

**Rezension zu: Knapp, A. B. (2018). *Seafaring and Seafarers in the Bronze Age Eastern Mediterranean*. Leiden: Sidestone Press.** Softcover, 298 Seiten, 5 Karten, 56 Abb., 5 Tab., s/w. Ausgaben als Hard-, Softcover und E-Book. ISBN 978-90-8890-554-4

Michaela Reinfeld

In seinem 2018 publizierten Werk *„Seafaring and Seafarers in the Bronze Age Eastern Mediterranean“* fasst A. Bernhard Knapp vorbildlich die archäologischen, ikonografischen und schriftlichen Quellen für die bronzezeitliche Seefahrt im östlichen Mittelmeerraum, den maritimen Handel und die daraus resultierenden Handelsnetzwerke sowie Rückschlüsse zu Identitäten und Ideologien der beteiligten Institutionen und Akteure zusammen. Das 298 Seiten starke Buch gliedert sich in einen wissenschaftlichen Teil, der etwa zwei Drittel des Buches einnimmt und in 7 Unterkapitel gegliedert ist (S. 21-197), sowie einem restlichen Drittel mit Vorwort und Abbildungsnachweis (S. 11-15), ausführlicher Bibliographie und Stichwortverzeichnis (S. 199-296).

Im ersten Kapitel, der Einführung, würdigt Knapp die Leistungen anderer Autoren (WACHSMANN, 1998; BASCH, 1987; BROODBANK, 2010; 2013; SAUVAGE, 2012), die sich bereits in verschiedenen Einzeluntersuchungen und Überblickswerken mit den maritimen Beziehungen der Bronzezeit im östlichen Mittelmeer auseinandergesetzt haben. Gleichzeitig betont er die Notwendigkeit der Untersuchung diachroner Entwicklungen, sozialer, politischer und ökonomischer Veränderungen sowie der Frage nach den Anfängen des maritimen Handels und grenzt sich dadurch von seinen Vorgängern ab. Der Autor beabsichtigt mit dem vorliegenden Werk, Fragen bezüglich der Herkunft und des Auftretens der ersten Fernhandelsbeziehungen, der Herkunft der Schiffskonstrukteure, Kapitäne und der Schiffsmannschaft sowie der involvierten wichtigsten Häfen anhand der überlieferten archäologischen und schriftlichen Quellen zu beantworten. Dabei steht die Seefahrt als Reiseform und Mittel für Transport und Konnektivität im Zentrum der Untersuchungen. Zu den überlieferten Quellen, die er in chronologisch und geographisch geordneter Reihenfolge zur Beantwortung seiner Forschungsfragen heranzieht, zählen Schiffswracks, Häfen und Anlegeplätze, Darstellungen von Schiffen, Bootsmodelle, Steinanker, Fischfanggeräte und dokumentarische Zeugnisse. Ein kurzer Überblick zur politischen Welt des östlichen Mittelmeeres in der Bronzezeit bereitet den Leser auf die folgenden Kapitel vor.

Das zweite Kapitel gliedert sich in zwei Teile und widmet sich den sozialen und materiellen Aspekten der Seefahrt. Unter Berücksichtigung früherer Arbeiten (PARKER, 2001; WESTERDAHL, 2010; CUNLIFFE, 2001; MCNIVEN, 2003; MONROE, 2011) schlägt Knapp vor, dass *„... a ‚full understanding‘ of maritime landscapes involves engaging the functional, social, symbolic and liminal aspects of maritime space, considering not just the landscape but its maritime counterpart, and where possible or plausible using the eyes of mariners, fishermen or seafaring merchants in attempting to portray and understand shorelines, coastal structures and natural features, ports, harbour installations, fishing fleets, and the people and things within and amongst them“* (S. 29). Unter der Überschrift *„Merchants, Mariners and Pirates“* befasst er sich insbesondere mit den schriftlichen Überlieferungen für die Akteure auf See, wobei er sich fast ausschließlich auf die Quellen zur Piraterie oder Seeräuberei konzentriert. Zahlreiche hethitische Texte aus Hattuša (Boğazkale, Türkei) und die akkadischen Briefe aus Ugarit (Syrien) oder Amarna (Ägypten) berichten über Räuber, die Küstenstädte plündern, und über Seeschlachten mit Schiffen. Die Grenzen zwischen Piraterie und organisierten militärischen Unternehmungen scheinen dabei fließend (LIVERANI, 2014, 383). Nicht ausgeschlossen war, dass ein Händler und Seefahrer sich auch gleichzeitig als Pirat betätigen konnte (ARTZY, 1997; 1998), wengleich die Bezeichnung *„Pirat“* erst in Schriftquellen der klassischen Zeit in Erscheinung tritt. Im zweiten Teil des Kapitels werden die materiellen Aspekte der Seefahrt, die gleichzeitig auch die wichtigsten archäologischen Zeugnisse für die bronzezeitliche Schifffahrt im östlichen Mittelmeerraum darstellen, überblicksartig vorgestellt.

In den folgenden drei Kapiteln werden die archäologischen und dokumentarischen Quellen zur bronzezeitlichen Seefahrt im östlichen Mittelmeerraum detailliert chronologisch und geographisch geordnet vorgestellt. Nacheinander werden in Unterkapiteln die frühe, mittlere und späte Bronzezeit abgehandelt, wobei sich jedes Unterkapitel in drei geographische Räume (1. Ägypten und die Levante, 2. Zypern und 3. Anatolien) mit den entsprechenden materiellen Zeugnissen untergliedert. Hier beweist Knapp, dass seine Kompetenzen nicht nur in der Erforschung der maritimen Transportcontainer und ihrer Rückschlüsse für den Seehandel liegen (KNAPP & DEMESTICHA, 2017). Auch Schiffswracks, Häfen, Schiffsdarstellungen, Steinanker, Miniaturanker und Fischfanggeräte werden auf ihre Aussagefähigkeit bezüglich Mobilität, Konnektivität und Identität sachkundig untersucht. Angesichts der überlieferten Quellen

ist es kaum verwunderlich, dass die frühe Bronzezeit auf lediglich 17 Seiten (Kapitel 3, S. 63-79), die mittlere Bronzezeit auf 22 (Kapitel 4, S. 81-102) und die späte Bronzezeit auf 63 Seiten (Kapitel 5, S. 103-165) behandelt wird, wobei dokumentarische Quellen erst in der späten Bronzezeit mit einem entsprechenden Unterkapitel auftauchen.

Kapitel 6 ist in drei Unterkapitel gegliedert und fasst die wichtigsten Belege für die Seefahrt, Seefahrer und den Seehandel im östlichen Mittelmeerraum der Bronzezeit zuerst chronologisch und anschließend in einer diachronen Betrachtung zusammen. Darüber hinaus werden die anfangs gestellten Fragen zum Ursprung und dem ersten Auftreten der Fernhandelsbeziehungen, der Herkunft der Schiffskonstrukteure, Kapitäne und der Schiffsmannschaft sowie der involvierten wichtigsten Häfen noch einmal detailliert beleuchtet. Wem die ausführliche Darstellung der relevanten Quellen der Kapitel 3 bis 5 daher zu aufwändig ist, dem sei diese verkürzte Fassung empfohlen.

Für die frühe Bronzezeit sind nur wenige Belege für Seefahrt und Fernhandelsbeziehungen überliefert. Im Gegensatz zu den recht gut erforschten Hafenanlagen entlang der Nordküste des Roten Meers sind die Häfen im östlichen Mittelmeer nur postuliert. Auch Schiffswracks sind aus dieser Epoche nicht bekannt. Anhand der archäologischen und der spärlichen dokumentarischen Überlieferung scheint ersichtlich, dass die frühesten seetüchtigen Schiffe in Ägypten und der südlichen Levante auftauchen. Diese frühen Handelskontakte beschränkten sich ausschließlich auf einen elitären Handel mit Zedernholz, Metallen und maritimen Transportcontainern samt ihres entsprechenden Inhalts (Öl, Wein, Harz). Die Erwähnung von „Byblos-Schiffen“ (kbnt) in Texten des Alten Reiches deutet darauf hin, dass die maritimen Unternehmungen zwischen Ägypten und der Levante wohl mit levantinischen Schiffen und levantinischer Besatzung stattfanden. Aus Zypern und Anatolien belegen lediglich Importe von Metallen und Keramik, jedoch keine Transportcontainer, die Teilnahme an den maritimen Handelsnetzwerken. Die zu Grunde liegenden Mechanismen sind allerdings unklar. Das Auftauchen von Zinnbronzen, scheibengedrehter Keramik in neuen Formen und monumentalen Befestigungen im Westen und Süden Anatoliens, in der Ostägäis, auf den Kykladen und auf Teilen des griechischen Festlandes nach 2500 v. Chr. deutet auf ein „internationales“ maritimes und terrestrisches Handelssystem hin, dessen Zentrum in Anatolien zu suchen ist und als „Anatolian Trade Network“ (ATN) in die Forschung eingegangen ist (ŞAHİOĞLU, 2005).

Wichtige Knotenpunkte an der anatolischen Küste, wie z. B. Çeşme-Bağlararası oder Liman Tepe, die als Mittler zwischen Anatolien und Ägäis fungiert haben könnten, sind jedoch noch nicht eindeutig als Hafenstädte identifiziert worden.

In der mittleren Bronzezeit wurden die bereits etablierten Beziehungen zwischen Ägypten und der Levante aufrechterhalten. Aufgrund seiner Importe an maritimen Transportcontainern aus Kreta und der Levante und des mittels Geophysik nachgewiesenen Hafenbeckens, könnte Tell ed-Daba'a (Avaris) im östlichen Nildelta als Schlüsselglied im ostmediterranen Handel gedient haben (BIETAK, 2010, 20-21). Zahlreiche Ankerplätze und Häfen entlang der syrischen, libanesischen und israelischen Küste (Tell Sukas, Tell Tweini, Ugarit, Byblos, Arwad, Beirut, Tyros und Sidon, Tell el-Burak, Tell 'Arqa, Tell Kazel, Tell Akko, Naharija, Tel Akhziv, Dor, Tell Nami, Atlit, Tell Abu Hawam, Tell el-Ajul, Aschkelon, Tel Mor, Yavne-Yam, Jaffa, Nahal Yarkon, Tel Mikhmoret) belegen die zunehmende Bedeutung der maritimen Schifffahrtswege sowie der lokalen und regionalen Vernetzung. Unklar ist, ob Zypern als wichtigste Quelle für den Kupferabbau bereits eine aktive Rolle im ostmediterranen Handelsnetz gespielt hat. Bislang konnten keine überzeugenden Indizien für eine zyprische Schifffahrt gefunden werden und die wenigen Importe konzentrieren sich nur auf die Nordküste der Insel. Mit dem Schiffswrack von Şeytan Deresi ist das bislang älteste Schiffswrack überliefert, welches als Indikator für ostmediterrane Handelsschifffahrt gelten kann. Zwei weitere Schiffswracks entlang der türkischen Küste, bei Marmaris/Muğla und in der Gegend von Antalya (Letzteres war zum Zeitpunkt der Publikation noch gar nicht bekannt), harren noch einer genauen Datierung und wissenschaftlichen Publikation. Sie sind bisher lediglich in ersten Presseberichten veröffentlicht. Sicher ist bislang, dass das vermeintlich „weltweit älteste bronzezeitliche Schiffswrack entlang der Küste von Antalya“ eine Ladung aus Kupferbarren transportierte, die bis dato nur aus spätbronzezeitlichen Schiffswracks bekannt sind. Während Kinet Höyük im Golf von İskenderun die bislang einzige einigermaßen sicher identifizierte Hafenstadt mit überregionalen Kontakten darstellt, ist die Bedeutung von Çeşme-Bağlararası und Liman Tepe für das ostmediterrane Handelsnetzwerk noch ungeklärt.

Insbesondere für die Spätbronzezeit liegen zahlreiche dokumentarische Quellen aus Tell el-Amarna (Ägypten) und Ugarit (Syrien) vor. Das levantinische Hafennetzwerk war verbunden mit Ägypten, Anatolien und Zypern, und reiche

Händler aus Ugarit pflegten persönliche, diplomatische und kommerzielle Kontakte in den östlichen Mittelmeerraum. Sie waren sowohl in den staatlich finanzierten als auch in den privaten Handel involviert. Trotz der starken Präsenz levantinischer Händler spricht sich Knapp gegen eine spätbronzezeitliche „Kanaanäische Thalassokratie“ aus, da die Menge an Häfen, politischer Systeme und möglicher Schifffahrtsrouten den Handel kaum kontrollierbar machte (SASSON, 1966; LINDER, 1981; KNAPP, 1993; LAMBROU-PHILLIPSON, 1993). Den zahlreichen dokumentarischen Hinweisen auf den Austausch exotischer und anderer Güter zwischen levantinischen und ägyptischen Häfen steht nur ein mögliches Schiffswrack aus dem 13. Jh. v. Chr. von Hishuley Carmel nahe Haifa gegenüber. Außerdem sind zwei weitere Schiffswracks aus der Nähe von Tyros und aus Ugarit anhand der schriftlichen Quellen bekannt. Während der Ausgrabungen in Ugarit und anderen Hafestädten entlang der levantinischen Küste wurden zyprische, ägäische und anatolische Keramik, maritime Transportcontainer, ägyptischer Alabaster, syrisches oder afrikanisches Elfenbein und Gussformen für Ochsenhaut-Barren zu Tage gefördert, die von intensiven Handelsbeziehungen zur nördlichen und südlichen sowie sporadischen Kontakten zur Zentrallevante zeugen. Im spätbronzezeitlichen Ägypten hatte die Hafestadt Marsa Matruh unterdessen dem früheren Handelsknotenpunkt Tell ed-Daba'a (Avaris) den Rang abgelaufen und importierte kanaanäische Transportamphoren, ägäische Bügelkannen, zyprische Pithoi und andere Waren. Die erstaunliche Ähnlichkeit ägyptischer und levantinischer Schiffsdarstellungen in Reliefs der memphitischen Nekropole in Saqqara, im Totentempel Ramses III. in Medinet Hâbu oder in den Gräbern des Nebamun und Kenamun in Theben lassen sich vielleicht auf die engen Kontakte und gemeinsamen technischen Standards zurückführen. Gleiches gilt für die kanaanäischen Transportamphoren, die zum wichtigsten maritimen Transportcontainer der späten Bronzezeit avancierten und in ähnlicher Form auch in Ägypten produziert wurden. Dennoch war die ägyptische Schifffahrt insbesondere auf die Expeditionen durch das Rote Meer nach Punt ausgerichtet, wovon die Reliefs im Totentempel der Hatschepsut in Deir el-Bahari zeugen. Zahlreiche Importe von maritimen Transportcontainern (kanaanäische Transportamphoren und kretische Bügelkannen), zyprische Pithoi in Schiffswracks sowie Schiffsdarstellungen und Bootsmodelle lassen darauf schließen, dass Zypern in der Spätbronzezeit eine

wichtige Rolle im ostmediterranen Handelsnetz, beispielsweise als Zwischenhändler für den Handel mit Ägypten, der Levante und der Ägäis, gespielt hat. Trotz der vielen Steinanker, die in den Küstenstädten (z. B. Kition) gefunden wurden, ist der Nachweis gebauter Häfen bislang nicht gelungen. Eine ähnliche Situation findet sich in Anatolien, wo Ausgrabungen in Troja, Milet, Kinet Höyük, Çeşme-Bağlarası, Panaztepe und Liman Tepe zwar die wichtige strategische Lage und Bedeutung als Handelsknotenpunkt herausgestellt haben, aber noch keine gebauten Häfen identifizieren konnten. Die beiden Schiffswracks von Uluburun und Kap Gelidonya stellen die bisher wichtigsten Zeugnisse für den spätbronzezeitlichen Handel und die Schifffahrt dar.

Bezüglich der Organisation der spätbronzezeitlichen Handelsschifffahrt folgt Knapp (S. 178) der Ansicht von A. G. und E. S. Sherratt, dass der mediterrane Handel wohl zwei Möglichkeiten beinhaltete. Die eine Variante umfasste den kapitalisierten Handel, der auf großen Schiffen mit hoher Ladekapazität stattfand und internationale Routen mit wichtigen Häfen und Emporia nutzte. Eine andere Möglichkeit war der Handel mit meist unabhängigen kleinen Schiffen mit geringer Kapazität, die kürzere Distanzen zurücklegten, auf lokaler oder regionaler Ebene aktiv waren und opportunistische Routen verfolgten, die kein klares Ziel haben mussten (SHERRATT & SHERRATT, 1991, 372-374).

In den beiden letzten Unterkapiteln des sechsten Kapitels werden die sozioökonomischen und politischen Aspekte, Institutionen und Akteure, die das Entstehen von Handelsnetzwerken und Kommunikationsrouten beeinflussten, in einer diachronen Betrachtung dargestellt. Anhand der überlieferten Schiffswracks und anderer archäologischer und dokumentarischer Quellen werden bronzezeitliche Schifffahrtsrouten und Interaktionsräume nachgezeichnet, die zusammengekommen den Anschein erwecken, dass das östliche Mittelmeer von der Bronzezeit und darüber hinaus „... a free-for-all zone for anyone with the skill, daring and funds to set out upon it“ war (BROODBANK, 2013, 394).

Das letzte Kapitel seines Werkes widmet sich einer abschließenden Zusammenfassung und der Erkenntnis, dass die wichtigsten Forschungsfragen des Autors nur teilweise beantwortet werden können. Dennoch wird der Leser durch einen sorgfältig recherchierten Überblick zu den archäologischen und dokumentarischen Quellen der bronzezeitlichen Schifffahrt im östlichen Mittelmeer und dem optimistischen Ausblick auf

zukünftige Forschungen hinreichend entschädigt. Besonders erfreulich ist, dass die englischsprachige Abhandlung auf der Webseite des Sidestone Verlages (<https://www.sidestone.com/books/seafaring-and-seafarers-in-the-bronze-age-eastern-mediterranean> [6.1.2020]) auch kostenlos gelesen werden kann.

## Anmerkungen

<sup>1</sup> Archaeologists find Bronze Age shipwreck off Turkey's southwest. *Hürriyet Daily News*, 3.2.2016: <http://www.hurriyetdailynews.com/archaeologists-find-bronze-age-shipwreck-off-turkeys-southwest--94665> [20.12.2019]; Turkish archaeologists discover world's 'oldest' Bronze Age shipwreck off Antalya coast. *Daily Sabah*, 8.4.2019: <https://www.dailysabah.com/history/2019/04/08/turkish-archaeologists-discover-worlds-oldest-bronze-age-shipwreck-off-antalya-coast> [20.12.2019].

<sup>2</sup> Turkish archaeologists discover world's 'oldest' Bronze Age shipwreck off Antalya coast. *Daily Sabah*, 8.4.2019: <https://www.dailysabah.com/history/2019/04/08/turkish-archaeologists-discover-worlds-oldest-bronze-age-shipwreck-off-antalya-coast> [20.12.2019].

## Literatur

- Artzy, M. (1997). Nomads of the Sea. In S. Swiny, R. Hohlfelder & H. W. Swiny (eds.), *Res Maritimae: Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory through Late Antiquity* (Cyprus American Archaeological Research Institute, Monograph 1). (1-16). Georgia: Scholars Press.
- Artzy, M. (1998). Routes, trade, boats and 'nomads of the sea'. In S. Gitin, A. Mazar & E. Stern (eds.), *Mediterranean Peoples in Transition: Thirteenth to Tenth Centuries BCE* (439-448). Jerusalem: Israel Exploration Society.
- Basch, L. (1987). *Le Musée Imaginaire de la Marine Antique*. Athens: Institut Hellénique pour la préservation de la tradition nautique.
- Bietak, M. (2010). Minoan presence in the pharaonic naval base of 'Peru-nefer'. In O. Krzyszkowska (ed.), *Cretan Offerings: studies in Honour of Peter Warren*. (British School at Athens Studies, 18) (11-24). Athens: British School at Athens.
- Broodbank, C. (2010). 'Ships a-sail from over the rim of the sea': voyaging, sailing and the making of Mediterranean societies c. 3500-800 BC. In A. Anderson, J. Barrett & K. Boyle (eds.), *The Global Origins and Development of Seafaring*. (249-264). Cambridge: McDonald Institute for Archaeological Research.
- Broodbank, C. (2013). *The Making of the Middle Sea: A History of the Mediterranean from the Beginning to the Emergence of the Classical World*. London: Thames and Hudson.
- Cunliffe, B. (2001). *Facing the Ocean: The Atlantic and its People*. Oxford: Oxford University Press.

Knapp, A. B. (1993). Thalassocracies in Bronze Age eastern Mediterranean trade: making and breaking a myth. *World Archaeology*, 24, 332-347.

Knapp, A. B. & Demesticha, S. (2017). *Mediterranean Connections: Maritime Transport Containers and Seaborne Trade in the Bronze and Early Iron Ages*. London: Routledge.

Lambrou-Phillipson, C. (1993). Ugarit: a Late Bronze Age thalassocracy? The evidence of the textual sources. *Orientalia*, 62, 163-170.

Linder, E., (1981). Ugarit: a Canaanite thalassocracy. In G. D. Young (ed.), *Ugarit in Retrospect*. (31-42). Winona Lake, Indiana: Eisenbrauns.

Liverani, M. (2014). *The Ancient Near East: History, Society and Economy*. London, New York: Routledge.

McNiven, I. J. (2003). Saltwater People: spiritscapes, maritime rituals and the archaeology of Australian indigenous seascapes. *World Archaeology*, 35, 329-349.

Monroe, C. (2011). 'From luxuries to anxieties': a liminal view of the Late Bronze Age world-system. In T. C. Wilkinson, S. Sherratt & J. Bennett (eds.), *Interweaving Worlds: Systemic Interactions in Eurasia, 7<sup>th</sup> to the 1<sup>st</sup> Millenia BC*. (87-99). Oxford: Oxbow.

Parker, A. J. (2001). Maritime landscapes. *Landscapes*, 1, 22-41.

Şahoğlu, V. (2005). *The Anatolian Trade Network and the Izmir region during the Early Bronze Age*. Oxford Journal of Archaeology, 24, 339-361.

Sasson, J. M. (1966). Canaanite maritime involvement in the second millennium BC. *Journal of the American Oriental Society*, 86, 126-138.

Sauvage, C. (2012). *Routes maritimes et systèmes d'échanges internationaux au Bronze récent en Méditerranée orientale*. (Travaux de la Maison de l'Orient et de la Méditerranée, 61). Lyon: Maison de l'Orient et de la Méditerranée – Jean Poilloux.

Sherratt, A. G. & Sherratt, E. S. (1991). From luxuries to commodities: the nature of Mediterranean Bronze Age trading systems. In N. H. Gale (ed.), *Bronze Age Trade in the Mediterranean*, *Studies in Mediterranean Archaeology*, 90 (351-386). Göteborg: P. Åström's Förlag.

Wachsmann, S. (1998). *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant*. College Station, Texas: Texas A&M University Press.

Westerdahl, C. (2010). 'Horses are strong at sea': the liminal aspect of the maritime cultural landscape. In A. Anderson, J. Barrett & K. Boyle (eds.), *The Global Origins and Development of Seafaring* (275-287). Cambridge: McDonald Institute for Archaeological Research.

Michaela Reinfeld, M. A.  
Römisch-Germanische Kommission des Deutschen  
Archäologischen Instituts  
Palmengartenstraße 10-12  
60325 Frankfurt am Main  
Michaela.Reinfeld@dainst.de

<https://orcid.org/0000-0002-1464-9455>