

**Inseln der Winde. Die maritime Kultur der bronzezeitlichen Ägäis.** Thomas Guttandin, Diamantis Panagiotopoulos, Hermann Pflug, Gerhard Plath. Katalog zur gleichnamigen Ausstellung. Hrsg. vom Institut für Klassische Archäologie der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg. 205 Seiten, viele farbige Abbildungen und Karten. ISBN 978-3-00-035216-4. Euro 28,00.

Obwohl die Ausstellung „Insel der Winde“ bereits vor längerer Zeit, 2010 und 2011, im Institut für Klassische Archäologie in Heidelberg präsentiert worden ist, lohnt es sich, den Katalog auch mit einiger Verzögerung noch vorzustellen. Es ist bedauerlich, dass dieser Band nicht über den Buchhandel, sondern nur über die Universität Heidelberg zu beziehen ist, denn sonst hätte er sicher einen noch größeren interessierten Leserkreis gefunden.

Die Ergebnisse der zwanzigjährigen Forschungen zum Schiffsbau in der Ägäis haben der Designer Thomas Guttandin und der speziell mit Hafenanlagen und zugehöriger Logistik befasste Architekt Gerhard Plath in dieser Ausstellung und dem Begleitband dargelegt. Von hohem, nicht nur ästhetischem Wert sind die schönen Schiffs- und Hafenrekonstruktionen. Dass daraus eine gelungene Ausstellung werden konnte, ist der Zusammenarbeit mit dem Institut für Klassische Archäologie der Universität Heidelberg unter der Ägide von Prof. Diamantis Panagiotopoulos mit Beteiligung des Kurators Hermann Pflug zu verdanken.

Der reich bebilderte Band erlaubt durch sein Querformat, Karten und Rekonstruktionen in größerem Maßstab darzustellen, und hat ein ansprechendes Layout. In der Einleitung wird der Leser mit einem durch Piktogramme gestützten Glossar versehen, um im Folgenden alle Fachbegriffe des Schiffbaus verstehen zu können.

Grundvoraussetzungen, um die rasante Entwicklung der bronzezeitlichen Schiffstechnik in der Ägäis zu verstehen, sind Kenntnisse zu Geographie, Klima, Windverhältnissen, Meeresströmungen und Geologie des östlichen Mittelmeers, die knapp, aber verständlich vermittelt werden. Übersichtliche Karten erläutern, warum der Verkehr nur auf klar definierten Seestraßen verlaufen konnte. Die Kykladen funktionierten dabei wie „Trittsteine“, zumal die geringen Entfernungen Sichtverbindungen zwischen den Inseln ermöglichten. Tektonische Erhebungen und Meeresspiegelschwankungen veränderten den Küstenverlauf erheblich, was bei der topographischen

Beurteilung der Siedlungsplätze zu berücksichtigen ist.

In einem nächsten Schritt wird sehr knapp die Kulturgeschichte des 3. und 2. Jahrtausends dargestellt, die Kykladenkultur, das minoische Kreta und das mykenische Festland. Hohe und niedrige Chronologie und das Problem der Datierung des Vulkanausbruchs auf Santorin werden skizziert. Eine Chronologietabelle mit wichtigen Angelpunkten erläutert dies. Während die Kykladenkultur anschließend in wenigen Sätzen abgehandelt wird, widmet man der minoischen Palastkultur breiteren Raum, wobei, mit Unterstützung durch aufschlussreiche Zeichentabellen, ausführlicher auch auf die Schriftentwicklung eingegangen wird. Die Verbindungen nach Ägypten, in die Levante und durch die Ägäis werden thematisiert, die Bedeutung der Zentren und damit verbunden des Gütertauschs, der Rohstoffgewinnung und der Fernhandelsbeziehungen wird erläutert. Sebastian Traummüller (übrigens die einzige Stelle, wo einmal ein Autorenname genannt wird), diskutiert die Frage, ob von einer maritimen Hegemonie Kretas während der Bronzezeit ausgegangen werden kann, wobei die Heranziehung wesentlich jüngerer Schriftquellen (Thukydides und Homer) nicht unproblematisch ist.

Der Vulkanausbruch auf Thera und die dadurch bedingten fantastischen Erhaltungsbedingungen von Akrotiri werden mit einigen charakteristischen Bildern und kurzem Text behandelt. Die diversen Autoren hatten offenbar die gleichen Schwierigkeiten mit der kurzen bzw. langen Chronologie wie die meisten heutigen Gelehrten, denn auf S. 31 wird der Vulkanausbruch auf 1613 +/- 10 v.Chr. datiert, auf S. 54 dagegen behauptet, er habe nur etwa 50 Jahre vor der Zerstörung von Knossos, die um 1450 v.Chr. angesetzt wird, stattgefunden. Einer der Gründe für den folgenden Aufstieg und die Okkupation der Insel durch die Mykener wird in deren „Kontakten zum nördlichen Balkan“ (gemeint sind offenbar die Metallagerstätten der Karpaten) und in das westliche Mittelmeer sowie der Erschließung neuer Rohstoffquellen gesehen. Das erklärt aber nicht ausreichend, warum die minoische Vormachtstellung ein Ende fand und warum auf Kreta überhaupt ein „politisches Vakuum“ entstand. Der mehrere Generationen zurückliegende Vulkanausbruch dürfte dabei weniger eine Rolle gespielt haben als der zweite angeführte Faktor, nämlich „*innere Auseinandersetzungen zwischen konkurrierenden Zentren und Bevölkerungsgruppen.*“

Kurz wird noch über die mykenische Blütezeit berichtet und, ohne weitere Erläuterungen, von der „gewaltigen Zerstörungswelle, die um 1200 v.Chr. die gesamte östliche Ägäis erfasste“, sowie dem Zusammenbruch des Wirtschaftssystems in der Ägäis, freilich ganz ohne den Versuch, die Ursachen zu erläutern. Dies würde aber vielleicht auch zu weit vom eigentlichen Thema der Ausstellung wegführen.

Etwas erstaunt ist man, dass im nächsten Kapitel „Die archäologischen Zeugnisse zur ägäischen Schifffahrt“ behauptet wird, es gäbe aus der mehr als 2000-jährigen Geschichte der ägäischen Kulturen bis heute keinen einzigen Wrackfund, „der uns Informationen über das Aussehen, die Größe, das Material, die Konstruktion und den Nutzungszusammenhang der Schiffe hätte liefern können“. Auch wenn sich nur bei wenigen der bronzezeitlichen Wracks Holzteile erhalten haben, geben allein die Ladungen wichtige Aufschlüsse zu diesem Thema. Einige dieser Funde werden weiter unten (S. 164) zumindest im Zusammenhang mit Unterwasserarchäologie dennoch angeführt.

Bei der Rekonstruktion werden bildliche Darstellungen und Tonmodelle sehr kenntnisreich ausgewertet, beginnend bei den Langbooten der Kykladenkultur bis zu den geschnäbelten Schiffen der mittelminoischen Zeit. Ausführlich werden die acht Schiffe auf dem Fries im Westhaus von Akrotiri untersucht und sogar der jeweilige Tiefgang und die Wasserverdrängung geschätzt.

Im nächsten Kapitel „Die Entwicklung des ägäischen Schiffsbaus“ wird so manche Aussage und bildliche Darstellung des vorhergehenden Abschnitts wiederholt. Hier hätte eine redaktionelle Angleichung dem Buch sicher gut getan.

Die folgenden Beiträge sind ethnographischen Parallelen gewidmet, beginnend mit den nordpazifischen und neuseeländischen Kanus. Davon ausgehend werden die zum Bau der Kykladenboote vorhandenen Baumarten diskutiert. Geeignet war eigentlich nur *Abies cephalonica*, wobei auf den Kykladen selbst keine solchen Bäume zur Verfügung standen. Wie aber konnte sich dann gerade dort die maritime Kultur entwickeln? Wie kamen die Kykladenbewohner an dieses Holz? Auf diese Fragen wird leider nicht näher eingegangen.

Das Fällen der Bäume, das Aushöhlen und Bearbeiten der Rumpfe, die Gestaltung von Bug und Heck sowie die Antriebstechnik werden – immer in Bezug auf ethnographische Vergleiche – behandelt. Bedenklich wird es, wenn, ohne Berücksichtigung

der archäologischen Quellenlage, von den Maoris ausgehend auf die Nutzung der Kykladenschiffe geschlossen wird: „Auch die kykladischen Schiffe wurden offensichtlich in erster Linie zum Transport von Menschen eingesetzt. Für den Warentransport blieb, neben notwendiger Ausrüstung und Proviant, kaum Platz.“ Diese Ansicht widerspricht der bedeutenden Rolle des Schiffsverkehrs für den transägäischen Handel auch schon während der Frühbronzezeit. Zutreffend ist freilich die Ansicht, dass mit Zunahme des Warenverkehrs die Notwendigkeit bestand, größere Schiffe zu konstruieren, sodass die Entwicklung zum Plankenschiff erfolgte, für dessen Bau auch kleinere Bäume und andere Holzarten eingesetzt werden konnten. Hier werden wiederum ethnografische Beispiele vor allem aus dem Pazifik angeführt. Siegeldarstellungen von Schiffen geben Auskunft über die Entwicklung von Bug und Heck und die Verwendung von Segeln im bronzezeitlichen Schiffbau, wobei der Einsatz von Rahsegeln auch für den nautischen Laien sehr anschaulich erklärt wird.

Zur Darstellung des spätbronzezeitlichen Schiffbaus werden in erster Linie die Therafresken ausgewertet. Interessant ist auch die Darstellung auf einem früheisenzeitlichen Gefäß aus Zypern, wo zu sehen ist, wie ein Steinanker mit Hilfe eines Ladebaums hochgezogen wird.

Im folgenden Abschnitt geht es um die Anfertigung von Schiffsmodellen im Maßstab 1:10. Anhand des digitalen Modells eines Kykladenschiffes wurde zudem das Verhalten bei unterschiedlichem Wellengang simuliert und ausgewertet. Für die mittelminoische Zeit wurden, ausgehend von Siegeldarstellungen und den Therafresken, sogar drei Schiffe rekonstruiert.

Sehr interessant sind auch die anschließenden Überlegungen zur notwendigen Logistik für den Warenhandel. Erschwert wird die Analyse minoischer Häfen durch die tektonischen Verschiebungen und Meeresspiegelschwankungen, da die bronzezeitlichen Anlagen fast alle nicht mehr fassbar sind. Wichtige Aufgaben für eine künftige Unterwasserarchäologie! Für Zakros wird das bronzezeitliche System mit Siedlungen, Wegen und Hafenplätzen aufgrund der archäologischen Befunde überzeugend simuliert. Es zeigt, dass eine aufwendige zentral gelenkte Organisation unabdingbar war, damit das System funktionieren konnte.

Eine zweite Untersuchung betrifft die Messarabene im südwestlichen Kreta mit den Städten Agia Triada, Phaistos und dem Hafen Kommos, der we-

gen der zunehmenden Verlandung für die mittelmittelmeerrischen Städte im Hinterland von großer Bedeutung war. Die Quellenlage ist Dank der Grabungen von J. W. Shaw und der Universität von Toronto so gut, dass sich hier die Gebäude- und Straßenfunktionen gut herausarbeiten lassen.

Weiter geht es mit der mykenischen Zeit. Dass auf der Karte des mykenischen Kulturbereichs Troja zu den „*mykenisch bzw. mykenisch dominierten Orten*“ gezählt wird, ist, gemessen am Anteil mykenischer Keramik in Troja VI und VIIa sicher nicht zutreffend – ebenso gut könnte man dann das prähistorische Olynth und andere makedonische Orte in die Koine einbeziehen. Zwei Schiffstypen wurden zu unterschiedlichen Zwecken entwickelt, so genannte „Rundschiffe“ für den Warentransport und Langschiffe für kriegerische Auseinandersetzungen auf dem Wasser, über die verschiedene Vasenbilder und das berühmte Seevölkerrelief von Medinet Habu Auskunft geben. Diese Langschiffe wurden, zumeist mit einem schnabelförmigen Bug versehen, bis in die geometrische Zeit genutzt und konnten bis zu 50 Ruderer haben.

In einem eigenen Kapitel werden die bronzezeitlichen Wrackfunde von Handelsschiffen vor der Peloponnes und der türkischen Südküste behandelt. Zwar wird hier auch die Rekonstruktion von Uluburun gezeigt, aber eine technische Beschreibung oder Einbeziehung dieses Schlüsselfundes in die Thema-

tik des Buches unterbleibt. Abschließend wird kurz die UNESCO-Konvention zum Schutz des (Unterwasser-)Kulturerbes erläutert und die unrühmliche Rolle der Bundesrepublik bei deren Verabschiedung erwähnt. Dass im Rahmen einer solchen Ausstellung auch auf eine solche Problematik aufmerksam gemacht wird, zeigt, wie die archäologische Fachwelt allmählich von ihrem Elfenbeinturm aus auch in die Umgebung zu blicken lernt.

Ganz wunderbar ist natürlich die Einbeziehung der Studenten in die gesamte Ausstellungsvorbereitung, denn dieser Ausbildungsbereich kommt – bedingt auch durch die Überlastung der Mitarbeiter in vielen Museen – oft zu kurz.

Die wichtigste Literatur, sinnvollerweise nach Themen gegliedert, und ein Index beschließen das Buch. Der Käufer wird sich auch über den Leporello mit dem Therafries freuen, der im Rückdeckel beigelegt ist.

Zusammenfassend kann man das Projekt und die daraus entstandene Begleitpublikation nur loben. Sie zeigt, wie sinnvoll es ist, wenn verschiedene Wissensgebiete gebündelt werden. Vieles muss zwangsläufig an der Oberfläche bleiben, aber der Einblick, der hier ermöglicht wird, könnte auch ein breiteres Publikum dazu anregen, sein Wissen zu vertiefen. Hierzu bildet die angeführte Literatur einen guten Ausgangspunkt.

Dr. Alix Hänsel