

Das Schiff von Uluburun – Welthandel vor dreitausend Jahren.

Katalog der Ausstellung des Deutschen Bergbaumuseums Bochum vom 15. Juli 2005 bis 16. Juli 2006. Herausgeber: Ünsal Yalcin, Cemal Pulak und Rainer Slotta (Bochum 2005)

Veröffentlichungen aus dem Deutschen Bergbaumuseum Nr. 138. ISBN 3.937203-18-4. Preis 35,- €

Sonderausstellungen zu bestimmten archäologischen Themen gibt es heute vielerorts und in großer Zahl. Oft sind es kurzfristige Ereignisse, deshalb tun die Veranstalter gut daran, ihrer Ausstellung durch einen Katalog oder ein Begleitbuch Nachhaltigkeit zu verleihen. Auf diese Weise ist in den letzten Jahren eine ganz eigene Art von Fachbüchern entstanden, deren Gemeinsamkeit in einer gediegenen Aufmachung, einem gewichtigen Umfang und einem Inhalt, der oft über die Grenzen der eigentlichen und meist beschränkteren Ausstellung hinaus ein Bild von deren Zeit und Raum im breiteren Sinne zu vermitteln versucht. Die anspruchsvollsten Bücher dieser Art kommen aus Italien, aber gerade in Deutschland hat sich das Bochumer Bergbaumuseum besonders hervorgetan, erinnert sei nur an die viel benutzten Werke wie „5000 Jahre Feuersteinbergbau“ (Nr. 77) oder „Georgien – Schätze aus dem Land des Goldenen Vlies“ (Nr. 100). Auch das hier anzuzeigende und als sehr zur Benutzung empfohlene Buch gehört in die Reihe der herausragenden Bochumer Veröffentlichungen.

Das Werk bietet sehr viel mehr als man von einem „Katalog“ erwartet, noch dazu von einer nicht besonders umfänglichen und mit vielen Kopien arbeitenden Ausstellung. Etwa 50 Beiträge auf knapp 700 Seiten und mit vielen bunten Bildern ausgestattet hat Ünsal Yalcin zu dem als Jahrhundertfund zu bezeichnenden Schiffswrack von Uluburun, das vor der südwestlichen Küste der Türkei geborgen werden konnte, konzipiert und betreut – eine großartige Leistung. Die vielen Beiträge befassen sich mit Themenbereichen, die das kulturelle, politische und technisch-geschichtliche Umfeld des Schiffes aus dem ausgehenden 14. Jahrhundert v. Chr. vorwiegend im östlichen Mittelmeer ansprechen. Sie sind für einen breiteren Leserkreis geschrieben, der Fachwissenschaftler sollte sie aber auch wegen ihrer durchweg guten Bibliographie zur Kenntnis nehmen.

Mehr als 20.000 Tauchgänge waren nötig, um die wirklich umfangreiche Ladung des kaum erhaltenen hölzernen Schiffes von 1984 bis 1994 sorgfältig zu dokumentieren und zu bergen. Zehn Tonnen Kupfer-

barren, eine Tonne Zinnbarren, zahlreiche Glasbarren und Transportamphoren sowie viele mehr oder weniger wertvolle Einzelgegenstände, vielleicht zum Vertrieb, sicher aber auch aus dem Besitz und zum Gebrauch der Schiffsmannschaft und etwaiger Mitreisender an Bord.

Das Buch beginnt mit einem für den deutsch lesenden Interessenten nützlichen Abriss zur Geschichte der prähistorischen Forschung in der Türkei und vor allem durch türkische Gelehrte aus der Feder des derzeit aktivsten Kollegen M. Özdoğan. Über die Taucharbeiten vor dem Städtchen Bodrum berichtet T. O. Alpözen, vorrangig durchgeführt durch C. Pulak und G. F. Bass, der in einem hinteren Teil des Werkes kurz auch über andere Wrackfunden an der türkischen Küste, vornehmlich dem etwas jüngeren Schiff vom Kap Gelidonya berichtet. Da die wenigen Originale und die Kopien der Fundstücke als Leihgaben aus dem Museum von Bodrum stammen, wird dieses in einer ansprechenden Weise vorgestellt.

Das Herzstück des Katalogs stellt der folgende Abschnitt von C. Pulak dar, in dem die anfängliche Beschreibung der eigentlichen Unterwasserarbeiten und die Erkenntnisse zu dem Schiff selbst reichlich kurz ausgefallen sind. Auch den eigentlichen Lageplan der abgesackten Schiffsladung hätte man sich detaillierter gewünscht (S. 57). Es bleibt dem Leser zum Beispiel unklar, was konkret von den geborgenen Holzresten zur Rekonstruktion des Schiffes, das nachgebaut in vielen hübschen Ansichten abgebildet ist, verwendet werden konnte. Dafür stellt er die geborgene Fracht ausführlich, wenn auch nicht komplett abgebildet, vor, zunächst die als Ladung dominanten und in ihrer Form leicht divergierenden Kupferbarren in Ochsenhautform und die recht unterschiedlichen Scheiben in kleinerer und plankonvexer Gestalt. Erstaunlicherweise unterscheiden sich die beiden Typen in ihrer Metallzusammensetzung nicht, sie dürften – wenigstens was die analysierten Exemplare anbetrifft – alle aus dem gleichen Abbaugebiet stammen, aus dem westzyprischen Raum um Apliki. Die Ochsenhautbarren wiegen im Durchschnitt 25 kg, gerne hätte man etwas mehr zur Normung und zur Toleranz der Gewichte erfahren. Dass sie nicht in einem Zuge, sondern aus mehreren kleineren Portionen zusammengesetzt gegossen worden sind, erfährt man gegen Ende des Buches in einem Beitrag von A. Hauptmann. Ein Zehntel des Kupfergewichtes beträgt die mittransportierte Zinnmenge, was dem gängigen Mischungsverhältnis der beiden Metalle in der Bronze entspricht. Die Zinnbarren waren sehr viel schwerer zu bergen, sie hatten zur Zeit

der Auffindung die Konsistenz etwa von Zahnpasta. Ihre Form war daher nur bedingt feststellbar, manche hatten eine dem Kupfer ähnliche Gestalt in Ochsenhautform.

Andere Metalle waren in einem breiten Spektrum vertreten. Längliche, umgebördelte Bleistücke dürften wohl von einem Fischernetz stammen, das zur Ernährung der Besatzung wichtig war. Dicht beieinander liegend wurden verschiedene Gegenstände aus Gold geborgen, was zur Vermutung Anlass gegeben hat, sie seien in einem Schatzkästlein an Bord aufbewahrt worden. Der Katalog nennt sie summarisch und bildet nur die attraktiveren ab. In der Ausstellung findet man sie als Kopien. Grob geteilte Ringe legen nahe, dass ihre Stücke abgewogen als prämonetäres Zahlungsmittel eingesetzt wurden. Verschiedene Schmuckstücke, denen kanaanitische Herkunft bescheinigt wird, gehörten wohl dem Betreiber, dem Eigner des Schiffes oder einer Begleitperson. Dass das Schiff im zwischenstaatlichen Wirtschaftsverkehr unterwegs war, lässt ein goldener Skarabäus mit der Gravur der Nofretete vermuten. 30 Silberstücke, wohl zumeist von Ringen stammend, werden nicht eigens vorgestellt. Dagegen erregen die mindestens 175 Rohglasbarren verschiedenster Blautönungen von je etwa 2 kg Gewicht besondere Aufmerksamkeit. Es handelt sich insgesamt um eine stattliche Menge, wie sie zum Beispiel auch in Korrespondenzen zur zwischenstaatlichen Erwerbspolitik genannt werden.

Zur Ladung des Schiffes gehörte auch eine auffällig große Menge sog. Auripigments, das im Altertum gerne zum Färben von Wachs für Schreibtafeln verwandt worden ist. Pulak mutmaßt aber, dass der Farbstoff auch zum Anstrich oder zur Verzierung des Schiffes an Bord war. Etwa zwei dutzend Stücke guten Ebenholzes sind von einer unbekannt großen Menge an Beiladung erhalten geblieben. Rätsel innerhalb der Frachtladung geben wenige Exemplare von einer ursprünglich sicherlich sehr viel größeren Anzahl zufällig unter den Kupferbarren zu liegen gekommener und deshalb konservierter chitinhaltiger Deckel der Purpurschnecke auf. Ihre Verwendung bedarf noch der Klärung.

Einen wesentlichen Teil des unteren Schiffsraumes vorn füllten etwa 150 kanaanitische Amphoren mit verschiedenem Inhalt. Eine enthielt abertausende von kleinsten Perlen, einige bargen Olivenkerne, offenbar die Reste von Früchten, nicht von Öl. Andere dienten jedoch auch zum Transport von Öl. Etwa die Hälfte der Amphoren war mit Terebinthenharz gefüllt, das aus dem Pistazienbaum gewonnen wurde.

Wahrscheinlich wurde es zur Gewinnung und Verbreitung von Wohlgerüchen verwandt. Pulak zitiert schriftliche Überlieferungen, die seinen Einsatz zu besonderen Anlässen von Ägypten bis Mesopotamien erwähnen. Einige Amphoren waren, wie Reste von Weinsäure schließen lassen, weingefüllt, andere bargen das offenbar für die Schiffsbesatzung vorbehalten und genutzte Getreide.

Auch zur Fracht gehörig stellt Pulak eine gewisse Menge von Flusspferdzähnen, wenige Straußeneier, zyprische Keramik verschiedener Typen, Metall- und Holzgefäße sowie verschiedene Arten größerer Perlen heraus. Als persönliches Gut der Besatzung führt er dagegen bronzene Waffen und Arbeitsgerät, Gewichte in Tiergestalt, eine Schatulle in Entenform und eine goldbelegte Statuette auf.

Zur Datierung des Schiffes und seiner Ladung nennt der Autor neuere und auf Seite 115 f. näher erläuterte 14 C-Zahlen, die im 2-sigma-Bereich Daten zwischen 1342 und 1314 v. Chr. ergeben sollen. Dazu passt neben anderen Argumenten der erwähnte Nofretete-Skarabäus, der je nach Einsatz der divergierenden absoluten Chronologiesysteme Ägyptens zwischen 1376–1358 oder 1339–1327 v. Chr. hergestellt worden sein dürfte. Dendrodaten waren nicht verwertbar.

Recht sicher ist sich Pulak, was die Reiseroute des Schiffes anbetrifft. Sie verbinde Ägypten mit der levantinischen Küste, der Südküste Kleinasiens, der Insel Zypern und führe letztendlich in den Süden des mykenischen Griechenlands. Argumente dafür liefere die Ladung, die zu einem großen Teil dem syro-palästinensischen Raum entstammt. Nach dem allerdings noch nicht näher untersuchten Kombü-sengeschirr und den benutzten Öllampen sowie den Ankersteinen lokalisiert der Autor den Heimathafen des Schiffes an der Levanteküste. Bedacht legt er auf die Mykenaike (Keramik und Ketten). Griechische Passagiere, vielleicht der Kapitän oder ein bedeutenderer Beamter, der für die Fracht verantwortlich war, sollten sich unter den Reisenden befunden haben.

Nach der Vorstellung der Ladung aus dem Schiff folgt eine Flut von Spezialstudien, die mehr oder weniger gründlich Zusatzinformationen bieten oder besondere Fundstücke ansprechen. Dazu gehören zyprische Keramik, vorderasiatische Rollsiegel, eine Zeremonialaxt aus der nordwestlichen Schwarzmeer-Region oder ein Stück von einem Bleirohr, das zum Bier-Saugen benutzt worden ist und Anlass gibt, Zusammenfassendes zum Bier in Anatolien, genauer gesagt zu der nicht eigentlich zum Thema gehörigen Tempelbrauerei im hethitischen Kusatli zuzufügen.

Ausführlicher und gut aufbereitet widmen sich N. H. Gale und Z. A. Stos-Gale metallurgischen Studien, um die Herkunft der Kupferbarren zu klären. Anders als die Barren vom Kap Gelidonya wurde die größte Menge aus dem Uluburun-Schiff aus nordwestzyprischen Erzen der Gegend von Apliki gegossen. Einige wenige wurden aber auch aus verschiedenen Metallresten zusammengeschmolzen. Die Autoren, die sich besonders gern selbst zitieren, lassen es sich nicht nehmen, auch allgemein zu Herkunft und Verbreitung der Ochsenhautbarren zu schreiben. Zur Qualität des Metalls, zur Porosität und zu den Schlackeneinschlüssen äußern sich von metallkundlicher Seite kompetent und zugleich für den nicht fachkundigen Leser verständlich A. Hauptmann und R. Maddin.

Nicht in einem Katalog zu einer Ausstellung zum Schiffswrack von Uluburun zu erwarten, aber zu einem guten Teil als Zusammenfassungen bzw. einführende Literatur nützlich, sind zwölf Artikel zum „historischen Rahmen“: Sie vertreten naturgemäß die Sicht der jeweiligen Autoren. Es geht dabei um die „politische Landschaft im östlichen Mittelmeerraum“, um Chronologie im historischen Ägypten – lehrbuchartig aufgezogen – und das Hethiterreich mit seinen prächtigen Ausgrabungsstätten bis hin zur Schlacht von Kadesch. Es geht um Assyrien, Troja und die mykenischen Palastzentren. Die viel diskutierte sog. Seevölkerbewegung wird angerissen, auch der oder die Vulkanausbrüche auf Santorin in der Ägäis. H. Lohmann referiert anschaulich die verschiedenen naturwissenschaftlichen Untersuchungen, die für Fragen der spätbronzezeitlichen Chronologie in Südosteuropa so gewichtige Auswirkungen gehabt haben, jetzt aber überholt sind. Er bezeichnet sie als „letztlich fruchtlose naturwissenschaftliche Debatte“. Die Lösung der Chronologieprobleme läge nun wieder in den Händen der Archäologen und „einzig und allein in Ägypten“.

O. Höckmann kommt dann wieder zum Thema der Ausstellung zurück, er stellt sehr schön aber stark komprimierend Schiffstypen im Bild- und Fundgut um die Zeit des Uluburun-Fundes zusammen, ein lebendig geschriebener kurzer Abschnitt befasst sich mit dem Nachbau des Schiffs und dessen Fahrt auf hoher See.

Zum weiten historischen Rahmen gehören auch neun Einzelbeiträge zu Aspekten des Handels, zumeist auf den Metallhandel fokussiert. Sie füllen einen stattlichen Teil des Buches. Ziel der Herausgeber ist es offensichtlich, die engen Verflechtungen, Kontakte, Wirtschaftsbeziehungen und Beeinflussungen im

ostmediterranen Raum und darüber hinaus in einer gewissen Breite darstellen zu lassen. Schlaglichtartig werden Fragen des Metallhandels, vornehmlich der Verbreitung der Ochsenhautbarren auch bis nach Baden-Württemberg angesprochen. Erwähnenswert sind die Beiträge zu Italien, die man sonst in dieser schönen Zusammenfassung auf Deutsch nicht liest. Natürlich darf auch das wenige, was wir über die Zinngewinnung in Zentralasien wissen, nicht fehlen. Aus dem Bergbau-Museum erwartet man bei einer so breiten Auffassung der Themenstellung natürlich auch etwas zur Metallgewinnung; zu Kupfer und Eisen nehmen anschaulich A. Hauptmann und Ü. Yalcin, der Verantwortliche des großen Werkes, Stellung, ehe abschließend systematisch noch einmal zu den Werkstoffen Kupfer, Bronze, Gold, Glas, und Ton resümiert wird.

Zum Schluss werden als echter Katalog die in der Ausstellung präsentierten Stücke aufgelistet. Eine optisch geschickt arrangierte Chronologietabelle und ein Register erleichtern die Benutzung des Gesamtwerkes.

Ein abschließendes Urteil über das gewichtige Buch muss positiv ausfallen. Es ist verdienstvoll, einen solchen Triumph der archäologischen Forschung wie die Entdeckung der Ladung des bei Uluburun verunglückten und erfolgreich geborgenen Schiffs in anspruchsvoller und zugleich gefälliger Weise einem interessierten deutschsprachigen Publikum als Buch zu präsentieren. Das Werk ist ehrgeizig konzipiert, denn es stellt nicht nur das Schiff selbst vor, es bemüht sich, einen umfassenden Eindruck der kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse vor und nach 1300 v. Chr. zu vermitteln. Sehr viele, wahrscheinlich zu viele Autoren berichten aus ihren Spezialgebieten, so dass die Einzelbeiträge fazettenartig nebeneinander stehen, ohne sich immer in das Gesamtbild des Buches einzupassen. Was beeindruckt und den tiefer interessierten Leser fesseln dürfte, ist die qualitätvolle Fülle an Informationen. Manch einer, der sich gründlicher in das Werk vertieft hat oder vertiefen wird, wird es immer wieder als Nachschlaghilfe benutzen. Was könnte ein ursprünglich als Museumskatalog gedachtes Buch mehr erreichen?

Der Preis ist mit seinen 35,- € niedrig, es wird empfohlen, sich das Buch anzuschaffen.

Prof. em. Dr. Dres. h.c. Bernhard Hänsel