilson, Persian Gulf 96 ff., und Wissmann, Arabien 412 mit der dort angegebenen Literatur.

⁵⁹⁴ Küstenfahrt 54.

⁵⁹⁵ Siehe Nearch F 1 c. 38,1 f.

⁵⁹⁶ Siehe dazu Nearch F 1 c. 37,8. – Vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 55.

⁵⁹⁷ Siehe oben Anm. 535.

⁵⁹⁸ Siehe Nearch F 1 c. 38,5 und dazu oben S. 70.

⁵⁹⁹ Nearch F 1 c. 38,6.

⁶⁰⁰ RE II 178.

rühmte, in der ersten Hälfte des Mittelalters blühende Handelsstadt Siraf stand'. Von einer (aus den gegebenen günstigen Bedingungen zunächst vermutbaren) Bedeutung des Platzes bereits in unserer Epoche lassen die Quellen nichts erkennen⁶⁰¹.

Die 600 Stadien darauf folgende Station *Γώγανα*, eine *χώρη οἰκουμένη*⁶⁰², ist sowohl für Andreas⁶⁰³ als auch für Tomaschek⁶⁰⁴ durch Bandar Kongun 27° 49' 38" N. 52° 3' 39" O. gegeben. Beide sehen in dem dort ausmündenden *ποταμὸς χεῖμαρρος* namens *'Αρεών* den Khor von Bardistan, und Tomaschek möchte mit diesem etwa in der Mitte des Persischen Golfes liegenden Wasser das bei Plinius VI 98 = Onesikritos F 28 genannte *flumen Hyperis in medio sinu Persico, onerariarum navium capax* identifizieren. Das bleibt jedoch unsicher. Denn nach E. Herzfeld⁶⁰⁵, der sich dabei auf persönliche Kenntnis der Landesverhältnisse berufen kann, existiert an der ganzen Küste von Fars und Mekran auf Grund der Niveauverhältnisse kein einziger, 'selbst nur für kleine Kähne' schiffbarer Fluß.

Deshalb kann auch die auf die Nennung des *flumen Hyperis* folgende Notiz des Onesikritos bei Plinius VI 99 nicht stimmen, welche lautet: *flumen Sitioganus, quo Pasargadas septimo die navigatur*. Tomaschek⁶⁰⁶ jedoch, der das *flumen Sitioganus* mit dem Nearch F 1 c. 38,8 genannten Fluß *Σιτακός* gleichsetzt, den er 'unstreitig' für den Khor Ziyarat hält – einen gewöhnlich seichten Küstenfluß, der aber in Regenperioden bedeutend mehr Wasser führt und dann für Boote befahrbar sein soll –, plädiert für die Möglichkeit der Bemerkung und vermutet, daß die beträchtlichen Getreidevorräte, die die Flotte an der Mündung dieses Flusses – von Alexander geschickt – vorfand⁶⁰⁷, auf dem Flußwege herangeschafft waren. Der tatsächliche Vorgang war vermutlich der, daß Onesikritos, als er sich bei den Eingeborenen nach den Landesverhältnissen erkundigte, etwas von der Schiffbarkeit der dortigen Flüsse hörte und diese 'native tales'⁶⁰⁸ durch die angetroffenen Vorräte bestätigt glaubte.

Ob sich an der *S i t a k o s*-Mündung eine Ortschaft befand, wird in den Quellen nicht vermerkt. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß Hekataios F 285 eine *Σιτάκη πόλις Περσική* kennt, die vielleicht mit dem Fluß *Σιτακός*/*Sitioganus* zu verbinden ist⁶⁰⁹. Auch die Tatsache, daß die Flotte 21 Tage dort liegen blieb, *καὶ τὰς ναῦς ἀνειρουσάμενοι ὄσαι μὲν πεπονήκεσαν ἐπ-*

⁶⁰¹ Vgl. auch Tomaschek, Küstenfahrt 57. Dort auch zur späteren Handelsbedeutung des Ortes. Tomaschek (56) identifiziert jedoch den von ihm vor Siraf angesetzten *κόλπος* mit der Bucht von Naband, wo dagegen Andreas (179) mit besseren Gründen *Apostana* lokalisiert. – Zur See- und Handelsgeschichte von Siraf vgl. noch Wilson, *Persian Gulf* 92 ff.

⁶⁰² Nearch F 1 c. 38,7.

⁶⁰³ RE II 1, 178.

⁶⁰⁴ Küstenfahrt 58.

⁶⁰⁵ *Pasargadae*. *Klio* 8, 1908, 10.

⁶⁰⁶ Küstenfahrt 60 f.

⁶⁰⁷ Siehe Nearch F 1 c. 38,9.

⁶⁰⁸ Brown, *Onesicritus* 122.

⁶⁰⁹ Zu den Namensformen siehe F. Jacoby, *FGrHist* II B Text 703 Anm. zu Z. 15.

εσκευάζον, τὰς δὲ ἄλλας ἐθεράπευον⁶¹⁰, dürfte – entsprechend unseren in solchen Fällen gemachten Erfahrungen – für das Vorhandensein einer Ansiedlung mit gewissen Hilfsmitteln sprechen, da die Lieferungen Alexanders an die Flotte, wenn auch wohl nicht nur, so doch offensichtlich vor allem in Proviant bestanden.

Von der Sitakos-Mündung fuhr die Flotte (750 Stadien Fahrt) εἰς Ἰέρατιν πόλιν . . . ἐς χῶρον οἰκούμενον. Man ankerte dort ἐν διώρουχι ἀπὸ τοῦ ποταμοῦ ἐμβεβλημένῃ ἐς θάλασσαν, ἣν ὄνομα ἦν Ἡράτεμις. Dieser Landeplatz lag ebenso wie der folgende am Gießbach Padargos auf einer Halbinsel namens Μεσαμβρία, wo κῆποι τε πολλοὶ καὶ ἀκρόδρα παντοῖα ἐφύετο⁶¹¹.

Mit Mesambrie ist eindeutig die Halbinsel bezeichnet, auf der Buschehr liegt, das sich seit der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts zum bedeutenden persischen Handelshafen entwickelt hat. Es trat an die Stelle des nördlich davon auf derselben Halbinsel liegenden Rischehr, eines in sassanidischer Zeit gegründeten Emporions, das z. B. im Perlenhandel des Golfes eine führende Stellung innehatte⁶¹². Aus Nearch und Onesikritos erfahren wir nichts von den damaligen kommerziellen Verhältnissen auf der doch gut bevölkerten und vegetationsreichen Halbinsel⁶¹³. Für die Handelsbedeutung der Halbinsel konnte aber bereits Tomaschek⁶¹⁴ auf die ganz in der Nähe des heutigen Buschehr gefundenen antiken Urnen, glasierten Topfscherben und gebrannten Ziegel mit Inschriften hinweisen und diese werten als 'Anzeichen für das hohe Altertum der Gründung, die vielleicht in die Zeit der Handelsblüte Babels zurückreicht, als die Phöniker die erythräischen Gestade befuhren'. Diese Funde konnten inzwischen als Relikte des von den elamischen Herrschern stets begehrten Hafentortes Liyan⁶¹⁵ erkannt werden.

In derselben Gegend vermutet E. Herzfeld⁶¹⁶ für die Achämenidenzeit eine von Milesiern besetzte persische Flottenstation, die Ἰωνάκα πόλις⁶¹⁷, wohingegen Tarn⁶¹⁸ mit dieser Stadt die inschriftlich erwähnte Ἀντιόχεια τῆς Πελοπόδος⁶¹⁹ identifizieren möchte, die von den Seleukiden aus dem Bestreben gegründet worden sei, den griechischen Siedlern in der Persis eine Verbindung mit der See zu wahren, weil 'a Greek without the sea was a lost crea-

⁶¹⁰ Nearch F 1 c. 38,9.

⁶¹¹ Nearch F 1 c. 39,1 f. – Es ist 'die Halbinsel' ohne Namen in Ptolemaios, Geogr. VI 4,2. – Marcian. I 24 (bei Müller, Geographi Graeci Minores 1, 530). – Zur Lokalisierung der Landeplätze vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 63.

⁶¹² Vgl. dazu Tomaschek, Küstenfahrt 61 ff. – Wissmann, Arabien 414. – Zur heutigen Bedeutung: Brockhaus Bd. 2 (16. Aufl. 1953) s. v. Buschehr.

⁶¹³ Falls jedoch das bei Plinius VI 99 = Onesikritos F 28 genannte *flumen navigabile Phrystimus* – zur Namensschreibung vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 63 – und die bei Nearch F 1 c. 39,1 erwähnte (künstlich geschaffene bzw. offengehaltene) διῶρουξ namens Ἡράτεμις gleichzusetzen sind (wie Tomaschek meint), dürfte das ein Hinweis für einen Boots- oder Schiffsverkehr sein.

⁶¹⁴ Küstenfahrt 62.

⁶¹⁵ Vgl. bes. Cameron, Early Iran passim (siehe Index 248 s. v. Liyan).

⁶¹⁶ Zoroaster 2, 660.

⁶¹⁷ Siehe Ptolemaios, Geogr. VI 4,2.

⁶¹⁸ Bactria 418 mit Anm. 1.

⁶¹⁹ OGIS 231 Z. 9 f. und 233 Z. 1.

ture⁶²⁰. Da aber wie Alexander so auch die Seleukiden sich bei ihren Stadtgründungen im allgemeinen an bestehende Ortschaften anschlossen⁶²¹, darf gestützt auf die Nachrichten vom älteren Liyan/Buschehr gefolgert werden, daß die bevölkerte und vegetationsreiche Halbinsel auch in unserer Zeit eine Rolle im Seeverkehr des Golfes gespielt hat, die jedoch nicht näher bestimmt werden kann. Daß Nearch nichts davon berichtet, dürfte in der schon häufiger festgestellten Kargheit des Fahrtberichtes (bzw. der Publikation) in dieser Hinsicht seinen Grund haben (oder Schuld Arrians sein).

Der nächste Ankerplatz der Flotte (200 Stadien hinter Mesambrie) war *Taoke* am Granis⁶²², den auch Onesikritos F 28 c. 99 erwähnt als *flumen Granis modicarum navium capax*⁶²³. Nearch F 1 c. 39,3 hält dazu nur für erwähnenswert, daß ca. 200 Stadien von der Küste entfernt sich eine *Περσῶν βασιλεια* befand⁶²⁴, die – wie wir an anderer Stelle bereits anführten⁶²⁵ – von Dareios bei der Erschließung der Golfküste im Rahmen seiner aktiven Seepolitik gegründet worden war. Aus Nearch/Onesikritos erfahren wir nichts über die damalige maritime Bedeutung von Taoke. Doch mag die Tatsache, daß Ptolemaios Geogr. VI 4,7 sie nicht nur bei der Beschreibung von Persis anführt, sondern von ihr auch – neben nur drei anderen Orten der Persis – astronomische Daten, den längsten Tag und den Zeitunterschied gegen Alexandria, angeben kann⁶²⁶, dahingehend ausgewertet werden, daß dieser geographische Fixpunkt auch zur Alexanderzeit ein gern angelaufener Hafen gewesen ist. Die Seeroutenangaben nämlich, die Ptolemaios verwertet, stammen gerade für diesen Raum vielfach aus der Zeit Alexanders des Großen⁶²⁷.

Zur anschließenden Station am Flusse Rogonis notiert Nearch lediglich (F 1 c. 39,6), daß sie einen *λιμῆν εὐρομος* besitzt⁶²⁸, vom letzten Teil der Küste von Persis⁶²⁹, daß sie erhebliche nautische Schwierigkeiten bot, ähnlich wie die vom Flusse Oroatis an beginnende susische Küste, über die wir bereits gehandelt haben⁶³⁰.

Als ein wichtiger Endhafen des im vorhergehenden festgestellten Seeverkehrs an der persischen Küste des Golfes fungierte damals noch die *κώμη τῆς Σουσίδος, ἣν καλεῖουσιν Ἀγρινῶν*⁶³¹, die dicht bei der Mündung des Tigris in

⁶²⁰ Tarn, Bactria 66.

⁶²¹ Vgl. Tschirikower, Städtegründungen 116 f.

⁶²² Siehe Nearch F 1 c. 39,3.

⁶²³ Zur Schiffbarkeit vgl. Tomaschek, Küstenfahrt 65.

⁶²⁴ Siehe auch Strabo XV 3,3 (728).

⁶²⁵ Siehe oben S. 18 mit Anm. 97.

⁶²⁶ Geogr. VIII 21,15. – Vgl. dazu Weißbach, RE IV A 2, 2247 f. s. v. *Ταόκη* u. *Ταοκηνή*, und noch Tomaschek, Küstenfahrt 64 f.

⁶²⁷ Vgl. etwa Sprenger, Arabien 3 ff. und 110 ff.

⁶²⁸ Vgl. dazu Tomaschek, Küstenfahrt 65.

⁶²⁹ Darüber Tomaschek, Küstenfahrt 67 ff.

⁶³⁰ Siehe oben S. 69 f.

⁶³¹ Nearch F 1 c. 42,4. Ohne Namensnennung Strabo XV 3,5 (729) = Nearch F 25. – Identisch damit ferner Ampe bei Herodot VI 20. – Aple bei Plinius VI 134. – Auge bei Iul. Honor. 30,7 (Riese). – Vgl. Jacoby, Nearch-Komment. 462 Z. 25 ff., wo jedoch zu Unrecht – wie wir zeigen – mit Andreas, RE I 1, 1390 ff., die bei Plinius VI 138 erwähnte *urbis regia Durine* dazu gerechnet wird.

die *λίμνη* lag, in die sich außer diesem noch der Eulaios (Pasitigris⁶³²), der Choaspes⁶³³, vielleicht sogar der Euphrat ergossen⁶³⁴. Während Nearch⁶³⁵ nur – soweit sich erkennen läßt – Name, Lage und (Schiffs-)Entfernung bis Susa angibt (500 Stadien), schreibt Polykleitos, Teilnehmer des Alexanderzuges⁶³⁶, in F 6, daß die *κώμη* Aginis ein Handelsplatz sei⁶³⁷ für τὰ ἐκ τῆς θαλάττης, für die über See gehandelten Erzeugnisse. Dort würden einerseits die auf dem Seeweg herangebrachten Waren gelöscht und dann auf dem Landweg weitertransportiert, dorthin kämen – ebenfalls πεζῶν – die Produkte aus dem Binnenland, um erst von hier aus per Schiff weiter befördert zu werden, da διὰ τοὺς καταρράκτας ἐπίτηδες γενομένους die mesopotamischen Flüsse als Transportweg nicht zu benutzen seien. Dagegen hören wir Arrian, an. VII 7,7 lediglich davon, daß auf dem Tigris καταρράκται angetroffen wurden, die ἐκ Περωσῶν πεπονημένοι ἦσαν τοῦ μή τινα ἀπὸ θαλάσσης ἀναπλεῦσαι εἰς τὴν χώραν ἀντῶν νηϊτῆ στόλω κρατήσαντα. Ähnliches läßt sich aus Strabo XVI 1,9 entnehmen. Einige Forscher wie Lassen⁶³⁸, Kennedy⁶³⁹ und Schultze⁶⁴⁰ nehmen nun an, daß durch die Existenz der καταρράκται die Schifffahrt auf den babylonischen Flüssen unmöglich geworden sei. Ja, offensichtlich vor allem diese Feststellung ist es, die zu der (auch sonst vertretenen⁶⁴¹) Annahme führt, daß der Seeverkehr auf dem Persischen Golf während der Achämenidenzeit fast völlig zum Erliegen gekommen sei.

Diese These scheint mir jedoch nicht haltbar zu sein. Zunächst einmal ist es wohl vorschnell, aus der allgemein gefaßten Polykleitos-Notiz (bei Strabo XV 3,4!) und vielleicht auch aus Strabo XVI 1,9 zu folgern, daß flußsperrende καταρράκται auf allen mesopotamischen Flüssen vorhanden gewesen seien. Gerade die letztgenannte Strabo-Stelle macht dies nämlich deutlich. Zwar wird hier bei der Schilderung der Flußverhältnisse von Euphrat und Tigris – wobei Strabo abwechselnd von Euphrat und Tigris spricht, dann wieder Aussagen macht, die für beide zutreffen – von den künstlich angelegten καταρράκται berichtet. Doch ergibt sich aus der Stellung der entsprechenden Bemerkung und aus der Nennung von Opis, daß sie sich bloß auf den Tigris bezieht, wie ja auch Arrian, an. VII 7,7 nur von καταρράκται auf dem Tigris

⁶³² Siehe Plinius VI 99 = Onesikritos F 28: *lacus quem faciunt Eulaeus et Tigris* . . . VI 134 *lacus Chaldaicus*. VI 130 *lacus Chaldaici* (Plural). – Assyrisch = (naru) marratu = Bitterwasser (-fluß). – Es ist das Lagunengebiet vor den babylonisch-elamischen Flußmündungen. – Vgl. dazu F. Delitzsch, *Wo lag das Paradies? Eine biblisch-assyriologische Studie* (Leipzig 1881) 180 f. – Andreas, RE I 1, 815. – Zum Gebrauch der Flußnamen Eulaios und Pasitigris vgl. Weißbach, RE VI 1, 1061 ff.

⁶³³ Polykleitos (bei F. Jacoby, FGrHist II B Nr. 128) F 6 = Strabo XV 3,4 (728).

⁶³⁴ Vgl. E. Honigmann, RE VI A 1, 1018 f.

⁶³⁵ F 1 c. 42,4. – Siehe dazu Plinius VI 134 *vicus* . . . *Aple, unde Susa navigatione . . . absunt*.

⁶³⁶ Vgl. F. Jacoby, FGrHist II B Kommentar. 440 Z. 19 f.

⁶³⁷ Die Identität von Aginis mit dem Emporion des Polykleitos ist durch die Lagebestimmung gesichert. – Vgl. Andreas, RE I 1, 810 f.

⁶³⁸ Indische Altkde. 2, 601.

⁶³⁹ Early Commerce 268. 271.

⁶⁴⁰ E. Schultze, *Meeresscheue und seetüchtige Völker, Weltgeschichtliche Beiträge zur Völkerpsychologie* (Stuttgart 1937) 29.

⁶⁴¹ Etwa Wilson, *Persian Gulf* 35. – Neubert, *Fahrt Nearchs* 143. – Miltner, *Okeanos* 541. – Vgl. dazu noch W. W. Hyde, *Ancient Greek Mariners* (New York 1947) 178.

sprechen kann. Ebenso wie beim Euphrat, bei dem sich jedoch eine starke Verschlammung als schiffahrtshindernd ausgewirkt haben muß – worauf wir noch zurückkommen werden –, fehlen in den Nachrichten über den Pasitigris (Eulaios) Hinweise auf das Vorhandensein von *καταρράκται*. So schildert Nearch F 1 c. 42 die Fahrt der Ozeanflotte auf dem Fluß aufwärts bis in die Gegend von Susa, ohne daß Behinderungen vermerkt werden, so fuhr dann wenig später Alexander (siehe Arrian, an. VII 7,1 f.) mit *ταῖς μάλιστα ταχυναντιούσαις*, d. h. den schnellsten und wohl auch großen Einheiten, auf dem Eulaios (Pasitigris) zum Meer hinab, ohne daß im Arrian-Bericht von Fahrtschwierigkeiten die Rede ist⁶⁴². Es bestand sogar zwischen dem Eulaios und dem Tigris eine direkte Kanalverbindung, die von kleineren Schiffen der Flotte benutzt werden konnte. Demnach können wir festhalten, daß nur auf dem Tigris von Persern angelegte *καταρράκται* nachweisbar sind. Nun geht es aber zuweit, wenn man sich darunter 'Querdämme' über den ganzen Fluß vorstellt, 'durch welche Wasserfälle entstanden und die Schifffahrt unmöglich gemacht ward'⁶⁴³. Vielmehr dürfte es sich um Stromregulierungsanlagen (wohl um eine Art Kribben) gehandelt haben⁶⁴⁴, wie sie beim reißenden Tigris⁶⁴⁵ besonders notwendig sein mochten. Damit müssen dann Vorrichtungen verbunden gewesen sein, die ein Eindringen von feindlichen Schiffen vom Golf her verhindern sollten. Vor Seeräubern, vielleicht aber auch vor 'Seemächten' aus den Randgebieten des Persischen Golfes, die am Handel nach dem Norden interessiert waren und – wie später ähnlich z. Z. des Niedergangs des Seleukidenreiches⁶⁴⁶ – die allgemeine Schwäche des späten Achämenidenreiches für ihre Zwecke auszunutzen suchten⁶⁴⁷, werden die Perser sich so haben schützen wollen. Trotzdem halte ich es mit Wilson⁶⁴⁸ für sehr wahrscheinlich, daß normalerweise die Passage für die Schifffahrt möglich war. Nur bei drohender Gefahr werden die Fallgitter – denn so etwas müssen wir uns wohl unter den Sicherungseinrichtungen vorstellen⁶⁴⁹ – den Fluß ganz gesperrt haben.

Jedoch ist es verständlich, daß derartige Flußverhältnisse sich letztlich nachteilig auf die Schifffahrt auswirken mußten und wohl im allgemeinen,

⁶⁴² Auch die Tatsache, daß Mazenes sich erbot, die Nearchflotte *μέχρι Σούσων* als Pilot zu geleiten – siehe Nearch F 1 c. 37,2 und vgl. dazu oben S. 69 –, spricht für die Befahrbarkeit des Flusses.

⁶⁴³ Lassen, Indische Altkde. 601.

⁶⁴⁴ Wie sie ähnlich von vielen Herrschern des Zweistromlandes geschaffen worden sind. – Vgl. z. B. Meißner, Babylonien 6 f. 191.

⁶⁴⁵ Vgl. dazu E. Honigmann, RE VI A 1, 1021.

⁶⁴⁶ Vgl. etwa Altheim, Asien 2, 43 ff.

⁶⁴⁷ Doch immerhin ein nicht unwichtiger Hinweis auf eine (wenn auch perserfeindliche) maritime Aktivität im Golf.

⁶⁴⁸ Persian Gulf 35.

⁶⁴⁹ Es ist immerhin erwähnenswert, daß *καταρράκται* im Griechischen (vgl. Liddell – Scott I 908 f.) und *cataracta* im Lateinischen (siehe die Angaben im Thesaurus Linguae Latinae III 595 s. v.) recht häufig in der Bedeutung Zugtür, Fallgitter gebraucht werden (im militärischen Sinne). Diese Art der Sicherung gibt dann auch eine Erklärung dafür, daß sie von Alexander bereits während der Flußfahrt 'ohne Mühe' (*ὄν χαλεπῶς*) beseitigt werden konnte, und schon dadurch – wie Arrian, an. VII 7,7 hervorhebt – sich ihre Nichtigkeit erwies.

wie die zitierte Polykleitos-Nachricht zeigt, die über See herangebrachten Waren in Aginis gelöscht und dann über den bequemeren Landweg weitertransportiert wurden, wie auch gewöhnlich die Produkte des Inlandes zunächst über Land nach Aginis kamen und erst von hier aus zur Weiterver- schiffung gelangten. Die Entwicklung des Hafenortes Aginis dürfte unter sol- chen Umständen keine besonders günstige gewesen sein. Ein Hinweis dafür mag darin stecken, daß er von Nearch F 1 c. 42,4 nur als *κώμη* (bei Plinius VI 134 aus Onesikritos als *vicus*) bezeichnet wird, während Herodot VI 20 den- selben Ort⁶⁵⁰ als *Ἄμπε πόλις* erwähnt, wo Dareios I. – vielleicht im An- schluß an eine chaldäische Gründung – im Jahre 494 gefangene Milesier an- siedeln ließ, und zwar – wie bereits erwähnt – im Rahmen seiner maritimen Politik zwecks Belebung von Schifffahrt und Seehandel auf dem Persischen Golf⁶⁵¹. Man wird aber gut daran tun, mit dem Unterschied in der Benen- nung nur sehr vorsichtig zu argumentieren, da einem Autor der Alexander- zeit sehr wohl ein Ort, den er besuchte, als *κώμη* erscheinen mochte, den Hero- dot, der ihn nur vom Hörensagen kannte, mit der Bezeichnung *πόλις* be- legte. Jedenfalls spielte, wie vor allem Polykleitos F 6 erkennen läßt⁶⁵², Aginis auch noch zur Alexanderzeit eine beachtliche Rolle als Hafen und Handels- platz. Erst in der Folgezeit wird dieser von der ganz in der Nähe gelegenen Alexandergründung *Alexandreia/Antiocheia/Charax* allmählich überflügelt und ausgeschaltet⁶⁵³. Existenz und Bedeutung von Aginis in der Alexander- zeit sind somit ein deutliches Zeichen für das Fortbestehen eines recht leb- haften Seeverkehrs an dieser Seite des Persischen Golfes während der ganzen achämenidischen Epoche.

In die gleiche Richtung weisen die Nachrichten über die Schiffbarkeit des Euphrat. Zwar berichten die Alexander-Historiker, daß er stellenweise (vor allem an der arabischen Seite des Mündungsgebietes) sehr stark verschlamm- t war. Arrian, an. VII 7,5 schreibt sogar, daß der Fluß schließlich irgendwo ganz aufhöre und versumpfe⁶⁵⁴. Diesen Übelstand, dem Alexander erst im Zuge der Vorbereitung seiner groß angelegten arabischen Unternehmung und

⁶⁵⁰ Siehe dazu oben die Angaben Anm. 631.

⁶⁵¹ Siehe oben S. 18 mit den Angaben in Anm. 97.

⁶⁵² Die Autopsie für diese Nachricht ist neuerlich von F. Gisinger, RE XXI 2, 1703, unter- strichen worden.

⁶⁵³ Beide Orte lagen dicht beieinander: Aginis an der Tigris-Mündung, die Alexander-Grün- dung nach Plinius VI 138 *inter confluentes dextra Tigrim, laeva Eulaeum*. – Die Mündungen beider Flüsse aber haben 'in unmittelbarer Nähe voneinander' gelegen (Andreas, RE I 1, 813 aus Nearch F 1 c. 42,2–5 und F 25 = Strabo XV 3,5. – Vgl. auch Honigmann, RE VI A 1, 1018). Bereits diese Lagebestimmung verbietet jedoch die von Andreas, RE I 2, 1878 (trotz der Diskrepanz von Plinius VI 138 gegenüber Plinius VI 134. – Nearch F 1 c. 42,4. F 25 und vor allem Polykleitos F 6), versuchte Gleichsetzung von Aginis mit der *urbs regia* namens Durine, da Durine = Dur-Iakin nach keilinschriftlichen Zeugnissen dicht am Euphrat lokalisiert werden muß (Vgl. F. Delitzsch, Wo lag das Paradies? [Leipzig 1881] 203). Stattdessen bleibt anzunehmen, daß die alte chaldäische Hauptstadt im 'Meerland', obwohl sie immer mehr an Bedeutung verlor, während der Achämenidenzeit noch neben Aginis bestanden hat und erst vollends zugrundegegangen ist, als Alexander ihre Bewoh- ner neben makedonischen Veteranen für die Gründung einer *Alexandreia* (später *Anti- ocheia/Charax*) verwandte. – Siehe dazu Plinius VI 138 und vgl. zur Geschichte der Alexan- der-Gründung noch Altheim, *Asien* 2, 45 ff. – Auch Herzfeld, *Zoroaster* 2, 660.

⁶⁵⁴ Siehe auch Arrian, an. V 5,5 und Mela III 77 f.

vor allem auch im Hinblick auf seine sonstigen weitreichenden maritimen Pläne⁶⁵⁵ energisch zu begegnen sucht⁶⁵⁶, mag man als Symptom des mangelnden Interesses der letzten Achämeniden an der Aufrechterhaltung der dortigen Schifffahrt werten. Jedoch gilt es m. E. zu bedenken, daß zwischen dem persisch-makedonischen Krieg, daß zwischen dem Zusammenbruch des Perserreiches und der Rückkehr Alexanders (bzw. Nearchs) von Indien, aus welcher Zeit unsere Angaben über die Verschlammung stammen, eine ganze Reihe von Jahren liegt, in denen kaum die ständig notwendigen Regulierungsarbeiten an den babylonischen Flüssen durchgeführt worden sind. Ist doch die schlechte Verwaltung der westlichen Gebiete des Reiches während der Abwesenheit Alexanders im Osten eine bekannte Tatsache, die dem Makedonenkönig schwer zu schaffen machte⁶⁵⁷. In dieser Zeit, also fast einem Jahrzehnt, können sehr wohl die berichteten Verschlammungen eingetreten sein. Ohne auf die schwierigen Probleme einzugehen, die sich aus den nicht selten einander widersprechenden Nachrichten über die babylonischen Flüsse ergeben⁶⁵⁸, dürfen wir gleichwohl feststellen, daß der Euphrat auch in der uns angehenden Zeit (Alexanders) zumindest eine gut schiffbare Mündung hatte⁶⁵⁹, an welcher der Hafens- und Handelsplatz Diridotis/Teredon gelegen war, über dessen Bedeutung wir bereits gesprochen haben⁶⁶⁰. Nicht nur kleine, flachgehende Boote konnten vom Golf her über Diridotis/Teredon euphrataufwärts bis nach Babylon (und z. T. bis nach Thapsakos) fahren, wie Aristobul F 57 berichtet⁶⁶¹, sondern auch größere Schiffe. Hören wir doch bei Arrian, an. VII. 19,3 = Aristobul F 55, daß einerseits auf diesem Wege die Nearch-Flotte bis nach Babylon gelangte⁶⁶² und daß andererseits eine in Phönikien gebaute Kriegsflotte, die (zerlegt) über Land nach Thapsakos gebracht worden war, dort zusammengesetzt wurde und dann auf dem Flußwege Babylon erreichte.

So dürfen wir als Ergebnis festhalten: Der Pasitigris (Eulaios) ist ohne Schwierigkeiten passierbar. Allein auf dem Tigris sind von Persern angelegte *κατασρόματα* nachweisbar, die zwar Wege für die Schifffahrt offen lassen, jedoch letztlich eine weitgehende Verlagerung des über den Mündungshafen Aginis abgewickelten Seehandels auf den Landweg (statt des Flußweges) zur Folge haben. Der Euphrat besitzt – wenn auch seine Deltaarme teilweise sehr stark versumpft sind – mindestens eine gut schiffbare Mündung und ist selbst für größere Schiffe bis Babylon, wahrscheinlich sogar bis nach Thapsakos befahrbar. Inwieweit dennoch in Diridotis/Teredon eine Umladung der durch

⁶⁵⁵ Siehe dazu oben Anm. 476.

⁶⁵⁶ Siehe z. B. Strabo XVI 1,9 ff. und Arrian, an. VII c. 21.

⁶⁵⁷ Man denke an die Harpalos-Affäre! Siehe noch Arrian, an. VI c. 27. 29. 30 und VII c. 4. – Vgl. dazu Droysen, Alexander 399 ff. – U. Wilcken, Griechische Geschichte, 7. Aufl. (München 1951) 264. – Schachermeyr, Alexander 391 ff.

⁶⁵⁸ Vgl. dafür Weißbach, RE VI 1 s. v. Euphrates bes. 1200 ff., und Honigmann, RE VI A 1 s. v. Tigris bes. 1018 f. – Jetzt auch Kirsten, Hellenismus 123 (zu A. Nöldeke, Welt des Orients 1, 1948, 158 ff.) über die Mündungen von Euphrat/Tigris zur Alexanderzeit.

⁶⁵⁹ Siehe Arrian, Ind. 41,6 ff. = Nearch F 1 c. 41,6 ff.

⁶⁶⁰ Siehe oben S. 62 f.

⁶⁶¹ Siehe auch Nearch F 1 c. 32,7 u. 41,6 ff. – Vgl. dazu oben S. 60 ff.

⁶⁶² Siehe noch die Quellenangaben in Anm. 474.

Seeschiffe herangeführten Waren auf Flußboote vorgenommen wurde, läßt sich nicht bestimmen⁶⁶³.

Das babylonische Flußsystem ist also noch zur Alexanderzeit durchaus fähig, den Seeverkehr des Golfes, für den wir eine Reihe von Belegen haben bringen können, landeinwärts weiterzuleiten, wobei dem Euphrat eine besondere Bedeutung zukommt. Da die von uns benutzten Nachrichten durchweg den Zustand schildern, wie er vor dem Wirksamwerden entsprechender Maßnahmen Alexanders anzutreffen ist, dürfen wir die beschriebenen maritimen Verhältnisse im wesentlichen auch für die ausgehende achämenidische Epoche annehmen.

Z u s a m m e n f a s s u n g (A l e x a n d e r z e i t)

Unsere Untersuchung hat gezeigt, daß keine Rede davon sein kann, Schifffahrt und Seehandel des Persischen Golfes hätten am Ende der Achämenidenzeit daniederzulegen, seien 'fast völlig eingeschlafen'. Vielmehr finden sich in den Berichten von der Nearch-Fahrt und von den Unternehmungen des Archias, Androstenes und Hiero an der arabischen Küste zahlreiche Zeugnisse und Hinweise sowohl für einen lebendigen Seeverkehr im Innern des Golfes als auch für einen Seefernverkehr nach bzw. von Indien.

Zwar ist es nicht möglich, bei der im Golf festgestellten Schifffahrt jeweils klar zwischen reinem Binnen- und dem eigentlichen Fernverkehr zu unterscheiden. Doch läßt sich immerhin soviel erkennen, daß die persische Küste von geringerer Bedeutung für den Seefernverkehr und Transithandel gewesen ist als die arabische. Als umso reger erweist sich aber an ihr der Schiffsverkehr zwischen den einzelnen Küstenstrichen und zwischen den Inseln und dem Festland. Ausdruck dessen sind die Nachrichten von Fischersiedlungen, ist die Tatsache, daß bei einer Insel am Anfang der Küste von Persis (heute Seikh-Su'eib oder Bu-Su'eib) in beachtlichem Ausmaß Perlen gefischt werden, daß bei Apostana (in der Bucht von Naband) von der Nearch-Flotte eine Schiffsansammlung angetroffen wurde, deren zahlreiche Einheiten sicherlich nicht nur einer räumlich begrenzten Küstenfischerei gedient haben. Dafür spricht weiterhin, daß auf günstig gelegenen Inseln, auf Hangam vor der karmanischen Küste, auf Keis am Ende dieses Küstenabschnittes und auf Kharag nördlich von Buschehr, Gottheiten in ihrer Eigenschaft als Schützer und Förderer der Seefahrt verehrt werden. Ja, es wird uns sogar berichtet, daß im nautisch schwierigen Seegebiet vor den babylonischen Flußmündungen Seezeichen der Schifffahrt den Weg weisen. Mit diesen beachtlichen Zeugnissen eines ausgebildeten und lebendigen Schiffsverkehrs stimmt es überein, daß Nearch – abgesehen von der Küste von Susis, die der Schifffahrt allzu große Schwierigkeiten bot und deshalb von ihr möglichst gemieden wurde – nicht nur für kürzere Küstenstrecken erfahrene Piloten gewinnen kann, sondern daß von der Insel Oaracta (Kism) an der Hyparch Mazenes der Flotte bis nach Susa – also über eine sehr weite Entfernung hin – als kundiger

⁶⁶³ Nearch F 1 c. 41,7 f. (... erst Diridotis, ... dann Babylon) mag aber ein schwacher Hinweis dafür sein.

Führer zu dienen vermag⁶⁶⁴. Wenn auch die Quellen nur bei Aginis an der Tigrismündung – identisch mit der von Dareios gegründeten milesischen Hafenstadt Ampe – ausdrücklich die Bedeutung als Hafen- und Handelsplatz vermerken, so haben wir doch genügend Indizien gefunden, um – neben den bereits angeführten – zumindest noch den *χωρος Ἀρμόζεια* an der Anamismündung (Minab) und die Halbinsel von Buschehr als derzeit wichtige Hafenorte bezeichnen zu können.

Anders ist die Situation an der arabischen Küste des Golfes. Der Seeverkehr, der sich dort nachweisen läßt, ist in erster Linie Fernverkehr, ist Transithandel. Auf Grund ihrer günstigen geographischen Lage und der durch Quellenreichtum bewirkten Fruchtbarkeit – bei sonstiger Wasserarmut der Küste – zeigten sich 'Maketa', d. h. die arabischen Häfen an der Küste von Oman, die Bahrein-Inseln, die Stadt Gerrha an der ihnen gegenüberliegenden Küste, die Insel Ikaros (Feleci) und der Ort Diridotis/Teredon an der Euphratmündung als dessen Hauptstationen. Auch am Ende der Achämenidenzeit wurden auf dieser Route von Indien her kostbare Gewürze, besonders aber Zimt, befördert, von Südwestarabien kamen – wohl weitgehend auf Karawanenwegen durch die Wüste und nur seltener zur See um Arabien herum – Weihrauch und andere arabische (und afrikanische) Spezereien nach Gerrha, von wo sie per Schiff zusammen mit den von Indien kommenden Produkten über Diridotis/Teredon euphrataufwärts nach Babylon, ja bis nach Thapsakos transportiert wurden, um dann überallhin weiterversandt zu werden.

Wir fanden ferner Hinweise für Importe indischer Edelhölzer, aus denen man z. B. auf Tylos (Bahrein) Boote baute, die sowohl für den dort in großem Umfang betriebenen Perlenfang eingesetzt wurden als auch für den Handelsverkehr mit dem persischen Festland, der sicherlich nicht nur die ausdrücklich erwähnten Perlen umfaßte. Die auf Tylos aus indischem Holz gebauten Schiffe dürften – zumindest z. T. – auch von den Gerrhäern, den Hauptträgern des Seeverkehrs an der arabischen Golfseite, für ihre Seetransporte benutzt worden sein. Sie, die Gerrhäer, die Sabäer und andere Araber waren es, die einmal fast ausschließlich den Seeverkehr an den Küsten der arabischen Halbinsel beherrschten, zum anderen aber auch den Seeverkehr an der erythräischen Seestraße nach Indien entweder selbst durchführten oder doch weitgehend kontrollierten. Ebenso dürften sie dann die Schiffer bzw. Reeder gestellt haben, die den von uns aufgezeigten lebhaften Seeverkehr zwischen der omanischen und der karmanisch-gedrosischen Gegenküste besorgten.

Die Rolle, die die 'Perser', d. h. die seetüchtige einheimische Küstenbevölkerung an der von den Achämeniden beherrschten Golfküste und die dort

⁶⁶⁴ Seine Kenntnis dieser Route mag von 'Dienstreisen' herrühren, die er als Hyparchos, also hoher Beamter, zur Metropole unternommen hatte. Das wäre ein Zeichen dafür, daß der staatliche Personenverkehr zur See, auf den wir für die frühe achämenidische Zeit hinweisen konnten (siehe oben Anm. 102), wohl auch am Ende der Epoche im Golf noch üblich war. – Ob ähnlich die *Indi ceterique rubri maris accolae*, die bei Gaugamela im Heere der Perser kämpften – siehe Curtius IV 12,9 und Arrian, an. III 8,5 –, den Schiffsweg ins Zweistromland benutzt haben?

gerade im Hinblick auf maritime Verwendung angesiedelten Karer, Ionier und sonstigen Inselgriechen, am Ausgang der Ära gespielt haben, ließ sich nicht näher bestimmen. Einiges aber deutete darauf hin, daß auch sie nicht nur im Binnenverkehr des Golfes tätig waren, sondern darüber hinaus am Seeverkehr an der arabischen Küste (bis etwa Ogyris = Masira⁶⁶⁵) und stärker noch an der gedrosischen Küste bis Mosarna partizipiert haben. Mosarna, beim heutigen Ras Pasni geographisch günstig gelegen, erwies sich als ein sehr wichtiger Ort an der Seeverkehrsstraße nach Indien. Die von persischem Territorium aus betriebene Schifffahrt, die sich als bemerkenswert regsam zeigte, dürfte wenigstens bis dorthin gereicht haben.

Ob und in welchem Ausmaß in dieser Zeit Inder am Seeverkehr an den erythräischen Küsten (d. h. also vom Indusdelta bis zum Persischen Golf bzw. nach Arabien) beteiligt waren, ließ sich aus den zeitgenössischen Quellen heraus direkt nicht feststellen. Wir konnten jedoch sonst eine Reihe von Zeugnissen und Indizien für einen lebhaften indischen Schiffsverkehr anführen.

Für die sehr unwirtliche Küstenstrecke von Mosarna bis zum Indusdelta, die der Fernverkehr wohl zu günstigen Zeiten – während der Monsune – möglichst schnell zu überwinden suchte, fanden sich in den Berichten von der Nearchfahrt zwar nur Nachrichten über eine mit einfachen Booten durchgeführte küstennahe Fischerei. Im Indusdelta selbst aber (mit dem maritimen Zentrum Patala) bestand – wie die Quellen zu erkennen geben – ein rühriger Schiffsverkehr, dessen Fernverbindungen nach Taprobane = Ceylon, ja nach Hinterindien reichten. Wie die Jatakas zeigen, fuhr man – wohl noch häufiger – ebenfalls vom Ganges aus dorthin. Um 300 v. Chr. wurde sogar, wie sich dem Arthasastra des Kautilya entnehmen läßt, über Hinterindien die Seeverbindung mit China aufgenommen. Da sich nun ergab, daß der Seeküsten- und Flußverkehr in erheblichem Ausmaß von denselben

⁶⁶⁵ Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, daß Agatharchides § 103 (bei Müller, *Geographi Graeci Minores* 1, 191. – Siehe auch Diodor III 47,9) für das 2. Jh. v. Chr. berichtet, auf den *νησοι ἐδδαίμονες*, d. h. auf Sokotra, zwischen der ostafrikanischen und südwestarabischen Küste, hätten nicht nur Inder (hauptsächlich von Patala) ihre Handelsfaktoreien, sondern auch Kaufleute *ἀπὸ τῆς Περσίδος καὶ Καρυανίας καὶ τῆς ὀννεγγυς πάσης*. – Der Periplus § 30 vermerkt dann für das 1. Jh. n. Chr., daß auf Dioskurides = Sokotra arabische, indische und griechische Kaufleute wohnen, wobei letztere wohl im Zuge der (frühen) Aktivität der Ptolemäer dorthin verschlagen worden sind. – Siehe *Cosmas Indicopl.* III p. 169 B und vgl. dazu W. Otto – H. Bengtson, *Zur Geschichte des Niedergangs des Ptolemäerreiches, Ein Beitrag zur Regierungszeit des 8. und des 9. Ptolemäers.* Abhandl. München, N. F. 17, 1938, 195 bes. Anm. 4. – Wenn also die Vermittlerfunktion dieser Insel im Seehandel zwischen dem Arabischen und dem Persischen Golf und Indien auch erst verhältnismäßig spät klar faßbar wird, so sind doch Hinweise dafür vorhanden, daß ihre Bedeutung schon viel älter ist. – Vgl. Lassen, *Indische Altkde.* 580. – Wissmann, *Arabien* 430 bes. Anm. 111. – Auch Hourani, *Arab Seafaring* 22 f. – Zusammen mit den Nachrichten von der Erythras-Insel Ogyris/Masira ist deshalb zumindest die Frage aufzuwerfen, ob nicht die auf Sokotra festgestellten persisch-karmanischen Handelsquartiere erheblich älter sind, sich vielleicht letztlich auf die achämenidische Zeit zurückführen lassen, als (wiederbelebte) Relikte des von uns bis zum Ausgang des 5. Jahrh. v. Chr. aufgezeigten staatlichen Seeverkehrs. – Interessant, wenn auch kaum ernsthaft zu verwerten, ist in diesem Zusammenhang die Nachricht eines arabischen Geographen ('nach einer vermutlich spätantiken Quelle' – Delbrueck, *Seefahrt* 28), Alexander habe die Insel Dioskurides mit Griechen besiedelt und die dort wohnenden Inder vertrieben.

Schiffen bestritten wurde, dürfen wir auch aus dem leistungsfähigen Flußschiffbau und dem ausgebildeten Flußverkehr, von dem wir durch die Alexanderhistoriker, durch Megasthenes, durch das Arthasastra und die Jatakas hören, auf eine beachtliche Intensität des indischen Seeküstenverkehrs schließen. Nehmen wir noch dazu, daß bis gegen Ende des 5. Jahrhunderts v. Chr. indische Seereisen zum Persischen Golf bezeugt sind, so darf wohl vermutet werden, daß trotz des Fehlens ausdrücklicher Nachrichten auch Inder an dem von uns festgestellten Seeverkehr, am Seehandel nach Arabien und dem Persischen Golf partizipiert haben.

Nicht unwichtig ist, was sich im Rahmen unserer Untersuchungen für die Beurteilung von Alexanders Indienfeldzug und seiner maritimen Ostpolitik ergeben hat. Ließ sich doch eine Reihe von Hinweisen dafür beibringen, daß hier eine weitsichtige Planung wirksam ist, die sich auf eine überraschend deutliche Kenntnis der am Ausgang der Achämenidenzeit im Osten anzutreffenden Verhältnisse stützt und die ihre Impulse vielleicht von der alten achämenidischen Reichwirklichkeit oder Vorstellungswelt empfängt.

Wir konnten wahrscheinlich machen, daß Alexander bereits vor dem Indienfeldzug nicht nur von der Möglichkeit der Seeverbindung Indien-Persischer Golf wußte, sondern über die Küstenstrecke Mosarna-Karmanien (und dann über die persische Seite des Golfinnern) sogar gewisse nähere Informationen besaß. Diese wurden ihm wohl durch hohe persische Beamte vermittelt, die sich ihm unterstellt hatten, und gehen auf die in diesen Gewässern von persischer Seite geübte Schifffahrt zurück.

Ähnlich erhält Alexander dann in Indien schon im oberen Fünfstromland von Flußschiffen genaue Auskünfte über die Flußverhältnisse bis zum südlichen Ozean, der immer stärker als das eigentliche Ziel des ganzen Indienunternehmens erscheint⁶⁶⁶. Viele seiner Maßnahmen während der Flußfahrt, besonders die Städtegründungen und der Ausbau der dort vorgefundenen Werft- und Hafenanlagen, sind erst richtig zu verstehen, wenn man sich immer die maritime Beziehung vergegenwärtigt.

Ebenso lassen sich Alexanders Unternehmungen im Indusdelta, die mehr sind als bloß eine Vorbereitung der Nearchfahrt, und vor allem die Tatsache, daß er in Patala, dem Schifffahrtszentrum des unteren Indusgebietes und der Deltaküste, ein nicht unbeträchtliches Flottenkontingent stationieren wollte, wohl am besten als Maßnahmen erklären, durch die gleichsam der östliche Eckpfeiler des zwischen Indien und dem Persischen Golf geplanten intensiven Seeverkehrs geschaffen werden sollte.

⁶⁶⁶ Wir haben bereits oben S. 28 auf die Ansicht von Endres hingewiesen, daß Nearch im Winter 329/28 nach Zariaspa beordert wurde, weil Alexander schon damals für den indischen Feldzug 'mit Operationen auf dem Wasser, wir dürfen ruhig sagen zur See, gerechnet hat'. – Jacoby (Nearch-Komment. 447 Z. 8 ff.) glaubt sie ablehnen zu müssen unter Hinweis auf Nearch F 1 c. 20,4 ff., wo Nearch eine eindrucksvolle Darstellung seiner Bestellung zum Leiter der Ozean-Expedition gibt. Die so anschaulich geschilderte Szene (vgl. dazu noch die Nacherzählung bei Schachermeyr, Alexander 381 f.) spricht aber nicht unbedingt gegen Endres. Denn aus ihr wird doch recht deutlich, daß Nearch nicht nur als Freund, sondern vor allem als Marinefachmann von Alexander als erster zu Rate gezogen worden ist und wohl auch die schließlich gefällte Entscheidung von Alexander insgeheim schon vorher gewünscht war.

Nicht als eine eigentliche Entdeckung der hierfür wichtigen erythräischen Küstengebiete erweist sich deshalb die Nearchfahrt, sondern eben weil sie – wie sich gezeigt hat – nicht ins völlig Unbekannte, Ungewisse hineinführte, vielmehr konkreten, als realisierbar erkannten maritimen Zielen diene, bildet ihre scharf umrissene Aufgabe eine ins einzelne gehende Feststellung der dortigen Hafen-, Wasser-, Vegetations- und Besiedelungsverhältnisse. Die schon während der Expedition erfolgte Gründung des 'Alexanderhafens' beim heutigen Karachi, den Ausbau des *χῶρος Ἀρμόζεια* am Anamis-Fluß (heute Minab) darf man in diesem Zusammenhang als erste Stützpunktbildungen des auszubauenden erythräischen Seeverkehrs werten.

Die dann von Babylon aus mit soviel Eifer und Energie vorbereitete Arabien-Unternehmung und die geplante Kolonisation der Küsten des Persischen Golfes erscheinen so letztlich nur als notwendige Fortsetzung der bereits in Indien befolgten Politik. Sie verraten aber gleichzeitig, daß die an den erythräischen Küsten vorgefundenen maritimen Verhältnisse derart günstig waren, ihre Nutzungsmöglichkeiten in politisch-militärischer und besonders kommerzieller Hinsicht sich so anboten, daß eine planmäßige großzügige Weiterentwicklung wirklich wünschenswert und auch erfolversprechend schien.

Die Frage, wann die maritimen Ostpläne, zu deren Kernstück der Indienfeldzug wird, gefaßt worden sind bzw. volle Gestalt gewonnen haben, läßt sich vom begrenzten Aspekt unserer Arbeit her nicht verbindlich beantworten. In Kenntnis der zum Problem wichtigen Quellen und der dazugehörigen Literatur darf aber unter Benutzung unserer Arbeitsergebnisse gesagt werden, daß es zwar (noch ?) nicht erlaubt ist, so apodiktisch wie Breloer⁶⁶⁷ auszusprechen, von vorneherein sei der alleinige Grund für den Indienfeldzug nichts anderes gewesen als 'die Befreiung der asiatischen Südküste von der Herrschaft der Araber und der mit ihnen verbündeten Seeräuber, eine Aufgabe, die jeder lösen mußte, der den persischen Meerbusen beherrschen wollte', daß wir jedoch (schon) jetzt sagen dürfen, daß maritime Vorstellungen, daß der Gedanke an eine Nutzung des ausbauwürdigen erythräischen Seeverkehrs bereits ein wesentliches Moment bei der Durchführung des Indienfeldzuges war und dieses schließlich zum vor-, ja beherrschenden der ganzen Ostpolitik Alexanders wurde⁶⁶⁸.

⁶⁶⁷ Siehe oben S. 24.

⁶⁶⁸ F. Schachermeyr, der in seiner interessanten Alexander-Monographie nicht zuletzt durch seine unorthodoxe Darstellungsweise Alexanders Persönlichkeit auszuloten versucht und so vieles Wertvolle zum Verständnis dieses Phänomens zutage fördert, will (388 f.) in Alexanders Verhalten in Indien und gerade in seinen Fahrtbefehlen an Nearch (im Gegensatz zu seiner sonstigen 'höheren, eben titanischen Übervernunft') das Walten einer 'troztigen Unvernunft' sehen, eine Steigerung 'zu einem immer tolleren Hasardieren mit dem Unmöglichen'. Eine eingehende Überprüfung aller Gründe und Voraussetzungen von Alexanders Ostpolitik – etwa in Richtung von Arbeiten wie Miltner (Okeanos), Hampl (Alexander) und auch Breloer (Indien) –, zu der unsere Untersuchungen einen Beitrag liefern möchten, dürfte aber ergeben, daß sich dieses harte Urteil nicht aufrecht erhalten läßt.

SCHLUSSWORT

Die Entwicklung der Schifffahrts- und Seehandelsverhältnisse des Persischen Golfes, so erwies sich, ist in dem von uns behandelten Zeitraum weitgehend durch die jeweilige Politik der Achämeniden und dann Alexanders beeinflußt worden. Hatte während der vorangehenden spätbabylonischen Zeit die politische Unsicherheit in seinen Randgebieten und dem gesamten Vorderen Orient eine Verminderung des ganzen Osthandels und eine teilweise Verlagerung des über See gehenden auf die Rote-Meer-Route bewirkt, so trat um 500 v. Chr. eine Wende ein. Die Errichtung des Achämenidenbereiches führte nämlich nicht nur zu einer allgemeinen politischen Beruhigung, sondern brachte dann auch erhebliche Sicherheit und einen beträchtlichen Ausbau der Verkehrswege. Wirtschaft und Handel im persischen Herrschaftsbereich zeigten so eine steigende Tendenz, wodurch allein wohl Schifffahrt und Seehandel des Persischen Golfes bereits einen gewissen Auftrieb erfuhren. Die Tatsache, daß im Gegensatz zu früher seine Küstengebiete jetzt zum großen Teil einer einzigen und entschlossen auftretenden Macht unterworfen waren, hat dabei vorab vor allem zu einer merklichen Belebung des Binnen-seeverkehrs geführt.

Darüber hinaus gewann aber der Persische Golf noch eine besondere Bedeutung für die achämenidische Politik. Bildet er doch die natürliche Basis für die vielleicht schon von Kambyses begonnene, jedoch erst durch die Eroberung von Hindus (Skylax-Fahrt!) und die Wiedereröffnung des pharaonischen Suez-Kanals unter Dareios wirklich ermöglichte und dann verstärkt feststellbare großzügige staatliche Ausnutzung des alten Seeverkehrs auf dem Erythräischen Meer. Damit im Zusammenhang steht dann eine beachtliche 'Kolonisation' seiner Randgebiete, bei der speziell im Hinblick auf eine maritime Verwendung seetüchtige Karer, Ionier und Inselgriechen vornehmlich im nördlichen Küstengebiet angesiedelt worden sind.

Die achämenidische Führung konnte auf diese Weise einmal eine verhältnismäßig enge und bequeme politisch-militärische Verbindung zwischen den abgelegenen asiatischen und afrikanischen Reichsteilen und dem persischen Kernland am Golf aufrechterhalten, deren Wirksamkeit z. B. daran zu ermessen ist, daß nicht zuletzt dadurch bis gegen 400 v. Chr. bei den ägyptischen Aufstandsversuchen trotz des Verlustes von Unterägypten jeweils Oberägypten von den Persern behauptet wurde. Zum andern aber waren durch die Ausdehnung des achämenidischen Machtbereiches von Indien bis zum Roten Meer und durch die in ihm anzutreffenden verhältnismäßig stabilen politischen Verhältnisse günstige Voraussetzungen auch für eine Intensivierung des gesamten erythräischen Warenverkehrs, erklärlicherweise vornehmlich des über den Perser-Golf abgewickelten, geschaffen. Zwar wird er für uns nur insofern faßbar, als er staatlichen Zwecken diente, jedoch dürfte seine nicht-staatliche Seite, angeregt durch eine verstärkte Warennachfrage, ebenfalls bedeutend gewesen sein. Möglicherweise vermag hier eine künftige Aufarbeitung der aus dieser Zeit stammenden sehr umfangreichen babylonischen und elamischen Tontafelarchive uns einige Aufklärung zu ver-

mitteln. Vielleicht, daß dadurch dann ebenso einiges Licht auf die für uns wegen des Fehlens entsprechender Quellen noch sehr dunklen maritimen Verhältnisse des Golfes in der Zeit nach Dareios fällt.

Vorläufig ist hierzu lediglich festzustellen, daß von seinen Nachfolgern kaum noch eine aktive Politik auf dem Erythräischen Meere betrieben wurde, ja schon deshalb nicht betrieben werden konnte, weil einer solchen durch den nicht sehr viel später eingetretenen Verlust Indiens und den Ägyptens um 400 v. Chr. wesentliche Grundlagen entzogen wurden und weil außerdem die durch verschiedene Faktoren ohnehin geschwächten Kräfte des Perserreiches weitgehend im Westen gebunden waren.

Die Folge von allem war eine gewisse rückläufige Entwicklung des Seeverkehrs des Persischen Golfes. Davon wurde jedoch besonders seine staatliche Seite betroffen. Nur schwer vermag man abzuschätzen, in welchem Maße der nichtstaatliche Seeverkehr in Mitleidenschaft gezogen wurde. Dies gilt um so mehr, als bis zum Vorliegen von Spezialuntersuchungen über seine Intensität in der neubabylonischen Epoche – wodurch sich dann auch die Aufwärtsentwicklung der frühachämenidischen Zeit besser beurteilen ließe – eine wirklich hinreichende Vergleichsmöglichkeit einfach fehlt. Keinesfalls aber darf nun, wie es bisher geschehen ist, behauptet werden, daß im Verlaufe der Achämenidenzeit ein fast völliger Niedergang des Seeverkehrs des Persischen Golfes eingetreten sei. Ließen sich doch noch zur Alexanderzeit im Golfinnern und auf den Seewegen nach Indien (z. T. auch nach dem Arabischen Golf) eine lebendige Schifffahrt und ein beachtlicher (zumeist von Arabern durchgeführter) Seehandel nachweisen, und zwar aus Nachrichten, die durchweg der Zeit vor dem Wirksamwerden der maritimen Maßnahmen Alexanders entstammen, so daß wir einen im wesentlichen gleichen Zustand des Seeverkehrs auch für die achämenidische Spätzeit annehmen können.

Eine neue Entwicklung aber beginnt mit Alexander. War schon sein Indienfeldzug wahrscheinlich wesentlich bestimmt durch den Gedanken an einen nutzbringenden 'Gebrauch' des entwicklungsfähigen und förderungswürdigen erythräischen Seeverkehrs (zunächst Persischer Golf – Indien), so kamen die Erkenntnisse der Nearch-Fahrt und der Erkundungsexpeditionen an der arabischen Küste hinzu, um ihn weitreichende und z. T. energisch in Angriff genommene maritime Pläne fassen zu lassen, für die der Persische Golf als im großen Stile auszubauende Basis vorgesehen war. Ein neues 'Phönikien' sollte nach dem Willen Alexanders an seinen Küsten und auf seinen Inseln entstehen!

Der Tod des Königs gebot jedoch ein jähes Halt. Was dann von Alexanders maritimen Plänen und Leistungen übriggeblieben ist, wie sich daraufhin Schifffahrt und Seehandel des Persischen Golfes unter den nachfolgenden Seleukiden entwickelt haben, davon soll an anderer Stelle gesprochen werden.

Durch die hier vorliegende Untersuchung der maritimen Verhältnisse des Golfes in der Alexander- und der Achämenidenzeit, deren Mängel und Unvollkommenheiten wir uns sehr wohl bewußt sind, sind hoffentlich dennoch gewisse Voraussetzungen der hellenistischen Entwicklung aufgezeigt und

eine – bisher fehlende – einigermaßen sichere detaillierte Grundlage für die Beurteilung der Bedeutung des Persischen Golfes als Schifffahrts- und Seehandelsroute gewonnen worden. Möge sie – wenigstens für einen zeitlich und geographisch begrenzten Ausschnitt – brauchbare 'Verbesserungen und Ergänzungen' zu Richard Delbruecks eingangs zitierter letzter großer Arbeit über 'Südasiatische Seefahrt im Altertum' gebracht haben.

LITERATUR- UND ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Altheim, Asien | F. Altheim, Weltgeschichte Asiens im griechischen Zeitalter, 2 Bde. (Halle 1947/48). |
| Bengtson,
Griechische Geschichte | H. Bengtson, Griechische Geschichte von den Anfängen bis in die römische Kaiserzeit. Handbuch der Altertumswissenschaft III 4 (2. Aufl., München 1960). |
| Bengtson, Hellenismus | H. Bengtson, in: Der Hellenismus in der deutschen Forschung 1938 bis 1948 (Wiesbaden 1956). |
| Berve, Alexanderreich | H. Berve, Das Alexanderreich auf prosopographischer Grundlage, 2 Bde. (München 1926). |
| Berve, Nearch | H. Berve, RE XVI 2, 2132 ff. s. v. Nearchos. |
| Bolchert, Asien | P. Bolchert, Aristoteles Erdkunde von Asien und Libyen. Quellen und Forschungen zur alten Geschichte und Geographie, Heft 15 (Berlin 1908). |
| Breloer, Indien | B. Breloer, Alexanders Bund mit Poros, Indien von Dareios zu Sandrokottos. Sammlung orientalist. Arbeiten 9 (Leipzig 1941). |
| Bretzl, Botanische Forsch. | H. Bretzl, Botanische Forschungen des Alexanderzuges (Leipzig 1903). |
| Brown, Onesicritus | T. S. Brown, Onesicritus, A Study in Hellenistic Historiography. University of California Publications in History, vol. 39 (Berkeley/Los Angeles 1949). |
| Cameron, Early Iran | G. G. Cameron, History of Early Iran (Chicago-Illinois 1936). |
| Capelle, Nearch | W. Capelle, RE XVI 2, 2135 ff. s. v. Nearchos. |
| Delbrueck, Seefahrt | R. Delbrueck, Südasiatische Seefahrt im Altertum. Bonner Jahrb. 155/156, 1955/56, 8 ff. u. 229 ff. |
| Droysen, Alexander | J. G. Droysen, Geschichte Alexanders d. Gr., neu hrsg. von E. Bayer (Tübingen 1952). |
| Endres, Geogr. Horizont | H. Endres, Geographischer Horizont und Politik bei |

- Alexander dem Großen in den Jahren 330–323 (Würzburg 1924).
- Fabricius, Periplus Der Periplus des Erythräischen Meeres von einem Unbekannten, Griechisch und deutsch, hrsg. von B. Fabricius (Leipzig 1883).
- Gisinger, Skylax F. Gisinger, RE III A 1, 619 ff. s. v. Skylax.
- Grohmann, Südarabien A. Grohmann, Südarabien als Wirtschaftsgebiet, 2. Teil. Schriften d. philos. Fakultät d. Deutschen Univ. Prag, 13. Bd. (Brünn etc. 1933).
- Güngerich, Küstenbeschreibung R. Güngerich, Die Küstenbeschreibung in der griechischen Literatur. Orbis Antiquus, Heft 4 (Münster 1950).
- Hampl, Alexander F. Hampl, Alexander der Große und die Beurteilung geschichtlicher Persönlichkeiten in der modernen Historiographie. Nouvelle Clio 6, 1954, 91 ff.
- Hennig, Terrae Incognitae R. Hennig, Terrae Incognitae, Bd. 1, 2. Aufl. (Leiden 1944).
- Herzfeld, Susa E. Herzfeld, Die Magna Charta von Susa. Archäologische Mitteilungen aus Iran 3, 1931, 29 ff.
- Herzfeld, Zoroaster E. Herzfeld, Zoroaster and his World, 2 Bde. (Princeton 1947).
- Hourani, Arab Seafaring G. F. Hourani, Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Medieval Times. Oriental Studies, vol. 13 (Princeton-New Jersey 1951).
- Jacoby, Nearch-Komment. F. Jacoby, FGrHist II B Kommentar (Berlin 1930) 445 ff.
- Jacoby, Onesikritos-Komment. F. Jacoby, FGrHist II B Kommentar (Berlin 1930) 468 ff.
- Julien, Verwaltung P. Julien, Zur Verwaltung der Satrapien unter Alexander dem Großen (Diss. Leipzig 1914).
- Junge, Satrapie P. J. Junge, Satrapie und natio. Klio 34, 1942, 1 ff.
- Junge, Dareios P. J. Junge, Dareios I., König der Perser (Leipzig 1944).
- Kennedy, Early Commerce J. Kennedy, The Early Commerce of Babylon with India. Journal of the Royal Asiatic Society, London 1898, 241 ff.
- Kent, Old Persian R. G. Kent, Old Persian Grammar, Texts, Lexicon (New Haven-Connecticut 1950).
- Kienitz, Ägypten F. K. Kienitz, Die politische Geschichte Ägyptens vom 7. bis zum 4. Jahrhundert vor der Zeitwende (Berlin 1953).

- Kiessling, Darius M. Kiessling, Zur Geschichte der ersten Regierungsjahre des Darius Hystaspes (Diss. Leipzig 1901).
- Kirsten, Hellenismus E. Kirsten, in: Der Hellenismus in der deutschen Forschung 1938 bis 1948 (Wiesbaden 1956) 119 ff.
- Lamotte, L'Inde E. Lamotte, Les premières relations entre l'Inde et l'Occident. Nouvelle Clio 5, 1953, 83 ff.
- Lassen, Indische Altkde. C. Lassen, Indische Altertumskunde, 2. Bd. (Bonn 1852).
- Lehmann-Haupt, Nearch C. F. Lehmann-Haupt, Nearchos, bei J. Papastravru, Amphipolis, Geschichte und Prosopographie. Klio Beih. 37, N. F. 24, 1936, 97 ff.
- Lehmann-Haupt, Androsthene C. F. Lehmann-Haupt, Androsthene bei J. Papastravru, Amphipolis. Klio Beih. 37, N. F. 24, 1936, 60 ff.
- Leuze, Satrapien O. Leuze, Die Satrapieinteilung in Syrien und im Zweistromlande von 520–320. Schriften d. Königsberger Gelehrten Gesellschaft, geisteswiss. Kl., 11. Jahr, Heft 4 (Halle 1935).
- Meißner, Babylonien B. Meißner, Babylonien und Assyrien, Bd. 1 (Heidelberg 1920).
- E. Meyer, Altertum IV 1 E. Meyer, Geschichte des Altertums IV 1, 4. Aufl. besorgt v. H. E. Stier (Stuttgart 1944).
- Miltner, Okeanos F. Miltner, Der Okeanos in der persischen Weltreichsidee. Saeculum 3, 1952, 522 ff.
- Mookerji, Indian Shipping R. Mookerji, A History of Indian Shipping and Maritime Activity from the Earliest Times (Bombay etc. 1912).
- C. Müller, Geographi Graeci Minores Geographi Graeci Minores, hrsg. v. C. Müller, 2 Bde. (Paris 1855/61).
- Neubert, Fahrt Nearchs M. Neubert, Die Fahrt Nearchs nach dem konstanten Stadion. Petermanns Mitteilungen 74, 1928, 136 ff.
- Olmstead, Persian Empire A. T. Olmstead, History of the Persian Empire, Achaemenid Period (Chicago-Illinois 1948).
- Pfister, Alexander-Archiv F. Pfister, Das Alexander-Archiv und die hellenistisch-römische Wissenschaft. Historia 10, 1961, 30 ff.
- Posener, Recueil G. Posener, La première domination perse en Égypte, Recueil d'inscriptions hiéroglyphiques (Kairo 1936).
- Rathjens, Südwestarabien C. Rathjens, Kulturelle Einflüsse in Südwestarabien von den ältesten Zeiten bis zum Islam, unter besonderer Berücksichtigung des Hellenismus. Jahrbuch für Kleinasiatische Forschung 1, 1951, 1 ff.

- Rawlinson, India H. G. Rawlinson, *Intercourse between India and the Western World*, 2. Aufl. (Cambridge 1926).
- Reese, Indien W. Reese, *Die griechischen Nachrichten über Indien bis zum Feldzuge Alexanders des Großen* (Leipzig 1914).
- Schachermeyr, Alexander F. Schachermeyr, *Alexander der Große, Ingenium und Macht* (Graz etc. 1949).
- Schoff, Periplus *The Periplus of the Erythraean Sea, Translated from the Greek and annotated by W. H. Schoff* (New York 1912).
- Smith, Early India V. A. Smith, *The Early History of India, from 600 B. C. to the Muhammadan conquest, including the invasion of Alexander the Great*, 2. Aufl. (Oxford 1908).
- Sprenger, Arabien A. Sprenger, *Die alte Geographie Arabiens* (Bern 1875).
- Stein, Kautilya O. Stein, *Megasthenes und Kautilya*. *Sitzungsber. Wien*, 191. Bd., 5. Abh., 1921.
- Stein, Megasthenes O. Stein, *RE XV 1, 230 ff. s. v. Megasthenes*.
- Strasburger, Alexanders Zug H. Strasburger, *Alexanders Zug durch die gedrosische Wüste*. *Hermes 80, 1952, 456 ff.*
- Strasburger, Route Alexanders H. Strasburger, *Zur Route Alexanders durch Gedrosien*. *Hermes 82, 1954, 251 ff.*
- Strasburger, Onesikritos H. Strasburger, *RE XVIII 1, 460 ff. s. v. Onesikritos*.
- Tarn, Bactria W. W. Tarn, *The Greeks in Bactria and India*, 2. Aufl. (Cambridge 1951).
- Tarn, Alexander W. W. Tarn, *Alexander the Great*, 2 Bde., 2. Auflage (Cambridge 1950 f.).
- Tarn, Civilisation W. W. Tarn, *Hellenistic Civilisation*, 3rd ed. revised by the author and G. T. Griffith (London 1952).
- Tomaschek, Küstenfahrt W. Tomaschek, *Topographische Erläuterung der Küstenfahrt Nearchs vom Indus bis zum Euphrat*. *Sitzungsber. Wien*, 121. Bd., 8. Abh., 1890.
- Tscherikower, Städtegründungen V. Tscherikower, *Die hellenistischen Städtegründungen von Alexander dem Großen bis auf die Römerzeit*. *Philologus Suppl. 19, H. 1, 1927*.
- Vincent, Commerce W. Vincent, *The Commerce and Navigation of the Ancients in the Indian Ocean*, 2 Bde. (London 1807).
- Wheeler, Indus Civilization M. Wheeler, *The Indus Civilization* (Cambridge 1953).
- Wilcken, Alexander U. Wilcken, *Alexander der Große* (Leipzig 1931).

- Wilson, Persian Gulf A. T. Wilson, The Persian Gulf, An historical sketch (Oxford 1928).
- Wissmann, Arabien H. v. Wissmann, Arabien und seine kolonialen Ausstrahlungen, in: Lebensraumfragen europäischer Völker 2, 374 ff. (Leipzig 1941).
- Wissmann-Höfner,
Südarabien H. v. Wissmann u. M. Höfner, Beiträge zur historischen Geographie des vorislamischen Südarabien. Abhandl. d. Akademie d. Wissenschaften u. d. Literatur Mainz, Geistes- u. sozialwissenschaftl. Kl., Jahrg. 1952, Nr. 4, 219 ff.
- Zechlin,
Maritime Weltgeschichte E. Zechlin, Maritime Weltgeschichte, Altertum und Mittelalter (Hamburg 1947).