



<https://publications.dainst.org>

---

# iDAI.publications

---

ELEKTRONISCHE PUBLIKATIONEN DES  
DEUTSCHEN ARCHÄOLOGISCHEN INSTITUTS

Dies ist ein digitaler Sonderdruck des Beitrags / This is a digital offprint of the article

## Herbert Hörhager Zu den Flottenoperationen am Kap Artemision

aus / from

### Chiron

Ausgabe / Issue **3 • 1973**

Seite / Page **43–60**

<https://publications.dainst.org/journals/chiron/746/5115> • urn:nbn:de:0048-chiron-1973-3-p43-60-v5115.5

Verantwortliche Redaktion / Publishing editor

**Redaktion Chiron | Kommission für Alte Geschichte und Epigraphik des Deutschen Archäologischen Instituts, Amalienstr. 73 b, 80799 München**

Weitere Informationen unter / For further information see <https://publications.dainst.org/journals/chiron>

ISSN der Online-Ausgabe / ISSN of the online edition **2510-5396**

Verlag / Publisher **Verlag C. H. Beck, München**

**©2017 Deutsches Archäologisches Institut**

Deutsches Archäologisches Institut, Zentrale, Podbielskiallee 69–71, 14195 Berlin, Tel: +49 30 187711-0

Email: [info@dainst.de](mailto:info@dainst.de) / Web: [dainst.org](http://dainst.org)

**Nutzungsbedingungen:** Mit dem Herunterladen erkennen Sie die Nutzungsbedingungen (<https://publications.dainst.org/terms-of-use>) von iDAI.publications an. Die Nutzung der Inhalte ist ausschließlich privaten Nutzerinnen / Nutzern für den eigenen wissenschaftlichen und sonstigen privaten Gebrauch gestattet. Sämtliche Texte, Bilder und sonstige Inhalte in diesem Dokument unterliegen dem Schutz des Urheberrechts gemäß dem Urheberrechtsgesetz der Bundesrepublik Deutschland. Die Inhalte können von Ihnen nur dann genutzt und vervielfältigt werden, wenn Ihnen dies im Einzelfall durch den Rechteinhaber oder die Schrankenregelungen des Urheberrechts gestattet ist. Jede Art der Nutzung zu gewerblichen Zwecken ist untersagt. Zu den Möglichkeiten einer Lizenzierung von Nutzungsrechten wenden Sie sich bitte direkt an die verantwortlichen Herausgeberinnen/Herausgeber der entsprechenden Publikationsorgane oder an die Online-Redaktion des Deutschen Archäologischen Instituts ([info@dainst.de](mailto:info@dainst.de)).

**Terms of use:** By downloading you accept the terms of use (<https://publications.dainst.org/terms-of-use>) of iDAI.publications. All materials including texts, articles, images and other content contained in this document are subject to the German copyright. The contents are for personal use only and may only be reproduced or made accessible to third parties if you have gained permission from the copyright owner. Any form of commercial use is expressly prohibited. When seeking the granting of licenses of use or permission to reproduce any kind of material please contact the responsible editors of the publications or contact the Deutsches Archäologisches Institut ([info@dainst.de](mailto:info@dainst.de)).

HERBERT HÖRHAGER †

## Zu den Flottenoperationen am Kap Artemision\*

Der Bericht Herodots über die Flottenoperationen am Kap Artemision im Spätsommer des Jahres 480 v. Chr. ist immer wieder Gegenstand zahlreicher einander widersprechender Spekulationen und Kombinationen gewesen, die vielfach an der unzureichenden Berücksichtigung topographischer und nautischer Tatsachen krankten. Aus der intimen Kenntnis des in Frage stehenden Seeraumes, die ich in den Jahren 1960 bis 1970 mit meiner Jacht «Falado» und später mit meiner Brigantine «Falado von Rhodos» erworben habe, und aus der Vertrautheit mit seemännischen Aspekten, aus der heraus Segelschiffoperationen verstanden werden müssen, sei hier die Klärung einiger wichtiger Vorgänge dieses Kriegsstadiums versucht; sie wird erweisen, daß die Darstellung Herodots in den wesentlichen Punkten zutreffend ist. Sein geographisches Bild der Küsten und Inseln zwischen Thessalien und Süd-Euböa stimmt bis in Einzelheiten mit der Wirklichkeit überein, was nicht verwunderlich ist, da er das Revier aus eigener Anschauung kannte (7, 129, 4). Ferner erweist er sich als vertraut mit See und Wetter. Wenn seine Schilderungen stellenweise dichterische Qualität gewinnen, nimmt ihnen dies nichts von ihrer sachlichen Zuverlässigkeit. Einige der wichtigsten Ereignisse seien hier herausgegriffen.

### 1. *Das Vorpostengefecht*

Nach der Rückkehr von seiner (historisch nicht völlig gesicherten) Fahrt von Therme (Thessalonike) an die Peneios-Mündung (7, 128 ff.)<sup>1</sup> brach Großkönig Xerxes mit dem Landheer nach Nordgriechenland auf und ließ die Flotte in Therme zurück. Von dort wurden einige Tage nach seinem Abmarsch zehn phönikische Schiffe<sup>2</sup> in

---

\* Vorliegenden Aufsatz habe ich auf die Bitte von Herrn Dr. HERBERT HÖRHAGER hin im Sommer 1972 wissenschaftlich überarbeitet und um eine Reihe von Anmerkungen ergänzt. Die letzte Fassung konnte nicht mehr in allen Details mit dem Autor abgestimmt werden, da dieser am 2. Oktober 1972 unerwartet verstarb. Sein Tod hat die geplante Zusammenarbeit, die weitere Fragen der antiken Seefahrt und Seekriegsgeschichte unter nautischen Gesichtspunkten neu beleuchten sollte und interessante Ergebnisse verhieß, jäh unterbrochen. – ARMIN U. STYLOW.

<sup>1</sup> Die Historizität bestreitet C. HIGNETT, *Xerxes' Invasion of Greece*, Oxford 1963, 108 f. (im Folgenden: HIGNETT).

<sup>2</sup> 8, 92, 1 spricht Herodot davon, daß eins dieser Schiffe aus Sidon kam. Xerxes' Lieblingsschiff war ebenfalls ein sidonisches Fahrzeug (7, 128, 2); vgl. auch das Menschenopfer

den Raum um die Insel Skiathos entsandt (7, 179). Neben allgemeiner Feindaufklärung hatten sie den Auftrag, zum Schutz der später nachfolgenden Flotte auf die gefährliche Myrmex-Klippe (Leftari) in der Durchfahrt zwischen Kap Sepias (H. Georgios) und Skiathos eine Bake zu setzen (7, 183). Als erfahrene Seeleute werden die phönikischen Kapitäne gut frei von den Steilküsten des Pelion gesegelt sein und hatten damit nicht direkten Kurs auf die Skiathos-Straße, sondern auf eine der östlichen Durchfahrten des Sporaden-Archipels. Die hellenische Signalstation auf den Bergen von Skiathos kann sie erst in der Dämmerung gesichtet haben, denn sie signalisierte mit Feuerzeichen zur griechischen Hauptflotte nach Euböa hinüber; hätte sie die herannahenden Schiffe früher, d. h. bei gutem Tageslicht gesehen, hätte sie wohl mit Rauchzeichen signalisiert und eine so wichtige Meldung nicht bis in die Nacht zurückbehalten. Herodot berichtet nicht, was sie meldete. Da er jedoch unmittelbar vorher das Gefecht mit den drei griechischen Vorpostenschiffen in der Skiathos-Straße schildert, entsteht leicht der Eindruck, eben dies habe den Inhalt der Meldung gebildet. Die beschriebene Reaktion der griechischen Flottenführung ist jedoch einer solchen Meldung völlig inadäquat: *πυθόμενοι δὲ καὶ καταρωδῆσαντες* (sc. οἱ Ἕλληνες) ἀπὸ τοῦ Ἀρτεμισίου μετορμίζοντο ἐς Χαλκίδα, φυλάξοντες ... τὸν Εὐρίπον, schreibt Herodot. Dies wird gelegentlich als Panikreaktion gedeutet. Aber ein unglückliches Vorpostengefecht war kein Grund zur Panik, geschweige denn ein Grund zur Deckung des Euripos. Außerdem fand der Angriff auf die drei Schiffe erst am Morgen *nach* der Meldung mit Feuerzeichen statt. Die Flucht des athenischen Schiffes, das als einziges nicht aufgebracht wurde, erfolgte nämlich nach Norden, zur Peneios-Mündung.<sup>3</sup> Also müssen die feindlichen Schiffe von Süden angegriffen und den Fluchtweg zur Hauptflotte abgeschnitten haben. Diese Überraschung konnte aber nur gelingen, wenn die phönikischen Schiffe sich Skiathos erst in der Dämmerung genähert haben, als wohl die Signalstation auf dem Berg, aber nicht die in der Skiathos-Straße liegenden griechischen Vorpostenboote sie sehen konnten. Während der Nacht segelten die Phöniker dann durch die Skopelos-Straße um Skiathos herum und sahen die drei griechischen Schiffe erst am Morgen, als sie Kurs auf die Myrmex-Klippe nahmen.<sup>4</sup>

---

(7, 180). Zur Verwirrung in Herodots Bericht über die Entsendung der zehn Schiffe und die Abfahrt der Hauptflotte s. HIGNETT 161 f.

<sup>3</sup> Der Schluß von A. KÖSTER, Studien zur Geschichte des antiken Seewesens, Klio Beih. 32, 1934, 56 (im Folgenden: KÖSTER), die griechischen Schiffe hätten demnach vor der Peneios-Mündung gekreuzt, ist aus militärischen Gründen nicht annehmbar. Vgl. J. LABARBE, BCH 76, 1952, 393 A. 1 (im Folgenden: LABARBE).

<sup>4</sup> So bereits J. A. R. MUNRO, JHS 22, 1902, 308; anders in CAH 4, 285; s. auch J. F. LAZENBY, Hermes 92, 1964, 275 (im Folgenden: LAZENBY). Zu dem morgendlichen Überraschungsangriff vgl. P. GREEN, Xerxes at Salamis, New York-Washington 1970, 118 f. (im Folgenden: GREEN). LABARBE 393 A. 3 und 4 nimmt an, die griechischen Vorpostenschiffe seien bei schlechter Sicht am Spätnachmittag überrascht worden, und schlägt eine wenig überzeugende Rekonstruktion der Ereignisse vor. Eine Karte des Seegebiets zwischen Euböa und Skiathos bei KÖSTER 62.

KÖSTER (S. 55) bemerkt völlig zu Recht, daß die Griechenschiffe bei Tage vernünftigerweise nicht in der Skiathos-Straße auf Vorposten lagen, weil die Beobachtungsstation auf den Bergen von Skiathos viel weiter sah. Seinem Schluß, die Schiffe müßten 60 sm weiter nördlich vor der Peneios-Mündung gekreuzt haben, kann man jedoch nicht folgen.<sup>5</sup> Viel sinnvoller ist es anzunehmen, daß die Griechenschiffe den Auftrag hatten, bei Nacht, wenn die Signalposten auf dem Berg nichts mehr sehen konnten, in der Skiathos-Straße Wache zu halten. Sie lagen also wohl am nördlichen Eingang der Skiathos-Straße, weil sie da ihren Beobachtungsauftrag am besten erfüllen konnten, und wurden dort im Morgengrauen von dem aus Süden kommenden phönikischen Geschwader überrascht. Die Flucht zur eigenen Flotte war ihnen abgeschnitten, Hilfe von dort nicht zu erwarten, denn vom 11 sm entfernten Ankerplatz der griechischen Hauptflotte vor Artemision war der Gefechtsort nicht einzusehen. Die drei Schiffe, die das Seezeichen auf die Myrmex setzten, mögen für die eigenen drei Vorpostenschiffe gehalten worden sein<sup>6</sup> – was sie genau taten, war ja von Artemision nicht auszumachen.

Auch Entfernungen und Chronologie lassen sich mit dieser Ereignisfolge sehr gut vereinbaren. Nimmt man eine Sichtweite der griechischen Signalstation in der Dämmerung von ca. 15 sm an und rechnet die 10–15 sm vom Nordeingang der Skopelos-Straße zum Gefechtsort hinzu, so ergeben sich 25–30 sm, die die phönikischen Schiffe in der Zeit von etwa 7 Uhr abends bis 6 Uhr morgens zurückgelegt haben müßten, was bei den flauen Winden der Nacht eine völlig normale Leistung darstellt.

Während nun drei der phönikischen Schiffe auftragsgemäß das Seezeichen setzten, nahmen die anderen sieben den Kampf und die Verfolgung der griechischen Schiffe auf. Zwei von ihnen wurden bald aufgebracht, das dritte, athenische, floh nach Norden. KÖSTER (S. 56) hält eine Verfolgungsjagd über die 60 sm wegen der großen Distanz für ausgeschlossen und verweist auf seine Abhandlung über die Geschwindigkeit von Trieren an anderer Stelle.<sup>7</sup> Dort aber lesen wir: «Über die Leistungen der Trieren sind uns überhaupt nur wenige und unbestimmte Nachrichten aus dem Altertum überkommen. So weit wir danach urteilen können, wurde in einzelnen Fällen eine Fahrt von 5 Knoten und darüber erreicht, doch wird man in der Regel darunter geblieben sein». Hier nun bezeichnet KÖSTER die Entfernung Skiathos – Peneios-Mündung (60 sm) als «fast zwei Tagesreisen zu Schiff». Aber da es ums Leben ging, war diese Entfernung vom frühen Morgen bis zum Abend in 12–15 Stunden, also mit 4–5 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit, notfalls zu schaffen. Freilich schreibt Herodot nirgends, daß die Verfolgung nur einen Tag gedauert habe. Die persischen Verfolger selbst mögen dann von der Peneios-Mündung nach Therme zurückgekehrt sein.

Was aber war in der dem Gefecht vorausgegangenen Nacht die Meldung der

<sup>5</sup> S. oben A. 3. Es widerspricht auch den Angaben Herodots (7, 179; 8, 92, 1).

<sup>6</sup> So MUNRO, JHS 22, 1902, 308.

<sup>7</sup> Das antike Seewesen, Berlin 1923, 125; vgl. auch L. CASSON, TAPhA 82, 1951, 136 ff.

Signalstation, die so gewichtige Entscheidungen der Flottenführung bewirkte? Worüber waren die Griechen «bestürzt»?

Der Nachrichtentrupp auf den Skiathos-Höhen beobachtete das Herannahen der Schiffe in weiter Ferne und in der Dämmerung. Schwerlich konnte er die genaue Zahl der Schiffe ausmachen. Sie mag größer erschienen sein, als sich später herausstellte. Wesentlicher aber noch war der Kurs, der nicht entsprechend der in der Antike üblichen Gepflogenheit in größtmöglicher Nähe des Landes abgesetzt war, sondern weit nach Osten auf eine der östlichen Durchfahrten der Sporaden. Das wird er gemeldet haben. Über die Zahl der Schiffe wird er nur allgemeine oder gar keine Angaben gemacht haben, also etwa folgendermaßen: Feindflotte im Herannahen. Kurs Ostdurchfahrt von Skiathos.<sup>8</sup> Damit aber schien ein Alptraum des griechischen Oberkommandos Wirklichkeit zu werden: eine Umgehung der Sperrstellung bei den Thermopylen und Landung entweder auf der Peloponnes – das neutrale und verdächtige Argos<sup>9</sup> schien sich als Landeplatz anzubieten – oder im Rücken des kleinen Heeres bei den Thermopylen. Denn an Bord der persischen Kriegsschiffe befand sich neben der Mannschaft eine relativ bedeutende Zahl von Kampftruppen, die keinerlei seemännische Aufgaben hatten (7, 184, 2). Da Xerxes jedoch erst kurz zuvor mit dem Landheer von Therme aufgebrochen war und noch in Thessalien stand, konnten die Griechen die Artemision-Stellung unbesorgt verlassen, um die vermeintliche Perserflotte bei einem Angriff von Süden am Euripos abzufangen oder ihr zu folgen, falls sie zur Peloponnes gesegelt sein sollte.<sup>10</sup>

Die Griechen dürften Artemision am Morgen nach der Meldung von Skiathos, vielleicht noch vor dem Vorpostengefecht, verlassen haben und trafen dann am frühen Nachmittag etwa am Kap Kenaion (Lithada), an der Nordwestspitze Euböas, ein. Dort blieb wohl ein Teil der Flotte. Der andere Teil mag zum Euripos gelaufen sein; denn die Enge für die Durchfahrt einer Flotte zu sperren, bedurfte es keiner außerordentlich starken Streitmacht. Die griechischen Schiffe brauchten sich nur rechts und links in das ruhige Wasser neben der Strömung zu legen und konnten jedes Perserschiff, daß durch die Enge geschossen kam, von der Seite rammen.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> So auch KÖSTER 59 und LAZENBY 275 f.

<sup>9</sup> Wie sich später herausstellte, hatte Argos einen Geheimvertrag mit den Persern (7, 151; vgl. 8, 73, 3).

<sup>10</sup> S. dazu auch LAZENBY 276 und J. A. S. EVANS, *Historia* 18, 1969, 398. GREEN 123 sieht hinter dem Rückzug ein doppeltes Motiv: Themistokles habe die Flotte vor dem drohenden «Meltem» in Sicherheit gebracht und gleichzeitig gehofft, die Vorhut der Perserflotte in die engen Gewässer des Euböa-Kanals zu locken und dort zu dezimieren. Dabei läßt er jedoch Herodots expliziten Bezug zwischen dem Auftauchen des Aufklärungsgeschwaders und dem griechischen Rückzug sowie die zeitliche Differenz zwischen dem Erscheinen der zehn phönikischen Schiffe und dem der Hauptflotte außer acht. Zudem konnten die Griechen nicht wissen, wann genau die Perserflotte eintreffen würde. S. auch u. S. 58.

<sup>11</sup> Zu den geographischen und nautischen Verhältnissen am Euripos s. A. PHILIPPSON, *Die griechischen Landschaften* I 2, Frankfurt 1951, 554–558.

Was die chronologische Einordnung des Vorpostengefechts angeht, so haben wir von der Angabe Herodots auszugehen, daß die persische Flotte von Therme aus in See ging, *nachdem* die phönikischen Aufklärungsschiffe Vollzugsmeldung ihres Auftrags gemacht hatten.<sup>12</sup> Wir brauchen nicht anzunehmen, daß die Flotte gleich am nächsten Tag abgelegt hätte; denn vor dem Inseegehen gibt es in der Regel noch viel zu tun. Es können gut noch einige Tage zwischen der Rückkehr der Phönikerschiffe und der Abfahrt der Flotte vergangen sein.

Die phönikischen Schiffe hatten Therme wahrscheinlich bei Sonnenaufgang verlassen und waren in der Abenddämmerung in Sichtweite der griechischen Signalstation auf den Skiathosbergen gekommen. Wenn wir wie oben annehmen, daß sie, als sie gesichtet wurden, etwa 15 sm von Skiathos entfernt waren, dann hatten sie (etwa zwischen 5 Uhr morgens und 7 Uhr abends) 75 sm zurückgelegt, was eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 4 Knoten bedeutet, also eine völlig normale Leistung auf diesem günstigen Kurs. Denn der herrschende Wind an der Nordostküste Griechenlands kommt in dieser Jahreszeit fast ausschließlich aus dem nördlichen Quadranten. Sie konnten also vor dem Wind ablaufen. Herodot bezeichnet die zehn ausdrücklich als zu den besten (d. h. schnellsten) Perserschiffen gehörig (7, 179). Phöniker, die unbestrittenen Meister der antiken Seefahrt, segelten nicht ängstlich den Küsten entlang, sondern wußten, daß ein gutes Schiff am sichersten auf offener See ist. Auch wenn es mit Beaufort 5 weht, lassen solche Seeleute alles Zeug stehen. Eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 4 Knoten ist daher für solche Menschen und Schiffe keineswegs eine außerordentliche Leistung.<sup>13</sup> Sie konnten auch die Nacht durchfahren, denn der Tag war nicht anstrengend, weil bei Wind nicht gerudert zu werden brauchte. Wenn daher KÖSTER (S. 56) unterstellt, das Aufklärungsgeschwader sei in 2 Tagen nur bis zur Peneios-Mündung gekommen, so bedeutet das eine arge Unterschätzung der Möglichkeiten guter Schiffe in der Antike.

Die Rückfahrt der Schiffe, die nicht an der Verfolgung des athenischen Schiffes teilgenommen hatten, nach Therme muß man jedoch länger veranschlagen. Der Wind konnte nicht genutzt werden, stellte vielmehr ein Fahrthemmnis dar; denn hart am Wind konnten antike Schiffe nicht kreuzen. Anders als bei der Verfolgung war keine große Eile geboten, und so wird man 4 Rudertage für die 90 sm ansetzen dürfen. So hatte das ganze Unternehmen mit der eintägigen Hinfahrt etwa 5 Tage gedauert.<sup>14</sup> Die Perserflotte verließ also Therme wahrscheinlich 7–8 Tage, nachdem das Seezeichen auf die Myrmex gesetzt worden war. Die griechische Flotte kehrte

<sup>12</sup> Vgl. HIGNETT 161.

<sup>13</sup> Vgl. auch CASSON a. O. 136 ff.: Durchschnittsgeschwindigkeit 3–4 Knoten bei Fahrt entlang der Küste.

<sup>14</sup> KÖSTER 60 f. nimmt an, die Errichtung des Seezeichens sei die Arbeit von mindestens einem Tag gewesen, ohne zu berücksichtigen, daß die Phöniker die Steinsäule, die für diesen Zweck vorgesehen war, bereits zu Schiff mitgebracht hatten (7, 183, 2) Ähnlich noch GREEN 119.

erst am zweiten Tag des großen Sturmes, von dem als nächstes zu sprechen sein wird, nach Artemision zurück.<sup>15</sup>

## 2. Der Sturm am Pelion

Die persische Flotte ging nach Herodot 11 Tage nach dem Abmarsch des Landheeres von Therme in See und landete am Abend des ersten Fahrttages an der Pelion-Küste. Verschiedene Gelehrte halten es für ausgeschlossen, daß die Flotte in einem Tag Kap Sepias erreicht hätte.<sup>16</sup> Tatsächlich ist an dieser Stelle bei Herodot von Kap Sepias als *Ziel* jedoch überhaupt nicht die Rede, sondern es heißt: ὁ δὲ δὴ ναυτικὸς στρατὸς ... κατέσχε τῆς Μαγνησίης χώρας ἐς τὸν αἰγιαλὸν τὸν μεταξὺ Κασθαναίης τε πόλιος ἔοντα καὶ Σηπιάδος ἀκτῆς (7, 188, 1). Unterstellen wir also, daß die Spitze der Flotte am ersten Tag ungefähr bis zur Damuka-Huk kam. Ist das wirklich unmöglich? Die Damuka-Huk liegt ziemlich genau auf der Breite, auf der die 10 phönikischen Schiffe des Vorpostengefechts von den Wachtposten auf den Skiathos-Bergen zuerst gesichtet wurden. Die persische Flottenspitze hatte also nicht mehr als die seglerische Leistung des Erkundungsgeschwaders erbracht. Es gibt keinen Grund anzunehmen, daß dies unmöglich gewesen wäre.

Die persische Admiralität, die sicher sein konnte, daß es vor dem Sporaden-Archipel keine Feindberührung geben würde, jedoch ab Skiathos damit rechnen mußte, wird an die Spitze der Flotte besonders segeltüchtige und kampfstärke Schiffe beordert haben, vielleicht wieder Phöniker, die notfalls einen feindlichen Angriff abwehren konnten. Die Flottenführung, der die Gefahr der Pelionküste bekannt war (Generalstabsarbeit war eine Stärke der Perser, wenn nicht sogar ihre Erfindung), wird einen wettergünstigen Tag für das Auslaufen aus Therme gewählt haben, d. h. für diesen Fall einen Tag mit Wind, jedoch nicht zuviel, etwa 4 Beaufort, so daß die Schiffe den zu überwindenden gefährlichen Raum schnell hinter sich bringen konnten. Das Wetter für den kommenden Tag sagen einem die einheimischen Fischer mit großer Sicherheit genau voraus. Da der herrschende Wind des Sommers an dieser Küste der Maistro ist, also ein NW-Wind, konnten alle Schiffe unter Segel flotte, vermutlich sogar optimale Fahrt nach Süden machen.

Die Elite der persischen Flotte erreichte also am Abend den Küstenstrich vor Kap Sepias und segelte damit eine Entfernung von 75 sm. Die übrige Flotte fuhr hinterdrein und stieß gegen Abend weit auseinandergezogen an die Küsten des Pelion und der Halbinsel Magnesia, und es ist durchaus möglich, daß die langsamen

<sup>15</sup> HIGNETT 162–167 diskutiert ausführlich die verschiedenen Hypothesen zu den Bewegungen der griechischen Flotte vor dem Eintreffen der Perser in Aphetai, ohne zu einem überzeugenden Ergebnis zu kommen.

<sup>16</sup> KÖSTER 61 spricht von drei Tagen; ähnlich W. W. TARN, JHS 28, 1908, 213 f.; W. W. HOW - J. WELLS, A Commentary on Herodotus, Oxford 1957 = 1928 (1912), II 210 f. (im Folgenden: HOW-WELLS); HIGNETT 168 f.; dagegen W. K. PRITCHETT, AJA 67, 1963, 5.

sten Frachtschiffe nur die Peneios-Mündung erreichten. Das von KÖSTER und anderen immer wiederholte Argument: «... das langsamste Schiff gibt bei solchen Märschen immer das Tempo an...»,<sup>17</sup> würde nur zutreffen, wenn die ganze riesige Perserflotte als Konvoi hätte fahren wollen. Dazu bestand jedoch keinerlei Veranlassung.<sup>18</sup> Mit einem Überfall war bis Skiathos nicht zu rechnen, daher brauchte man sich dagegen auch nicht zu schützen. Die Frachtschiffe durften ruhig einen halben Tag hinterdrein segeln; das war sogar erwünscht, damit sie nicht gleich bei der ersten Feindberührung in Gefahr gerieten. Die persische Flotte lag also während der ersten Nacht in einer Reihe von einzelnen Verbänden an den kleinen Stränden zwischen Kap Dematas (Kissavos) am Ossa und der Damuka-Huk.<sup>19</sup> Kriegsschiffe vermieden es in der Antike soweit wie möglich, bei Nacht auf See zu sein.

Am nächsten Morgen brach dann der Sturm los, der drei Tage lang wütete und der persischen Flotte aufgrund ihrer ungünstigen Position schwere Verluste beibrachte (7, 188 ff.). Nachdem in der wissenschaftlichen Diskussion nahezu alles am Bericht Herodots in Frage gestellt und durch häufig wesentlich kühnere Hypothesen ersetzt worden ist, war als eine der wenigen Tatsachen, die niemals Anlaß zu Zweifel geboten hatten, die dreitägige Dauer des Sturmes am Pelion geblieben. HIGNETT (S. 172) hält nun die Angaben über die Dauer des Sturmes für übertrieben und plädiert, gestützt auf eine Stelle bei Aristoteles,<sup>20</sup> wonach selbst im Winter ein Nordsturm nicht länger als zwei Tage dauere, dafür, daß der Sturm bereits am zweiten Tage abgeflaut habe.

Mit der Wirklichkeit hat das natürlich nichts zu tun. Ich habe mehr als einmal Tage lang, auch schon über eine Woche im Sommer mit meinem Schiff eingeweht in

<sup>17</sup> KÖSTER 61. Vgl. HOW-WELLS II 211; TARN a. O. 214.

<sup>18</sup> So auch TARN a. O. 213; vgl. HIGNETT 171 f. mit grundloser Kritik an Herodot. KÖSTER 103 f. glaubt, die Perser hätten aufgrund ihres Mißtrauens gegenüber den fremdstämmigen Flottenteilen nicht gewagt, die Flotte in einzelne Kontingente aufzuteilen.

<sup>19</sup> Πανημερὸν δὲ πλεόντες οἱ βάρβαροι ἐξανύουσι τῆς Μαγνησίας χώρας ἐπὶ Σηπιάδα τε καὶ τὸν αἰγιαλὸν τὸν μετὰ Κασθαναίης τε πόλιος ἔοντα καὶ Σηπιάδος ἀκτῆς (ähnlich 7, 188, 1). Daß Herodot nur von *einem* Strand spricht, will wenig besagen; die geographische Fixierung ist hinreichend klar, mag man nun ein Versehen Herodots oder eine Sammelbezeichnung für die Reihe winziger Strände annehmen, die es in jener Gegend gibt (Karten der Küste bei TARN a. O. 211 und PRITCHETT a. O. Taf. 1). Hätte die persische Flotte geschlossen an einem Strand gelegen – nach PRITCHETT 4 f. am Kuluri-Strand bei Keramidi (in der Nähe des antiken Kasthanaia, ebd. 3) –, hätten von einem Nordoststurm unmöglich Schiffe nach Meliboia, rund 6 sm weiter nördlich (beim heutigen Polydendri, s. zuletzt PRITCHETT 2), verschlagen werden können. Damit entfällt auch eine der wesentlichen Stützen der von PRITCHETT 3 ff. mit neuen Argumenten wiederaufgenommenen These von A. J. B. WACE (JHS 26, 1906, 146), Kap Sepias sei identisch mit dem modernen Kap Pori (dagegen bereits TARN a. O. 211), nämlich die Notwendigkeit, Kap Sepias in der Nähe dieses *einen* Strandes zu lokalisieren. HIGNETT 171 nimmt dagegen an, daß die Flotte «was . . . strung out all along these beaches»; ähnlich GREEN 119 f. und 123 sowie bereits TARN a. O. 210 f.

<sup>20</sup> Problemata 26, 9 (= 941 a 20) – eine gut scholastische Argumentationsweise. Ähnlich bereits HOW-WELLS II 216.

einer Bucht gelegen, zusammen mit einer ganzen Fischerflottille, die ebenfalls Schutz suchte. Jeden Morgen gegen 4 Uhr haben wir dann alle zusammen die Nase ums Kap gesteckt, und immer wieder mußten wir uns zurückziehen. Der «Melonen-Meltemi» etwa weht oft 8–10 Tage hintereinander mit Windstärken zwischen 5 und 8 Beaufort, und zwar gerade um die Jahreszeit, in der die Kämpfe am Kap Artemision stattfanden. Die sommerlichen Starkwindperioden in der Ägäis sind von unterschiedlicher Dauer; die erste Augushälfte bringt jedoch die Höhepunkte.<sup>21</sup> Es ist daher völlig unberechtigt, wenn HIGNETT die Dauer des Sturmes auf zwei oder gar nur einen Tag reduziert. Vom Nautischen her besteht kein Grund, daran zu zweifeln, daß sich die Sturmereignisse sachlich wie zeitlich so abgespielt haben, wie Herodot sie schildert.

In knapper Anschaulichkeit beschreibt er die hohe Dünung am Morgen, die Windstille, dann das Aufkommen und Wirken des Sturmes (der meist erst nach Sonnenaufgang einsetzt): αἱ μὲν δὴ πρῶται τῶν νεῶν ὄρμεον πρὸς γῆν, ἄλλαι δ' ἐπ' ἐκείνησι ἐπ' ἀγκυρέων . . . ταύτην μὲν τὴν εὐφρόνην οὕτω, ἅμα δὲ ὄρθρω ἐξ αἰθρίας τε καὶ νηνεμίας τῆς θαλάσσης ζεσάσης ἐπέπεσέ σφι χειμῶν τε μέγας καὶ πολλὸς ἄνεμος ἀπληρώτης, τὸν δὴ Ἑλλησποντίην καλέουσι οἱ περὶ ταῦτα τὰ χωρία οἰκημένοι. ὅσοι μὲν νυν αὐτῶν αὐξόμενον ἔμαθον τὸν ἄνεμον καὶ τοῖσι οὕτω εἶχε ὄρμου, οἱ δ' ἔφθησαν τὸν χειμῶνα ἀνασπᾶσαντες τὰς νέας, καὶ αὐτοὶ τε περιῆσαν καὶ αἱ νέες αὐτῶν ὅσας δὲ τῶν νεῶν μεταρσίας ἔλαβε, τὰς μὲν ἐξέφερε πρὸς Ἴπνους καλεομένους τοὺς ἐν Πηλῳ, τὰς δὲ ἐς τὸν αἰγιαλόν· αἱ δὲ περὶ αὐτὴν τὴν Σηπιάδα περιέπιπτον, αἱ δὲ ἐς Μελίβοιαν πόλιν, αἱ δὲ ἐς Κασθαναίην ἐξεβράσσοντο. ἦν τε τοῦ χειμῶνος χρῆμα ἀφόρητον (7, 188).

Die Ortsangaben – Kap Sepias, Melibolia, Kasthanaia – sind klar genug.<sup>21a</sup> Wo aber befinden sich die Ἴπνοι? Ἰπνοὶ sind Öfen. Nun gibt es etwa 6 km nördlich Korephtho bis Veneto an einer wilden Felsenküste ungewöhnlich viele Brandungshöhlen mit runden Öffnungen; ihre verblüffende Ähnlichkeit mit den noch heute in den Peliondörfern gebräuchlichen Backöfen mag zu dieser bildhaften Namengebung geführt haben.<sup>22</sup> Wenn aber bei einem Nordoststurm Schiffe auch an der Küste nördlich von Kap Pori stranden sollen, so müssen sie auch schon vorher in diesem Küstenbogen gelegen haben<sup>23</sup> – ein weiteres Argument dafür, daß die persische Flotte in der Nacht vor dem Sturm, wie oben ausgeführt, nicht an einem einzigen großen Landeplatz, den es in dieser Gegend auch gar nicht gibt, sondern in einzel-

<sup>21</sup> Vgl. auch A. DASCALAKIS, Problèmes historiques autour de la bataille des Thermopyles, Paris 1962, 122 ff.; PRITCHETT 5 f.

<sup>21a</sup> S. o. A. 19.

<sup>22</sup> Diese Lokalisierung bereits bei N. GEORGIADES, Θεσσαλία<sup>2</sup>, Volos 1894, 19; 142; ebenso WACE a. O. 146, PHILIPPSON, Die griechischen Landschaften I 1, Frankfurt 1950, 144, und aus Autopsie PRITCHETT a. O. (o. A. 16) 1 f. mit Foto auf Taf. 2 Abb. 2.

<sup>23</sup> Noch heute gilt bei den Fischern am Pelion die Regel, daß ein Schiff, das sich bei Nordostwind innerhalb der Sehne Kap Dematas (am Ossa) und Kap Pori befindet, verloren ist.

nen Abteilungen an den zahlreichen kleinen und kleinsten Stränden an den Küsten des Pelion und der Halbinsel Magnesia gelegen hat.

Xerxes war unterdessen mit dem Landheer vor den Thermophylen eingetroffen (7, 196). Das Gros der Griechenflotte wird sich schon vorher an die Nordwestspitze von Euböa (Kap Kenaion) gelegt haben, um Leonidas Flankenschutz zu geben. Über das Desaster der persischen Flotte waren die Griechen informiert: τοῖσι δὲ Ἑλλησι οἱ ἡμεροσκόποι ἀπὸ τῶν ἄκρων τῶν Εὐβοϊκῶν καταδραμόντες δευτέρῃ ἡμέρῃ ἀπ' ἧς ὁ χειμὼν ὁ πρῶτος ἐγένετο, ἐσήμαινον πάντα τὰ γινόμενα περὶ τὴν ναυγίην (7, 192) – wahrscheinlich hatten jene selbst es von den Posten auf Skiathos erfahren.<sup>24</sup> Darauf nahmen die Griechen ihre Stellung bei Artemision – bis zum Ende des Sturmes vielleicht im Schutz der Bucht von Oreos – wieder ein<sup>25</sup> und erwarteten das Eintreffen der Perserflotte, das am Nachmittag wohl des fünften Tages nach dem Auslaufen von Therme erfolgte, durch den Sturm um drei Tage verzögert.

### 3. Der zweite Sturm und die Katastrophe des Umgehungsgeschwaders

Die Glaubwürdigkeit des Herodoteischen Berichts von der Entsendung des persischen Umgehungsgeschwaders um die Insel Euböa herum (8, 7–14) ist von verschiedenen Gelehrten angezweifelt und sogar in das Reich der Legende verwiesen worden.<sup>26</sup> Gelegentlich wurde die Nachricht von der Entsendung dieses Geschwaders zwar für zuverlässig gehalten, doch soll es im selben Sturm, der die Perserflotte an der Pelion- und Magnesia-Küste überfallen hatte, untergegangen sein, und der zweite Sturm wäre demnach eine Doublette des ersten.<sup>27</sup>

Prüfen wir den Bericht Herodots darauf hin, ob er sich mit dem militärischen Stand der Dinge, den geographischen und nautischen Gegebenheiten und der Chronologie in Einklang bringen läßt. Die Perser erwarteten, daß sich ihnen die griechische Flotte bei einem Angriff durch die Flucht entziehen würde und «verfielen daher auf folgenden Plan: τῶν νεῶν πασέων ἀποκρίναντες διηκοσίας περιέπεμπον ἔξωθεν Σκιαθοῦ, ὥς ἂν μὴ ὀφθείησαν ὑπὸ τῶν πολέμιων περιπλέονσαι Εὐβοίαν κατὰ τε Καφηρέα καὶ περὶ Γεραιστὸν ἐς τὸν Εὐριπον, ἵνα δὴ περιλάβοιεν οἱ μὲν ταύτῃ ἀπικόμενοι καὶ φράξαντες αὐτῶν τὴν ὀπίσω φέρουσαν ὁδόν, σφεῖς δὲ ἐπισπόμενοι ἔξ ἐναντίας. ταῦτα βουλευσάμενοι ἀπέπεμπον τῶν νεῶν τὰς ταχθείσας, αὐτοὶ οὐκ ἐν νόφ' ἔχοντες ταύτης τῆς ἡμέρης τοῖσι Ἑλλησι ἐπιθήσεσθαι, οὐδὲ

<sup>24</sup> Denn von den Euböa-Bergen aus ist es nicht möglich, Ereignisse nördlich von Kap Sepias unmittelbar zu beobachten, wie MUNRO, JHS 22, 1902, 310, zu Recht betont, der daraus allerdings andere Folgerungen ableitet.

<sup>25</sup> Dazu LAZENBY 277 ff. und GREEN 124.

<sup>26</sup> Als erster eingehend K. J. BELOCH, Griechische Geschichte II<sup>2</sup> 2, Straßburg 1916, 87 ff. Ihm folgten zahlreiche andere Autoren, zuletzt zusammenfassend HIGNETT 386–392.

<sup>27</sup> So etwa J. B. BURY, BSA 2, 1895/96, 94; MUNRO a. O. 310; ders., CAH 4, 287 ff., HOW-WELLS II 369 ff. u. a.

πρότερον ἢ τὸ σύνθημά σφι ἔμελλε φανήσεσθαι παρὰ τῶν περιπλεόντων ὡς ἡκόντων. . . . τοῖσι δὲ ταχθεῖσι αὐτῶν περιπλέειν Εὐβοίαν ἢ αὐτὴ περ ἐοῦσα νῦξ πολλὸν ἦν ἔτι ἀγριωτέρη, τοσοῦτω ὅσῳ ἐν πελάγεϊ φερομένοισι ἐπέπιπτε, καὶ τὸ τέλος σφι ἐγένετο ἄχαρι· ὥς γὰρ δὴ πλέουσι αὐτοῖσι χειμῶν τε καὶ τὸ ὕδωρ ἐπεγίνετο ἐοῦσι κατὰ τὰ Κοῖλα τῆς Εὐβοίης, φερόμενοι τῷ πνεύματι καὶ οὐκ εἰδότες τῇ ἐφέροντο ἐξέπιπτον πρὸς τὰς πέτρας . . . οὗτοι μὲν νυν περὶ τὰ Κοῖλα τῆς Εὐβοίης διεφθείροντο (8, 7 u. 13 f.).

Von diesen Angaben ist auszugehen. Nach Herodot wurden am gleichen Tag, an dem die Perserflotte in Aphetai eintraf, zweihundert Schiffe abkommandiert, die, um von den griechischen Beobachtungsposten auf den Bergen von Euböa nicht gesehen zu werden, nördlich um Skiathos herumlaufen, Euböa umsegeln und den Griechen am Euripos in den Rücken fallen sollten. Wird eine Entsendung von Aphetai angenommen, erhebt sich die Frage, warum diese Schiffe nicht besser bei Nacht der Südküste von Skiathos entlang gesegelt sind, um Raum nach Osten zu gewinnen, und dann, noch im Schutz der Dunkelheit oder bereits außerhalb der Sichtweite der griechischen Beobachter, nach Südosten abgedreht haben.

Nun ist von vornherein anzunehmen, daß eine so wichtige Operation bereits im strategischen Konzept des Gesamtfeldzugplanes enthalten war. Spätestens durch die gekaperten griechischen Vorpostenschiffe hatte das persische Oberkommando von der griechischen Stellung bei Artemision erfahren und konnte so dem Umgehungsgeschwader bereits bei der Abfahrt von Therme die entsprechenden Order geben: Während des ersten Tages sollte es im Großverband der Gesamtflotte mitsegeln, wahrscheinlich im Spitzenfeld; am zweiten Tag, der das Einlaufen der Flotte in die Straße von Trikeri vorsah, sollte es sich vom Gesamtverband lösen und, von Norden kommend, östlich Skiathos durch die Skopelos-Straße ungesehen an Nordeuböa vorbei Kurs auf Kap Kaphereus nehmen. Der Sturm verzögerte die Operation um drei Tage. Am Tag nach dem Sturm ging das Geschwader in See, von der magnetischen Küste aus, nicht von Aphetai, was auch Herodot nirgends in dieser Form erklärt.<sup>28</sup> Es durfte Kap Kephalos in Nord-Skiathos nicht vor Einbruch der Dunkelheit runden, stand also ungefähr am selben Ort, wie wenn es zur gleichen Zeit von Aphetai aus in See gegangen wäre. Die Zeitenfolge der anschließenden Ereignisse verändert sich demnach nicht.<sup>29</sup>

<sup>28</sup> So bereits J. L. MYRES, *Herodotus, Father of History*, Oxford 1966 = 1953, 258, allerdings mit nicht akzeptablen Folgerungen für die Chronologie des zweiten Sturmes, den er mit dem ersten identifiziert. Vgl. auch EVANS, *Historia* 18, 1969, 396.

<sup>29</sup> Das wird vielfach übersehen. Auch für den Fall, daß das Umgehungsgeschwader von der magnetischen Küste vor Kap Sepias – und nicht von Aphetai – entsandt wurde, durfte es nicht vor Anbruch der Dunkelheit die Skopelos-Straße verlassen. Daher ist die Chronologie, die R. LATTIMORE, *CR* 53, 1939, 57 f., in leichter Modifikation der Thesen von BURY a. O. 83 ff. und HOW-WELLS II 374 f. vorschlägt (Entsendung des Geschwaders noch vor dem Sturm am Pelion – Untergang an den Κοῖλα in diesem ersten Sturm – zweiter Sturm in der Nacht nach der Ankunft der Perser in Aphetai), nicht zu halten. Dieser Faktor wird auch von LABARBE 401 f. mit A. 4 nicht berücksichtigt.

Die von HIGNETT (S. 389 ff.) gegen die Historizität des Unternehmens angeführten Gründe erscheinen nicht völlig stichhaltig.<sup>30</sup> Das Geschwader war mit 200 Schiffen stark genug, Angriffe etwaiger südlich des Euripos stehender feindlicher Einheiten abzuwehren und seinen Operationsauftrag, die Sperrung des Euripos von Süden, die Verhinderung einer Absetzbewegung der griechischen Flotte durch den Euripos und eventuell auch die Landung von Truppen im Rücken der Thermopylenstellung, auszuführen. Die Entscheidungsschlacht stand, wie die Perser zu Recht glaubten, unmittelbar bevor; daher konnte ein Geschwader für kurze Zeit auch einmal auf freundliche benachbarte Küsten verzichten. Mit das schwierigste Problem wirft die Frage auf, wie das Geschwader seine Ankunft am Euripos nach Aphetai hätte signalisieren sollen. Signale von einem Berg in der Nähe von Chalkis hätten mindestens eine Relaisstation auf noch unbesetztem Land erfordert. Eine solche Station für eine einmalige Nachrichtenübermittlung etwa auf den Kandilbergen zu errichten, wäre jedoch sicherlich irgendwie möglich gewesen. Daß schließlich die Perser bei Salamis eine ähnliche Umfassungstaktik anwandten, kann kein Gegenargument sein: Kriegstaktiken pflegen sich nicht selten zu wiederholen, in der Antike wie in der Neuzeit.<sup>31</sup>

Dieses Geschwader zerschellte nun in einem nächtlichen Gewittersturm an der Küste Euböas. Nach KÖSTER (S. 70 f.) hat ein Südsturm die 200 Schiffe auf der Breite von Kap Vasileios an der Nordostküste Euböas getroffen und sie an den nordwestlich davon gelegenen, weit nach Osten ins Meer reichenden Levkonisia-Klippen zum Scheitern gebracht. Man muß diese These einmal auf der Seekarte durchspielen (wobei wir uns der Klarheit wegen unserer heutigen Kompaßrose ohne Berücksichtigung der Mißweisungen bedienen wollen), um sofort ihre Unhaltbarkeit zu erkennen.

Um bei einem Südsturm – KÖSTER meint sicherlich einen Südoststurm, der für seine Version der Ereignisse noch günstiger ist<sup>32</sup> – an den Levkonisia-Klippen zu

<sup>30</sup> Eine Reihe weiterer Gegenargumente, die BELOCH vorgebracht hatte, wird von HIGNETT 387 ff. selbst entkräftet.

<sup>31</sup> S. auch KÖSTER 68 ff. und GREEN 129 zur Historizität des Umgehungsmanövers.

<sup>32</sup> KÖSTER 73 ff. führt für seine Annahme, daß der Gewittersturm Wind von Süden gebracht habe, ein sekundäres Argument an, das – an sich richtig – dennoch nichts über die Windrichtung aussagt. Herodot 8, 12, 1 berichtet, die Trümmer und Leichen des ersten Seegefechts seien nach Aphetai getrieben worden, was auf einen Wind aus südlicher Richtung schließen lasse. Ein im Wasser treibender Gegenstand folgt jedoch in erster Linie der Strömung, und nicht dem Wind. Die Strömung in der Straße von Trikeri ist beträchtlich und muß in der Bucht von Aphetai einen Neerstrom erzeugen, der Treibgut vom Rande der Bucht in sie hineinträgt. Weiter führt KÖSTER an, daß die ankernden Schiffe, um die Ankertaue zu entlasten, gegen den Wind anruderten, ohne sich dabei von der Stelle zu bewegen. Das ist richtig gesehen, doch lagen die Schiffe vermutlich vor einem Buganker, um schwelen zu können. Auf diese Weise dreht sich das Schiff in den Wind, in dem natürlichen Bestreben, sich die günstigste Lage zu Wind und Seegang zu suchen. Wenn die Schiffe mit einem zusätzlichen Heckanker vermurt waren, wird man ihn schnell geborgen haben, weil das Schiff sonst dem Sturm eine ungünstige Seite zugewandt hätte. Das Rudern

scheitern, müßte das Geschwader ganz dicht unter Land gesegelt sein, maximal 3 sm querab von Kap Vasileios. Wie sollte es dorthin kommen? Wären die persischen Schiffe wirklich dort gestanden, hätten sie niemals Kap Kymi runden können, was doch unerläßlich ist, wenn man Kap Kaphereus ansteuert. Sie wären vom Ausgang der Skopelos-Straße den völlig törichten Kurs von  $190^\circ$  gesegelt, während sie  $133^\circ$  hätten steuern müssen. Daß den persischen Kapitänen einfach ein Navigationsfehler unterliefe, darf man nicht ohne Grund unterstellen. Bei Nachtfahrten und insbesondere bei einer so wichtigen Operation werden die Kurse sehr sorgfältig abgesteckt worden sein.

Aber auch zeitlich ist KÖSTERS Auffassung unhaltbar. Denn der Gewittersturm ereignete sich während der Nacht. Zu dieser Zeit aber konnte das Umgehungs-geschwader unmöglich bereits an dem Ort stehen, wo es nach KÖSTER vom Sturm überrascht wurde. Die Musterung der persischen Flotte vor Aphetai fand am Spätnachmittag statt. Nehmen wir mit KÖSTER an, die 200 Schiffe seien von dort abgeschickt worden. Das dürfte nicht vor 17 Uhr gewesen sein. Von Aphetai rund um Skiathos herum bis zu einer Stelle 2,5 sm Kap Vasileios seitab (mehr darf es nicht gewesen sein, denn sonst hätten die Schiffe auf Backbordbug vor dem Wind an den Klippen ablaufen können – vorausgesetzt, sie hätten 2 Strich am Wind segeln können, was allerdings sehr optimistisch veranschlagt ist), beträgt die Entfernung 34 sm.<sup>33</sup> Unterstellt man eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 2,5 km Knoten – es mußte mindestens die erste Hälfte der Strecke gerudert werden, weil sie gegen die herrschende Windrichtung führte –, benötigte das Geschwader, um zu diesem Punkt zu gelangen, rund 13,5 Stunden, kann also erst bei vollem Tageslicht dort eingetroffen sein. Der Sturm aber ereignete sich während der Nacht.

Auf ihrer Fahrt um Euböa herum konnte den persischen Schiffen überhaupt nur ein Sturm aus dem östlichen Quadranten gefährlich werden. Ein Starkwind oder Sturm aus Südosten scheidet als Möglichkeit aus. Kein antikes Schiff hätte gegen ihn Raum gutmachen können. Falls jedoch das persische Geschwader einen solchen Wind angetroffen hätte, wäre es abgedreht und vor ihm in den Sporaden-Archipel

---

zur Stützung der Ankertrossen sagt also noch nichts über die Windrichtung aus, da die Schiffe immer mit dem Bug im Wind standen, gleichgültig woher er kam. Genausowenig kann aufgrund Herodots Bemerkung, der Donner sei ἀπὸ τοῦ Πηλίου gekommen (8, 12, 1), geschlossen werden, das Unwetter sei mit einem Nordwind herangezogen (so HOW-WELLS II 239); s. dazu die sachkundigen meteorologischen Ausführungen von DASCALAKIS a. O. (o. A. 21) 127f. Die gegen KÖSTER angeführten Argumente gelten in ähnlicher Weise gegen GREEN (S. 135), der einen *sirocco* aus Südosten annimmt; s. auch u. A. 35 a.

<sup>33</sup> KÖSTER 70 A. 4 setzt die Entfernung Aphetai – Nordspitze Skiathos – Kap Vasileios mit 25 sm an. Das ist falsch. Er veranschlagt auch die Geschwindigkeit der Schiffe entgegen seinen sonstigen Ausführungen höher, nämlich mit 4,1 Knoten, da er sie für die von ihm angenommenen 25 sm nur 6 Stunden brauchen läßt. Den phönikischen Schnellseglern des Vorpostengefechts billigt er dagegen nur eine Tagesleistung von 35 sm zu, was bei 14 Segelstunden eine Geschwindigkeit von 2,5 Knoten ergäbe, und das auf günstigstem Kurs bei raumem Wind.

zurückgelaufen. Ein Südwest- oder Westwind hätte es auf die Ägäis hinausgeblasen, und passiert wäre gar nichts, genausowenig wie bei einem Nordwestwind.

Wie haben sich die Ereignisse also wohl in Wirklichkeit abgespielt? Wir müssen davon ausgehen, daß das Umgehungsgeschwader ungesehen von den griechischen Wachtposten auf Euböa (der Posten auf den Skiathos-Bergen war in der Zwischenzeit offenbar geräumt oder erobert worden) an der Insel vorbei nach Süden segeln wollte, was nur bei Nacht geschehen konnte. Die 200 Schiffe durften also nicht vor Einbruch der Dunkelheit im Nordeingang der Skopelos-Straße erscheinen. Nehmen wir an, sie segelten gegen 21 Uhr des Tages, an dem die Perserflotte in Aphetai eingetroffen war, hinter Kap Kephalos hervor. Von dort mußten sie während der Nacht eine Strecke von 16–21 sm zurücklegen, um bei Tagesanbruch außer Sichtweite der Posten auf den Bergen Nordeuböas zu sein. Von einem Punkt in der Mitte der Skopelos-Straße – setzen wir ihn 2 sm Repi-Klippe querab an – mußten die Schiffe einen rechtweisenden Kurs von  $133^\circ$  steuern, um Kap Kymi gut frei zu passieren. Bei einer angenommenen Geschwindigkeit von 2,5 Knoten haben sie nach etwa 6 Stunden den 39. Breitengrad erreicht und stehen zwei Stunden später auf der Breite  $38^\circ 57'$ , 19 sm von der nächsten größeren Erhebung auf Nordeuböa, dem Psara-Berg (Höhe 588 m, bei Vasilikos), entfernt, auf dem ein griechischer Beobachtungsposten zweckmäßigerweise hätte aufgestellt werden können – und damit außer Sichtweite. Den genannten Ort konnten die Schiffe mit Sicherheit bis 5 Uhr morgens erreichen; denn es waren nur 21 sm zu rudern, und sie hatten von 21 Uhr des Vorabends 8 Stunden Zeit dazu. Waren die Schiffe schneller – bei Wind war das durchaus möglich –, so kamen sie noch mehr außer Sichtweite. Falls man beabsichtigte, auch Kap Kymi ungesehen von den dort stationierten Posten zu runden, mußte ein Kurs gesteuert werden, der noch weiter nach OSO führte.

Sicher hat der heranbrechende Tag etwas Wind gebracht. Wenn er aus Nordwesten kam, wie er dort am häufigsten weht, mögen die Schiffe schnellere Fahrt gemacht haben, weil sie Segel setzen konnten. Kap Kymi sieht man schon aus sehr großer Entfernung, und man weiß, daß man es in gutem Abstand passieren muß. Gegen Mittag hatte das Geschwader dieses Kap passiert; liegt es querab, darf man einen Kurs von  $149^\circ$  anlegen, um Kap Kaphereus im Abstand von 1 sm zu runden. Aber schon bald setzte der Nordostwind ein, und es begann die Abdrift. Konnten die Schiffe anfangs die Abdrift noch durch Ruderlegen ausgleichen – versetzt wurden sie dennoch, und zwar in jenen großen, konkaven Bogen der furchterregenden südosteböischen Steilküste zwischen Kap Oktonia und Kap Kaphereus. Je mehr die Ruderer die Windrichtung anschnitten, um so geringer wurde die Fahrt, um so stärker die Abdrift. Als der Kampf gegen sie einmal aufgenommen werden mußte, war er auch schon verloren, sobald der Seegang die Beaufort-Stärke 3 überschritten hatte. Segel konnten bei einem Nordostwind ohnehin nicht gesetzt werden, denn jeder Kurs, bei dem Segel Vortrieb gegeben hätten, hätte geradewegs auf die Küste geführt.

Der eigentliche Gewittersturm muß noch vor Mitternacht ausgebrochen sein,

denn bei 3 Knoten Geschwindigkeit hätte das Geschwader ohne den Nordostwind gegen 24 Uhr Kap Kaphereus gerundet, und danach hätte ihm auch der stärkste Nordoststurm nichts mehr anhaben können. Dieser setzte aber, wie Herodot schreibt, ein, ὥς δὲ εὐφρόνη ἐγεγόνει (8, 12, 1), also noch lange vor Mitternacht. Aber selbst wenn das Geschwader nur 3 sm vor Kap Kaphereus von dem Gewittersturm überrascht worden wäre, wäre es, vorausgesetzt, daß der normale Kurs rw 149° gesteuert wurde, unweigerlich in die felsige Ausbuchtung von Südost-Euböa hineingedrückt worden. Vermutlich liefen die Dinge jedoch anders: Der Nordostwind hatte das Geschwader bereits vorher nach Südwesten versetzt, oder vor dem Sturm trat eine Windstille ein. Als dann der Sturm aus dem östlichen Quadranten einsetzte,<sup>34</sup> gab es nur noch den Kampf gegen die Abdrift ohne ein Vorwärtskommen. Der Regen erschwerte die Orientierung, und das gesamte Geschwader zerschellte an der tückischen Felsküste vor Kap Kaphereus.

Herodot gibt als Ort des Schiffbruchs den Namen Κοῖλα τῆς Εὐβοίης (8, 13). Über die Lage dieser Κοῖλα gab es bereits in der Antike verschiedene Auffassungen. Nach Strabon (10, 445) lagen sie zwischen Aulis und Geraistos, also an der dem Festland zugewandten Südwestküste Euböas.<sup>35</sup> Dort bei dem antiken Eretria ist jedoch das Wasser so seicht, daß Schiffe wohl auf Grund laufen, aber nicht vernichtet werden können. Die freundliche Küste dort wäre sofort zum Schauplatz eines Kampfes zwischen den Griechen und den Gestrandeten geworden. Aber außer der Nachricht von der totalen Katastrophe hören wir nichts mehr von den 200 Schiffen. Ihre Vernichtung muß vollständig gewesen sein, sonst hätten sich zumindest in der Volkstradition, die Herodot gut kannte, Nachrichten über Strandgut oder den Kampf mit den Überlebenden erhalten. Doch nichts von alledem. Die Schiffe sind mit ihrer ganzen Besatzung an der Küste Euböas zerschellt und untergegangen. Wo war das möglich und wahrscheinlich?

Dort, wo Strabon die Κοῖλα lokalisiert, auf keinen Fall; zudem hätten die Schiffe um die Zeit des Sturmes noch gar nicht dort sein können.<sup>35a</sup> Andere antike Autoren

<sup>34</sup> Zu diesen in der Ägäis häufigen, plötzlichen hochsommerlichen Gewitterstürmen, den sogenannten *bourini*, die sich mit einzelnen Sturmböen ankündigen, s. DASCALAKIS a. O. (o. A. 21) 125 ff. Nach seinen Berechnungen kam der Sturm aus Nordost bis Südost. Bereits die Tatsache, daß Herodot die beiden Stürme völlig verschieden charakterisiert (am Morgen einsetzender dreitägiger Sturmwind – nächtlicher Gewitter- und Regensturm), sollte davor warnen, hier eine Doublette anzunehmen.

<sup>35</sup> Ähnlich Val. Max. 1, 8, 10 und Lucan. 5, 194 ff. 230 ff. sowie zahlreiche moderne Autoren.

<sup>35a</sup> GREEN, der (S. 129) davon ausgeht, daß das Umgehungsgeschwader in der Nacht nach der Musterung der Perserflotte (16./17. August nach seiner Chronologie) von Aphetai ausgelaufen ist, läßt es (S. 136) gegen 20–21 Uhr des übernächsten Abends (18. August) bei Karystos, also bereits jenseits von Kap Kaphereus, von einem *sirocco* aus Südosten (dazu o. A. 32) erfaßt werden, der einen Teil der Schiffe dort ans Ufer warf und einen anderen zum Euripos trieb, wo sie von den 53 athenischen Schiffen, die am Tag darauf in Artemision eintrafen (8, 14), abgefangen wurden. Ein beträchtlicher Teil des Geschwaders habe jedoch

setzten sie in die Gegend von Kap Kaphereus,<sup>36</sup> nach Ptolemaios (3, 14, 22) lagen sie zwischen den Kaps Kaphereus und Chersonesos<sup>37</sup> – also in der Gegend, zu der wir auch aufgrund chronologischer und geographischer Erwägungen gekommen sind.

Prüft man ferner Herodots Verwendung von «κοῖλος» für topographische Gegebenheiten, so wird man finden, daß es ausnahmslos in der Bedeutung «konkav gekrümmt», «hohl» verwendet wird.<sup>38</sup> Wir können nicht zweifeln, daß mit Κοῖλα τῆς Εὐβοίης die tiefe Einbuchtung zwischen Kap Oktonia<sup>39</sup> und Kap Kaphereus gemeint ist, in der ein antikes Schiff bei Nordostwind keine Chance mehr hatte.<sup>40</sup> An dieser furchtbaren und langen Steilküste, im Vergleich zu der die Pelion-Küste ein liebliches Gestade ist, kann eine Flotte nicht nur scheitern, sondern völlig verschwinden, ohne daß auch nur ein einziges Besatzungsmitglied den Fuß an Land setzen könnte.

Haben sich die Ereignisse auf diese Weise abgespielt, so ergibt sich eine nicht unwichtige chronologische Konsequenz. Da sich nach unserer Rekonstruktion der Schiffbruch nicht in der auf das Eintreffen der Perserflotte in Aphetai folgenden Nacht, sondern erst in der übernächsten Nacht ereignete, Herodot aber das erste Seegefecht in engstem zeitlichen und sachlichen Zusammenhang mit dem Sturm schildert, der das Umgehungsgeschwader vernichtete (8, 10–12; die Leichen und Schiffstrümmer treiben zwischen die persischen Schiffe), kann dieses Seegefecht erst am Nachmittag des Tages *nach* dem Eintreffen der Perserflotte stattgefunden haben.<sup>41</sup> Die Frage, warum die Griechen die vom Sturm am Pelion geschwächte Per-

wahrscheinlich den Hafen des propersischen Karystos erreichen können, um dann später wieder zum Gros der Perserflotte zu stoßen, als diese nach dem Süden fuhr; einige sollen möglicherweise sogar in der letzten Seeschlacht vor Artemision wieder mitgekämpft haben (S. 143 Anm.). Von all dem findet sich freilich nichts bei Herodot, und dagegen sprechen alle oben angeestellten chronologischen, topographischen und nautischen Überlegungen.

<sup>36</sup> Belege bei F. GEYER, *Topographie und Geschichte der Insel Euböia I*, Berlin 1903, 7 f.; GEIGER, RE 11 (1921) 1048.

<sup>37</sup> Im Versuch, die verschiedenen antiken Lokalisierungen zu harmonisieren, nehmen GEYER a. O. 8 f., PHILIPPSON, RE 6 (1907) 853 f., LABARBE 401 A. 4, LAZENBY 281 f. u. a. an, die Bezeichnung Κοῖλα habe für die gesamte südliche West- und Ostküste Euböas gegolten.

<sup>38</sup> 2, 93, 5 (Senken, Vertiefungen); 6, 26, 1 (die tiefe Westbucht der Insel Chios; anders BÜRCHNER, RE 3 [1899] 2289: die fjordähnliche Kolakythia-Bucht); 6, 103, 3 (Hohlweg); 7, 129, 1 (der thessalische Kessel).

<sup>39</sup> KÖSTER 70 A. 3 weist darauf hin, daß eine kleine Insel nordwestlich von Kap Kymi noch heute Κοιλὴ heißt. LABARBE 401 A. 4 auf 402 bemerkt, daß eine ganze Gruppe von Inselchen in dieser Gegend Κοιλίαι genannt wird. Möglicherweise ist also der Beginn der Κοῖλα bereits hier anzunehmen.

<sup>40</sup> Die «Falado von Rhodos» hat sich bei der Erkundung der euböischen Küsten hier einmal bei Windstärke 6 nur mit Mühe herauskämpfen können.

<sup>41</sup> N. G. L. HAMMOND, *A History of Greece to 322 B. C.*, Oxford 1963 = 1959, 232 A. 2, nimmt, um den Bericht Herodots über den Tag der Ankunft der persischen Flotte zu «entflechten», ebenfalls an, daß das erste Seegefecht erst am darauffolgenden Tag stattfand.

serflotte nicht gleich bei ihrer Ankunft angegriffen haben, läßt sich leicht beantworten. Das Gros der persischen Schiffe wird angesichts der den Persern bekannten griechischen Stellung bei Artemision in einem geschlossenen Konvoi in die Straße von Trikeri eingelaufen sein, und die Griechen waren offenbar entsetzt, daß so viele feindliche Schiffe den Sturm überstanden hatten,<sup>42</sup> und hielten sich an diesem Tag zurück.<sup>43</sup>

Während die Perser nach der Ankunft ihre Schiffe musterten, entfernte sich der skionische Taucher Skyllias von der Flotte, lief zu den Griechen über und berichtete der griechischen Führung von den Sturmschäden und von der Entsendung des Umgehungsgeschwaders (8, 8). Da keine Eile vonnöten war, denn man konnte sich ausrechnen, wie lange die Fahrt des Geschwaders um Euböa herum dauern würde, beschloß man, vorläufig noch in Artemision zu bleiben, um Mitternacht (des nächsten Tages) aber aufzubrechen und den 200 Schiffen entgegenzufahren, wohl kaum nach Chalkis – denn dort standen sicher noch griechische Schiffe auf Wache, und in den engen Gewässern des Euripos wäre die griechische Flotte in der Falle gesessen, wenn ihr die Perser gefolgt wären, auch wäre damit die Thermopylenstellung des Flankenschutzes beraubt geworden –, sondern etwa nach Kap Kenaion, schräg gegenüber dem Engpaß von Thermopylai. Damit wäre Leonidas' Flanke gedeckt geblieben, gleichzeitig hätte sich die Flotte dem Umgehungsgeschwader entgegenwerfen können, wenn es ihm wider Erwarten gelungen wäre, die Euripos-Stellung zu durchbrechen.<sup>44</sup> Um die Perser über ihre Absichten zu täuschen, fuhr die griechische Flotte am Nachmittag vor der geplanten Abfahrt zu einem mäßig erfolgreichen Gefecht nach Aphetai hinüber und wollte sich dann im Schutze der Nacht absetzen (wie es später nach dem Fall der Thermopylenstellung auch tatsächlich geschah).<sup>45</sup>

Aber die Abfahrt unterblieb. Denn zu den Vorbereitungen zum Abbruch eines Lagers, zum Verladen auf die Schiffe, zum Wassern benötigte man mehrere Stunden; noch während dieser Vorbereitungen brach jedoch der Gewittersturm los,

---

Zu den sich daraus ergebenden Schwierigkeiten s. LAZENBY 278 A. 4. HIGNETT 180 f. setzt sogar zwei Tage zwischen Ankunft der Perserflotte und erstem Seegefecht an.

<sup>42</sup> 8, 4, 1: τότε δὲ οὗτοι οἱ καὶ ἐπ' Ἀρτεμίσιον Ἑλλήνων ἀπικόμενοι ὡς εἶδον νέας τε πολλὰς καταθείσας ἐς τὰς Ἀφέτας καὶ στρατιῆς ἅπαντα πλέα, ἐπεὶ αὐτοῖσι παρὰ δόξαν τὰ πρῆγματα τῶν βαρβάρων ἀπέβαινε ἢ ὡς αὐτοὶ κατεδόκειον, καταρρωδήσαντες ... Vgl. auch HIGNETT 180 f. und LAZENBY 280. Entgegen Herodots ausdrücklichem Zeugnis hält GREEN 128 daran fest, daß die Griechen erst einige Stunden *nach* der persischen Landung in Aphetai wieder in Artemision eingetroffen seien.

<sup>43</sup> Dieses in sich widersprüchliche Kapitel 8,9 (Beschuß, sich zurückzuhalten – Angriff) wird verständlicher, wenn die in ihm berichteten Überlegungen und Aktivitäten auf zwei Tage verteilt werden, wie es hier geschieht. Vgl. auch o. A. 41.

<sup>44</sup> So auch LAZENBY 281: «Skyllias' news was not only disturbing, it raised a hope that an actual advantage in numbers might be achieved in a limited action with only part of the enemy fleet.» Vgl. GREEN 132 f.

<sup>45</sup> Die Funktion dieses ersten Seegefechts als Teil des geplanten Täuschungsmanövers betont auch LABARBE 400 f.; ihm folgt LAZENBY 281.

der zusammen mit dem Regen die Arbeiten unterbrach und auch die persische Flotte demoralisierte. Am anderen Morgen war es nicht mehr möglich, ungesehen und unbelästigt abzufahren. Überdies konnte sich die griechische Flottenführung ausrechnen, wo der Sturm das Geschwader erfaßt hatte, denn Entfernungen, Wetterbedingungen und Durchschnittsgeschwindigkeit von Kriegsschiffen waren bekannte Faktoren, und die Abfahrtszeit der 200 Schiffe hatte man von Skyllias erfahren. Außerdem wird man die Signalposten an den Küsten und auf den Bergen Euböas alarmiert haben, die jede Bewegung des Umgehungsgeschwaders melden sollten. Zeit genug war hierfür vorhanden. Lief das persische Geschwader mit 3 Knoten in Richtung Kap Kaphereus, so ist es zwischen 18 und 19 Uhr abends in Sicht des Signalpostens, der sich am Kap Oktonia befunden haben wird, gewesen. Dieser wird, ebenso wie später der Posten am Kap Kaphereus, die Meldung sofort weitergegeben haben. Jedenfalls kannte die griechische Flottenführung bereits in der Nacht durch eigenes Kombinieren und durch die Signale der Posten den Standort des feindlichen Geschwaders und konnte sich die Katastrophe ausrechnen. Außerdem werden die Fischer an der Südostküste Euböas, die das Geschwader in den Sturm hatten hineinfahren sehen, im Morgengrauen, als die See ruhiger geworden war, sich zweifellos von dem Schiffbruch haben überzeugen wollen und werden die Trümmer der zerschellten Fahrzeuge gefunden haben. Im Laufe des Vormittags traf dann die Bestätigung der totalen Katastrophe in Artemision ein, gleichzeitig mit der Ankunft der 53 attischen Schiffe (8, 14).

Am Nachmittag dieses Tages griff die griechische Flotte die Perser erneut an (8, 14, 2), aber erst am Tag darauf gab die persische Flotte, die nun nicht mehr mit einem Erfolg des Umgehungsmanövers rechnen konnte, ihre bisherige Taktik des passiven Abwartens auf und ging ihrerseits zum Angriff über (8, 15 ff.). Die Niederlage des Leonidas in den Thermopylen machte dann die Artemision-Stellung sinnlos.<sup>46</sup> Die griechische Flotte hatte die Schwächen der persischen Seekriegführung kennengelernt und konnte, verstärkt durch die Reservegeschwader und die neu in Dienst gestellten Schiffe, mit größerer Aussicht auf Erfolg die Entscheidung in den Gewässern vor Athen suchen.

---

<sup>46</sup> Auf das Themistokles-Dekret von Troizen und seine Bedeutung für das Verständnis der griechischen Pläne an den Thermopylen und bei Artemision (‘delaying action’ – ‘all-out effort’) sei hier nicht eingegangen.

