

Archaische Schiffsdarstellungen auf attischen Vasen

Verstärkt mit Beginn der griechischen Kolonisation im 8. Jahrhundert v. Chr. spielte die Schifffahrt eine erhebliche Rolle für die Existenz der griechischen Stadtstaaten¹. In einem Land, das aus zahlreichen Inseln und großen Halbinseln besteht, bildete sie ein Rückgrat für Handel, Verkehr und Kriegswesen, war aber auch stete Gefahrenquelle (z. B. Piraterie). Insofern überrascht es kaum, dass Schiffe auch in der griechischen Bildwelt immer wieder auftreten. Das Materialspektrum reicht hierbei von Darstellungen auf Gebrauchsgegenständen unterschiedlichster Art über sogenannte Schiffsmodelle bis hin zu monumentalen plastischen Darstellungen.

Im Rahmen des hier vorliegenden Beitrags sollen einige Aspekte der Schiffsdarstellungen auf attischen Vasenbildern behandelt werden. Wegen der Fülle des Materials werden allerdings lediglich diejenigen archaischer Zeit berücksichtigt². Zwar hat sich die archäologische Forschung bereits ausführlich mit dem Thema der Nautik beschäftigt und hierbei auch die attischen Vasenbilder einbezogen, doch lag der Schwerpunkt vor allem auf der Konstruktion der Schiffe und der Entwicklung der Schifffahrt, während die Einbettung der Darstellungen in den Entstehungs- und Verwendungskontext der Gefäße bisher weniger Aufmerksamkeit fand³.

Ein erster, quantitativ ausgerichteter Überblick zeigt, dass Schiffsdarstellungen nach einer ersten Blüte in geometrischer Zeit⁴ im 7. Jahrhundert v. Chr. fast vollständig aus dem Repertoire attischer Vasenbilder verschwanden. Bekannt sind nur wenige protoattische Gefäße, wie beispielsweise zwei Kraterfragmente von der Athener Agora, ein Kraterfragment von der Akropolis oder ein Fragment aus Phaleron⁵. Erst im 6. Jahrhundert v. Chr. wurde das Thema auf attischen Vasen erneut in größerem Umfang aufgegriffen, um dann in dessen zweiter Hälfte zudem neu definiert zu werden.

Die Mehrheit der Schiffsmotive zeichnet sich nun durch ein Darstellungsschema aus, das sich erstmalig auf schwarz gefirnissten Dinos findet⁶. Während die Weinmischgefäße der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts v. Chr. auf ihrer Außenseite noch reich mit Friesen verziert waren, begegnen in der zweiten Jahrhunderthälfte fast ausschließlich Exemplare, die mit Ausnahme des Mündungsbereichs schwarz gefirnisst waren⁷. Die Dekoration war nunmehr auf die ausgesparten Partien beschränkt, und zwar dergestalt, dass sich an der Außenseite ein ornamentaler Fries befand, während die Oberseite meist einen ornamentalen oder einen figürlichen Fries aufwies. Die Mündungsinenseite wurde mit einem figürlichen Fries verziert, bestehend aus Schiffsdarstellungen, die bei gefülltem Gefäß auf dem Wein zu schwimmen schienen.

Insgesamt können 29 solcher Dinos mit Schiffsdarstellungen nachgewiesen werden. Der Produktionszeitraum liegt zwischen der Mitte des 6. Jahrhunderts und dem Anfang des 5. Jahrhunderts v. Chr., mit einem Schwerpunkt im letzten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr.: Während sich im dritten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. lediglich fünf Darstellungen nachweisen lassen, steigt die Zahl im letzten Jahrhundertviertel auf 21 Exemplare an, um am Ende des 6./Anfang des 5. Jahrhunderts v. Chr. auf nur noch drei Stücke abzusinken.

Der älteste Dinos dieser Art stammt aus Cerveteri und wurde im dritten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. von Exekias angefertigt, wie auch die Töpfersignatur an der Außenseite bestätigt⁸. Das Stück ist stark fragmentiert, erhalten haben sich nur die Schulter des Gefäßes und Teile seiner Mündung. Der Fries auf der Mündungsoberseite ist verloren, doch an der Innenseite des Dinos sind noch die Reste der Kriegsschiffe zu erkennen, die nach links über die gemalten Wellen segeln. Insgesamt haben sich fünf schlanke Schiffe

1 Ahlberg, *Fighting*. – Basch, *Musée*. – von Bothmer, *Greeks*. – Casson, *Mariners*. – Casson, *Seamanship*. – Casson, *Seafaring*. – Delivourias, *Greece*. – Höckmann, *Seefahrt*. – Kirk, *Ships*. – Köster, *Seewesen*. – Lefebvre des Noëttes, *Marine*. – Morrison, *Warships*. – Morrison/Williams, *Ships*. – Pernice, *Dipylonvasen*. – Tarn, *Warship*. – Torr, *Ships*. – Williams, *Ships*.

2 Eine ausführliche Bearbeitung der Schiffsdarstellungen von der geometrischen Zeit bis zur Klassik erfolgt im Zuge meiner derzeit in Arbeit befindlichen Dissertation.

3 Basch, *Musée*. – von Bothmer, *Greeks*. – Casson, *Mariners*. – Casson, *Seamanship*. – Casson, *Seafaring*. – Höckmann, *Seefahrt*. – Köster, *Seewesen*. – Lefebvre des Noëttes, *Marine*. – Morrison, *Warships*. – Morrison/Williams, *Ships*. – Tarn, *Warship*. – Torr, *Ship*. – Williams, *Ships*.

4 Zahlreiche Schiffsdarstellungen finden sich im 2. und 3. Drittel des 8. Jhs. v. Chr. auf attischen Vasen. Siehe hierzu u. a. Ahlberg, *Fighting*. – Pernice, *Dipylonvasen*. – Kirk, *Ships*.

5 Siehe Morrison/Williams, *Ships* 73 f. Kat. Arch 1; Arch 3bis; Arch 3ter; Arch 4.

6 Eine mit 25 Beispielen recht umfangreiche Liste von Dinos mit Schiffsdarstellungen findet sich bei von Bothmer im CVA Boston 2, 9-10. Ergänzt werden kann diese Liste durch folgende Exemplare: Adria I.G. 22658 (CVA Adria 2, 17 Taf. 14, 1-3), St. Petersburg Eremitage 86 (Morrison/Williams, *Ships* 103 Nr. 66 Taf. 17b), Oxford Ashmolean Museum 1929.359 (Morrison/Williams, *Ships* 110-111 Nr. 87 Taf. 20c. – Williams, *Two Levels* 128 Taf. 15a) und ein Fragment aus einer Votivgrube in Lipari (Museum Lipari; Burrow, *Antimenesmaler* Nr. 20. – Bernabò-Brea/Cavalier, *Lipari* Abb. 48, 50). Der Dinos Malibu Getty Museum M. 92.AE.88 (s. hierzu Brownlee, *Dinoi* 513-514) ist identisch mit dem Dinos Nr. 3 aus von Bothmers Auflistung. Der Dinos Nr. 22 befindet sich inzwischen in Civita Castellana.

7 Brownlee, *Dinoi* 509. Eine Ausnahme bildet hier ein Dinos aus Salerno, dessen Außenseite einen reichen Friesschmuck aufweist, wie er auch in der 1. Hälfte des 6. Jhs. v. Chr. zu finden ist.

8 Villa Giulia 50599: s. Morrison/Williams, *Ships* 93-94 Nr. 53 Taf. 14 c-d. – Mackay, *Exekias* 215-219 Taf. 52-54. – Brownlee, *Dinoi* 509.

erhalten, deren spitzer Eberkopf-Rammsporn das Wasser durchpflügt. Die Anzahl der Ruderer schwankt zwischen 20 und 23 Männern pro Schiffsseite. Trotz dieser unregelmäßigen Anzahl ist es wegen der Menge der Ruderer durchaus denkbar, dass es sich bei den dargestellten Schiffen um Fünzfingruderer (Pentekontoren) handelt. Segel sind wegen des schlechten Erhaltungszustandes des Dinos nicht mehr auszumachen, doch Spuren der Tauen, die zu ihrer Steuerung dienten, sind noch schwach erkennbar⁹.

Ein besser erhaltenes, nur wenig jüngeres Exemplar, das dem Dinos des Exekias stilistisch und ikonographisch sehr nahesteht, ist der Dinos Louvre F 62¹⁰. Obwohl er aus mehreren Fragmenten zusammengesetzt wurde, ist sein Erhaltungszustand so gut, dass es möglich ist, eine recht genaue Vorstellung von den frühen Dinos mit Schiffsdarstellungen zu erlangen. Auf der Oberseite der Mündung befinden sich in diesem Fall insgesamt 29 Figuren. Der Bildfries wird durch vier Pferdegespanne in vier gleich große Abschnitte unterteilt, in denen kämpfende Krieger zwischen Zuschauern dargestellt sind. In dreien der Abschnitte findet sich jeweils ein Kämpferpaar, während im vierten mit dem Kampf des Herakles gegen den nemeischen Löwen und dem des Theseus gegen den Minotaurus zwei Paare wiedergegeben sind. Bei der Unterteilung des Frieses in vier Abschnitte handelt es sich um ein Schema, das häufig auf Dinos anzutreffen ist¹¹. So ist beispielsweise auch der zeitgleich entstandene Dinos Wien 3619 mit ähnlichen, durch Wagen voneinander getrennten Szenen geschmückt¹².

Die auf der Innenseite der Mündung angebrachten Schiffsdarstellungen entsprechen bei dem Dinos Louvre F 62 dem bereits bei Exekias beobachteten Schema¹³. Die sechs Schiffe sind lang und schmal, sie besitzen einen spitz vorstoßenden Rammsporn, der in diesem Fall die Form von Delphinköpfen aufweist. Zusätzlich zu dem im Heck des Schiffes sitzenden Steuermann befinden sich hinter der Reling 22-24 Ruderer, was den Schluss nahelegt, dass es sich auch bei diesen Schiffen um Pentekontoren handelt. Die Schiffe fahren unter gehissten Segeln nach links. Die mit zahlreichen Tauen festgemachten weißen Segel sind deutlich erkennbar. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Länge der Schiffe und die Anzahl der dargestellten Ruderer typisch für die frühen Darstellungen dieser Art sind.

Die Weiterentwicklung des Schemas kann am besten anhand des um 530/510 v. Chr. entstandenen, aus der Hand

des Antimenes stammenden Dinos Madrid 10902 beobachtet werden, der in Agrigent gefunden wurde¹⁴. Dargestellt sind fünf Schiffe, die nun nach rechts segeln. Der zuvor spitze Sporn wird nunmehr runder gezeichnet, der Rumpf wird kürzer und schwerer. Die Anzahl der sorgfältig wiedergegebenen Köpfe der Ruderer wird geringer und auch die Zahl der Ruderblätter scheint jetzt nur noch auf Dreißigruderer zu weisen¹⁵. Sämtliche an diesem Exemplar beobachteten Neuerungen werden auch bei den späteren Dinos umgesetzt und sind bis zum Anfang des 5. Jahrhunderts v. Chr. zu beobachten.

Festzuhalten ist, dass es sich bei allen auf diesen Dinos dargestellten Schiffen um Kriegsschiffe handelt. Sie befinden sich augenscheinlich nicht im Kampf, da die Segel in diesem Fall entweder hochgerollt oder aber abgenommen worden wären, um die Navigation zu erleichtern¹⁶. Im Unterschied zu Kriegsschiffen, die wohl repräsentativ für Macht und Stärke standen¹⁷, wurden Handelsschiffe auf Dinos nicht abgebildet. Eine denkbare Ursache dafür ist, dass Handelsschiffe häufig zu Opfern von Angriffen und wegen ihrer Schwäche nicht als darstellungswürdige Motive angesehen wurden. Immerhin ist es auffällig, dass die einzigen von archaischen attischen Vasen bekannten Handelsschiffe¹⁸ in Kombination mit Kriegsschiffen auftauchen. Da letztere den Handelsschiffen stets in schneller Fahrt unter gehissten Segeln folgen, während die Segel der Handelsschiffe hochgerollt oder abgenommen sind, sollte offenbar die Kaperung eines handlungsunfähigen Handelsschiffes durch ein Kriegsschiff dargestellt werden.

Überprüft man, welche Themen in den Friesen der Dinos mit den Schiffsdarstellungen vergesellschaftet wurden, so ist eine Aussage nur noch für 14 der hier betrachteten Gefäße möglich. Die Frieze der anderen Exemplare sind nicht erhalten oder enthalten lediglich ornamentale Motive. Während des gesamten Herstellungszeitraums sind vor allem lebensweltlich oder mythologisch zu deutende Kämpfe zu finden¹⁹. Daneben existieren in geringerem Umfang auch Wagen- und Pferderennen, jedoch sind solche bisher nur aus dem letzten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. bekannt²⁰. Weiterhin zu nennen sind zwei Exemplare mit Tierfriesen, die ebenfalls aus dem letzten Jahrhundertviertel stammen²¹, sowie eine einzige, um die Wende zum 5. Jahrhundert v. Chr. entstandene Darstellung des Dionysos mit seinem Gefolge²². Wenn es auf den ersten Blick vielleicht überrascht, dass auf einem Weinschiffgefäß so wenige dionysische Darstellungen abgebildet

9 Brownlee, Dinos 509.
10 Louvre F 62 (Camp. 719): s. CVA Louvre 2, 3 Taf. He 1-2, 1. – Morrison/Williams, Ships 94-95 Nr. 55 Taf. 14f. – Beazley ordnet Louvre F 62 nahe der E-Gruppe ein: s. Morrison/Williams, Ships 91f.
11 Brownlee, Dinos 509.
12 Wien 3619: s. Morrison/Williams, Ships 92-93 Nr. 51 Taf. 14a-b.
13 Neben Louvre F 62, Wien 3619 und dem Dinos des Exekias lassen sich zwei weitere Dinos den frühen Schiffsdarstellungen anschließen: Oxford 1932.45 (Morrison/Williams, Ships 94 Nr. 54 Taf. 14e), München 1734 (Morrison/Williams, Ships 95 Nr. 56 Taf. 14g).
14 Madrid 10902: s. CVA Madrid 1, 4 Taf. III He 4, 6-7. – Morrison/Williams, Ships 102-103 Nr. 65 Taf. 17a.
15 Brownlee, Dinos 512.

16 Brownlee, Dinos 518.
17 Maas, Zechernautik 293-296.
18 Es handelt sich hierbei um die beiden Schalen Heidelberg 25/8 (CVA Heidelberg 4, 44-45 Taf. 162, 10-11) und London B 436 (Morrison/Williams, Ships 109 Nr. 85 Taf. 19-20a), die im letzten Viertel des 6. Jhs. v. Chr. geschaffen wurden.
19 Hierzu gehören die Dinos Louvre F 62, Cleveland 1971.46, Wien 3619, Madrid 10902, Wien 3619, Paestum, Getty Museum 92.AE.88, Lipari (für Literatur s. o. Anm. 6). Anschließen lässt sich hier zudem der Dinos aus Salerno, der jedoch nicht über einen Mündungsfries verfügt, sondern auf seinem Körper zwei narrative Szenen sowie einen Tierfries zeigt.
20 Korinth/Fragment, Louvre Cp. 11244, Adria I.G. 22658.
21 Warschau 198561, Centre Island.
22 Würzburg Ha 166a (ehem. 527).

Abb. 1 Volutenkrater aus Thera. Thera, Archäologisches Museum 1774. – (Nach Delivorrias, Greece 179 Abb. Nr. 77 unten).



sind, so darf nicht vergessen werden, dass auch auf anderen Symposions-Gefäßen zahlreiche nicht-dionysische Themen gezeigt wurden, die mitunter als Anreiz für Diskussionen dienen sollten.

Auf der anderen Seite war das Innere eines Dinos oft wie ein Wasserbecken gestaltet, in dem Schiffe schwammen²³. Durch solche Darstellungen wurden Wein und Symposium mit Meer und Schifffahrt verknüpft, eine Verbindung, die im sprachlichen Ausdruck seit homerischer Zeit durch den Begriff »weinfarbenes Meer« (οἴνορα πόντον) gegeben war²⁴. Auch die Kommentare einiger archaischer und klassischer Autoren²⁵, die das Symposium mit der Schifffahrt vergleichen, verbinden diese beiden Bereiche miteinander. So können Zecher

ein Pendant zu den Matrosen bilden, da der trunkene Zustand dem heftigen Wellengang auf einem Schiff am nächsten komme²⁶. Zudem existieren Worte, die sowohl im nautischen als auch im symposiastischen Zusammenhang gebraucht werden. So bezeichnet der Begriff σκάφος zunächst einmal einen gehöhlten Gegenstand, und kann sodann sowohl ein Becken als auch ein Boot meinen²⁷.

Neben den Dinos existieren weitere mit dem Symposium verbundene Gefäße, die mit Schiffsdarstellungen ausgestattet sind. Hervorzuheben sind vor allem Kratere und Schalen, deren nautischer Bildschmuck jenem der Dinos mit wenigen Ausnahmen stark ähnelt. Bekannt sind 17 Kratere²⁸ und 25 Schalen. Auf den Kratern finden sich ähnlich wie bei den

23 Siedentopf, Wein 321. – Davies, Athens 75.

24 Für weitere Beispiele s. u. a. Davies, Athens 72-92.

25 Zu nennen sind hier u. a. Pindar, Dionysos Chalkous, Choiritos von Samos und Euripides. Zu den Quellen s. Davies, Athens 76-77. 81. – Slater, Symposium 161-170.

26 Euripides, Kyklops 503-6. Siehe hierzu auch: Davies, Athens 80-81. – Slater, Symposium 161-170. – Maas, Zechernautik 293-296. – Siedentopf, Wein 319-324.

27 Für weitere Beispiele s. Davies, Athens 77.

28 Eine erste Auflistung der Kratere findet sich bei von Bothmer in CVA Boston 2, 5. Ergänzt werden kann diese Auflistung durch den Krater Austin Jack S. Blanton Museum of Art CD 37 (CVA Göttingen 3, 91) sowie folgende Kratere: Neapel 85834 (ehemals RC 57. CVA Neapel 5, 19-20 Taf. 14-15. – Morrison/Williams, Ships 114 Nr. 92 Taf. 21 c), Boston 68.777 (CVA Boston 2, 5 Taf. 109, 1-2), Florenz 4209 (Morrison/Williams, Ships 84-85 Nr. 33 Taf. 11 a-b), Boston Mus. of Fine Arts 149.64 (Erwähnung bei Schauenburg, Schalen 34).

Dinoi die meisten Schiffsdarstellungen im letzten Viertel des 6. Jahrhunderts bzw. am Anfang des 5. Jahrhunderts v. Chr.²⁹ Während allerdings Schiffsbilder auf den Dinoi zu Beginn des 5. Jahrhunderts v. Chr. langsam auszulaufen beginnen, erhöht sich zu diesem Zeitpunkt die Zahl der Darstellungen auf Krateren noch einmal³⁰. Auch die Schiffsdarstellungen auf den Schalen zeigen eine ähnliche zeitliche Verteilung, wie sie bei den Dinoi zu beobachten ist. Während die berühmte Exekias-Schale München 8729 aus dem dritten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. stammt, können insgesamt 21 Schalen dem letzten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. zugewiesen werden. Um die Wende zum 5. Jahrhundert v. Chr. entstanden weitere drei Kylikes³¹.

Die Dekoration der Kratere unterscheidet sich vom Aufbau her kaum von derjenigen der Dinoi (**Abb. 1**). Mit zwei Ausnahmen³² finden sich auch hier sämtliche Schiffsdarstellungen an der Innenseite der Gefäßmündungen. Als Beispiel kann der um 510 v. Chr. zu datierende Kolonettenkrater Neapel 85834 genannt werden, welcher der Leagros-Gruppe zugerechnet wird³³. Der Gefäßkörper ist wie bei den Dinoi mit schwarzem Glanzton überzogen³⁴, während die Mündung mit ornamentalen Motiven versehen ist. Auf der Innenseite der Gefäßmündung findet sich eine figürlich verzierte Zone, in der vier Schiffe mit Eberkopf-Rammsporn und geblähten Segeln nach links fahren. Im Heck eines jeden Schiffes steht ein Steuermann mit zwei Rudern. Die Anzahl der Ruderer variiert zwischen 13 und 18 Personen und erinnert somit stark an die Triakontoren, die seit 530 v. Chr. die archaischen Schiffsdarstellungen dominieren.

Was die Trinkschalen betrifft, so sind bei der Gestaltung der Schiffsdarstellungen einige Unterschiede zu derjenigen auf Dinoi und Krateren zu beobachten. Abweichungen vom geschilderten Bildschema finden sich vor allem auf den Außenseiten der Kylikes, während der Innenfries der Schalen wieder die bekannte, recht einheitliche Darstellungsform aufweist.

Ein entsprechender Innenfries kann bei insgesamt zwölf Exemplaren dokumentiert werden³⁵, die zum überwiegenden Teil im letzten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. entstanden³⁶. In allen Darstellungen sind vier bis sechs Schiffe um das

Mittelmedaillon herum angeordnet, wobei das Schiffsthema nur sehr selten mit dem Motiv des Medaillons im Inneren der Schale in Zusammenhang zu bringen ist³⁷. So zeigt ein größerer Teil der fraglichen Schalenmedaillons ein Gorgoneion; lediglich die Schale Louvre F 145 stellt im Medaillon Nereus oder Poseidon auf einem Hippokampen dar. Die Dekoration der Schalenaußenseiten gehört bei den fraglichen Stücken meist in einen kriegerischen, mythologischen oder symposiastischen Kontext. Die auf einem Gefäß vergesellschafteten Themen weichen somit nicht wesentlich von jenen der Dinoi oder Kratere ab, wenn auch der Anteil der Symposion-verbundenen Abbildungen höher ist. Zur Verdeutlichung des Darstellungsmusters auf Schalen mit Innenfries soll eine um 520 v. Chr. zu datierende Augenschale vom Typ A dienen, die aus Tarquinia stammt und nun in Würzburg aufbewahrt wird³⁸. Auf der Außenseite findet sich zwischen den Augen jeweils die Darstellung eines Kriegers, der ein Pferd an den Zügeln führt. Im Schaleninneren fällt zunächst das Gorgoneion ins Auge, das im Medaillon abgebildet ist. Um dieses Gorgoneion herum bewegen sich insgesamt vier Schiffe nach links, die nicht ganz in der Achse des Medusenkopfes liegen. Möglicherweise sollte durch diese Achsenverschiebung Bewegung simuliert werden. Obwohl alle Schiffe mit einem Eberkopf-Rammsporn und gehissten Segeln ausgerüstet sind und dadurch einen recht einheitlichen Eindruck erwecken, sind einige Variationen bei der Gestaltung zu beobachten. Diese zeigen sich in unterschiedlichen Schiffslängen und Schildzeichen sowie in der divergierenden Anzahl der Ruderer und Ruder. Außerdem tragen drei der Steuermänner sackartige Kappen, während ein vierter mit einem Petasos ausgestattet ist³⁹.

Insgesamt elf Schalen besitzen eine bildliche Dekoration, die von dem skizzierten Schema abweicht. Die Schiffsmotive befinden sich in diesen Fällen an der Außenseite des Gefäßkörpers, sind somit nicht mit der Flüssigkeit im Inneren der Vase in unmittelbare Verbindung gebracht⁴⁰. Bei diesen Exemplaren handelt es sich meist um Augenschalen, die Schiffe sind zwischen den Augen oder unter den Henkeln zu finden. Als Beispiel kann die um 520/510 v. Chr. zu datierende Augenschale Leipzig T 472 dienen: Hier stoßen je zwei Schiffe

29 Die Ausnahme bilden die beiden Kratere Heidelberg S 39 und Boston Mus. of Fine Arts 149.64, die im 3. Viertel des 6. Jhs. v. Chr. entstanden sind.

30 Zu den späten Exemplaren zählen die Kratere Neapel 85834, Louvre Camp. 11270, New York 07.286.76, Neapel RC 246 und der Krater aus dem Schweizer Privatbesitz (für Lit. s. o. Anm. 28).

31 London B 679, Berlin 2961, Tübingen S./101495 a+b.

32 Schiffsdarstellungen auf der Außenseite eines Kraters finden sich nur bei dem Kleitias-Krater in Florenz, Museo Archeologico Nazionale 4209 (Morrison/Williams, Ships 84-85 Nr. 33 Taf. 11 a-b) und bei dem Krater Göttingen K 310 (R 38. s. CVA Göttingen 3, 91).

33 Neapel 85834: s. CVA Neapel 5, 19-20 Taf. 14-15; Morrison/Williams, Ships 114 Nr. 92 Taf. 21 c.

34 Die Nachahmung des schwarzen Gefäßkörpers von Dinoi ist bei archaischen Krateren mit Schiffsmotiven jedoch nicht sehr häufig. Tatsächlich finden sich zahlreiche Motive auf den Außenseiten der Kratere, die inhaltlich stark mit den Friesen auf den Mündungsobereiten der Dinoi korrespondieren. Lediglich der Anteil an mythologischen Darstellungen ist hier höher.

35 Eine erste Auflistung von neun Schalen mit Schiffsfriesen im Inneren erfolgte durch Schauenburg, Schalen 33-56. Folgende Schalen können hinzugefügt werden: Würzburg (s. Oakley, Cup 13-16), Amsterdam Scheurleer 2182 (CVA Scheurleer 1, 3 Taf. III H 6, 8; CVA Pierson 1, 35 Taf. 22, 7), London E 2 (Mor-

risson/Williams, Ships 107 Nr. 79 Taf. 18a). Die Schiffsdarstellung der Schale Berlin 2961 befindet sich in ihrem Medaillon und kann ebenso wie die Schale des Exekias (München 8729) nicht in die Auflistung der Schalen mit Innenfries aufgenommen werden.

36 Schauenburg, Schalen 33. Eine Ausnahme stellt die Schale London B 679 dar, die bereits dem 5. Jh. v. Chr. angehört.

37 Schauenburg, Schalen 38.

38 Würzburg: s. Oakley, Cup 13-16.

39 Oakley, Cup 13-16.

40 Zu ihnen gehören: Leipzig T 472 (CVA Leipzig 1, 33 Taf. 31, 3-4; 34, 3), München 9663 (CVA München 13, 111-113 Taf. 71, 5-10), Tübingen S./101495 und S./101495 a (CVA Tübingen 3, 37 Taf. 26, 9), Sydney 47.03 (Morrison/Williams, Ships 99 Nr. 60 Taf. 16b), New York Met. Mus. 15.1957 (Erwähnung in CVA Heidelberg 4, 44-45), Tarquinia 571 (Erwähnung in CVA Heidelberg 4, 44-45), New York C. G. Bastis (Morrison/Williams, Ships 99 Nr. 59 Taf. 16a), New York Met. Mus. 56.171.36 (Morrison/Williams, Ships 100 Nr. 62), London B 436 (Morrison/Williams, Ships 109 Nr. 85 Taf. 19-20 a), Heidelberg 25/8 (CVA Heidelberg 4, 44-45 Taf. 162, 10-11), Louvre F 123 (CVA Louvre 10, 88 Taf. 95, 7-12; 96, 1. 4. – Morrison/Williams, Ships 98 Nr. 57 Taf. 15 a-b). – Um die Jahrhundertwende herum datieren nur die beiden Fragmente Tübingen S./101495 und S./10495 a, die zu einer einzigen Schale gehören.



Abb. 2 Schale des Nikosthenes, aus Vulci. Paris, Louvre F 123. – (Nach Arias/Hirmer, Vasenkunst Taf. 58).

unter den Henkeln hervor. Die Heckteile der Schiffe berühren sich unter den Henkeln. Der Sporn in Form eines Delphinkopfes durchbricht die Wellen, während das Schiff unter Segeln auf das Meer hinausgerudert wird⁴¹. Noch deutlicher zeigen sich die Abweichungen vom gängigen Darstellungsschema bei der im gleichen Zeitraum entstandenen, aus der Hand des Nikosthenes stammenden Schale Louvre F 123 (**Abb. 2**), die in Vulci gefunden wurde⁴². Bei diesem Beispiel werden die Schiffe nicht als untergeordnetes Bildmotiv verwendet, sondern nehmen die gesamte Außenseite der Schale ein. Auf jeder Schalenseite finden sich zwei Schiffe mit geblähten Segeln, die von den Steuermännern im Heck navigiert werden. Auf der einen Seite der Schale ist in beiden Schiffen zudem ein Mann angegeben, der sich an der Schanzbefestigung der Schiffe festhält und wohl als Kapitän gesehen werden kann. Über jedem Schiffsbug sitzt eine Sirene, während unter den Henkeln springende Delphine erscheinen.

Besonders hervorzuheben ist eine Schiffsdarstellung, die sich auf der Außenseite der nur wenig jüngeren, ebenfalls aus Vulci stammenden Schale London B 436 findet⁴³. Hier liegt die älteste Abbildung von Handelsschiffen vor⁴⁴. Diese unter-

scheiden sich durch ihre gedrungene und hohe Form⁴⁵ klar von den schlanken Kriegsschiffen. Daher ist deutlich erkennbar, dass auf jeder Seite der Schale ein nach links segelndes Handelsschiff dargestellt ist, dem ein Kriegsschiff nachfolgt. Deutlich sichtbar hat das Handelsschiff seine Segel nach oben gerollt und ist nur von einem Steuermann besetzt, während ihm das Kriegsschiff unter vollen Segeln und mit zahlreichen Ruderern folgt. Es ist denkbar, dass es sich um eine Szene handelt, bei der ein Handelsschiff gerade von einem gegnerischen Schiff aufgebracht wird, da es durch die hochgerollten Segel nicht mehr in der Lage ist, dem geruderten Kriegsschiff zu entkommen.

Bei Betrachtung der Schalen fällt auf, dass sowohl das bereits von den Dinos bekannte Schema der Schiffsdarstellungen verwendet als auch der Versuch unternommen wird, neue Motive zu erschaffen. Da die neuen Motive vor allem gegen Ende des 6. Jahrhunderts v. Chr. auftreten, stellt sich die Frage, ob ähnliche Neuerungen zu jener Zeit auch bei Schiffsdarstellungen beobachtet werden können, die mit anderen Gefäßgattungen verbunden sind. Da jedoch die Anzahl der Schiffsdarstellungen auf anderen Gefäßarten zu dieser

41 Leipzig T 472: s. CVA Leipzig 1, 33 Taf. 31, 3-4; 34, 3.

42 Louvre 123: s. CVA Louvre 10, 88 Taf. 95, 7-12; 96, 1. 4. – Morrison/Williams, Ships 98 Nr. 57 Taf. 15 a-b.

43 London B 436: Morrison/Williams, Ships 109 Nr. 85 Taf. 19-20a.

44 Aus der Archaik ist mir nur eine weitere Darstellung eines Handelsschiffs bekannt: Heidelberg 25/8 (CVA Heidelberg 4, 44-45 Taf. 162, 10-11).

45 Morrison/William, Ships 109.



Abb. 3 Amphore. Mannheim, Reiss-Engelhorn-Museen CG 343. – (Nach Dietrich, *Figur ohne Raum* 22 Abb. 1).

Zeit für eine hinreichende Auswertung zu gering ist, muss die Frage vorläufig unbeantwortet bleiben.

Auffällig ist jedoch die Tatsache, dass es in Bezug auf die Gefäßformen, auf denen Schiffsdarstellungen zu finden sind, durchaus zu Neuerungen kommt. Während Schiffe auf Dinoi, Schalen und Krateren bereits im dritten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. dargestellt werden, dienen Amphoren⁴⁶ (Abb. 3), Hydrien⁴⁷, Oinochoen⁴⁸ oder Teller⁴⁹ erst im letzten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. als Träger entspre-

chender Bilder. Vereinzelt Darstellungen auf weiteren Gefäßformen stammen vor allem aus der Zeit der Wende zum 5. Jahrhundert v. Chr.⁵⁰

In Anbetracht der in der späten Archaik zu beobachtenden Häufung von neuartigen Schiffsmotiven und dem Vorkommen von Schiffsdarstellungen auf Gefäßen bisher hierfür nicht genutzter Gattungen scheint es offensichtlich, dass diese Zeit eine Phase der Veränderung war. Die Vasenmaler reagierten offenbar auf die sich ändernden Bedürfnisse ihrer Kunden und suchten nach Wegen, das Motiv der Schifffahrt auf neue Art ins Spiel zu bringen.

Eine vergleichbare Veränderung deutet sich auch bei der Betrachtung der Schiffsbilder an, die in einem mythologischen Zusammenhang stehen. Obwohl entsprechende Darstellungen vereinzelt schon in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts v. Chr. auftraten⁵¹, kam es erst gegen Ende der Archaik zu einem verstärkten Aufkommen. Im Unterschied zu den nicht-mythologischen Schiffsbildern setzte sich dieses jedoch in der klassischen Zeit fort und dominierte nunmehr das Spektrum an (Schiffs-)Bildern: Auf attischen Vasen klassischer Zeit stehen Schiffsdarstellungen stets in einem mythologischen oder in einem mit dem Totenkult verbundenen Kontext. Um ihrer selbst willen dargestellte Schiffe können bisher nicht nachgewiesen werden.

Betrachtet man die in archaischer Zeit entstandenen Schiffsdarstellungen im mythologischen Kontext etwas genauer, so ist zunächst festzustellen, dass bislang lediglich 15 entsprechende Bilder dokumentiert sind. Von diesen wiederum gehören sieben Exemplare klar erkennbar in einen dionysischen Kontext; diese sollen hier zunächst ausgeklammert werden, da sie nicht so sehr eine Geschichte erzählen, als eher einen kultischen Hintergrund haben.

Die verbleibenden acht Darstellungen von Schiffen im mythologischen Kontext⁵² folgen der hier skizzierten Entwicklung. Der Beginn entsprechender Bilder liegt im ersten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. Das wohl älteste Beispiel ist der berühmte Kleitias-Krater aus einem Grab nahe Chiusi⁵³ mit einer Darstellung auf der B-Seite des Halses, direkt unterhalb der Gefäßmündung. Das hier abgebildete Schiff ist zwar nicht mehr komplett erhalten, aber anhand des Abstandes zum linken Henkel des Kraters kann man davon ausgehen, dass es

46 Mannheim Cg 343 (CVA Mannheim 2, 17 Taf. 6-7), Tarquinia 678 (CVA Tarquinia 1, 5 Taf. III H 5. – Morrison/Williams, Ships 110 Nr. 86 Taf. 20b), London B 240 (CVA British Museum 4, 7 Taf. III He 58, 4. – Morrison/Williams, Ships 108 Nr. 82 Taf. 18c), San Francisco Legion of Honor (Morrison/Williams, Ships 105 Nr. 78). Die Amphora Tübingen S./101497 entstand erst um die Jahrhundertwende (CVA Tübingen 3, 14 Taf. 6, 4).

47 Zu nennen sind hier: London B 316 (Morrison/Williams, Ships 105 Nr. 75), Norwich Castle Museum (Morrison/Williams, Ships 105 Nr. 76), Spencer Churchill Collection Northwick Park (Morrison/Williams, Ships 105 Nr. 77). Die Ausnahme bildet die Hydria Louvre E 735 aus dem 2. Viertel des 6. Jhs. v. Chr. (Morrison/Williams, Ships 86 Nr. 35 Taf. 11 d).

48 London B 508 (Morrison/Williams, Ships 111 Nr. 88 Taf. 20d). Die Oinochoe Theben 17077 stammt dagegen vom Ende des 6. Jhs./Anfang des 5. Jhs. v. Chr. (CVA Theben 1, 76-78 Taf. 70. – Morrison/Williams, Ships 115 Nr. 95).

49 Athen Akropolis 2414 (Morrison/Williams, Ships 98 Nr. 58).

50 Skyphoi: Mus. Civita di Bologna D.L. 109 (CVA Bologna 2, 22 Taf. III He 43. – Morrison/Williams, Ships 116 Nr. 103), Athen Akr. 281 (Morrison/Williams, Ships 116 Nr. 101), London B 79 (Morrison/Williams, Ships 116 Nr. 102).

Stamnos: London E 440 (CVA British Museum 3, 8 Taf. III Ic 20, 1a-c. – Morrison/Williams, Ships 114 Nr. 94 Taf. 21 e). Phormiskos: Tübingen S./101507 a+b (CVA Tübingen 3, 32-33 Taf. 22, 6-7. – Morrison/Williams, Ships 115 Nr. 96). Eschara: Frankfurt Li 560 (CVA Frankfurt 2, 11-12 Taf. 46, 4-6). Ein singuläres Stück ist der im 2. Viertel des 6. Jhs. v. Chr. entstandene Deckel einer Lekanis aus Neapel (Morrison/Williams, Ships 86 Nr. 36).

51 Hier sind u. a. der um 570/560 v. Chr. geschaffene Kleitias-Krater und die aus dem 2. Viertel des 6. Jhs. v. Chr. stammende Hydria Louvre E 735 zu nennen.

52 Florenz Mus. Arch. Naz. 4209 (Morrison/Williams, Ships 84f. Nr. 33 Taf. 11 a-b), Louvre E 735 (Morrison/Williams, Ships 86 Nr. 35 Taf. 11 d), London B 508 (Morrison/Williams, Ships 111 Nr. 88 Taf. 20d), London B 240 (CVA British Museum 4, 7 Taf. III He 58, 4. – Morrison/Williams, Ships 108 Nr. 82 Taf. 18c), Theben 17077 (CVA Theben 1, 76-78 Taf. 70. – Morrison/Williams, Ships 115 Nr. 95), London E 440 (CVA British Museum 3, 8 Taf. III Ic 20, 1a-c. – Morrison/Williams, Ships 114 Nr. 94), Tübingen S./101507 (CVA Tübingen 3, 32-33 Taf. 22, 6-7. – Morrison/Williams, Ships 115 Nr. 96 Taf. 21 e), Frankfurt Li 560 (CVA Frankfurt 2, 11-12 Taf. 46, 4-6).

53 Florenz 4209: s. Morrison/Williams, Ships 84f. Nr. 33 Taf. 11 a-b.

sich um einen Dreißigruderer handelte. Der Mast des Schiffes ist umgelegt und zeigt somit den Prozess des Anlandens, der zwar häufig bei Homer beschrieben wurde, in der Vasenmalerei jedoch nur in diesem einen Fall nachweisbar ist⁵⁴. Auf See war das Schiff durch den mit Umhang und Petasos ausgestatteten Steuermann mit seinen beiden Steuerrudern nach links bewegt worden, während die 16 hinter der Reling sitzenden und stehenden Ruderer es vorantrieben hatten. Die stehenden Ruderer bilden thematisch den Übergang zu der Prozession, die rechts an das Schiff anschließt und einen Hinweis auf den Mythos gibt, der an dieser Stelle dargestellt ist, nämlich die Rückkehr des Theseus aus dem Labyrinth des Minotaurus. Die Mannschaft, die auf dem Schiff auf die Rückkehr des Helden gewartet hatte, beginnt zu jubeln, sobald sie seiner ansichtig wird. Zwei der Männer sind bereits vom Schiff gesprungen. Der eine schwimmt noch auf den Strand zu, während der andere schon auf die Prozession zuläuft, um sich ihr anzuschließen.

Die Wiedergabe des Schiffes unterscheidet sich durch ihren Kontext, ihre sorgfältige Ausführung und vor allem durch ihre hervorgehobene Position auf dem Gefäßkörper stark von derjenigen späterer Darstellungen. Das Schiff ist deutlich sichtbar auf der Halsaußenwand des Kraters platziert, nicht im Inneren des Gefäßrandes. Eine ähnlich gestaltete Darstellung ist im zweiten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. nur noch auf der Hydria Louvre E 735 anzutreffen⁵⁵. Ob es sich bei dem dort abgebildeten Schiff tatsächlich um die Argo handelt, wie häufig vorgeschlagen wurde⁵⁶, kann an dieser Stelle nicht diskutiert werden. Grundsätzlich wird jedoch deutlich, dass bereits im zweiten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. mit Schiffsdarstellungen in mythologischem Kontext experimentiert wurde. Wohl wegen mangelnder Nachfrage wurde die Produktion derartiger Bilder jedoch im dritten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. nicht fortgeführt. Stattdessen kam es dann zu den hier beschriebenen nicht-mythologischen Schiffsdarstellungen im Inneren von Dinoi, Krateren oder Schalen. Diese nicht-mythologischen Bilder verdrängten dann für mehrere Jahrzehnte die mythologischen Schiffsdarstellungen, bevor letztere gegen Ende des 6. Jahrhunderts v. Chr. erneut aufgegriffen wurden.

Zu den fraglichen Vasen gehört u. a. der aus Vulci stammende, um 500/480 v. Chr. zu datierende rotfigurige Stamnos London E 440⁵⁷ aus der Hand des Sirenen-Malers. Auf der einen Seite des Gefäßes sind drei Erosen erkennbar, die über das Meer fliegen. Die andere Seite zeigt das Schiff des Odysseus, das gerade die Felsen der Sirenen passiert. Es handelt sich hierbei um eine der zwei bisher bekannten archaischen Darstellungen des Odysseus-Abenteuers⁵⁸. Der Steuermann

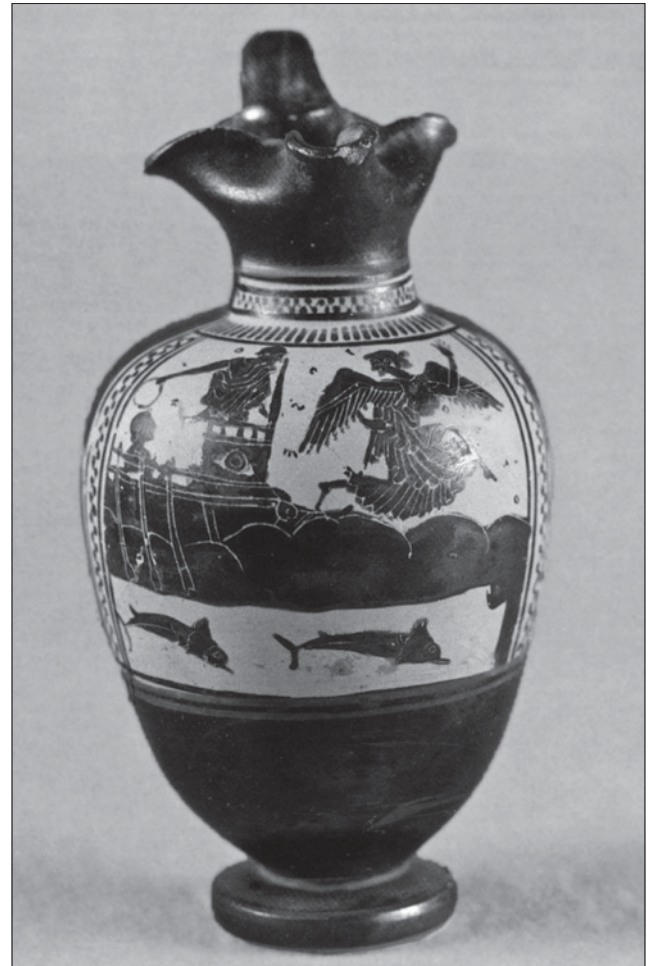


Abb. 4 Oinochoe des Athena-Malers. Theben, Archäologisches Museum R 46.83. – (Nach Delivorrias, Greece 181 Nr. 79).

steht mit zwei Rudern im Heck, während vor ihm vier Ruderer das Schiff nach links bewegen. Die Segel des Schiffes sind nach oben gerollt. Odysseus selbst ist an den Mast gebunden und wird von zwei Sirenen beobachtet, die auf ihren Felsen hoch über dem Meer sitzen. Eine dritte stürzt in diesem Moment mit geschlossenen Augen zu dem Schiff hinab. Es handelt sich bei diesem Exemplar um die einzige bisher bekannte rotfigurige Schiffsdarstellung archaischer Zeit⁵⁹. Bei Betrachtung der Szene fällt auf, dass die Genauigkeit der Wiedergabe des Schiffes zugunsten des Inhalts ignoriert wird. Die Schiffsproportionen verkürzen sich, zudem befinden sich nur vier Ruderer im Schiff, obwohl sechs Ruder zu sehen sind.

Dass solche Ungenauigkeiten gegen Ende der archaischen Zeit keineswegs ungewöhnlich sind, zeigt beispielsweise die aus Rhitsona stammende Oinochoe Theben 17077 aus der Hand des Athena-Malers (**Abb. 4**)⁶⁰. Auf der um 490/480

54 Beazley, Development 33-34.

55 Louvre E 735: s. Morrison/Williams, Ships 86 Nr. 35 Taf. 11 d.

56 Morrison/Williams, Ships 86.

57 London E 440: s. CVA British Museum 3, 8 Taf. III Ic 20, 1a-c. – Morrison/Williams, Ships 114 Nr. 94 Taf. 21 e.

58 Eine zweite archaische Darstellung der Taten des Odysseus findet sich auf dem Phormiskos Tübingen S./101507 a+b (CVA Tübingen 3, 32-33 Taf. 22, 6-7. – Morrison/Williams, Ships 115 Nr. 96).

59 Amsterdam Scheurleer 2182 zeigt auf seiner Außenseite eine rotfigurige Gestaltung, während die Schiffe im Innenfries schwarzfigurig wiedergegeben sind.

60 Theben 17077: s. CVA Theben 1, 76-78 Taf. 70. – Morrison/Williams, Ships 115 Nr. 95.

v. Chr. zu datierenden Vase ist Nike im Knielaufschema abgebildet. Sie eilt über das Meer und blickt sich zu einem Schiff um, von dem nur der vordere Teil mit drei Rudern dargestellt ist. Über der Bugpartie hockt ein Mann, der dem einzig sichtbaren Ruderer einen Kranz über den Kopf hält. Unter dem Schiff schwimmen zwei Delphine⁶¹. Die realistische Wiedergabe des Schiffes ist hier noch stärker vernachlässigt als bei dem vorgenannten Beispiel⁶²: Es ist nur ein Ruderer erkennbar, obwohl sich drei Ruder im Schiff befinden. Zudem ist das Schiff nicht mehr vollständig wiedergegeben, sondern abgeschnitten, was in dieser Zeit bei noch zwei weiteren mythologischen Darstellungen beobachtet werden kann⁶³. Es scheint, als würden diese Bilder zu den klassischen Schiffsdarstellungen überleiten, bei denen nur noch einzelne Schiffsteile als *pars pro toto* gezeigt werden. Die Darstellung auf der Oinochoe ist aber auch in Bezug auf ihre Deutung von gewissen Interesse. Nike, die auf Vasen nur selten in Verbindung mit Schiffen in Erscheinung tritt, eilt vor einem Schiff über das Meer und zeigt der Mannschaft dadurch ihre Gunst⁶⁴. Vielleicht steht diese Darstellung im Zusammenhang mit einem historischen Ereignis, wie beispielsweise einer siegreichen Seeschlacht, oder sie ist als Illustration eines mythologischen Sieges zu werten. Es ist jedoch auch möglich, dass hier ein Wettkampf, wie beispielsweise ein Schiffrennen, abgebildet ist. Derartige Rennen wurden u. a. in Athen durchgeführt, um Schiffsmannschaften zu trainieren⁶⁵.

Ebenfalls von Interesse für die Fortführung archaischer Schiffsmotive in klassischer Zeit ist die aus Athen stammende Eschara Frankfurt Li 560⁶⁶. Die Spenderöhre zeigt Charon, der wie ein Steuermann im hinteren Teil seines Bootes an den Steuerrudern sitzt. Den rechten Arm hat er befehlend ausgestreckt und weist den fliegenden Seelen der Toten, den Eidola, ihre Plätze an den Ruderbänken seines Bootes zu. Einige von ihnen sitzen bereits an den Rudern, während andere noch darauf warten, in die Reihen aufgenommen zu werden. Die Länge des Bootes ist wegen des schlechten Erhaltungszustandes des Gefäßes unbekannt, aber fünf der Ruder sind klar erkennbar. Es ist sehr wahrscheinlich, dass ursprünglich etwa doppelt so viele abgebildet waren. Die Darstellung kann allgemein als Vorgänger der klassischen weißgrundigen Lekythen gelten, die mehrfach die Toten-

fahrt darstellen. Obwohl Charon hier meist in Begleitung des Verstorbenen gezeigt wird, gibt es auch einige Lekythen, auf denen er sich in Begleitung von Eidola befindet⁶⁷.

Abschließend soll noch ein kurzer Blick auf die mythologischen Darstellungen geworfen werden, die in einem klar erkennbaren dionysischen Kontext stehen⁶⁸. Das älteste Bild, das sich in seiner Einzigartigkeit deutlich von den übrigen abhebt, ist die berühmte Augenschale München 8729, die im dritten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. von Exekias gefertigt wurde⁶⁹. Auf den Außenseiten der Schale ist zu Seiten der Augen ein Kampf von je sechs Hoplitern um einen Leichnam dargestellt. Das Schiff dagegen befindet sich im Inneren der Schale und füllt den gesamten Schalengrund aus, statt sich, wie bei den Schalen mit Innenfries, nur am äußeren Rand entlangzuziehen. Auf dem Schiff ruht der efeubekränzte Weingott Dionysos wie ein Zecher auf seiner Kline. Er stützt sich mit seiner linken Hand auf und hält ein Trinkhorn in seiner Rechten. Hinter dem von sieben Delphinen umgebenen Schiff wachsen zwei Weinrankenstämme in die Höhe. Das Schiff selbst hat die Form eines Kriegsschiffes unter windgeblähten Segeln. Der Rammsporn hat die Form eines Eberkopfes, während das Aphlaston als Schwanenhals dargestellt ist. Am Heck befindet sich eine Steigleiter. Das Steuerruder treibt im Wasser.

Bislang sind nur zwei weitere Vasen bekannt, die den Gott auf einem Schiff sitzend zeigen; beide Gefäße wurden gegen Ende des 6. Jahrhunderts bzw. Anfang des 5. Jahrhunderts v. Chr. geschaffen. Bei dem einen Beispiel handelt es sich um die Schale Berlin 2961⁷⁰: Im Medaillon sitzt der Gott mit einem Rhyton. Als zweites Beispiel ist die Amphora Tarquinia 678⁷¹ zu nennen: Sie zeigt auf beiden Seiten den Gott auf einem Schiff thronend, umgeben von Satyrn und Mänaden.

Etwa im selben Zeitraum entstand eine weitere Sonderform der Schiffsdarstellungen, die bisher auf vier Gefäßen nachzuweisen ist⁷². Gegenstand des Bildes ist jeweils Dionysos (oder eine Person, die ihn verkörpert) auf einem Schiffskarren. Der Skyphos Bologna D. L. 109 ist das aussagekräftigste Beispiel für Schiffskarrendarstellungen, da hier zusätzlich zum Schiffskarren ein weiterer Teil des zugehörigen Kultgeschehens gezeigt ist. Es handelt sich hierbei um eine Prozession, die mit einer Kanephore beginnt. Daran anschließend folgen

61 CVA, Theben 1, 76-78.

62 S. CVA Theben 6, 76-78.

63 S. hierzu London B 240 (CVA British Museum 4, 7 Taf. III He 58, 4. – Morrison/Williams, Ships 108 Nr. 82 Taf. 18c) mit einer Darstellung des Achill, die derjenigen von Theben 17077 stark ähnelt, sowie London B 508 (Morrison/Williams, Ships 111 Nr. 88 Taf. 20d). Zu der Vorschlag, dass auf dem Schiff Arion dargestellt sei s. Williams, Two Levels 128.

64 CVA Theben 1, 76-78. Vasendarstellungen mit Nike vor oder auf einem Schiffsbug finden sich ansonsten nur noch auf zwei klassischen panathenäischen Preisamphoren. Auf Münzen ist das Motiv jedoch sehr beliebt. Das berühmteste Beispiel ist jedoch die Monumentalplastik der Nike von Samothrake, die auf einem Schiffsbug steht.

65 Pindar, Isthmische Oden V 4-6. Hierzu und für weitere Referenzen s. Morrison/Williams, Ships 308.

66 Frankfurt Li 560: s. CVA Frankfurt 2, 11-12 Taf. 46, 4-6.

67 z. B. Berlin 3137, Karlsruhe 1892. B 2663, Athen NM 1758, Athen NM 1926, Boston MFA 95.47 (R. 157), Oxford Ashmolean Museum G 258 (547), Athen Markt.

68 München 8729 (CVA München 13, 14-19 Taf. 1-3), Berlin 2961 (Morrison/Williams, Ships 116 Nr. 105), Tarquinia 678 (CVA Tarquinia 1, 5 Taf. III H 5. – Morrison/Williams, Ships 110 Nr. 86 Taf. 20b), Mus. Civ. di Bologna D. L. 109 (CVA Bologna 2, 22 Taf. III He 43. – Morrison/Williams, Ships 116 Nr. 103), Athen Akkr. 281 (Morrison/Williams, Ships 116 Nr. 101), London B 79 (Morrison/Williams, Ships 116 Nr. 102), Tübingen S./101497 (CVA Tübingen, 14 Taf. 6, 4).

69 München 8729: zur Literatur s. CVA München XIII, 14-19 Taf. 1-3; Morrison/Williams, Ships 93 Nr. 52 Taf. 13.

70 Berlin 2961: s. Morrison/Williams, Ships 116 Nr. 105. – CVA München 13, 14-19.

71 Tarquinia 678: s. CVA Tarquinia 1, 5 Taf. III H 5. – Morrison/Williams, Ships 110 Nr. 86 Taf. 20b.

72 Skyphos Akropolis 281 (Morrison/Williams, Ships 116 Nr. 101); Skyphos London B 79, aus Akrai (Morrison/Williams, Ships 116 Nr. 102); Skyphos Museo Civico di Bologna D. L. 109, aus Bologna (CVA Bologna 2, 22 Taf. III He 43. – Morrison/Williams, Ships 116 Nr. 103); Amphore Tübingen S./101497 (CVA Tübingen 3, 14 Taf. 6, 4. – Morrison/Williams, Ships 116 Nr. 104).

	2. Viertel 6. Jh. v. Chr.	3. Viertel 6. Jh. v. Chr.	4. Viertel 6. Jh. v. Chr.	Ende 6./Anfang 5. Jh. v. Chr.
Dinoi		Wien 3619 Rom Villa Giulia 50599 Oxford 1932.45 Louvre F62 München 1734	Madrid 10902 Leningrad Hermitage 86 Louvre F61 Rom Villa Giulia 959 Paestum Louvre Camp. 11244 Louvre Camp. 11246 Louvre Camp. 11247 Boston 90.154 Salerno, Mus. Prov. Louvre Camp. 11245 Cleveland 1971.46 Adria I.G. 22658 Warschau 198561 Malibu G.M. 92.AE.88 Chicago, University Korinth, Fragment Centre Island Leningrad 1527 Lipari Oxford, Ash.M. 1929.359	Würzburg Ha 166a Basel, Cahn Louvre Camp. 11248
Kratere	<i>Florenz 4209</i>	Heidelberg S39 Boston Mus. o. F. A. 149.64	Boston 68.777 Kopenhagen NM B116 Aachen, Ludwig Markt Leningrad, Hermitage B 1525 Princeton 43.97 Austin J. S. B. Mus. CD 37 New York Markt	Neapel 85834 Louvre Camp. 11270 Schweizer Privatbesitz New York 07.286.76 Neapel RC 246 Göttingen K 310
Schalen		<i>München 8729</i>	Louvre F 145 Amsterdam Scheurleer 2182 Tübingen H./101206 Berlin 1800 Brüssel A 3645 London E 2 Paris Cab. Med. 322 Haifa Maritime Mus. Thera Athen Ak. 1457 Würzburg Leipzig T 472 München 9663 Sydney 47.03 New York 1957 Tarquinia 571 New York, Bastis New York 56.171.36 Louvre F 123 Heidelberg 25/8 London B 436	London B 679 <i>Berlin 2961</i> Tübingen S./101495
Amphoren			Mannheim Cg 343 <i>Tarquinia 678</i> <i>London B 240</i> San Francisco, Legion of Honor	Tübingen S./101497
Hydrien	<i>Louvre E 735</i>		London B 316 Norwich Castle Museum S. Churchill Coll., Northwick Park	
Skyphoi				<i>Bologna D. L. 109</i> <i>Athen Ak. 281</i> <i>London B 79</i>
Sonstige Gefäßarten	Neapel aus Cumae		<i>London B 508</i> Athen Ak. 2414	<i>London E 440</i> <i>Tübingen S./101507 a+b</i> <i>Theben 17077</i> <i>Frankfurt Li 560</i>

Tab. 1 Chronologische Verteilung der archaischen Schiffsdarstellungen (kursiv gedruckt sind Darstellungen in mythologischem Kontext).

ein Jüngling mit einem Thymiaterion sowie mehrere Männer mit einem Opferstier. Danach folgt der Schiffskarren, der von zwei Satyrn gezogen wird. Eine bärtige Gestalt sitzt darin, die von einem Himation vollständig bedeckt wird. Sie wird von zwei flötenspielenden Satyrn begleitet⁷³.

Die Bilder können mit einiger Wahrscheinlichkeit auf attische Kultaktivitäten bezogen werden, nämlich auf Prozessionen bei athenischen Dionysos-Festen⁷⁴. Der Umzug des Schiffskarrens war ein Teil der Anthesterien, die Ende Februar und Anfang März zu Beginn der neuen Handels- und Schiffahrtssaison gefeiert wurden, und fand am zweiten Tag des Festes statt. Im Rahmen dieser Feierlichkeiten kam Dionysos über das Meer nach Athen und fuhr mit einem Schiffskarren durch die gesamte Stadt, wobei ihm Opfertiere und weitere Wagen folgten⁷⁵.

Zusammengefasst stellt sich die Entwicklung der Schiffsdarstellungen auf archaischen attischen Vasen folgendermaßen dar (**Tab. 1**): Erste Abbildungen finden sich bereits im zweiten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr., wobei es sich bei diesen Exemplaren um singuläre, wohl ausschließlich in den mythologischen Kontext gehörende Darstellungen handelt. Erst im dritten Viertel des 6. Jahrhunderts v. Chr. bildete sich ein fester Schiffstypus heraus, der vor allem auf Weinmischgefäßen oder Trinkschalen Verwendung fand und bis zum Ende des 6. Jahrhunderts v. Chr. sehr beliebt war. Im letzten Viertel des 6. Jahrhunderts und zu Beginn des 5. Jahrhunderts v. Chr. bilden sich im gängigen Repertoire durch die Verwendung neuer Motive und durch die Nutzung neuer Gefäßformen einige Variationen heraus. Eine Veränderung entstand auch durch das erneute Auftauchen von Schiffen in mythologischen Zusammenhängen. Letzteres leitete sodann direkt zu den klassischen Schiffsdarstellungen über, die ausschließlich in mythologische oder in den Grabzusammenhang gehörende Kontexte eingebettet sind. Am Übergang zur Klassik deutet sich zudem eine nachlassende Genauigkeit bei der Darstellung der Schiffe an, die sich in der Klassik merklich verstärkt.

Klassische Schiffsdarstellungen beschränken sich auf wenige, in das 5. Jahrhundert v. Chr. gehörende Beispiele, in denen einzelne Schiffsteile meist als *pars pro toto* wiedergegeben werden. Lediglich Darstellungen Charons in seinem Boot erleben bis zum Ende des Jahrhunderts eine Blüte, die jedoch mit dem beginnenden 4. Jahrhundert v. Chr. ebenfalls endet.

73 Deubner, Feste 102.

74 Deubner, Feste 102-106.

75 Zur Diskussion verschiedener mit dem konkreten Ablauf zusammenhängender Theorien s. Deubner, Feste 106-107.

Literatur

- Ahlberg, Fighting: G. Ahlberg, Fighting on Land and Sea in Greek Geometric Art. Skrifter utgivna av Svenska Institutet i Rom: Serie in 4°, 16 (Stockholm 1971).
- Arias/Hirmer, Vasenkunst: P. E. Arias / M. Hirmer, Tausend Jahre Griechische Vasenkunst (München 1960).
- Basch, Musée: L. Basch, Le musée imaginaire de la marine antique (Athènes 1987).
- Beazley, Development: J. D. Beazley, The Development of Attic Black-Figure. Sather Classical Lectures 24 (Berkeley 1986).
- Bernabò-Brea/Cavalier, Lipari: L. Bernabò-Brea / M. Cavalier, Il Castello di Lipari e il Museo Archeologico Eoliano (Palermo 1977).
- Brownlee, Dinos: A. B. Brownlee, Antimenean Dinos. In: Athenian Potters and Painters. The Conference Proceedings. Oxbow Monograph 67 (Oxford 1997) 509-522.
- Burow, Antimenesmaler: J. Burow, Der Antimenesmaler. Forschungen zur antiken Keramik: Reihe 2, Kerameus 7 (Mainz 1989).
- Casson, Mariners: L. Casson, The Ancient Mariners. Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times (London 1959).
- Seafaring: L. Casson, Ships and Seafaring in Ancient Times (London 1994).
- Seamanship: L. Casson, Ships and Seamanship in the Ancient World (Princeton NJ 1972).
- CVA Adria 2: S. Bonomi, CVA, Adria, Museo Archeologico Nazionale, Bd. 2, Italia Bd. 65 (Roma 1991).
- Bologna 2: L. Laurinsich, CVA, Bologna, Museo Civico di Bologna, Bd. 2, Italia Bd. 7 (Milano, Roma 1931).
- Boston 2: M. True u. a., CVA, Boston, Museum of Fine Arts, Bd. 2, USA Bd. 19 (Boston 1978).
- British Museum 3: H. B. Walters u. a., CVA, London, British Museum, Bd. 3, Great Britain Bd. 4 (London 1927).
- British Museum 4: H. B. Walters u. a., CVA, London, British Museum, Bd. 4, Great Britain Bd. 5 (London 1929).
- Frankfurt 2: K. Deppert, CVA, Frankfurt a.M., Bd. 2, Deutschland Bd. 30 (München 1968).
- Göttingen 3: N. Eschbach, CVA, Göttingen, Archäologisches Institut der Universität, Bd. 3, Deutschland Bd. 83 (München 2007).
- Heidelberg 4: H. Gropengiesser, CVA, Heidelberg, Universität, Bd. 4, Deutschland Bd. 31 (München 1970).
- Leipzig 1: E. Paul, CVA, Leipzig, Antikenmuseum der Karl-Marx-Universität, Bd. 1 (ehem. Bd. 2, DDR), Deutschland Bd. 14 (ehem. Bd. 2, DDR) (Berlin 1973).
- Louvre 2: E. Pottier, CVA, Paris, Musée du Louvre, Bd. 2, France Bd. 2 (Paris 1923).
- Louvre 10: F. Villard, CVA, Paris, Musée du Louvre, Bd. 10, France Bd. 17 (Paris 1951).
- Madrid 1: J. R. Mélida, CVA, Madrid, Musée Archéologique National, Bd. 1, Spain Bd. 1 (Madrid 1935).

- Mannheim 2: F. Utili, CVA, Mannheim, Reiss-Engelhorn-Museen, Bd. 2, Deutschland Bd. 75 (München 2003).
- München 13: B. Fellmann, CVA, München, Antikensammlungen, Bd. 13, Deutschland Bd. 17 (München 2004).
- New York 4: M. B. Moore / D. von Bothmer, CVA, New York, The Metropolitan Museum of Art, Bd. 4, USA Bd. 16 (New York 1976).
- Napoli 5: N. V. Mele, CVA, Neapel, Museo Nazionale di Napoli, Bd. 5, Italia Bd. 69 (Rom 1995).
- Pierson 1: J. M. Hemelrijk, CVA, Amsterdam, Allard Pierson Museum and University of Amsterdam, Bd. 1, Netherlands Bd. 6 (Amsterdam 1988).
- Scheurleer 1: C. W. L. Scheurleer, CVA, Amsterdam, Musée Scheurleer, Bd. 1, Netherlands Bd. 1 (Paris 1927).
- Tarquiniia 1: G. Iacopi, CVA, Museo Nazionale Tarquiniese, Bd. 1, Italia Bd. 25 (Roma 1955).
- Theben 1: V. Sabetai, CVA, Theben, Archaeological Museum, Bd. 1, Greece Bd. 6 (Theben 2001).
- Tübingen 3: J. Burow, CVA, Tübingen, Antikensammlung der Universität, Bd. 3, Deutschland Bd. 47 (München 1980).
- Davies, Athens: M. I. Davies, Athens Comes of Age: from Solon to Salamis (Princeton NJ 1978).
- Delivorrias, Greece: A. Delivorrias, Greece and the Sea [Ausstellungskat.] (Amsterdam 1987).
- Dietrich, Figur ohne Raum: N. Dietrich, Figur ohne Raum? Bäume und Felsen in der attischen Vasenmalerei des 6. und 5. Jahrhunderts v. Chr. Image & Context 7 (Berlin 2010).
- Deubner, Feste: L. Deubner, Attische Feste (Berlin 1956).
- Höckmann, Seefahrt: O. Höckmann, Antike Seefahrt (München 1985).
- Kirk, Ships: G. S. Kirk, Ships on Geometric Vases. ABSA 44, 1949, 93-153.
- Köster, Seewesen: A. Köster, Das antike Seewesen (Berlin 1923).
- Lefebvre des Noëttes, Marine: R. J. E. C. Lefebvre des Noëttes, De la marine antique à la marine modern (Paris 1935).
- Lissarague, Banquet: F. Lissarague, The Aesthetics of the Greek Banquet. Images of Wine and Ritual (Princeton NJ 1990).
- Maas, Zechernautik: M. Maas, Zechernautik. In: Forschungen und Funde. Festschrift für Bernhard Neutsch. Innsbrucker Beiträge zur Kulturwissenschaft 21 (Innsbruck 1980) 293-296.
- Mackay, Exekias: E. A. Mackay, Tradition and Originality: A Study of Exekias (Oxford 2010).
- Morrison, Warships: J. S. Morrison, Greek and Roman Oared Warships 399-30 B.C. Oxbow Monograph 62 (Oxford 1996).
- Morrison/Williams, Ships: J. S. Morrison / R. T. Williams, Greek Oared Ships 900-322 B.C. (Cambridge 1968).
- Oakley, Cup: J. Oakley, An Attic Black-Figure Eye-Cup with Ships around the Interior. Archäologischer Anzeiger 109, 1994, 16-23.
- Pernice, Dipylonvasen: E. Pernice, Über die Schiffsbilder auf den Dipylonvasen. Mitteilungen des Deutschen Archäologischen Instituts Athen 1892, 285-306.
- Schauenburg, Schalen: K. Schauenburg, Zu attisch schwarzfigurigen Schalen mit Innenfriese. Antike Kunst Beiheft 7, 1970, 33-46.
- Siedentopf, Wein: H. B. Siedentopf, Der Wein und das Meer. In: Kunst der Schale – Kultur des Trinkens [Ausstellungskat.] (München 1990) 319-324.
- Slater, Symposium: W. J. Slater, Symposium at Sea. Harvard Studies in Classical Philology 80, 1976, 161-170.
- Tarn, Warship: W. W. Tarn, The Greek Warship. JHS 25, 1905, 139-156. 175-224.
- Torr, Ships: C. Torr, Ancient Ships (Cambridge 1894).
- Williams, Ships: R. T. Williams, Ships in Greek Vase Painting. Greece and Rome 18, 1949, 126-137.
- Two Levels: R. T. Williams, Early Greek Ships of Two Levels. JHS 78, 1958, 121-130.

Zusammenfassung / Summary

Archaische Schiffsdarstellungen auf attischen Vasen

Darstellungen von Schiffen finden sich in der attischen Vasenmalerei von spätgeometrischer Zeit bis in das 4. Jahrhundert v. Chr., und zwar in verschiedenen thematischen Zusammenhängen. Der vorliegende Beitrag konzentriert sich auf die Bilder archaischer Zeit und geht den Fragen nach, in welchem Umfang Schiffsdarstellungen auftreten, welche zeitlichen Schwerpunkte auszumachen sind, mit welchen Inhalten die Darstellungen zu verbinden sind und wie die Darstellung der spezifischen Form des jeweiligen Bildträgers angepasst ist.

Representations of Archaic Ships on Attic Vases

There are representations of ships on Attic vase-painting from the Late Geometric period up to the 4th century B.C., and that in different thematic connections. The present article concentrates upon the depictions of the Archaic period and investigates the question of to what extent representations of ships occur, which chronological focal points can be distinguished, with which contents the representations can be connected and how the depiction fits the specific form of the corresponding image carrier.

Translation: C. Bridger

