

CHRISTOPH BÖRKER

Wo wurde das Mahdia-Schiff gebaut?

Für diese Frage ist, worauf F. Begemann und S. Schmitt-Strecker¹ mit Recht hingewiesen haben, die Bestimmung der Bauhölzer von wesentlicher Bedeutung. Im folgenden werden die zur Zeit verfügbaren Argumente zusammengestellt, die es erlauben, zumindest eine Hypothese zu formulieren.

Als Ausgangspunkt kann die Bleianalyse dienen. Sie ergibt für das Schiffszubehör eine sehr wahrscheinliche Herkunft des Bleierzses aus den spanischen Lagerstätten. Am wichtigsten ist, daß dies nicht nur für die Anker – die ja auch irgendwo dazugekauft worden sein könnten –, sondern auch für das Verkleidungsblech des Schiffsrumpfes, also für einen fest integrierten Bauteil, gilt. Eine Herstellung des Schiffes in der Westhälfte des Mittelmeergebietes ist daher am wahrscheinlichsten.

Den Archäologen der DEGUWA gelang 1993 die Bergung eines Stückes vom Kalfatermaterial des Schiffes. Es ist von J. Koller und U. Baumer² als Holzteer identifiziert worden, der vor allem von Kiefern- oder Pinienholz stammt. Jedoch erwähnen die Bearbeiter auch andere Bestandteile, die sie als Sandarakkomponenten bezeichnen. Die Sandarakzypresse war in der Antike wegen ihres schön gemaserten, duftenden Holzes berühmt und begehrt, das austretende Harz wurde von arabischen Ärzten als Medizin verwendet und dient bis heute zur Schellackherstellung³. Der Baum kommt nur im gebirgigen Nordafrika vor, womit abermals ein Hinweis auf die westliche Mittelmeershälfte gegeben sein dürfte.

Ebenfalls 1993 konnten vier Holzproben gewonnen werden, die von D. Grosser analysiert worden sind⁴. Drei der Proben – eine von einem Spant, zwei von nicht spezifizierbaren Schiffsteilen – haben sich als Ulmenholz erwiesen, wodurch frühere Angaben, nach denen wesentliche Bestandteile des Schiffes aus diesem Material gearbeitet waren⁵, bestätigt werden. Die Ulme kommt im Mittelmeergebiet vorzugsweise in Schwemmlandebenen von Ostspanien bis zur westlichen Türkei vor. Eine hinreichende Eingrenzung des Erbauungsortes ist also auf Grund dieses Ergebnisses allein

¹ Das Wrack 1073.

² Das Wrack 1070 f.

³ H. O. LENZ, *Botanik der alten Griechen und Römer* (1859) 362 ff. mit Quellen; Brockhaus-Enzyklopädie XVI¹⁷(1973) 420.

⁴ DEGUWA-Rundbrief Nr. 8 (September 1994) 24 ff.; siehe oben Beitrag D. GROSSER.

⁵ G. DE FRONDEVILLE, *Bull. Arch. Com. Trav. Hist.* 1955/56, 129 ff.; 134 ff.

nicht möglich, doch dürfte zumindest Griechenland als für Ulmen besonders ungeeigneter Standort ziemlich unwahrscheinlich werden. In der Antike waren die Ulmen Kampaniens am berühmtesten und werden häufig literarisch erwähnt⁶.

Die vierte, von einer Planke genommene Probe besteht aus dem Holz der Schwarzkiefer (*Pinus nigra*). Diese kommt in Bergregionen auf der ganzen Balkanhalbinsel, in Kleinasien, Spanien, auf Korsika und in den mittleren und südlichen Apenninen bis hinunter nach Kalabrien vor⁷.

Schaut man sich nun innerhalb des westlichen Teiles des Mittelmeergebietes nach den Möglichkeiten des Zusammentreffens von Ulme und Schwarzkiefer als Schiffbauhölzern um, kommt m. E. in erster Linie Kampanien, die Ulmenregion par excellence, in Frage – mit Schwarzkieferbeständen im bergigen Hinterland und mit bedeutenden Häfen und Handelsstädten wie Puteoli, Neapolis, Minturnae und der schon zu Latium gehörenden Bucht von Formiae und Caieta⁸. Das Schiff wäre dann nicht nur "in römischem Auftrag gefahren"⁹, sondern auch in Mittelitalien für einen römischen oder italienischen Reeder erbaut worden. Die Bergung und Bestimmung weiterer Holzproben könnte diese Hypothese vielleicht untermauern.

⁶ RE IX A (1961) 544 ff. s. v. Ulme (M. SCHUSTER).

⁷ M. RIVAL, *La charpenterie navale romaine* (1991) 26 Abb. 3.

⁸ Vgl. H. GALSTERER in: *Das Wrack* 861 f.

⁹ T. HÖLSCHER in: *Das Wrack* 875.