

FLUCTUAT NEC MERGITUR:
 ÜBERLEGUNGEN ZU HORAZ' ODE 1, 14*

In memoriam Gabriele Thome
 (24.5.1951–27.6.2003)

I

“Lyrik ist schwyrik, leicht wird sie schmyrik” (Wiglaf Droste). Bedürfte es eines Beweises, daß dies in besonderem Maße auch für ihre Interpretation gilt, wäre die Diskussion um Horaz' Ode 1, 14 ein Paradigma dafür. Seit der Antike wird um eine angemessene Deutung und ein begründetes Verständnis des Textes gerungen – mit bisweilen mächtig tönenden Worten, überwiegend aber mäßigem Erfolg.¹ Bevor im folgenden der Gang der jüngeren Diskussion um diesen Text nachgezeichnet sowie ein neuer Deutungsvorschlag vorgestellt werden soll, scheint es zweckmäßig, sich den Text der Ode und ihren Gedankengang zu vergegenwärtigen. Der Text lautet folgendermaßen:²

O nauis, referent in mare te noui
 fluctus! o quid agis? fortiter occupa
 portum! nonne uides ut
 nudum remigio latus
 5 et malus celeri saucius Africo
 antennaeque gemant, ac sine funibus
 uix durare carinae
 possint imperiosius
 aequor? non tibi sunt integra lintea,
 10 non di quos iterum pressa uoces malo.

* Dank für ausführliche Diskussion und umfassende Kritik gilt Roberta Marchionni, Matthias Schumacher und Sabine Vogt. Auch den Herausgebern dieser Zeitschrift bin ich für zahlreiche Anregungen zu Dank verpflichtet. Verbliebene Irrtümer sind allein mir und meiner Resistenz gegen besseren Rat anzulasten.

¹ Literaturberichte finden sich bei W. Kissel, “Horaz 1936–1975: Eine Gesamtbibliographie”, in: *ANRW* II 31, 3 (Berlin – New York 1981) 1403–1558, insbes. 1492 sowie E. Doblhofer, *Horaz in der Forschung nach 1957* (Darmstadt 1992) 182. S. überdies auch unten, Abschnitt III.

² Die Textgestaltung folgt der OCT-Ausgabe von E. C. Wickham, H. W. Garrod (Oxford ²1912) 13–14.

quamuis Pontica pinus,
 siluae filia nobilis,
 iactes et genus et nomen inutile,
 nil pictis timidus nauita puppibus
 15 fidit. tu, nisi uentis
 debes ludibrium, caue.
 nuper sollicitum quae mihi taedium,
 nunc desiderium curaque non leuis,
 interfusa nitentis
 20 uites aequora Cycladas.

J. H. Voß übertrug den Text wie folgt ins Deutsche:³

Wieder trägt dich, o Schiff, neues Gewog' in's Meer!
 O was trachtest du? Rasch! suche der Ankerbucht
 Einfahrt! Schauest du nicht, wie
 Nackt des Rudergeräths der Bord,

Wie der Mast, von des Süds fliegenden Sturme wund,
 Samt den Rahen, erseufzt? und wie, der Tau' entblößt,
 Kaum ausdauren der Rumpf mehr
 Kann den übergewaltigen

Meerschwall? Nicht unversehrt hast du die Segel, hast
 Gottheit nicht, die hinfort höre dein Angstgeschrei!
 Ob auch, pontische Fichte,
 Edle Waldungen Tochter, du

Dein Geschlecht und den nicht frommenden Namen rühmst;
 Nichts vertraut des Kastells Bilde der zagende
 Seemann! Sollst du der Windsbraut
 Spiel nicht werden, o nimm dein wahr!

Du Bekümmernis mir neulich und Überdruß,
 Nun mir sehnlischer Wunsch, bangende Sorge mir,
 Meid', ach meide die Brandung,
 Die durch helle Cykladen strömt.

Das lyrische Ich (der Einfachheit halber im folgenden Horaz genannt) redet ein Schiff an, das sich auf halbem Wege zum sicheren Hafenbecken

³ J. H. Voß, *Des Quintus Horatius Flaccus Werke* I (Braunschweig 1820) 49.

befindet, aber noch nicht eingelaufen (geschweige denn ebendort vertäut) ist.⁴ Dieses Schiff laufe nun Gefahr, von erneut aufkommender Strömung wieder auf die offene See hinausgetrieben zu werden. Darauf folgt die Ermahnung, es solle doch beherzt den Hafen einnehmen, denn es sei ja schwer beschädigt: Kein Ruder sei mehr vorhanden, die Masten seien ‘verletzt’, der Kiel und das Tauwerk nicht imstande, der gefährlichen See standzuhalten, die Segeltücher zerrissen, schließlich sei keine Götterfigur mehr vorhanden, die dem Schiff in neuer Gefahr beizustehen vermöchte. Zwar sei der Schiffskörper von edler Abkunft, doch das Schiff rühme sich ohne Nutzen mit seinem Adel: Kein vorsichtiger Seemann würde sich allein auf den bunten Schiffsrumpf verlassen.⁵ Das Schiff möge also Acht geben, wenn es nicht (aus welchem Grund auch immer) dem Wind Spott schulde. Horaz, der das Schiff einst verabscheut habe, welches ihm jetzt aber um so mehr am Herzen liege, erteilt dann abschließend den Ratsschlag, es möge das aufgewühlte Meer bei den Kykladen meiden.

II

Quintilian, der nicht nur seiner eigenen Zeit, sondern auch späteren Epochen als fast unumstößliche Autorität für die lateinische Sprache und Literatur gilt (obschon er diesem Vertrauensvorschuß durchaus nicht immer gerecht wird), beruft sich in seiner *Institutio oratoria* (8, 6, 44) auf eben die hier zu besprechende Ode des Horaz, wenn er den Begriff der Allegorie erklärt:

Ἐλληγορία, quam inuersionem interpretabantur, aut aliud uerbis, aliud sensu ostendit, aut etiam interim contrarium. prius fit genus plerumque continuatis translationibus ut

O nauis, referent (...)

totusque ille Horati locus, quo nauem pro re publica, fluctus et tempestates pro bellis ciuilibus, portum pro pace atque concordia dicit.

⁴ Wie man sich den (fiktiven) ‘Standort’ des lyrischen Ichs vorzustellen habe, erörtert durchaus einleuchtend E. A. Schmidt, *Zeit und Form. Dichtungen des Horaz* (Heidelberg 2002) 308–310. Heftige Einlassungen zu solchen Erörterungen als künstlich geschaffenes Philologenproblem finden sich bei E. Fraenkel, *Horace* (Oxford 1957) 154–158.

⁵ Zur verdichtenden, für Horaz als typisch erkannten Gedankenführung in den Versen 11–15 s. Schmidt (o. Anm. 4) 359–360.

Angesichts eines so prominenten, zumal antiken Fürsprechers für eine allegorische Deutung des *navis* als Staatsschiff verwundert es nicht, daß sich die bei weitem überwiegende Mehrzahl der modernen Interpreten dieser Deutung angeschlossen hat.⁶ Aber schon in der Antike steht Quintilian mit seiner Interpretation der Ode als Allegorie nicht allein. So geht etwa der Horazkommentator Porphyrio davon aus, daß es sich bei Ode 1, 14 um ein allegorisches Gedicht handelt, wengleich er – anders als Quintilian, der an den Staat alleine denkt – meint, daß Marcus Brutus Adressat des Gedichts sei, der nach der verlorenen Schlacht bei Philippi erneut gegen Augustus ins Feld ziehen zu wollen schien. In den Horazscholien finden sich überdies noch Deutungen des Texts als Anrede an Sextus Pompeius⁷ oder gar an den Bürgerkrieg.⁸

Diejenigen, die heutzutage Quintilian in seiner Auffassung folgen (s. dazu ausführlicher Abschnitt III), pflegen darauf zu verweisen, daß es einige Fragmente des frühgriechischen Lyrikers Alkaios von Mytilene gebe, die mit Horaz' Ode 1, 14 vergleichbar seien oder aber sogar als direkte Vorlage gedient haben.⁹ Angesichts des Umstands, daß Horaz sich selbst als römischen Alkaios erachtete, mag man rasch geneigt sein, dieser Auffassung zu folgen. (Bisweilen werden auch die Verse 667–682 der *Theognidea* als zusätzliche Inspirationsquelle angeführt.¹⁰) Zur Frage, inwiefern eine Verarbeitung der angeführten griechischen Passagen für Horaz wirklich anzunehmen ist, wird unten in Abschnitt IV Stellung zu nehmen sein. Hier sei nurmehr betont, daß Horaz – wenn er die Texte herangezogen hat – dies zweifelsohne, wie E. Fraenkel völlig zu Recht feststellte, anhand kommentierter Auswahlgaben hellenistischer Philologen getan hat.¹¹

⁶ Allgemein zur Schiffsmetapher vgl. (mit weiterführender älterer Literatur) I. Meichsner, *Die Logik von Gemeinplätzen. Vorgeführt an Steuermannstopos und Schiffsmetapher* (Bonn 1983) insbes. 22 mit Anm. 10 zu Hor. *Carm.* 1, 14 (wengleich skeptisch, ob hier wirklich das fragliche Bild verwendet wird).

⁷ So Ps. Acro, ad loc.

⁸ Eine gründliche Aufarbeitung der Positionen in den Scholien findet sich bei H. D. Jocelyn, "Boats, Women and Horace, Odes 1.14", *CPh* 77 (1982) 330–331 mit Anm. 10–13.

⁹ Alkaios 107. 148 LGS. (Auf einen Abdruck der Texte sei hier aus Raumgründen verzichtet.)

¹⁰ M. G. Bonanno, "Sull'allegoria della nave (Alcae. 208 V.; Hor. *Carm.* 1, 14)", in: *Studi in onore di M. Barchiesi = RCCM* 20 (1978) 179–197 meint, der Verfasser der *Theognidea* imitiere – ebenso wie später Horaz – lediglich Alcaeus.

¹¹ Vgl. Fraenkel (o. Anm. 4) 156 Anm. 4.

III

Das Urteil Quintilians über die Deutung der Ode hat eine lange, zunächst überwiegend unkritische Tradition erfahren. Zwar fanden sich bisweilen (durchaus prominente) Querköpfe, die meinten, hinter der Ode verberge sich überhaupt keine Allegorie, sondern sie sei rein wörtlich zu verstehen.¹² Jedoch blieben solche Positionen in der Regel ohne Unterstützung. Statt dessen wurden Philologen nicht müde, die Allegorie (zumal die Staatsschiffsallegorie) immer und immer wieder zu verteidigen. In den meisten Fällen ist die Diskussion dabei recht unverhohlen mit der Frage verknüpft, in welcher Zeit die Ode und überhaupt die Odensammlung entstanden sei. Im folgenden sei ein chronologischer Überblick über die wichtigsten Positionen in der Forschung der letzten einhundert Jahre zu Ode 1, 14 gegeben.¹³

An erster Stelle muß hier allerdings der Kommentar von A. Kießling und R. Heinze genannt werden, dessen Ursprung bereits im Jahr 1884 liegt und der bis 1960 immer wieder aktualisiert wurde.¹⁴ Kießling und Heinze folgen in ihrer Deutung ohne Abstriche der allegorischen Deutung des Quintilian und verweisen dabei auch die oben genannten Alkaios- und Theognisstellen. Die Abfassungszeit wird auf 35 oder 33 v. Chr. festgesetzt, "in denen der innere Friede, der nach dem Tode des Sextus Pompeius kurze Zeit gesichert schien, durch die zwischen Antonius und Cäsar ausbrechenden und von ihren beiderseitigen Parteigängern aufgenommenen Zwistigkeiten wieder gefährdet wurde".

Ausführliche Einlassungen zur allegorischen Deutung von Ode 1, 14 finden sich im Horazbuch von G. Pasquali.¹⁵ Ohne nennenswerte Zweifel daran, daß Horaz eine Allegorie auf das Gemeinwesen geschrie-

¹² S. dazu unten, Anm. 23.

¹³ Aussparungen in diesem Überblick sind bisweilen beabsichtigt. Die ältere Forschungsdiskussion referiert S. Pilch, "Horatii c. 1, 14 quomodo sit interpretandum", *Eos* 32 (1929) 449–472. (Im selben Heft findet sich im übrigen ein guter Artikel über die Allegorie bei Horaz allgemein: H. Nowicka, "De allegoria Horatiana", *Eos* 32 [1929] 315–346.) Eine sehr gute Darstellung der grundsätzlichen Ausrichtung der älteren Forschung findet sich auch bei L. P. Wilkinson, "The Earliest Odes of Horace", *Hermes* 84 (1956) 495–499, der sich seinerseits der Auffassung Pasqualis (s. im folgenden) anschließt.

¹⁴ Hier zitiert nach A. Kießling, R. Heinze, E. Burck (Hgg.), *Q. Horatius Flaccus: Oden und Epoden* (Dublin – Zürich ¹²1966; unveränderter Nachdruck von ¹⁰1960).

¹⁵ G. Pasquali, *Orazio lirico* (Florenz 1920) 16–38.

ben habe, befaßt sich Pasquali insbesondere mit der bereits angesprochenen notorischen Frage, wie das Gedicht im Rahmen der Oden-sammlung zu datieren sei. Er bevorzugt dabei den bereits von sehr frühen Editoren gefundenen Ansatz, daß Ode 1, 14 in die Jahre 29/28 v. Chr. gehöre, in welchen Gerüchte auftauchten, daß Augustus die Republik wiederherstellen wolle.

Von der Staatsschiffsallegorie überzeugt ist auch W. Gerlach in einem Aufsatz von 1937, dessen Einleitung – dies sei als Kuriosum notiert – ein Musterbeispiel dafür ist, wie klassisch-philologische Studien in Deutschland gleichsam zu ihrer Legitimation mit dem Ungeist des Nationalsozialismus durchtränkt wurden.¹⁶ Gerlach meint, Horaz befinde sich an Bord des beschriebenen Schiffes (ohne dies näher zu begründen) und würde “als Mann der Besatzung die Katastrophe am eigenen Leibe” erleben (zitiert aus Kießling – Heinze).

Gegen die bis zu dieser Zeit vorherrschende Interpretation wendet sich nach gründlicher Analyse C. W. Mendell in einem Aufsatz von 1938. Er akzeptiert zwar, daß es sich um eine Allegorie handeln muß, vertritt aber die Auffassung, die Ode sei eine Selbstanrede des Horaz.¹⁷ Das Schiff sei ein *ship of life*, der Hafen ein *harbour of peace and poetry*, das Ganze also ein poetischer Rückzug aus dem Politischen.

Eher pathetisch als rational fällt die Würdigung der Ode durch G. Carlsson aus dem Jahre 1944 aus.¹⁸ Er wendet sich scharf gegen Versuche, die Ode ohne jede Annahme einer Allegorie zu lesen. Zweifel daran, daß Horaz in dem Text allegorisch das Staatsschiff gemeint habe, hegt Carlsson nicht. Den bisweilen zu findenden Einwand, daß Horaz dafür, daß angeblich der Staat mit dem Schiff gemeint sei, merkwürdig unbeteiligt am Schicksal des Staates wirke, wischt er beiseite, indem er darauf verweist, daß Horaz’ eigene politische Vita eine solche Darstellung durchaus rechtfertige.

Kaum weniger leidenschaftlich lesen sich die Einlassungen von W. Wili von 1948, der meint, Horaz habe in diesem seinem “merkwürdigen Frühgedicht” (117), das er auf 34 v. Chr. datiert, einen ersten An-

¹⁶ W. Gerlach, “Staat und Staatsschiff”, *Gymnasium* 48 (1937) 127–139, zu Horaz insbes. 137.

¹⁷ C. W. Mendell, “Horace I. 14”, *CPh* 33 (1938) 145–156. (Ebenso auch ders., *Latin Poetry: The New Poets and the Augustans* [New Haven – London 1965] 136–137.)

¹⁸ G. Carlsson, “Zu einigen Oden des Horaz”, *EranoS* 42 (1944) 1–23, insbes. 1–7.

klang seines neuen politischen Lebens erkennen lassen.¹⁹ Horaz habe, als der Bruch zwischen Marc Anton und Octavian unvermeidlich gewesen sei, ein Bekenntnis zum neuen Staat abgegeben (135), bei der es sich freilich noch um eine “kritischbangende Begegnung” (200) handle. Abhängigkeit von griechischen Vorbildern (zumal von Alkaios und Theognis, s. oben) erkennt Wili an, meint aber, die letzte Strophe sei rein römisch-horazisch.²⁰

Auf die Datierung fixiert sind die Bemerkungen von H. Hommel aus dem Jahre 1950, der ebenfalls (trotz seiner weitreichenden Mutmaßungen) eine andere Deutung als die des Quintilian noch nicht einmal in Erwägung zieht.²¹ Er erklärt – ohne Begründung, zweifelsohne aber motiviert durch die hypothetische, anderweitig schwer verständliche Aussage des Texts – Ode 1, 14 gleich zur frühesten Ode des Horaz und setzt sie wie Kießling – Heinze in die Zeit um 34/33 v. Chr.

Ganz der allegorischen Deutung verhaftet bleibt E. Fraenkel in seinem bedeutenden Horazbuch von 1957.²² Zunächst verleiht er seiner Auffassung Ausdruck, daß Quintilian in seiner Darstellung lediglich eine antike Schulmeinung zum Thema Allegorie wiedergebe. Stelle man sich die Frage, ob überhaupt eine Allegorie vorliege, so müsse die Antwort entweder in der Ode selbst liegen oder aber verborgen bleiben. Die seit dem 16. Jh. (wenngleich sporadisch) vorgetragene Auffassung, daß das Gedicht eine reale Schiffspassage (sei es des Horaz, sei es des Octavian) beschreibe, werde durch die letzte Strophe ad absurdum geführt.²³ Eben diese letzte Strophe nötige aber auch dazu, nach einer allegorischen Deutung zu suchen. Für Zeitgenossen des Horaz, so Fraenkels Überzeugung, sei die Staatsschiffmetapher, beruhend auf griechisch-hellenistischem Topos, absolut verständlich, ja eher sogar ein lebendi-

¹⁹ W. Wili, *Horaz und die augusteische Kultur* (Basel 1948) 117–119, 135, 200, dazu auch 152 (zur Abfassungszeit der ältesten Oden).

²⁰ So Wili, *ibd.*, 118 Anm. 3.

²¹ H. Hommel, *Horaz. Der Mensch und das Werk* (Heidelberg 1950) 63.

²² Fraenkel (s. Anm. 4) 154–158.

²³ Eine Dokumentation der älteren Gelehrten, die eine allegorische Deutung des Texts ablehnten, findet sich beispielsweise bei Jocelyn (o. Anm. 8) 331–332 mit Anm. 18. Unter diesen Gelehrten finden sich so bedeutende Namen wie Marc-Antoine Muret (Muretus), Tannegui LeFèvre (T. Faber), Richard Bentley. Jüngere Vertreter einer Deutung ohne Annahme von allegorischer Redeweise sind beispielsweise R. C. Kukula, “Quintilians Interpretation von Horaz’ *carm.* I, 14”, *WS* 34 (1912) 237–245 und T. Birt, *Horaz’ Lieder: Studien zur Kritik und Auslegung* (Leipzig 1925) 125–126.

ges Bild als eine schon erstarrte Metapher. Insofern habe Horaz ohne weiteres verstanden werden können.²⁴ Überdies sei aber die Nähe der horazischen Ode zu Fragmenten des Alkaios zu berücksichtigen: Bei Alkaios sei die Staatsschiffsallegorie manifest. Horaz rezipiere diese Texte zwar auf eigene Art und Weise (letztlich sei nur die Beschreibung des Zustands der Segel wirklich vergleichbar), aber importiere somit fraglos auch den Aspekt der Allegorie. Den denkbaren Einwand, daß Horaz – anders als Alkaios – überhaupt keinen Anhaltspunkt für eine solche (und andere?) Auflösung der Allegorie gebe, läßt Fraenkel indes nicht gelten: Es sei eitle Spekulation zu mutmaßen, warum dies unterbleibe. Nach einer künstlerischen Evaluierung der Ode kommt Fraenkel zu dem Schluß, daß der Text vor der Schlacht von Aktium verfaßt sei.

Die bislang nachhaltigste Erschütterung der These von der Staatsschiffsallegorie ist Folge eines 1966 publizierten Aufsatzes von W. S. Anderson, der sich als bewußte Provokation geriert: “To generate controversy, I have boldly attacked the prevailing allegorical interpretation and two others, all three of which I call impossible. To add insult to injury, I have even proposed in all solemnity that this ode, normally considered to be a heartfelt declaration of political loyalty by Horace, is nothing more than a clever erotic argument by a typical lover. I may be wrong – I hope not – but those who believe in the Ship of State have a lot of questions to answer”.²⁵ Insbesondere das in den Versen 17–18 verwendete Vokabular, das als erotisch konnotiert erachtet wird, führten Anderson zu der Schlußfolgerung, daß das Schiff der Ode vielmehr eine Allegorie auf Horaz’ *mistress* sei.²⁶

²⁴ Diese Auffassung wird im übrigen recht einhellig und in verschiedenen Zusammenhängen in der Forschung vertreten, vgl. etwa M. Lobe, “Neptunische Konnotationen der Augustusgestalt am Beispiel von Vergils Aeneis und der Panzerstatue von Prima Porta”, *Forum Classicum* (2001) 106–113, insbes. 107 (zur Ode 1, 14, im wesentlichen im Anschluß an den Kommentar von Kießling–Heinze).

²⁵ W. S. Anderson, “Horace *Carm.* 1. 14: What Kind of Ship?”, *CPh* 61 (1966) 84–98, s. S. 97.

²⁶ Unterstützt und präzisiert wurde Andersons Theorie insbes. von A. J. Woodman, “The Craft of Horace in *Odes* 1, 14”, *CPh* 75 (1980) 60–67. Zustimmung findet sich auch bei D. A. Traill, “Horace, *Odes* 1. 14: Genealogy, Courtesans and Cyclades”, in: C. Deroux (Hg.), *Studies in Latin Literature and Roman History* (Brüssel 1979) 266–270 sowie C. W. Macleod, “Horatian *Imitatio* and *Odes* 2. 5”, in: D. West, T. Woodman (Hgg.), *Creative Imitation and Latin Literature* (Cambridge 1979) 222–223 Anm. 11 (wo *AP* 5, 204; 5, 44; 5, 161 und 9, 415 als Parallelen angeführt werden).

Die von Anderson vorgetragene Auffassung hat zu gegensätzlichen, heftigen und bisweilen auch befremdlich ignoranten Beiträgen Anlaß gegeben, sofern sie überhaupt wahrgenommen wurde, wie die weitere Forschungsgeschichte zeigt. In ihrem Odenkommentar beziehen zunächst R. G. M. Nisbet und M. Hubbard ausführlich Stellung zur allegorischen Deutung dieses Gedichts.²⁷ Sie lassen keinen Zweifel daran, daß sie der allegorische Deutung Quintilians verhaftet sind, wenden sich scharf insbesondere gegen die von Anderson vorgebrachte Deutung als Allegorie auf eine Geliebte (180: “strange theories”). Ihr eigenes Resümee ist jedoch so aberwitzig, daß sie hier selbst zu Worte kommen sollen (181): “Horace’s ode, though elegant as always, is less than a masterpiece. The poet’s immediate impulse was not a worsening political situation (which is perhaps why the date is so uncertain), but a perverse determination to write allegory. Alcaeus knew what it was like to be swept along in a black boat: waves rolling down on both sides, the mast-hold awash with sea-water, huge rents in the sails. Horace can supply only a civil servant’s inventory of the damage. His personification of the ship is stereotyped and unconvincing, more so than in 1. 3. Above all, Alcaeus gives a sense of immediacy and personal participation; Horace is so detached and disembodied that scholars debate whether he was on board or not”.

Einverstanden mit der Deutung Andersons zeigt sich hingegen A. W. J. Hollemann 1970, der den Text im übrigen mit Prop. 2, 26 vergleicht, wo in einer Traumdarstellung ein *shipwreck of love* vorgeführt sei.²⁸ Im übrigen macht er darauf aufmerksam, daß eine ganz ähnliche (jedoch nicht recht bekannt gewordene) Deutung, wie sie Anderson vorschlug, bereits vierzig Jahre zuvor von C. P. Burger Jr. vorgetragen worden sei:²⁹ Nach Auffassung von Burger seien in Ode 1, 14 die Liebesprobleme eines Freundes von Horaz, mutmaßlich des Dichters Ponticus, thematisiert.

Neuerliche Zweifel an der *communis opinio* in der Deutung von Ode 1, 14 äußerte O. Seel in einem umfänglichen Festschriftbeitrag von 1970.³⁰

²⁷ R. G. M. Nisbet, M. Hubbard, *A Commentary on Horace, Odes, Book 1* (Oxford ²1975) 178–188 (Detailkommentar: 182–188). [Die Passage wurde hierher gestellt, da die erste Auflage bereits von 1970 stammt.]

²⁸ A. W. J. Hollemann, “Notes on Ovid *Amores* I. 3, Horace *Carm.* I. 14, and Propertius 2. 26”, *CPh* 65 (1970) 177–180.

²⁹ C. P. Burger Jr., *Aere perennius* (Den Haag 1926) 86–92.

³⁰ O. Seel, “Zur Ode 1, 14 des Horaz. Zweifel an einer *communis opinio*”, in: *FS K. Vretska* (Heidelberg 1970) 204–249. Zustimmung findet Seel z. B. bei

Der Aufsatz ist insbesondere aufgrund der dort vorgelegten, umfassenden *refutatio* älterer Interpretationsansätze (zumal der Staatsschiffsallegorese) von Bedeutung. Die eigene Auflösung der Metaphorik (die von Seel nicht negiert wird) fällt dazu im Vergleich eher bescheiden aus: Im Prinzip in gleicher Stoßrichtung wie zuvor Mendell (s. o.) glaubt Seel, in der Ode seien am ehesten allgemein die *uicissitudines uitae* des Horaz thematisiert.

Unreflektiert und gleichsam selbstverständlich vereinnahmt D. Ableitinger-Grünberger in ihrer Studie zum Verhältnis von Horaz zur Politik auch Ode 1, 14 als politisches Gedicht, das sie in die Zeit um Aktium setzt.³¹

Demgegenüber bietet W. Killy in seinem 1972 erschienenen Buch über Elemente der Lyrik einen voller Enthusiasmus geschriebenen, bisweilen jedoch recht dunkel formulierten Wust an Beobachtungen zu Ode 1, 14.³² Auch er vermag sich keine andere Deutung als die des Staatsschiff vorzustellen, wobei er insbesondere aber gegen eine nihilistische Weigerung, in dem Gedicht überhaupt eine Allegorie zu sehen, polemisiert.

E. Schäfer betrachtet in einer Monographie aus dem Jahre 1972 – einer Publikation über Toposforschung – das Problem vorrangig aus formalem Blickwinkel: Er untersucht den Topos des Staatsschiffs allgemein.³³ Anders als andere Interpreten verteidigt er die traditionelle Interpretation als “berühmteste, aber zugleich auch rätselhafteste Schiffsallegorie” (280) sehr dezidiert:³⁴ Horaz’ Ode setze Alkaios’ Schiffsallegorien voraus, die zur Zeit des Horaz bereits allegorisch gedeutet worden seien. Zudem sei auch das Nachbargedicht 1, 15 allem An-

M. Mühl, “Über die Schiffspersonifizierung bei Homer und Horaz”, *A&A* 19 (1973) 101–106.

³¹ D. Ableitinger-Grünberger, *Der junge Horaz und die Politik. Studien zur 7. und 16. Epode* (Heidelberg 1971) 101 mit Anm. 3 (zur Datierung) und 4. 110.

³² W. Killy, *Elemente der Lyrik* (München 1983) 119–127 (es handelt sich wohl um einen im Umbruch, nicht aber im Inhalt veränderten Nachdruck der Ausgabe München 1972, die jedoch nicht konsultiert werden konnte).

³³ E. Schäfer, “Das Staatsschiff. Zur Präzision eines Topos”, in: P. Jehn (Hg.), *Toposforschung* (München 1972) 259–292, insbes. 280–284.

³⁴ *Ebd.*, 280–281 Anm. 68.– In 280 Anm. 67 hebt Schäfer im übrigen (als einer der wenigen Interpreten überhaupt) völlig zu Recht hervor, daß “keine Horaz-Ode früher als 30 datiert werden kann”. Diese Kritik an antiken Interpreten der Ode grenzt Schäfer jedoch unnötig auf diese ein, da doch gerade bei der Diskussion um 1, 14 nur allzu oft Schindluder mit der Vermengung der beiden Argumentationsstränge getrieben wurde; vgl. auch unten Abschnitt IV.

schein nach eine politische Allegorie. Schließlich habe man bereits in der Antike eine allegorisch-politische Deutung bevorzugt. In seiner Deutung der Allegorie legt Schäfer wert darauf, den Staat, den er mit dem Schiff bezeichnet sieht, von Horaz als handelndes Subjekt gezeichnet sehen zu wollen, dessen Handeln die Mannschaft praktisch ausgeliefert zu sein scheint. Der Hafen erscheine als Hafen der Eintracht, den aufzusuchen ein Zeichen der Stärke sei: Das Verlassen des Hafens rufe den Sturm (die Bürgerkriegssituation) hingegen gerade erst hervor.³⁵ Das lyrische Ich lasse sich nicht räumlich verorten – hier habe Horaz sich eine Position des Dichters als *uates* und Ratgeber zugeteilt, der es sich zur Aufgabe gemacht habe, „Sprecher der ganzen Staatsgemeinschaft“ (284) zu sein.

Ein erschreckendes Beispiel für den Umgang mit der von Anderson vorgetragene These ist die Interpretation der Ode von H. P. Syndikus in seinem 1972 erschienenen, unsäglichen Odeninterpretationen,³⁶ worin Andersons Überlegungen ohne jedes Eingehen auf die Argumente, die gegen eine Deutung des Schiffes als Staatsschiff sprechen, mit zwei polemischen Fußnoten abgetan werden.³⁷

Im Rahmen einer allgemeineren Darstellung zu Horaz' Oden nimmt auch M. Hubbard 1973 Stellung zu Ode 1, 14, die sie von vornherein als nicht eine von Horaz' besten Oden charakterisiert.³⁸ Sie fokussiert dabei stark (und zum Teil auch recht eigenwillig) auf die Staatsschifftheorie, wobei sie sich bemüht, die Unterschiede in der Darstellung zwischen Horaz und Alkaios herauszuarbeiten. Eine gute Beobachtung von Hubbard ist, daß sich die Perspektiven des lyrischen Ichs und des Rezipienten unterscheiden: Das lyrische Ich ist ganz auf das Schiff fixiert, der Rezipient hingegen auf die Beziehung zwischen dem lyrischen Ich und dem Schiff.

³⁵ Aus welcher Textstelle dies herauszulesen sei, bleibt freilich offen. Auch kann das Einnehmen des Hafens in Wirklichkeit durchaus nicht als Zeichen der Stärke interpretiert werden: Horaz beschreibt das Schiff doch vielmehr als zu schwach, um den Gefahren einer erneuten Seefahrt durch schwierige Gewässer bei schlechter Witterung noch gewachsen zu sein.

³⁶ H. P. Syndikus, *Die Lyrik des Horaz. Eine Interpretation der Oden*, Bd. I: *erstes und zweites Buch* (Darmstadt 1972) 162–170.

³⁷ S. *ibd.*, 164 Anm. 9. 13. In letzterer Anmerkung schreibt Syndikus: „Aber kann man Horaz im Ernst die Geschmacklosigkeit zumuten, eine Geliebte als eine von Stürmen abgetakelte Galeere zu schildern und sie im selben Atemzug der liebenden Anhänglichkeit zu versichern?“

³⁸ M. Hubbard, „The ‘Odes’“, in: C. D. N. Costa (Hg.), *Horace* (London – Boston 1973) 1–28, insbes. 13–17.

O. Gigon nimmt bei einer Untersuchung über Horaz und die Philosophie auch die Ode 1, 14 in den Blick, der er einen eigenen Anhang zu dieser Studie widmet.³⁹ Insbesondere deshalb, weil Horaz die Metaphorik – anders als mögliche griechische Vorbilder – nie durchbricht und die Allegorien, die angeboten wurden, auch nicht vollends durchzuhalten sind, steht Gigon der üblichen allegorischen Deutung sehr reserviert gegenüber. Er endet aporetisch: “Je mehr sich der Interpret in das Gedicht vertieft, desto mehr lockt ihn der Verzweiflungsausweg, daß es sich um ein schwer verstümmeltes oder überarbeitetes Gedicht handeln könnte. Über diese Perspektive gelangen wir vorläufig nicht hinaus”.⁴⁰

Die erste umfassende seriöse Kritik an Andersons und insbesondere A. J. Woodmans⁴¹ ergänzenden Darlegungen stammt von H. D. Jocelyn.⁴² In seinem kurzen Beitrag zeigt Jocelyn wohl überzeugend, daß Ansätze wie die von Woodman aus wenigstens zwei Gründen einleuchtend sein können: (i) Die Interpretation der letzten Strophe dürfe nicht losgelöst vom vorangehenden Text der Ode betrachtet werden (deren nautischen Jargon Jocelyn analysiert). “[A native speaker of Latin] could not have taken it to be a woman thinking of leaving the singer to chase after another man. He was bound to interpret the final strophe in the light of what preceded. He could not go back in his tracks like a modern literary critic”.⁴³ (ii) Der Vergleich mit der übrigen antiken Poesie zeige, daß in Fällen, in denen Schiffsallegorien für Frauen verwendet werden, solche Allegorien stets in negativem, wenn nicht gar spöttischem Zusammenhang stehen, was jedoch für Horaz nicht angenommen werden könne. Ein antiker Leser, der sich auf das Gedankenexperiment einer Allegorie ‘Schiff – Geliebte’ eingelassen hätte, würde eine Invektive erwartet haben. “The warmly affectionate language of the final strophe would have been totally incomprehensible. Neither in the life nor in the literature of pagan antiquity did males display sympathy for females exhausted by sexual use”.⁴⁴ Bedauerlicherweise sieht Jocelyn jedoch (bewußt) von einem eigenen Deutungsvorschlag ab.

³⁹ O. Gigon, “Horaz und die Philosophie”, in: O. Gigon, *Die antike Philosophie als Massstab und Realität* (Zürich – München 1977) 482–487.

⁴⁰ *Ebd.*, 487.

⁴¹ S. o. Anm. 26.

⁴² S. Jocelyn (o. Anm. 8).

⁴³ *Ebd.*, 332.

⁴⁴ *Ebd.*, 335.

Einen bemerkenswerten Sonderweg im Rahmen der Interpretation von Ode 1, 14 haben N. K. Zumwaldt und G. Davis eingeschlagen.⁴⁵ Beide (wobei insbesondere Davis seine These durchaus nicht als Konkurrenz, sondern vielmehr als Ergänzung zu bisherigen Deutungsversuchen verstanden wissen möchte) vertreten die Auffassung, daß das in 1, 14 beschriebene Schiff eine Allegorie für die (erotische) Dichtung des Horaz sei, das Gedicht also gewissermaßen einen intellektuellen Prozeß bei der Entstehung seiner Oden abbilde.

D. R. Shackleton Bailey setzt sich in seiner Horazmonographie von 1982 nur kurz mit der Frage auseinander, ob das Gedicht eher politischen oder erotischen Hintergrund habe. Wiewohl er die erotische Deutung nicht von vornherein ablehnt, scheint auch er eine Deutung der *navis* als *ship of state* zu bevorzugen.⁴⁶

Ergebnisoffen diskutiert M. S. Santirocco die Frage, wie Ode 1, 14 zu deuten sei.⁴⁷ Er arbeitet die drei wesentlichen Möglichkeiten einer allegorischen Deutung heraus, die bislang diskutiert wurden: (i) Das Schiff ist gleichzusetzen mit dem Gemeinwesen;⁴⁸ (ii) das Schiff ist gleichzusetzen mit einer Frau; (iii) das Schiff ist gleichzusetzen mit den *uicissitudines uitae Horatianae*. Insgesamt bleibt Santirocco unentschieden, welcher Deutung man sich anschließen solle, verweist aber darauf, man solle den Text im Zusammenhang, gewissermaßen als eine Art Prolog zu der folgenden Ode 1, 15 betrachten, deren Deutung von der Deutung des Gedichts 1, 14 beeinflußt sei: Sei 1, 14 eher amouröser Natur, sei auch in der Helena-Ode 1, 15 das amouröse Sujet prävalent; ist 1, 14 aber politischen Inhalts, dann müsse auch in 1, 15 ein politisches Motiv gesehen werden.

E. Lefèvre behandelt 1993 im Rahmen seiner Interpretation der Horazgedichte als Zeugnisse für dessen Lebensumstände zum einen, für die politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse der frühen augusteischen Zeit zum anderen auch die Ode 1, 14.⁴⁹ In der Datierung

⁴⁵ N. K. Zumwaldt, "Horace's *Navis* of Love Poetry (C. 1. 14)", *CW* 71 (1977) 249–254 und G. Davis, "*Ingenii cumba? Literary Aporia and the Rhetoric of Horace's O navis referent (c. 1, 14)*", *RhM* 132 (1989) 331–345.

⁴⁶ D. R. Shackleton Bailey, *Profile of Horace* (London 1982) 89.

⁴⁷ M. S. Santirocco, *Unity and Design in Horace's Odes* (Chapel Hill – London 1986) 46–49. (Sein Ansatz ist dabei dem zuvor bereits von N. E. Collinge, *The Structure of Horace's Odes* [London 1961] 46 vorgelegten nicht unähnlich.)

⁴⁸ Dazu aber seine Bemerkung (47): "...but the lack of the usual clear signals for such a metaphor might have troubled an ancient reader".

⁴⁹ E. Lefèvre, *Horaz. Dichter im augusteischen Rom* (München 1993) 150–151.

des Gedichts neigt Lefèvre zu dem späten Ansatz 29. v. Chr., wofür er auf Nisbet – Hubbard verweist.⁵⁰ An der allegorischen Deutung im Sinne des Quintilian, ergänzt um die zeitgeschichtlichen Fakten und Hintergründe, zweifelt er nicht, zumal er Alkaios' Fragmente als direkte Vorbilder für Horaz' Ode vermutet.

In einem besonders umfangreichen Artikel aus dem Jahre 1998 versuchte G. Calboli, eine neue Bresche für eine allegorische Deutung im Sinne des Quintilian zu schlagen, wobei er meinte, in einigen griechischen Papyrusfragmenten neues Beweismaterial für die alte Deutung gefunden zu haben.⁵¹

Der politischen Deutung bleiben auch R. L. B. McNeill und G. Maurach in ihren 2001 erschienenen Monographien verhaftet.⁵² Ohne sachliche Auseinandersetzung wischt dabei Maurach insbesondere die von Woodman und Davis vorgetragenen Interpretationen beiseite (154 Anm. 69: "beide Versuche stecken voller methodischer Fehler und werden hier nicht berücksichtigt"), folgt der *communis opinio* und spricht davon, daß eine Zuweisung des Texts zu Horaz' Frühwerk durchaus denkbar sei. Zudem (155): "Horaz hat hier in c. 1, 14 mit der Allegorie experimentiert, er wird dieses nicht ganz homogene Experiment (man erinnert sich an die Absurdität in v. 11–15) ebenso wenig wiederholen wie das der Mythenzählung (c. 1, 15)".⁵³

Der bislang jüngste Beitrag stammt von O. Knorr, der in einem anregenden, umfangreichen Aufsatz den Nachweis dafür zu erbringen sucht, daß das Gedicht allegorisch und erotisch zu deuten sei. Dabei sei das Schiff eine Allegorie für eine attraktive *hetaera*, die vor der Wahl zwischen einem jungen, leidenschaftlichen und einem gesetzteren, älteren Liebhaber stehe.⁵⁴ Dies wird vor allem mit einer seriellen Lektüre umgebender Gedichte begründet, die allesamt verschiedene Formen von Beziehungs-Dreiecken aufwiesen.

⁵⁰ Obschon dieser Datierungsansatz bereits älter ist, s. die Ausführungen zu G. Pasquali oben am Beginn des Abschnitts III (mit Anm. 15).

⁵¹ G. Calboli, "O navis, referent in mare te novi / fluctus (zu Horazens *carm.* I 14)", *Maia* 50 (1998) 37–70.

⁵² R. L. B. McNeill, *Horace: Image, Identity, and Audience* (Baltimore – London 2001) 107–108; G. Maurach, *Horaz: Werk und Leben* (Heidelberg 2001) 152–155.

⁵³ Hier deckt sich Maurachs Urteil freilich mit der von Nisbet – Hubbard vorgebrachten Absurdität (s. o.).

⁵⁴ O. Knorr, "Horace's Ship Ode (*Odes* 1. 14) in Context: A Metaphorical Love-Triangle", *TAPhA* 136 (2006) 149–169.

IV

Um nun vor diesem Hintergrund zu einer eigenen und unabhängigen, primär dem philologisch meßbaren Befund verpflichteten Deutung zu gelangen, soll als erstes auf Alkaios 107 und 148 LGS (s. Abschnitt II) zurückgekommen werden. In der Regel wird ja – wenngleich recht unkritisch – anerkannt, daß Horaz auf diese Passagen rekurriere. Es stellt sich aber die Frage, worauf sich diese Auffassung eigentlich gründen läßt.⁵⁵

Sieht man von der Tatsache ab, daß es bei Alkaios ebenso wie bei Horaz um ein Schiff geht, das aus Gründen der Ausstattung in turbulenter See gewissen Problemen ausgesetzt ist (bzw. – hier bereits der erste Unterschied – im Falle des Horaz: wäre), finden sich wenige Anhaltspunkte für eine Abhängigkeit des Horaztexts von den Alkaiosfragmenten. Bereits die Erzählsituation sowie auch die Erzählperspektive unterscheiden sich grundlegend: Bei Alkaios ist das Schiff in Schwierigkeiten auf hoher See; das lyrische Ich ist erkennbar Bestandteil der Besatzung, bangt also um deren Schicksal. Demgegenüber ist bei Horaz allein von der Gefahr der Rede, daß das Schiff wieder auf die See zurücktreiben könnte; das lyrische Ich ist räumlich erkennbar vom Schiff getrennt.

Darüber hinausgehend findet sich kaum eine Parallele im Ausdruck, in einzelnen Wendungen oder auch der Struktur, die nicht ohnehin praktisch untrennbar mit dem dargestellten Sujet, einem Schiff, verbunden ist (wie etwa zerrissenes Segeltuch): Bei Alkaios ist von einer handlungsfähigen Gruppe an Bord die Rede, Horaz spricht im Singular und gibt den Rat, nach Hause zu kommen resp. dort zu bleiben. Vieles weitere ließe sich nennen. Die Beweislast liegt also ganz unzweifelhaft auf Seiten derer, die eine Abhängigkeit des Horaz von den oben angeführten Alkaiostexten postulieren – hier sei die direkte Abhängigkeit grundlegend in Frage gestellt.

⁵⁵ So bleibt z. B. selbst der explizit dieser Fragestellung gewidmete Aufsatz von M. Servodio, “Il linguaggio metaforico di Alceo e la sua ripresa nell’ode oraziana 1, 14”, *Inv. Luc.* 18–19 (1996–1997) 251–273 eigentlich jeden überzeugenden Beleg für eine Abhängigkeit schuldig. Der konventionelle Verweis auf das Motiv zerrissener Segel – einer der banalen Hauptgründe für Schiffshavarien allgemein – kann schließlich kaum ausreichen, um so weitreichende Schlüsse wie die Annahme einer Abhängigkeit des Horaz von Alkaios zu ziehen. – Herausfordernd im übrigen die Behauptung von Anderson (s. Anm. 26) 97, daß das Postulat einer Abhängigkeit auch bei seiner Interpretation als *mistress* nicht aufgegeben werden müsse.

Die Angelegenheit würde aber selbst dann nicht wesentlich entschärft, wenn man der Einfachheit halber die Bezugnahme des Horaz auf Alkaios anerkennen würde (was hier, wie gesagt, nicht geschehen soll). Die (doppelte) Frage, die sich dann stellte, wäre: Hat Alkaios tatsächlich etwas wie den Staat – oder auch nur seine Hetairie – vor Augen, wenn er die Schiffsallegorie einführt (was ebenfalls nicht unproblematisch ist)?⁵⁶ Und sollte Horaz, unabhängig davon, was Alkaios' Intention gewesen ist, dessen Text als Allegorie vom Staatsschiff verstanden haben? Beide Fragen sind angesichts der dürftigen Informationen, die hierüber gewonnen werden können, denkbar schwierig zu beantworten. Im Falle der ersten Frage scheint immerhin auffällig, daß Gräzisten bisweilen wesentlich zurückhaltender von der Möglichkeit sprechen, daß eine Staatsschiffmetapher oder ähnliches vorliegen könnte, als ihre latinistischen Fachkollegen. Eher scheint eine Rückprojektion von Horaz auf Alkaios wirksam zu sein, die dem griechischen Text nicht vollends gerecht wird.⁵⁷

Nachgerade eine *recusatio* erfordert übrigens die in der Forschungsdiskussion oft thematisierte Frage nach der Datierung des Horazgedichtes: Die Voreingenommenheit hinsichtlich der Deutung von Ode 1, 14 führte zu diversen, in der Regel sehr frühen Datierungsansätzen des Textes. Tatsache ist: Der Text bietet keinerlei inhaltliche *termini*, anhand welcher eine Datierung erfolgen könnte. Wenn überhaupt – hiervon ist die Forschung aber noch gehörig entfernt – schiene es zulässig, den Text anhand formaler Kriterien einzuordnen, indem formale Entwicklungstendenzen im Kunstschaffen des Horaz mit dem Stand, der in 1, 14 anzutreffen ist, verglichen würden. Hier soll davon jedoch bewußt Abstand genommen werden.

V

Es wäre angesichts der langen und zuletzt ebenso kontroversen wie sachlich unbefriedigenden Forschungsgeschichte zweifelsohne eine

⁵⁶ Eine ausführliche und ausgewogene, letztlich aber für eine politische Deutung plädierende Diskussion dieser Fragen findet sich bei D. L. Page, *Sappho and Alcaeus* (Oxford 1955) 179–196.

⁵⁷ Aufschlußreich in diesem Zusammenhang sind die Ausführungen von W. Rösler, *Dichter und Gruppe. Eine Untersuchung zu den Bedingungen und zur historischen Funktion früher griechischer Lyrik am Beispiel Alkaios* (München 1980) 117–118 mit Anm. 10–11. 138 Anm. 60.

Versuchung, *tabula rasa* zu machen und unbeeindruckt von Vorgängern nach neuen, unbefangenen Lösungen zu suchen. Gleichwohl machte man es sich auf diesem Wege wohl zu leicht und würde daher der Ignoranz geziehen werden – folglich verbietet sich dieser Ausweg. Die Frage, die sich nach alledem jedoch zwingend stellt, ist folgende: Wäre irgend jemand jemals auf die Idee gekommen, in der Ode eine Allegorie auf das Staatsschiff zu sehen, wenn das Zeugnis des Quintilian nicht existierte? Und hätte man mit dieser Ansicht eine Mehrheit überzeugen können?

Im Gegensatz zur kontrafaktischen Geschichte⁵⁸ ist kontrafaktische Philologie(geschichte) nicht nur problematisch, sondern zugleich auch methodisches Neuland.⁵⁹ Kritikern wird es dabei stets leichtfallen, Antworten zu geben, die ihrem Sinne, nicht aber unbedingt der Wahrheit entsprechen (wenn die Gegenprobe denn möglich wäre). Zudem wird man für unterschiedliche Epochen nach unterschiedlichen Antworten suchen. Wie sieht es zumindest heutzutage aus? Es spricht, so der Eindruck der sich aus der Lektüre der Forschungsliteratur ergibt, einiges dafür, daß zumindest begründete Zweifel daran gestattet sein müssen, daß die These ohne die Autorität Quintilians in gleichem Maße Anklang gefunden hätte. Eine willkürlich aus einem Buch von G. Lee herausgegriffene Äußerung lautet: “We are lucky enough to have Quintilian’s explanation of the ode”.⁶⁰

Anderson hat in seinem Aufsatz wichtige Einwände gegen eine Deutung als Staatsschiff vorgetragen. Entkräftet wurden seine Einwände bislang nicht – und es sei auch bezweifelt, daß dies tatsächlich möglich ist. Einige präzisierende und eigene Überlegungen, die gegen eine Staatsschiffinterpretation zu sprechen scheinen, seien noch in loser Reihung hinzugefügt:

⁵⁸ Vgl. weiterführend A. Demandt, *Ungeschehene Geschichte* (Göttingen 2001).

⁵⁹ Gute Ansätze zu einer Art Alternativ(en)forschung im Hinblick auf das Verständnis antiker Texte finden sich aber beispielsweise bei W. Suerbaum, “Am Scheideweg zur Zukunft. Alternative Geschehensverläufe bei römischen Historikern”, *Gymnasium* 104 (1997) 36–54 sowie dems., “Si fata paterentur. Gedanken an alternatives Handeln in Vergils *Aeneis*”, in: A. E. Radke (Hg.), *Candide Iudex. Beiträge zur augusteischen Dichtung (FS W. Wimmel)* (Stuttgart 1998) 353–374; vgl. auch P. Riedl, *Faktoren des historischen Prozesses. Eine vergleichende Untersuchung zu Tacitus und Ammianus Marcellinus*, *Classica Monacensia* 25 (Tübingen 2002).

⁶⁰ G. Lee, *Horace. Odes and Carmen Saeculare* (Leeds 1998) 212.

(i) Die Charakterisierung des vermeintlichen Gemeinwesens: Das Schiff ist beschädigt, ohne Besatzung (vom *nauita* abgesehen), manövrierunfähig und ohne jede intakte Ausstattung. Es soll nicht etwa wiederhergestellt und in den Kampf o. ä. geschickt werden, sondern im Hafen abgewrackt liegen bleiben. (Immerhin gehört ein Schiff nicht vorrangig in den Hafen sondern ist ein Transportmittel zur Fahrt über Gewässer!) Kann das eine Charakterisierung und Perspektive für das Imperium Romanum sein? Dürfte man über den römischen Staat von *genus* und *nomen inutile* sprechen?

(ii) Die personelle Ausstattung des Schiffs: Jede Interpretation bisher glaubt daran, daß Personen den Umschwung bei Horaz bewirkt haben – und er spricht überhaupt nicht von der Mannschaft, den Steuermann erwähnt er nur aus denkbar ungünstiger Perspektive (V. 14 f.). Doch wann wäre das Lob auf den Steuermann sinnhafter gewesen als in augusteischer Zeit? Ist hier ein *nauita timidus* eine akzeptable Gedankenfigur?

(iii) Die Gefahrensituation: Wie hat man sich bei den Metaphern *fluctus* und *uenti* vorzustellen, daß ein Gemeinwesen Gefahr laufe, sich vor ganz alltäglichen Begleiterscheinungen lächerlich zu machen (immerhin ist ja von *ludibrium* die Rede)? Was soll das für ein Staat sein, der nicht einmal mehr mit dem klarkommt, was für ihn eigentlich das Normalste von allem sein sollte? Sollte überdies von einem Bürgerkrieg die Rede sein – müßte sich dann das Gefahrenpotential nicht im Boot, nämlich unter der Mannschaft befinden?

Wie dem auch sei: Eines steht (weitgehend) außer Zweifel: Angesichts der eigentümlichen Wendung, die Horaz mit der letzten Strophe einläutet und die den meisten Interpreten die größten Schwierigkeiten für die Stringenz ihrer jeweiligen Argumentation bereitet hat, scheint es praktisch unerläßlich, eine allegorische Deutung zu versuchen. Dabei wird man *a priori* – von jeder subjektiven Hoch- oder Geringschätzung des Horaz abgesehen – dem Dichter mehr zutrauen dürfen und müssen als ein reines Experiment mit einer zum Selbstzweck (im wahrsten Sinne des Wortes) *usque ad nauseam* durchgehaltenen Metapher oder Allegorie: Eine solche Unterstellung, wie sie von Nisbet – Hubbard und anderen vorgetragen wurde, bewegt sich auf demselben poetologischen Niveau wie die hübsche, gleichwohl aber nicht minder unzutreffende Behauptung, “poetry is when every line begins with a capital”.⁶¹ Um zu

⁶¹ Gefunden in H. Beck, *Graffiti* (Stuttgart 2004) 55 Nr. 298.

einer angemesseneren Deutung zu gelangen, scheint es doch ein recht naheliegender Gedanke zu sein, sich einmal einen weiteren nur geringfügig früheren Text vor Augen zu führen, in welchem es ebenfalls um ein Schiff geht, nämlich Catull. 4:⁶²

Phasellus ille quem uidetis, hospites,
ait fuisse nauium celerrimus,
neque ullius natantis impetum trabis
nequisse praeter ire siue palmulis
5 opus foret uolare siue linteo.
et hoc negat minacis Hadriatici
negare litus insulasue Cycladas
Rhodumque nobilem horridamque Thraciam
Propontida, trucemue Ponticum sinum,
10 ubi iste post phaselus antea fuit
comata silua: nam Cytorio in iugo
loquente saepe sibilum edidit coma.
Amastri Pontica et Cytore buxifer,
tibi haec fuisse et esse cognitissima
15 ait phaselus; ultima ex origine
tuo stetisse dicit in cacumine,
tuo imbuisse palmulas in aequore,
et inde tot per impotentia freta
erum tulisse, laeua siue dextera
20 uocaret aura, siue utrumque Iuppiter
simul secundus incidisset in pedem;
neque ulla uota litoralibus deis
sibi esse facta, cum ueniret a mari
nouissime hunc ad usque limpidum lacum.
25 sed haec prius fuere: nunc recondita
senet quiete seque dedicat tibi,
gemelle Castor et gemelle Castoris.

Ein Kahn, der einmal der schnellste von allen war, die ganze Welt gesehen und sich dabei nie in Schwierigkeiten befunden hat, selbst nur aus den feinsten Materialien gefertigt ist, wurde aus dem Dienst genommen und weiht sich selbst den Dioskuren. Der zentrale Gedanke dieses Gedichtes befindet sich in Vers 25: *sed haec prius fuere*. Der Kahn hat

⁶² Lohnend wäre vielleicht auch ein Vergleich mit dem (allerdings späteren) Epigramm *P. Oxy.* 4501, wozu s. H. Bernsdorff, "Zum neuen Epigramm für einen Seelenverkäufer (*P. Oxy.* 4501)", *ZPE* 132 (2000) 145–147.

seine Abenteuer überstanden und wird nun ein Alter in Ruhe und Würde genießen. Dies scheint das exakte Gegenbild zu dem bei Horaz beschriebenen Schiff zu sein und kann somit als Folie verwendet werden, und dies mit um so größerer Berechtigung, da Horaz' Ode einige nur allzu offensichtliche Bezugnahmen auf Catull. 4 beinhaltet: 'Ruhe' als erstrebenswertes Ziel für das Schiff: Catull. 4, 26 – Hor. *Carm.* 1, 14, 1–3. 'Edle Abkunft' des Materials: Catull. 4, 15 ff. – Hor. *Carm.* 1, 14, 11–15. Gefährliche See bei den Kykladen: Catull. 4, 7 – Hor. *Carm.* 1, 14, 19–20. Götter als Helfer in der Not: Catull. 4, 22 – Hor. *Carm.* 1, 14, 10.

Postulierte man Catull. 4 als einzige Folie, so wäre es am plausibelsten, daß Horazens *navis* eine Allegorie für das Leben sei.⁶³ Dieses drohe, obwohl es die Gefahren der Welt (*mare*) schon fast hinter sich gelassen habe, durch aktuelle Geschehnisse (*noui fluctus*) wieder in die Unsicherheit zurückzutreiben.⁶⁴ Statt dessen solle es lieber den Mut aufbringen, sich endgültig zurückzuziehen (*occupa portum*), gemäß dem epikureischen Grundsatz *λάθε βιώσας*. Schließlich fehlten dem Leben entscheidende Hilfsmittel, um sich in den Gefahren des Alltags zurechtfinden und bewähren zu können (*remigium, malus, antennae, funes, carinae, lintea, di*). Selbst eine hohe Abkunft könne noch keine Sicherheit garantieren (*genus et nomen inutile*). Diesen Status seiner eigenen Mittel und Kräfte müsse ein vernünftiger Mensch wie ein

⁶³ Diese Deutung wird zusätzlich dadurch legitimiert, daß der Vergleich des menschlichen Lebens mit einer Seefahrt in den Gedichten des Horaz durchaus üblich ist; vgl. bereits A. Kießling, R. Heinze (Hgg.), *Oden und Epoden* (Berlin ⁶1917) 216 ad Hor. *Carm.* 2, 10, 1. (In späteren Bearbeitungen wurde dieser Hinweis aus unerfindlichen Gründen getilgt. Immerhin übernimmt aber beispielsweise K. Numberger, *Horaz. Lehrer-Kommentar zu den lyrischen Gedichten* [Münster ²1988] 164 ad *Carm.* 2, 10, 1–4 diese Ansicht.) Folgende Stellen mögen zur Veranschaulichung herangezogen werden: Hor. *Carm.* 1, 34, 3. 2, 10, 1. 2, 16, 1–4. 3, 2, 28. 3, 29, 62. *Epist.* 1, 1, 92. 2, 2, 200. (Weitere Beispiele ließen sich nennen.) – Begnügt man sich damit, daß Horaz unmittelbar auf Catull. 4 als Vorlage zurückgreift, so wäre er nicht der einzige, der in Catull. 4 ein Gedicht auf das Leben sah, wobei Catulls Gedicht speziell auf den letzten Lebensabschnitt, die *senectus honesta* gerichtet ist, wie aus dem *sed haec prius fuere* hervorgeht: Auch der Verfasser von [Verg.] *Catal.* 10, der mit diesem Gedicht eine Parodie der Vorlage Catulls über einen alten Maultiertreiber liefert, scheint dieser Ansicht gewesen zu sein.

⁶⁴ R. G. M. Nisbet ("The Word Order of Horace's Odes", in: J. N. Adams, R. G. Mayer [Hgg.], *Aspects of the Language of Latin Poetry*, PBA 93 [Oxford 1999] 147) arbeitet übrigens einleuchtend heraus, daß hier und an weiteren Stellen die bisweilen unkonventionelle Wortstellung den Eindruck unterstreichen solle, daß die Dinge bereits außer Kontrolle geraten seien.

timidus nauita beachten. Der Mensch müsse sich also vorsehen, um nicht denjenigen, die zur Zeit das aktuelle Geschehen beherrschen (also wie *uenti* das *mare* aufwühlen), nur zum Spott zu gereichen, den man eigentlich gar nicht nötig hätte (*nisi debes*). In diesem Kontext dürfte die letzte Strophe verständlich sein: Horaz habe demnach einst Abscheu (*sollicitum taedium*) vor dem alltäglichen Leben mit seinen Erscheinungsformen empfunden, jetzt aber sei es in den Mittelpunkt seiner Sorge gerückt (*desiderium curaque non leuis*) – vielleicht weil es ihm nun gelungen ist, ein zurückgezogenes Leben gemäß der Maxime *λάθε βίωσας* zu führen? –, so daß die Mahnung, sich von gefährlichen Aktivitäten und Situationen fernzuhalten (*uites interfusa aequora*), den Abschluß der Ode bildet.

Also doch ‘nur’ die *uicissitudines uitae*, ein ganz allgemein gehaltenes Bild, das in Horaz’ Ode gezeichnet wurde? Dies anzunehmen, hieße zweifelsohne, Horaz’ Anspruch zu unterschätzen. Es scheint daher an dieser Stelle keine ganz abwegige Idee zu sein, einen Blick auf das von Horaz verwendete Metrum zu werfen, um etwaige kompositorische Bezüge innerhalb des ersten Odenbuches auszuloten. Ode 1, 14 ist in der dritten asklepiadeischen Strophe verfaßt. Diese wurde im Rahmen der sogenannten Metrenparade zuvor erstmalig in 1, 5 verwendet. Ein Vergleich der beiden Texte fördert eine bemerkenswerte Auffälligkeit ans Licht: Der Zusammenhang zwischen den beiden Texten beschränkt sich nämlich nicht allein auf das Metrum, sondern auch die Schiffsallegorie ist in 1, 15 präsent:

Quis multa gracilis te puer in rosa
 perfusus liquidis urget odoribus
 grato, Pyrrha, sub antro?
 cui flauam religas comam,
 5 simplex munditiis? heu quotiens fidem
 mutatosque deos flebit et aspera
 nigris aequora uentis
 emirabitur insolens
 qui nunc te fruitur credulus aurea,
 10 qui semper uacuam, semper amabilem
 sperat, nescius aurae
 fallacis! miseri, quibus
 intemptata nites. me tabula sacer
 uotiuia paries indicat uuida
 15 suspendisse potenti
 uestimenta maris deo.

Pyrrha hat einen neuen Verehrer, der sie heftig bedrängt, noch nicht ahnend, daß sie ihm bald ihre Gunst wieder entziehen wird. Er wird *fidem mutatosque deos* (Vers 6) beweinen und sich über die *aspera / nigris aequora uentis* (Vers 6–7) wundern. Hier wird offensichtlich die Liebe der Pyrrha mit dem Meer verglichen, da sie wie das Meer bald friedlich und bald ungastlich und vernichtend sein kann. Aber die Schiffsallegorie wird auch in den abschließenden Versen 11–16 durchgehalten: Horaz selbst hat bereits bei seiner Liebe zu Pyrrha ‘Schiffbruch’ erlitten und dem Neptun für die Errettung aus stürmischer See eine Votivtafel geweiht.

Der Zusammenhang zwischen Ode 1, 5 und 1, 14, der durch das Metrum unzweifelhaft gegeben ist, spiegelt sich also auch im Inhalt wider. Berücksichtigt man dies für die Interpretation von 1, 14, so zieht Horaz dort weniger allgemein ein zurückgezogenes Leben einem in der Öffentlichkeit vor, sondern thematisiert abermals – das in 1, 5 entworfene Bild wieder aufgreifend – einen ‘Abschied von der Liebe’: Es bestünde die Gefahr, sich erneut aufgrund eines aktuellen Anlasses (*noui fluctus*) auf die Gefahren der Liebe (*mare*) einzulassen, obwohl dies keineswegs vernünftig sei (*o quid agis?*). Angesichts bereits erlittenen ‘Schiffbruchs’ solle er lieber vernünftig handeln und sich endlich zurückziehen. Dieser verstandesmäßige, sachlich angeratene Rückzug seines Trachtens nach Liebe, seiner inneren Empfänglichkeit für Amouröses – hierfür muß *nauis* also wohl letztlich stehen – von der ‘tosenden See der Liebe’ ist angesichts dessen, daß man allen Widrigkeiten schutzlos ausgeliefert wäre, nunmehr angeraten.⁶⁵

Bewährt sich die erarbeitete Interpretation, so muß nun die entscheidende Frage lauten, auch an der letzten Strophe der Ode, die ja

⁶⁵ Bei einem solchen Ansatz scheint auch die Wahl des Versmaß nicht nur unproblematisch, sondern sogar gut nachvollziehbar zu sein: Während beispielsweise die Vertreter einer Staatsschiffsallegorie von dem Dilemma stehen, daß Horaz statt der (zu erwartenden) alkäischen Strophe eine asklepiadeische gewählt hat, befaßt sich der größte Teil der in der asklepiadeischen Strophe abgefaßten Oden mit der Liebesthematik; vgl. Hor. *Carm.* 1, 5. 23; 3, 7, im weiteren Sinne auch 4, 13. (Ferner sind noch der Diana-Hymnus 1, 21 und die Ode auf die Quelle Bandusia 3, 13 in der dritten asklepiadeischen Strophe abgefaßt.) Überdies ergibt schließlich auch noch die serielle Lektüre der Oden 1, 13–15 einen neuen Spannungsbogen, da in 1, 13 die Eifersucht auf einen Liebhaber der Lydia thematisiert ist und 1, 15 von Helena, der untreuen Frau *par excellence*, handelt – eine Ode, die bezeichnenderweise auf einem Schiff beginnt.

ganz vorrangig Anlaß zur allegorischen Deutung gegeben hat: Darf man den Appell V. 19 f. *interfusa nitentis / uites aequora Cycladas* als Aufforderung zum Rückzug von der See der Liebe verstehen? Und wie kann Horaz seine innere Empfänglichkeit für Amouröses als *nuper sollicitum quae mihi taedium, nunc desiderium curaque non leuis* apostrophieren?

Die Nennung der Kykladen bereitete bislang allen Interpreten erhebliche, ja entscheidende Probleme. Dabei hilft es nur unwesentlich, daß der primäre Aspekt des von Horaz' gewählten Ausdruck ganz zweifelsohne die noch immer vorherrschende Attraktion und Faszination ist, die das gefährliche Gewässer ausmacht: Bereits Gigon hatte vollkommen zu Recht auf *nitentis* als wichtigsten Aspekt der Wendung aufmerksam gemacht.⁶⁶ Dies entbindet aber nicht von der Pflicht, ganz konkret *Cycladas* zu erklären. Sollte es sich lediglich um eine Reminiszenz an Catull. 4 handeln? Wohl kaum. Aufklärung vermag der Blick auf den einzigen weiteren Beleg in den Oden, Hor. *Carm.* 3, 28, 13–15, zu verschaffen, wo unbestrittenermaßen eine Allegorie für Venus vorliegt (und die Kykladen ein weiteres Mal mit einem Glanzwort versehen sind): (...) *quae Cnidon / fulgentisque tenet Cycladas et Paphum / iunctis uisit oloribus*. Es ist mit Blick auf diese Passage ganz und gar legitim, die Kykladen bei Horaz als 'Inseln der Venus' zu begreifen.

Dass Horaz eine im oben dargestellten Sinne verstandene *navis* als *sollicitum taedium* bezeichnet, bereitet nun ebenfalls keine allzu großen interpretatorischen Schwierigkeiten mehr: Sein Trachten nach Erfüllung in der Liebe brachte Rastlosigkeit (hierauf zielt *sollicitum*, was im übrigen von den allermeisten Interpreten sträflich vernachlässigt wurde) und Frustration bei Zurückweisung mit sich (hierauf bezieht sich *taedium*, wie der Vergleich mit Tib. 1, 4, 16 und Ov. *Ars* 2, 346 lehrt). Dieser Status sei nun aber überwunden – das lyrische Ich kümmert sich nun pfleglich und mit sorgfältiger Hingabe (*desiderium curaque non leuis*) um sein verletztes Streben nach Liebe.

Peter Kruschwitz
University of Reading

⁶⁶ S. Gigon (o. Anm. 39) 485.

В статье подвергается критике господствующий начиная с Квинтилиана взгляд на оду Горация I, 14 как на политическую аллегорию, где корабль символизирует Римское государство. Против подобного толкования говорят следующие соображения: описание бедственного положения корабля, которое представляет настоящее и будущее Рима невыгодным образом; пренебрежение к кормчему корабля; наконец, угроза оказаться в беспомощном положении перед ветром и бурей – будничной ситуацией для корабля – изображала бы Римское государство в слишком жалком свете.

Автор видит в стихотворении отсылку не к стихам Алкея и Феогнида, с которыми его обычно сравнивают, но к стихотворению Катулла о корабле (*Cat.* 4), который к концу жизни выдержал испытания и теперь, в старости, наслаждается почетным отдыхом. Сравнение с Катуллом предполагает, что корабль у Горация служит аллегорией жизни, но при этом метрика оды (Асклеиадова строфа) говорит в пользу трактовки этой метафоры как любовной (ср. оду к Пирре I, 5). Последняя строфа указывает на то, что поэт изменил отношение к своему чувству: смятение, вызванное стремлением добиться любви (*sollicitum*) и последовавшее затем разочарование от неудачи (*taedium*) сменилось теперь более бережным отношением поэта к своему израненному чувству (*desiderium curaque non levis*).