

# Einleitung

Mario Baumann (Gießen) und Susanne Froehlich (Greifswald)

„Auf segelbeflügelten Schiffen habe ich oft das große Meer befahren ...“, heißt es in einer kaiserzeitlichen Inschrift, die im Hafen von Brundisium gefunden wurde.<sup>1</sup> Die Schiffsreise war in der Antike eine vergleichsweise bequeme, schnelle und preiswerte Art der Fortbewegung, die sich insbesondere dazu eignete, weite geographische Räume zu erschließen. Für lange Reisedrecken ist sie daher immer die Methode der Wahl gewesen.<sup>2</sup> Dementsprechend reich ist die Überlieferung an antiken Texten, die sich in den unterschiedlichsten Zusammenhängen mit Reisen zu Schiff befassen.

Im vorliegenden Band wird das Erlebnis der Schiffsreise als ein kulturelles Phänomen aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet. Im Zentrum steht die Frage, wie Reisen zu Schiff wahrgenommen wurden und wie sie in antiken Texten dargestellt sind. Es soll einerseits das Reiseerlebnis selbst und andererseits die literarische Auseinandersetzung damit näher bestimmt werden. Der Sammelband verortet sich damit im Rahmen kulturwissenschaftlicher Fragestellungen zu den Themenkomplexen Reise und Erschließung von Raum.

Der Untersuchungszeitraum reicht vom ausgehenden Hellenismus im ersten Jahrhundert v. Chr. bis in die späte Kaiserzeit. Diese Eingrenzung, die über die übliche Epochenschwelle mit dem Beginn des Principats ausgreift, trägt den historischen Gegebenheiten Rechnung, da das Seereisen schon seit dem ersten Jahrhundert v. Chr. mit der Eindämmung der Piraterie und einem insgesamt stark ansteigenden Verkehrsaufkommen vergleichsweise sicher und einfach möglich wurde.<sup>3</sup> Dank der Verkehrs- und Rechtssicherheit, die die *pax Romana* garantierte, war das Gesamtvolumen an Fernreisen im Zeitraum vom ersten vorchristlichen bis zweiten nachchristlichen Jahrhundert exzeptionell hoch.<sup>4</sup> Seit dem späten Hellenismus etablierte sich

---

1 CIL IX 60, Z. 2: *navibus velivolis magnum mare saepe cucurri*. Es handelt sich um ein Grabepigramm: *si non molestum est, hospes, consiste et lege: / navibus velivolis magnum mare saepe cucurri, / accessi terras conplures. terminus hic{c} est, / quem mihi nascenti quondam Parcae cecinere. / hic meas deposui curas omnesque labores; / sidera non timeo hic nec nimbos nec mare saevom, / nec metuo sumptus ni quaestum vincere possit. / alma Fides, tibi ago grates, sanctissima diva: / fortuna infracta ter me fessum recreasti. / tu digna es, quam mortales optent sibi cuncti. / hospes, vive, vale! in sumptum superet tibi semper, / qua non sprevisi hunc lapidem dignumq(ue) dicasti*. Die das Reisen betreffende Passage Z. 2–10 lautet übersetzt: Oft habe ich das große Meer auf segelbeflügelten Schiffen befahren; viele Länder habe ich besucht. Doch dies ist das Endziel, wie es die Parzen mir bei der Geburt besungen haben. Hier wurde ich all meiner Plagen und Mühen ledig; hier brauche ich mich nicht zu sorgen um den Stand der Sterne, um Wolken oder raue See, noch muß ich befürchten, daß die Ausgaben die Einnahmen überschreiten (Übersetzung modifiziert nach SCHULZ 2005, 214f.).

2 Dazu zuletzt Greg Woolf in seinem programmatischen Aufsatz „Movers and Stayers“: „[J]ourneys by land were expensive, difficult and slow even for those who did have *diploma* that entitled them to use imperial *vehiculatio* and *mansiones*“ (WOOLF 2016, 458).

3 Zu den Hintergründen dieser Entwicklung ZWINGMANN 2017, Sp. 919–923.

4 Ebd., Sp. 922. Vgl. auch die Berechnung bei WOOLF 2016, 459–460: Woolf veranschlagt für das Römische Reich eine Fernreisekapazität von etwa 1000 Schiffen von 60 bis 350 Tonnen, die pro Jahr vielleicht zwei oder drei

auch erstmals das touristische Reisen,<sup>5</sup> das eine Fülle neuer Reiseliteratur generierte. Diese Literatur bildet den Ausgangspunkt der einzelnen Beiträge dieses Bandes.

Mit diesem Schwerpunkt geht die vorliegende Publikation in zweifacher Hinsicht über die bisherige Forschung zur antiken Schifffahrt hinaus. Denn zum einen dominieren in der altertumswissenschaftlichen Forschung insgesamt bisher Fragestellungen, die sich mit den materiellen, nautischen und logistischen Grundlagen sowie den ökonomischen und politischen Implikationen der antiken Seefahrt beschäftigen; hierzu gehören die Untersuchung der Schiffe und ihrer Konstruktion,<sup>6</sup> der Logistik und Organisation von Schiffstransporten,<sup>7</sup> die Betrachtung von Seewegen, Handelsrouten und maritimer Wirtschaft,<sup>8</sup> ferner auch Fragen nach dem Meer als einem politisch gefaßten und rechtlich gestalteten Raum,<sup>9</sup> in dem Mobilität möglich ist.<sup>10</sup> Zum anderen ist zu konstatieren, daß sich die Forschung dort, wo sie die literarischen Texte zur antiken Seefahrt in den Mittelpunkt stellt, stark auf einzelne Motivbereiche beschränkt, wobei insbesondere Seesturm und Schiffbruch im Zentrum des Interesses stehen.<sup>11</sup>

Die Ergebnisse dieser Forschungsfelder werden von den Autorinnen und Autoren dieses Bandes immer wieder aufgegriffen. Sie werden jedoch in eine anders gelagerte und umfassendere Fragestellung integriert – anders gelagert, insofern der Band Seefahrtserlebnisse und deren textuelle Repräsentationen in den Fokus rückt, umfassender, weil er zum Ziel hat, die bisher stark auf Einzelmotive dieser textuellen Repräsentationen abstellenden Forschungsinteressen zusammenzunehmen und zu erweitern, um auf einer übergreifenden Ebene nach gemeinsamen Darstellungsmechanismen in bezug auf die Seefahrt zu fragen.

## Erlebnis und Erfahrung

Eine solche übergreifende Ebene wird durch den Begriff des Erlebnisses konstituiert. Mit diesem Terminus greifen wir jüngere kulturwissenschaftliche Fragehorizonte zum Thema »Erfahrung« auf. Insbesondere knüpfen wir dabei an den von Monika Fludernik geprägten Begriff der »experientiality« an:<sup>12</sup> Dieser viel diskutierte Begriff<sup>13</sup> aus der sogenannten post-klassischen

---

Fernstrecken (mit Hin- und Rückreise) absolvierten. Geht man von durchschnittlich 30 Reisenden pro Schiff aus, ergibt sich mit Woolf eine Kapazität von etwa 60 000 Personenreisen.

5 GEUS 2013, vgl. auch CHEVALLIER 1988 und im Blick auf Kleinasien ZWINGMANN 2012.

6 Vgl. beispielsweise CASSON 1971, GÖTTLICHER 1985, HÖCKMANN 1985, BOCKIUS 2007, HARRI/IARA 2011.

7 So wurden Probleme wie der Schiffstransfer von Truppen (EMBERGER 2014) und von Informationen (ANDREAU/VIRLOUVET 2002) untersucht.

8 Vgl. aus dem großen Feld der diesbezüglichen Untersuchungen etwa GIBBINS 2000, JURISIC 2000, BIANCHETTI 2002, ROBINSON/WILSON 2011.

9 Vgl. PURPURA 1995, MENTEVECCHI 1997, RICKMANN 2008, KRAMPE 2012, LADEWIG 2014.

10 Zum Aspekt von Reisen und Mobilität zu Schiff siehe beispielsweise CASSON 1978, 173–187, ANDRÉ/BASLEZ 1993, vor allem 419–447, BERESFORD 2013, und GEUS 2014.

11 Vgl. MERTENS 1987, RONNICK 1993, CRISMANI 1997, STEFANO MANZELLA 1997, ANDREANI 1998, MAREIN 2005, SLATER 2006, WILLIAMS 2006, ZISSOS 2006, FALLER 2007, HOUGHTON 2007, BÖRSTINGHAUS 2010, HILTON 2012, DUNSCH 2013, STOFFEL 2014.

12 Vgl. FLUDERNIK 1996.

13 Vgl. den aktuellen Überblick in CARACCILO 2014a, Rn. 6–14.

Narratologie bietet sich deswegen als konzeptioneller Bezugspunkt an, weil er zum einen das Verhältnis von menschlicher Erfahrung und menschlicher Repräsentation von Erfahrung zum Angelpunkt der Analyse und Interpretation von Texten macht, zum anderen aber offen bleibt für konkrete Zuspitzungen und Fragen, die sich teils stärker auf die textuelle Darstellung von Erfahrung, teils eher auf die Erfahrung des Rezipienten eines Textes beziehen,<sup>14</sup> wobei immer als Kontext der kulturelle beziehungsweise lebensweltliche Erfahrungshorizont mitzudenken ist.<sup>15</sup>

Damit ist nun nicht gemeint, daß die Beiträge grundsätzlich ihre jeweiligen Texte einer narratologischen Analyse in den Leitlinien des Konzeptes der »experientiality« unterziehen würden.<sup>16</sup> Unser methodischer Ansatz geht über eine solche Engführung der Thematik bewußt hinaus, indem den Beiträgen eine Übersetzung dieses allgemeinen Konzeptes in drei spezifische Leitaspekte zugrundegelegt wurde:<sup>17</sup>

1. **Erfahrung:** Unter diesem Aspekt wird untersucht, welche Merkmale das Erlebnis der Schiffsreise ausmachen. Dabei geht es darum, wie der Reisende auf das, was er bei seiner Fahrt wahrnimmt oder was ihm widerfährt, reagiert. Gegenstände der Wahrnehmung sind die konkreten Reisebedingungen (etwa Wetter, Komfort, Mitreisende), aber auch der durchfahrene Raum oder die Absenz von Kommunikationsmöglichkeiten mit den an Land Gebliebenen. Was die Reaktionen des Reisenden angeht, läßt sich ein breites Spektrum aufzeigen, das emotionale beziehungsweise affektive Reaktionen ebenso umfaßt wie wissenschaftliche Erklärungen und ethisch-moralische Wertungen. Der Aspekt der Erfahrung ist besonders eng verbunden mit der Frage nach dem kulturellen und lebensweltlichen Horizont und bildet damit den Ausgangspunkt, an den die beiden folgenden Leitaspekte anknüpfen.
2. **Darstellung:** Dieser Aspekt zielt auf die Art und Weise, wie das Erlebnis der Seefahrt in den einschlägigen Texten präsentiert wird. Dabei können materiale beziehungsweise mediale Aspekte ebenso relevant sein wie gattungsbezogene Gesichtspunkte oder Fragen nach Formen und Funktionen einer Narrativierung von Seefahrt-Erlebnissen. Allgemein stellt sich unter dem Stichwort der Darstellung die Frage, ob Seefahrt als Gegenstand mit bestimmten textuellen Präsentationsmodi einhergeht: Kann man – zugespitzt formuliert – von einer Poetik der Seereise sprechen? Im Sinne des »experientiality«-Konzeptes wird unter dieser Leitfrage die textuelle Repräsentation von Erfahrung untersucht.
3. **Rezeption:** Unter diesem Stichwort geht der vorliegende Band der Frage nach, an welche Rezipienten sich diese Texte richten und wie man sich mögliche Rezeptionsprozesse vorzu-

14 Vgl. beispielsweise MARGOLIN 2000 und PALMER 2004 versus CARACCILO 2014b.

15 Vgl. Caracciolos treffende Formulierung vom »experiential background« (CARACCILO 2014a, Rn. 10).

16 Das wäre methodisch insofern möglich, als unter dem Begriff der »experientiality« nicht nur Texte gefaßt werden können, die im klassischen Sinne narrativ sind, sondern alle Texte, die Erfahrungen repräsentieren (Fludernik geht so weit, »experientiality« zur Definition von »narrativity« zu machen).

17 Das Stichwort der Übersetzung rekuriert auf Doris Bachmann-Medicks grundlegende Überlegungen zum Verhältnis von Disziplinen überspannenden kulturwissenschaftlichen Untersuchungsinteressen und konkreten, disziplinär verorteten Gegenständen (vgl. BACHMANN-MEDICK 2010, 19–21).

stellen hat. Dabei werden insbesondere rezeptionsästhetische Fragen untersucht, etwa in welche Position der Leser zur dargestellten Schifffahrt gebracht wird: Wird er dazu eingeladen, die Reise im Leseakt imaginär mitzuvollziehen? Werden ihm bestimmte Interaktionen mit dem Text nahegelegt, indem er etwa zu emotionalen Reaktionen angeregt wird? Dieser dritte Leitaspekt stellt somit die Erfahrung des Rezipienten in den Mittelpunkt.

Alle Beiträge gehen auf einen oder mehrere der Leitaspekte ein, wobei die Schwerpunktsetzung im einzelnen unterschiedlich ist. Auf diese Weise ergibt sich ein vielseitiges, dabei aber methodisch wie inhaltlich kohärentes Tableau, das kurz erläutert werden soll.

### Mobilität auf dem Mittelmeer: Reale und fiktionale Erlebnishorizonte

Der Band gliedert sich in drei Teile. Der erste Teil, „Mobilität auf dem Mittelmeer“, untersucht lebensweltliche und fiktionale Erlebnishorizonte der Schiffsreisenden. In den Beiträgen werden die Leitaspekte der Erfahrung und der Darstellung miteinander verschränkt.

Den Ausgangspunkt der Sektion bilden zwei grundlegende Betrachtungen zur Sicherheit der römischen Seefahrt und zur genderspezifischen Besonderheit der antiken Schiffsreisentexte. Der Beitrag von Thomas Kirstein, Sebastian Ritz und Alwin Cubasch zeigt auf, in welchem Umfang das Erlebnis der Schiffsreise von technischen Voraussetzungen beeinflusst wurde. Die Verfasser widmen sich der Sicherheit römischer Handelsschiffe, die – da es keine eigene Passagierschifffahrt gab – das übliche Fortbewegungsmittel für Seereisende waren. Die Autoren untersuchen die schiffbauliche Qualität, die Navigationstechnik, die Qualifikation der Mannschaften, den Reisekomfort und schließlich Ketersicherheit und Bewegungsverhalten der Handelsschiffe. Sie können aufzeigen, daß die faktische Sicherheit bei Schiffsreisen in römischer Zeit sehr hoch war, daß dies aber zeitgenössisch keineswegs so wahrgenommen wurde: Die spezifischen Eigenschaften der römischen Schiffe sorgten für vergleichsweise starke Stampf- und Rollbewegungen, so daß seemännische Laien schon bei geringem Seegang mit Seekrankheit zu kämpfen hatten. Fehleinschätzungen der Gefahr, Kontrollverlust, Panikattacken und Todesangst, wie sie von antiken Schiffsreisenden beschrieben werden, könnten als typische Symptome der Seekrankheit aufzufassen sein.

Im folgenden Beitrag weist Nicola Zwingmann programmatisch auf eine „strukturelle Amnesie“ der antiken Texte in bezug auf reisende Frauen hin. Zwingmann stellt die These auf, daß Frauen weitaus häufiger reisten, als bislang in der Forschung angenommen wird, und dies auch und gerade zur See. Im literarischen Diskurs der Antike werden Frauen an Bord mit typisch „weiblichem“ Verhalten assoziiert: Besonders Gefahrensituationen werden benutzt, um Rollenmodelle weiblicher Tugendhaftigkeit oder weiblicher Überängstlichkeit durchzuspielen. Darüber hinaus werden, wenn es um reisende Frauen geht, häufig die Themenfelder Schiffsreise und Erotik miteinander verbunden, was den Autoren auch ein humoristisches Potential bietet. Anhand der detaillierten Schilderung einer Reisegesellschaft des Synesios (*Synes. epist. 5*) zeichnet Zwingmann nach, wie sich reale und fiktionale Horizonte überlagern, und gewinnt damit neue Einsichten über den Alltag bei Schiffsreisen. Der Beitrag schließt mit einer Typologie der weiblichen Seereisenden in der Kaiserzeit.

Die weiteren Beiträge der Sektion beleuchten individuelle Wahrnehmungen von Reisen zu Schiff. Sie widmen sich mit Cicero und Paulus den beiden wohl bekanntesten Schiffsreisenden

der römischen Zeit; anschließend werden kaiserzeitliche Gelehrte und schließlich der spätantike Dichter Rutilius Namatianus zu Wort kommen. Zunächst wendet sich Yasmina Benferhat Ciceros Seereisen zu, die sie anhand seiner Briefe untersucht. Benferhat bietet einen Überblick über die meteorologischen Begleitumstände von Ciceros Schiffsreisen, die in seinen Briefschilderungen eine Schlüsselstellung einnehmen. Es zeigt sich, daß Cicero seine Reiseerfahrungen zu Schiff fast durchgängig negativ bewertet; Angst und Seekrankheit waren an Bord seine ständigen Begleiter. (Cicero erweist sich damit als ein geradezu beispielhafter Reisender im Sinne des Beitrags von Kistein, Ritz und Cubasch: Er sieht sich häufig in Gefahr und mißtraut der Kompetenz der Besatzungen sowie der technischen Zuverlässigkeit diverser Schiffstypen.) Im Kontrast zu Ciceros Fernreisenschilderungen stehen die unbeschwernten Erfahrungen, die er im Sommer des Jahres 44 v. Chr. auf einer Reihe kleiner Schiffsetappen entlang der kampanischen Küste machte. Hier wird deutlich, daß Ciceros Gefühle unterwegs ebenso wie die spätere Bewertung seiner Reisen ganz wesentlich durch den jeweiligen Reiseanlaß bestimmt werden.

Mit der Reise Ciceros im Juli 44 setzt sich auch Marcus Hellwing auseinander, wobei er neben den Briefen insbesondere die Darstellung der Reise in der ersten Philippica heranzieht, die in mehreren Punkten markant von den Briefschilderungen abweicht. Wie Hellwing herausarbeitet, hatte Cicero die Reise vor allem deshalb angetreten, um den Unruhen nach Caesars Ermordung zu entgehen. Sein Plan war es, bis Griechenland zu reisen und sich dort für längere Zeit als Legat aufzuhalten. Nach Abbruch des Aufenthalts in Griechenland versucht Cicero in seiner politischen Rede vom September, seine überstürzte Abreise aus Rom und Italien zu rechtfertigen. In diesem Licht erscheint die breite Schilderung der Schifffahrt von Rom nach Kampanien und weiter bis Sizilien weniger als ein Reflex der tatsächlichen Stimmungslage Ciceros während der Reise, sondern vielmehr als ein narrativ ausgearbeiteter Hinweis an seine Zuhörer, er habe es keineswegs eilig gehabt, Italien zu verlassen. Im Einklang mit diesem Konzept seiner Rede stellt Cicero seine Rückreise so dar, als habe es ihm gar nicht schnell genug damit gehen können, nach Rom zurückzukehren, um die Republik zu retten.

Die Seereisen des Apostels Paulus sind Gegenstand des Beitrags von Peter Pilhofer. Der Verfasser konstatiert, daß das Mittelmeer im Neuen Testament überraschend selten vorkommt: Das Wort *θάλασσα* bezieht sich in den meisten Fällen gar nicht auf das Meer, sondern auf den See Genesareth. Ein abweichendes Bild ergibt sich lediglich für das lukianische Doppelwerk, wo *θάλασσα* tatsächlich das Meer meint und namentlich im Kontext der Paulusreisen begegnet. Pilhofer erstellt ein Gesamtitinerar der paulinischen Seereisen, das mit zahlreichen Photographien der historischen Schauplätze illustriert wird. Anhand einer Reisenotiz des Lukas in Apg 20,13f. kann gezeigt werden, daß auch Paulus (ebenso wie Cicero) kein passionierter Seefahrer war. Begab er sich auf eine Schifffahrt, so reiste er nicht allein, sondern mit einer Gruppe von Begleitern; auf diese gehen offenbar die jeweiligen Itinerare der Apostelgeschichte zurück. Was Paulus selbst über Seereisen dachte, läßt sich anhand des Peristasenkatalogs in 2Kor 11,22–29 herausarbeiten: Paulus assoziiert Schiffsreisen mit „Gefahr“ und „Krise“. Dennoch plante Paulus, bis nach Spanien zu reisen, und ist damit der einzige Missionar im ersten Jahrhundert, der einen globalen – eben mittelmeeerweiten – Blickwinkel einnahm.

Der anschließende Beitrag von Christian Fron untersucht, welche Bedeutung die Wahl des Schiffs als Verkehrsmittel für den Charakter von Reisen in kaiserzeitlichen Gelehrtenbiographien hat. Fron vergleicht die Wahrnehmung von Land- und Seereisen und arbeitet heraus, daß ein

Reisender an Land in der Öffentlichkeit stand und in den Städten unterwegs seiner Lehrtätigkeit nachgehen konnte, während er auf einer Schiffsreise aus der menschlichen Gesellschaft trat, von jeder Kommunikation abgeschnitten war und sich ganz dem unsicheren Element und dem Wohlwollen der Götter anvertrauen mußte. Die Schiffsreise galt als anonym und schnell, sie eignete sich damit zur Flucht und für heimliche Aktionen aller Art. Für Philosophen, die die eigene Genügsamkeit zur Schau stellen wollten, bot das von der Öffentlichkeit unbeachtete Reisen zu Schiff außerdem einen willkommenen Gegensatz zu Landreisen, die von prunkvollen Empfängen bei jeder Unterwegsstation begleitet wurden.

Der letzte Beitrag dieser Sektion führt mit Rutilius Namatianus ins fünfte Jahrhundert. Der Dichter schildert in *De reditu suo* seine Schiffsreise von Rom nach Gallien im Jahr 417. Isabell Höhler zeigt in ihrer Analyse auf, daß die Schiffsreise dem Dichter nicht nur aus praktischen Gründen, das heißt zumal angesichts der veränderten Sicherheitslage dieser Zeit, als das kleinere wählbare Übel erscheint, um nach Gallien zu gelangen. Vielmehr beschreibt Rutilius im Bild des (See-)Reiseweges und seiner Unwägbarkeiten zugleich die Schwierigkeiten einer poetischen Narrativierung dieser Reise: Seine Dichtungsfahrt schlingert gleichsam zwischen den intertextuell immer wieder aufgerufenen Bezugsgattungen des Epos und der Satire hin und her, ein Vorgang, der dem Leser mimetisch und geradezu performativ vor Augen geführt wird. Mit dieser Eigenschaft stellt sich *De reditu suo*, so Höhlers These, als handlungsorientierter Versuch dar, dem Neuen und der Umbruchsituation, in der sich die Erfahrungswelt des Dichters zu befinden scheint, literarisch gerecht zu werden.

### Nautik und Götter: Reisen unter göttlichem Schutz

Der zweite Teil „Nautik und Götter: Reisen unter göttlichem Schutz“ behandelt einen Aspekt, den die antiken Texte zur Schifffahrt in ganz herausgehobener Weise betonen. Da Schiffsreisen als unwägbar gefährlich wahrgenommen wurden, wurden sie noch stärker als andere Lebensbereiche mit religiösen Vorstellungen verbunden und von kultischen Praktiken begleitet.<sup>18</sup> Wie weit der Einfluß der Götter reichte und in welcher Weise er sich manifestierte, wird in den untersuchten Texten jedoch ganz unterschiedlich dargestellt. Entsprechend werden die Leitaspekte der Erfahrung und der Darstellung in den einzelnen Beiträgen verschieden gewichtet.

Diese Sektion wird von zwei Beiträgen eröffnet, die sich unter verschiedenen Blickwinkeln mit der Textualität ihrer literarischen Untersuchungsgegenstände beschäftigen. So zeigt Helmut Krasser auf, wie in Statius' Silve 3,2 – einem Geleitgedicht für Maecius Celer, der sich vermutlich im Jahr 91 n. Chr. auf eine Dienstreise an die römischen Ostgrenze begab – der Dichter die Situation von Abschied und Reise prozessual vor dem Auge des Lesers entfaltet: Sowohl in der Anrufung der Meeresgötter, mit der das Gedicht beginnt, als auch im später folgenden Isishymnus wird das Geschehen nachgerade szenisch-performativ dargeboten – so wird der Dichter etwa zu einer Art poetischem Reiseleiter, indem er im Isishymnus die Göttin als Perihegetin auftreten läßt, die Celer zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten Ägyptens führt. Die auf diese Weise stark hervortretende Präsenz des Dichters wird durch eine weitere Dynamik

---

18 Vgl. nur den Klassiker WACHSMUTH 1967.

des *self-fashionings* ergänzt, durch die Strategie des Textes nämlich, die Dienstreise des Maecius Celer auf eine epische Folie zu stellen. Dadurch läßt der *poeta cliens* zum einen seinen *patronus* Celer als Mitglied einer kultivierten Elite erscheinen, nimmt zum anderen aber diesen den Adressaten betreffenden Akt literarischer Präsentation im starkem Maße auch für sich selbst in Anspruch: Durch die Konstruktion epischer Referenzräume wird die Reise des Celer zum Ort der Inszenierung dichterischer *amicitia* und zugleich zur Projektionsfläche literarischen und zumal epischen Geltungsanspruchs.

Der folgende Beitrag von Boris Dunsch verfolgt das Ziel, die Debatte um den Kontext und die Funktion des Oceanus-Hymnus *Anth. Lat.* I<sup>2</sup>, 718 R. neu zu eröffnen. Dunsch legt dazu eine detaillierte Interpretation dieses in der Forschung noch nicht eingehend behandelten Hymnus vor; dabei nimmt er Fragen der Textkonstitution ebenso in den Blick wie die Wortwahl und überhaupt die Stilistik des Gedichtes, seine Struktur (die dem Schema eines kletischen Hymnus folgt) und die Auseinandersetzung seines namentlich nicht überlieferten Dichters mit der literarischen Tradition. Zwei Aspekte erweisen sich in dieser Analyse als besonders bemerkenswert: Zum einen stellt der Hymnus an Oceanus im Gegensatz zum sonst in der antiken Literatur dominierenden Fokus auf den Gefahren, ja dem Scheitern der Schifffahrt gerade die Vision der gelungenen Seefahrt in das Zentrum. Zum anderen ist im Hymnus eine deutlich markierte Lukrez- und Vergil-*aemulatio* zu beobachten, die vor allem in zahlreichen Verweisen auf die Lehrdichtungen *De rerum natura* und *Georgica* hervortritt. Anknüpfend an dieses letztere Analyseergebnis plädiert Dunsch dafür, im Oceanus-Hymnus ein durch die Ungunst der Überlieferung versprengtes Proömium einer größeren Dichtung zu sehen, wahrscheinlich einer Lehrdichtung, die sich mit der Seefahrt beschäftigt hat.

Den alltagshistorischen wie machtpolitischen Implikationen des Themenfeldes „Nautik und Götter“ geht der sich anschließende Beitrag nach, in dem Bernadette Descharmes Schutz- und Geleitvorstellungen am Beispiel der Gottheiten Aphrodite, Venus und Isis untersucht. Die Römer hatten Aspekte der Göttinnen Aphrodite, Astarte und Isis mit ihren Vorstellungen von Venus als Schutzpatronin der Seefahrt verschmolzen; entsprechende Heiligtümer lassen sich auf Inseln und in Hafenstädten nachweisen. Isis wurde schon seit hellenistischer Zeit als Schützerin der Kriegsflotte und der Getreidelieferungen aus Ägypten betrachtet. Als Herrscherin des Meeres wurde sie in ptolemäischer Tradition auch von Sulla und Pompeius in Anspruch genommen. Die Verbindung der Venus zur Schifffahrt dagegen, so Descharmes, wurde in den Hintergrund gedrängt, seit Caesar und Octavian die Göttin als Stammutter der julischen Familie propagierten. Wie die Verfasserin im folgenden detailliert nachzeichnet, praktizierten Reisende und Seeleute vor, während und nach Schiffsreisen Kulthandlungen, um sich unter den Schutz der Göttinnen zu stellen; namentlich Gebete, Opfer, Gelübde und Weihungen. Anhand bildlicher Darstellungen ist plausibel nachvollziehbar, daß man sich die Gottheit während der Schiffsreise als wirklich anwesend dachte.

Die beiden folgenden Beiträge wenden sich zwei konkreten Einzelfällen zu, in denen es um Erfahrungen göttlicher Präsenz bei Seereisen geht. Jens Börstinghaus untersucht die Rolle der göttlichen Hilfe in Seenotsituationen bei Aelius Aristides. Er interessiert sich dabei insbesondere für die individuelle Beziehung des Rhetors zu seinem persönlichen Soter Asklepios und für die Frage, welches Bild seiner Religiosität Aristides anhand seiner Schiffsreisenerlebnisse konstruiert. Hatte Aristides in früheren Phasen seiner Biographie Zeus und Sarapis in Seenot um Hilfe

angefleht und ihnen seine Rettung zugeschrieben, so schildert er in den Hieroi Logoi gleich zwei Gefahrensituationen auf See, in denen Asklepios zu seinen Gunsten eingreift. Daß Aristides sich in Krisensituationen durch Asklepios an Bord geborgen und von ihm aus Seenot gerettet glaubt, ist Börstinghaus zufolge ein konstitutives Element der Selbstcharakterisierung seiner religiösen Identität.

Im letzten Beitrag dieses Teils, der den Bogen von der paganen zur christlichen Vorstellungswelt schlägt, geht Matthias Schmidt der Frage nach, wie die Bemerkung in Apg 28,11 zu bewerten ist, nach der Paulus bei seiner letzten Seefahrt von Melite nach Rom auf einem Schiff im Zeichen der Dioskuren reist. Da nach Unglücken aller Art von diesem Punkt der Reise an alles glatt läuft, bedient der Hinweis auf Kastor und Polydeukes scheinbar die Logik des paganen Götterglaubens. Schmidt kann jedoch zeigen, daß die Verehrung der Schutzgötter nach der Darstellung der Apostelgeschichte für den Verlauf der Reise tatsächlich gar keine Rolle spielt. Weder vor noch während der Reise werden Opfer dargebracht, und noch im Angesicht der schlimmsten Katastrophen spricht niemand ein Gebet. Im Gegenteil begründet Lukas die Ereignisse auf See strikt innerweltlich: Die Reisenden geraten durch eigenes Verschulden in Gefahr. Paulus erscheint in diesem Zusammenhang als ein nautisch bewandeter Analytiker, der den Seeleuten plausibel begründete Ratschläge zu geben weiß. Erst eine nächtliche Offenbarung macht deutlich, daß der Gott Israels beschlossen hat, Paulus und seine Mitreisenden zu beschützen.

### Poetik der Seereise: Das Meer als literarisch gestalteter Raum

Der dritte Teil des Bandes präsentiert unter dem Titel „Poetik der Seereise“ Beiträge, deren Gemeinsamkeit darin besteht, daß sie ihren Schwerpunkt auf die Leitaspekte der Darstellung und der Rezeption legen. Die Anordnung der Beiträge innerhalb dieser Sektion folgt dabei der Chronologie der untersuchten Texte.

Die Sektion wird eröffnet von Doris Meyers Beitrag, der untersucht, wie es den frühhellenistischen Dichtern Kallimachos und Poseidipp gelingt, das ursprünglich in Epos und Lyrik beheimatete Thema „Schiffbruch und Rettung“ in einem historisch und kulturell neuen Rahmen zu verankern. Wie Meyer aufzeigt, verfolgen beide Dichter dazu unterschiedliche Strategien: In den Epigrammen des Poseidipp werden die langen Distanzen, die von den Seefahrern der allgegenwärtigen Gefahr zum Trotz bewältigt werden, mit Hilfe epischer Reminiszenzen geopoetisch gefeiert. Kallimachos hingegen wählt eine andere Vorgehensweise, durch die er der Weisheit und eher kritischen Sicht auf die Seefahrt bei den großen poetischen Vorbildern treu zu bleiben scheint und doch auch den technischen Optimismus der eigenen Zeit bedient. So schafft er durch Modifikationen der Gattungsmerkmale, Sprecherrollen und Kommunikationssituationen textimmanent einen neuen Rahmen. Die vermeintliche Ablehnung der Seefahrt – so Meyers These – unterstreicht die Bedeutung der Könige und Götter für das Wohlergehen der alexandrinischen Griechen. Zugleich positioniert sich aber auch der Dichter, der in Anknüpfung an Hesiod als ein zwischen Herrschergötter und Menschen gesetzter Vermittler von „Wahrheiten“ unverzichtbar ist.

Im anschließenden Beitrag widmet sich Christian Haß den nautischen Vergleichen und Metaphern in Vergils *Georgica*. Haß zeigt in einem ersten Schritt auf, daß Pflügen und Seefahrt

im ersten *Georgica*-Buch zwei konkurrierende metapoetische Denkfiguren darstellen, die sich vor allem in ihrer jeweiligen Zeitform unterscheiden: Während das wiederholte Pflügen in seiner Rekursivität der zyklisch organisierten Welt des Bauern zugehört, steht die Seefahrt als eine zielgerichtete Bewegung metaphorisch für eine lineare und teleologische Organisationsform. Dabei wird die Zeitform der Linearität mit dem Sprechmodus des Epos, die Zeitform der Zyklizität hingegen mit dem Sprechmodus des Didaktischen assoziiert. In einem zweiten Schritt analysiert Haß die *recusatio* der Schifffahrt in *georg.* 2,35–46 und macht die These plausibel, daß hier der sprachliche Gegenstandsbezug nicht mehr ein metaphorischer, sondern ein metonymischer ist – von einer Seefahrtsmetapher (Dichtung und Rezeption als Schifffahrt) bewegt sich der Sprecher der *Georgica* zu einer „Metonymie der Erde“, indem er Dichten und Rezipieren als „Beackern“ von *terrae* figuriert. Damit geht insbesondere ein konkreter Bezug auf das Werk selbst einher, läßt sich doch die Schlüsselphrase *in manibus terrae* (2,45) auch verstehen als *in manibus τῶ Γεωργικῶ* („in den Händen [nämlich von Dichter und Rezipient] liegen die *Georgica*“).

Ein weiterer Dichter der augusteischen Zeit, nämlich Horaz, steht im Mittelpunkt des Beitrages von Johannes Breuer. Breuer entfaltet zunächst ein detailliertes Inventar der Seefahrtsmotivik in Horazens lyrischen Gedichten und zeigt dabei ihren großen Facettenreichtum auf: Die Seefahrtsmotivik umfaßt Geleitgedichte, Aufbruchsszenen, Situationen von drohender oder aktueller Seenot und tatsächlichem Schiffsbruch genauso wie die erhoffte oder tatsächliche Ankunft von Reisenden, und sogar Seeschlachten aus der Zeit der Punischen Kriege wie der zeitgenössischen Bürgerkriege werden aufgegriffen. Ebenso vielgestaltig sind, wie Breuer im Anschluß darlegt, die Funktionen dieser nautischen Elemente: Abgesehen von genre-immanenter Notwendigkeit wie im Falle von Propemptika verleihen sie Beteuerungen zusätzliches Gewicht, schildern anschaulich die Ausprägung menschlicher Eigenschaften oder symbolisieren Ereignisse der römischen Geschichte oder Gegenwart, um protreptisch oder apotropäisch zu wirken. Darüber hinaus liefern sie Stoff für Enkomiaistik auf Götter, Heroen und Menschen. Schließlich dient die Seefahrt als Argument-, Bild- und Metaphernspenderin, um philosophisch-ethische Überlegungen, Aspekte der *condition humaine* oder auch poetologische Grundsätze zu illustrieren.

Im folgenden Beitrag zeigt Ulrike Egelhaaf-Gaiser auf, wie sich in der Schifffahrtsepisode in Petrons *Satyrice* (Kapitel 100–115) um die Figur des Dichters Eumolp herum eine Poetik des Schiffsbruchs entspinnt. Die Funktion Eumolps als meta-literarischer Kristallisationsfigur zeigt sich dabei gleich in mehrfacher Hinsicht: Zum einen wird Eumolp dem Leser des Romans als Figur präsentiert, die zwar Ambitionen auf den Status eines poetischen Steuermannes hat, deren Bemühungen aber durch die ungewollte Rettung aus der Seenot der Boden entzogen wird, bleibt Eumolp doch so der erstrebte grandiose Dichtertod auf See verwehrt. Andererseits aber betätigt sich Eumolp während der Schiffsreise als kundiger Ratgeber, als eloquenter Verteidiger und als tatkräftiger Helfer für seine beiden von der Situation überforderten Gefährten, so daß er zumindest episodisch zum Konstrukteur der Romanhandlung und damit zum *alter ego* des Autors avanciert. Außerdem ist es am Ende der Episode Eumolp, der als gestrandeter Dichter und geerdeter Romanheld die stürmische Seereise doch noch erfolgreich und zu gegebenem Zeitpunkt zu einem markanten Schlußpunkt führt: Er dichtet ein Grabepigramm auf den ertrunkenen Steuermann Lichas und besiegelt so mit einer quasi-auktorialen Sphragis die Erzähleinheit.

Die literarische Repräsentation der Schiffsreise in der flavischen Zeit untersucht Nina Mindt, deren Beitrag sich vor allem auf Plinius d. Ä. und Valerius Flaccus konzentriert. Wie Mindt herausarbeitet, gibt es zwischen den Werken der beiden Autoren, auch wenn sie verschiedenen Gattungen angehören – nämlich der Wissens- und der epischen Erzählliteratur –, viele Überschneidungen: Das betrifft die historiographischen und geologisch-geographischen Einträge und die (wenn auch unterschiedliche) Verarbeitung von Periplus-Literatur, aber auch den gelehrten Umgang mit den Quellen, welcher explizit reflektiert wird. Die Seereise und deren Akteure werden zudem unter ganz ähnlichen Kategorien besprochen. Bei den verschiedenen Autoren lassen sich dabei unterschiedliche Wertungen in einzelnen Kategorien der Seefahrt erkennen: Bei Plinius werden die Verkürzung der Distanz und der zu Luxus degenerierende Handel negativ bewertet, bei Valerius der Krieg. Der Zusammenhang von Macht, Krieg und Meer ist allerdings bei beiden präsent. Die Seereise erweist sich so als ein aktuelles Thema, an dem sich Chancen und Gefahren, positive und negative Tendenzen des imperialen flavischen Rom ablesen lassen: in der Realität, in der Literatur und als Symbol für das eigene Schreiben.

Den dritten Teil des Bandes beschließt der Beitrag von Cordula Bachmann. Gegenstand der Untersuchung ist hier eine Bildbeschreibung aus den *Eikones* des älteren Philostrat, die unter dem Titel *Nésoi/Inseln* ein Gemälde schildert, das eine Gruppe von Inseln im Meer zeigt. Wie Bachmann darlegt, ist die Bildbeschreibung als Inselkreuzfahrt gestaltet, wobei die Empfindung des Fahrens vom Autor in erster Linie durch die Abfolge der angefahrenen Inseln und das sich auf ihnen abspielende Treiben vermittelt wird, während die Fahrt als solche nur einen kleinen Teil des Berichts einnimmt. Bachmann parallelisiert dieses Vorgehen mit modernen Kreuzfahrten, bei denen auch die Landausflüge und die angefahrenen Attraktionen im Mittelpunkt stehen: Die Summe der an Land gemachten Erfahrungen und die Anzahl der auf der Fahrt genossenen Sehenswürdigkeiten wird auch heute als Gradmesser für die Qualität der gesamten Reise betrachtet. In seinen *Inseln*, so Bachmanns Folgerung, zeigt Philostrat sich also nicht nur mit den Techniken der Malkunst bestens vertraut und präsentiert sich als Meister der rhetorischen Interpretationskunst. Vielmehr reflektieren die *Nésoi* bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt die Erfahrung einer ausdrücklich touristischen Exkursion auf einer Art „Vergnügungsdampfer“.

## Literatur

- André, Jean-Marie/Baslez, Marie-Françoise (1993), *Voyager dans l'antiquité*, Paris.
- Andreani, Michela (1998), „Il naufragio nella Storia Vera di Luciano“, in: *Patavium* 11, 133–147.
- Andreau, Jean/Virlouvet, Catherine (Hg.) (2002), *L'information et la mer dans le monde antique*, Rom.
- Bachmann-Medick, Doris (<sup>4</sup>2010), *Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften*, Reinbek bei Hamburg.
- Beresford, James (2013), *The Ancient Sailing Season*, Leiden u. a.
- Bianchetti, Serena (2002), „Seerouten nach Indien in der hellenistischen und in der römischen Zeit“, in: Eckart Olshausen/Vera Sauer (Hg.), *Zu Wasser und zu Land. Verkehrswege in der antiken Welt*, Stuttgart, 280–292.

- Bockius, Ronald (2007), *Schiffahrt und Schiffbau in der Antike*, Stuttgart.
- Börstinghaus, Jens (2010), *Sturmfahrt und Schiffbruch. Zur lukanischen Verwendung eines literarischen Topos in Apostelgeschichte 27,1–28,6* (WUNT II/274), Tübingen.
- Caracciolo, Marco (2014a), „Experientiality“, in: Peter Hühn u. a. (Hg.), *The Living Handbook of Narratology*, Hamburg (<http://www.lhn.uni-hamburg.de/article/experientiality>; Zugriff am 21.05.2015).
- Caracciolo, Marco (2014b), *The Experientiality of Narrative: An Enactivist Approach*, Berlin/Boston.
- Casson, Lionel (1971), *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton.
- Casson, Lionel (<sup>2</sup>1978), *Reisen in der Alten Welt*, übersetzt von Otfried R. Deubner, München.
- Chevallier, Raymond (1988), *Voyages et déplacements dans l'empire Romain*, Paris.
- Crismani, Daria (1997), „Allegria di naufragi. I viaggi incantati del romanzo antico“, in: Sergio Sconocchia/Lucio Toneatto (Hg.), *Lingue tecniche del greco e del latino. II. Atti del II seminario internazionale sulla letteratura scientifica e tecnica greca e latina*, Bologna, 35–48.
- Dunsch, Boris (2013), „Describe nunc tempestatem‘. Sea Storm and Shipwreck Type Scenes in Ancient Literature“, in: Carl Thompson (Hg.), *Shipwreck in Art and Literature. Images and Interpretations from Antiquity to the Present Day*, New York/London, 42–59.
- Dunsch, Boris (2015), „Why do we violate strange seas and sacred waters?‘ The Sea as Bridge and Boundary in Greek and Roman Poetry“, in: M. Grzechnik/H. Hurskainen (Hg.), *Beyond the Sea. Reviewing the Manifold Dimensions of Water as Barrier and Bridge*, Köln u. a., 17–42.
- Emberger, Peter (2014), „Truppen- und Gerätetransporte zur See in der römischen Antike“, in: Eckart Olshausen/Vera Sauer (Hg.), *Mobilität in den Kulturen der antiken Mittelmeerwelt*, Stuttgart, 149–158.
- Faller, Stefan (2007), „Der Schiffbruch in Petrons Satyrice“, in: Luigi Castagna/Eckard Lefèvre (Hg.), *Studien zu Petron und seiner Rezeption*, Berlin/New York, 61–81.
- Fludernik, Monika (1996), *Towards a ‚Natural‘ Narratology*, London.
- Fron, Christian (2015), *Der Gelehrte auf Reisen. Zur Bedeutung von Mobilität für die Pedaideumenoí des 1.–4. Jhs. n. Chr.*, Berlin (in Druckvorbereitung).
- Gibbins, David (2000), „Shipwrecks and Hellenistic Trade“, in: Zofia H. Archibald u. a. (Hg.), *Hellenistic Economics*, London, 245–270.
- Geus, Klaus (2013), „Tourismus in römischer Zeit“, in: Dirk Schmitz/Maike Sieler (Hg.), *Überall zu Hause und doch fremd. Römer unterwegs*, Petersberg, 138–151.
- Geus, Klaus (2014), „Mobilität am und auf dem Roten Meer im Altertum. Naturräumliche Bedingungen, lokale Netzwerke und merkwürdige Inseln. Interpretationen zum *Periplus Maris Erythraei* und zu Ptolemaios’ *Geographie*“, in: Eckart Olshausen/Vera Sauer (Hg.), *Mobilität in den Kulturen der antiken Mittelmeerwelt*, Stuttgart, 225–240.
- Göttlicher, Arvid (1985), *Die Schiffe der Antike. Eine Einführung in die Archäologie der Wasserfahrzeuge*, Berlin.
- Harris, William V./Iara, Kristine (Hg.) (2011), *Maritime Technology in the Ancient Economy. Ship-design and Navigation*, Portsmouth.
- Hilton, John L. (2012), „The Theme of Shipwreck on (In)Hospitable Shores in Ancient Prose Narratives“, in: *Trends in Classics* 4, 274–295.
- Höckmann, Olaf (1985), *Antike Seefahrt*, München.
- Hughton, Luke B. T. (2007), „The Drowned and the Saved. Shipwrecks and the ‚Cursus‘ of Latin Love Elegy“, in: *Cambridge Classical Journal* 53, 161–179.
- Jurisic, Mario (2000), *Ancient Shipwrecks of the Adriatic. Maritime Transport During the First and Second Centuries AD*, Oxford.

- Krampe, Christoph (2012), „Römisches Recht auf hoher See. Die Kunst des Guten und Gerechten“, in: Iole Fargnoli/Stefan Rebenich (Hg.), *Das Vermächtnis der Römer. Römisches Recht und Europa*, Bern, 111–150.
- Ladewig, Marco (2014), *Rom, die antike Seerepublik. Untersuchungen zur Thalassokratie der res publica populi romani von den Anfängen bis zur Begründung des Principat*, Stuttgart.
- Marein, Marie-Françoise (2005), „Les lieux de l’après-nauffrage comme moteurs de l’action romanesque“, in: Bernard Pouderon (Hg.), *Lieux, décors et paysages de l’ancien roman des origines à Byzance*, Lyon, 203–216.
- Margolin, Uri (2000), „Telling in the Plural: From Grammar to Ideology“, in: *Poetics Today* 21, 591–619.
- Mentevocchi, Franco (1997), *Il potere marittimo e le civiltà del mediterraneo antico*, Florenz.
- Mertens, Sabine (1987), *Seesturm und Schiffbruch. Eine motivgeschichtliche Studie*, Hamburg.
- Palmer, Alan (2004), *Fictional Minds*, Lincoln/London.
- Purpura, Gianfranco (1995), „Il naufragio del diritto romano. Problemi giuridici e testimonianze archeologiche“, in: *Annali del Seminario Giuridico dell’Università di Palermo* 43, 463–476.
- Rickmann, Geoffrey E. (2008), „Ports, Ships, and Power in the Roman World“, in: Robert L. Hohlfelder (Hg.), *The Maritime World of Ancient Rome*, Ann Arbor, 5–20.
- Robinson, Damian/Wilson, Andrew (Hg.) (2011), *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean*, Oxford.
- Ronnick, Michele Valerie (1993), „Juvenal, Sat. 12,32: Catullus’ Shipwreck“, in: *Museum Helveticum* 50, 223–224.
- Schulz, Raimund (2005), *Die Antike und das Meer*, Darmstadt.
- Slater, Niall W. (2006), „Priapus and the Shipwreck (Petronius, Satyricon 100–114)“, in: Shannon N. Byrne u. a. (Hg.), *Authors, Authority, and Interpreters in the Ancient Novel. Essays in Honor of Gareth L. Schmeling*, Groningen, 294–301.
- di Stefano Manzella, Ivan (1997), „Avidum mare nautis. Antiche epigrafi sul naufragio“, in: P. A. Gianfrotta/P. Pelagatti (Hg.), *Archeologia subacquea. Studi, ricerche e documenti. II*, Rom, 215–230.
- Steinhart, Matthias/Wirbelauer, Eckhard (2002), *Aus der Heimat des Odysseus. Reisende, Grabungen und Funde auf Ithaka und Kephallenia bis zum ausgehenden 19. Jahrhundert*, Mainz.
- Stoffel, Christian (2014), „Argo funestas pressa bibisset aquas. Zur Ästhetik des poetologischen Schiffbruchs am Beispiel römischer Argonautica“, in: *Wiener Studien* 127, 165–198.
- Wachsmuth, Dietrich (1967), *ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΩΝ. Untersuchungen zu den antiken Sakralhandlungen bei Seereisen*, Berlin [zugl. Diss. FU Berlin 1961].
- Williams, Mary F. (2006), „The New Posidippus Papyri and Propertius’ Shipwreck Odes (Prop. 1.17; 3.7)“, in: *Classica et mediaevalia* 57, 103–124.
- Woolf, Greg (2016), „Movers and Stayers“, in: Luuk de Ligt/Laurens E. Tacoma (Hg.), *Migration and Mobility in the Early Roman Empire* (Studies in Global Social History 23 – Studies in Global Migration History 7), Leiden/Boston, 438–461.
- Zissos, Paul Andrew (2006), „Sailing and Sea-Storm in Valerius Flaccus (Argonautica 1.574–642). The Rhetoric of Inundation“, in: Ruurd R. Nauta u. a. (Hg.), *Flavian Poetry*, Leiden, 79–95.
- Zwingmann, Nicola (2012), *Antiker Tourismus in Kleinasien und auf den vorgelagerten Inseln. Selbstvergewisserung in der Fremde*, Bonn.
- Zwingmann, Nicola (2017), Art. „Reisen“, in: *RAC* 28, Sp. 914–951.