

Heide Frielinghaus, Thomas Schmidts und Vasiliki Tsarmakda (Herausgeber), **Schiffe und ihr Kontext. Darstellungen, Modelle, Bestandteile. Von der Bronzezeit bis zum Ende des byzantinischen Reiches.** Byzanz zwischen Orient und Okzident, Band 5. Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz und Verlag Schnell und Steiner, Mainz und Regensburg 2017. 252 Seiten mit 113 farbigen und 97 schwarzweißen Abbildungen.

Hauptziel des von Heide Frielinghaus, Thomas Schmidts und Vasiliki Tsarmakda herausgegebenen Bandes ist es, einen epochen- und kulturübergreifenden diachronen Überblick über die Verwendung und Bedeutung von Schiffen und Schiffsdarstellungen sowie hinsichtlich der technischen Seite der Schiffskonstruktion zu gewinnen. Differenziert sollen Kontinuitäten und Wandel, Verbindungen und gegenseitige Einflüsse über einen längeren Zeitraum identifiziert und herausgearbeitet werden.

Ausgangspunkt des Vorhabens ist die Erkenntnis, dass materielle Reste von Schiffen, Schiffsdarstellungen oder Schriftzeugnisse zu Schiffen bisher zwar jeweils für sich oder in kleineren Kontexten untersucht wurden, eine systematische, epochen- und einsatzorientierte Analyse der gesamten Quellengruppe aber noch immer ein Desiderat der Forschung darstellt. Welche Erkenntnisse die unterschiedlichen Quellengattungen liefern, wie diese zu einem Gesamtbild beitragen können, soll in dem vorgelegten Sammelband ausgelotet werden, wobei das Methodenspektrum von ikonographischen und semiotischen bis hin zu mentalitätsgeschichtlichen Vorgehensweisen reicht.

In den insgesamt achtzehn Beiträgen, die aus einer vom Arbeitsbereich Klassische Archäologie, der Abteilung Christliche Archäologie und Byzantinische Kunstgeschichte der Universität Mainz und dem Kompetenzbereich Antike Schifffahrt des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz veranstalteten Tagung hervorgegangen sind, werden daher Schiffe und ihr Umfeld unter unterschiedlichsten Aspekten analysiert.

Einen großen Zeitraum betrachtet Thomas Guttandin in seiner Studie zum Schiffbau von der frühkykladischen bis zur spätminoischen Zeit (S. 9–21). Für die Kykladenschiffe der frühen Bronzezeit zieht er als Quellen einerseits die sehr schematischen Ritzungen auf Kykladenpfannen von der Insel Syros heran, andererseits einfache Modelle oder Fragmente aus Ton. Es handelt sich bei den dort dargestellten Fahrzeugen um offene Boote, die gerudert wurden. Die Zahl der als Riemen zu interpretierenden Einritzungen nimmt er als Indiz für die Besatzungsstärke. Für die minoische Zeit nutzt er etwa die Friese von Akrotiri oder auch Siegeldarstellungen als Quellen. Durch Vergleich mit neuzeitlichen Bootsbauten und unter

Nutzung seiner ingenieurstechnischen Kompetenzen kommt der Verfasser zu plausiblen Konstruktionsvorschlägen, die er virtuell und im Modell umgesetzt hat. Seine Studie zeigt, dass Handel und Warentransfer in der ägäischen Bronzezeit wegen der geringen Transportkapazitäten vom Umfang her eher begrenzt gewesen sein müssen. Darüber hinaus legt er überzeugend dar, dass es einen Unterschied zwischen Handels- und Kriegsfahrzeugen offenbar nicht gegeben hat.

Ins erste vorchristliche Jahrtausend führt Heide Frielinghaus, die der Frage nachgeht, welche Rolle mit Schiffen verbundene Weihegeschenke im griechischen Votivspektrum spielen (S. 23–37). Von Gebrauchsobjekten über vollplastische Nachbildungen bis hin zu zweidimensionalen Darstellungen etwa in Form bemalter oder reliefierter Votivtafeln reicht das Quellenspektrum, das sie auswertet. Empfänger der Weihungen waren bei den männlichen Gottheiten vor allem Poseidon und Apollon, bei den weiblichen vor allem Hera und Athena. Frielinghaus zeigt, dass die etwa nach einer gelungenen Handelsfahrt oder einem erfolgreichen Berufsleben gestifteten Stücke ein größeres Spektrum an Gottheiten ansprechen als kriegsbedingte Weihungen.

Rebecca Münch (S. 39–49) analysiert Schiffsdarstellungen auf attischen Vasen. Sie legt dar, dass derartige Bildmotive nach einer ersten Blüte in geometrischer Zeit im siebten vorchristlichen Jahrhundert keine Rolle mehr spielen und erst im sechsten wieder verstärkt auf attischen Vasen auftauchen. Im letzten Viertel dieses Jahrhunderts treten dabei neue Motive auf. Grundsätzlich stellt Münch fest, dass die Darstellungen von Schiffen beim Übergang von der archaischen zur klassischen Zeit deutlich an Genauigkeit nachlassen.

Differenziert gehen Zina Zografou-Karachristou (S. 51–62) und Francisca Feraudi-Gruenais (S. 63–78) der Frage nach den biographischen Aspekten im Zusammenhang mit der Abbildung von Schiffen auf Grabmonumenten in hellenistisch-römischer Zeit nach. Dabei wird deutlich, dass eine solche Verwendung von Motiven durchaus auch als Lebensmetapher und nicht nur als Chiffre für Schiffbruch und Untergang zu sehen ist.

Während Angelos Zarkadas (S. 79–89) zwei Bronzefunde aus dem Kanellopoulos-Museum in Athen – den Rammsporn eines Votivschiffes und eine weibliche Büste wohl der Aphrodite als Schutzpatronin der Seefahrer – analysiert, widmet sich Sarah Wohlmayr (S. 91–104) den Bronzen der Nemisee-Schiffe, die Aufschluss über Caligulas Bildprogramm und den Zweck der Schiffe geben. Mit Bronzelampen aus spätantiker und byzantinischer Zeit beschäftigt sich Vasili Tsamakda (S. 159–171), deren kulturhistorischen Wert und Funktion er genauer betrachtet.

Mit den vergleichsweise seltenen Darstellungen auf spätantiker und byzantinischer Keramik setzt sich Beate Böhlendorf-Arslan (S. 173–183) auseinander. Dabei wird deutlich, dass nach einer Phase starker Abstrahierung erst in spätbyzantinischer Zeit reale Schiffe als Vorbild für die Töpfer dienten.

Zu Recht erklärt Thomas Schmidts (S. 105–119) das weitgehende Fehlen von Schiffsmotiven in der römischen Münzprägung zwischen der späten Republik und der verzögerten Wiederaufnahme in der Kaiserzeit durch die massenhafte Verwendung in den Bürgerkriegen der vierziger und dreißiger Jahre, die derartige Abbildungen offenbar unangemessen erscheinen ließ. In seiner Untersuchung zu den Schiffsdarstellungen auf kaiserzeitlichen Münzen arbeitet er sodann fünf Phasen heraus. Insgesamt kann er zeigen, dass Kriegsschiffe erst unter Hadrian wieder häufiger auf den Münzen auftauchen, allerdings als Hinweis auf die Kaiserreisen. Militärische Aussagen treten erst seit dem dritten Jahrhundert wieder verstärkt in der Münzprägung auf.

Hinsichtlich der Schiffsbautechnik behandelt Frederic Theis (S. 121–133) die Konstruktion von Treidelschiffen und die Rahmenbedingungen für den anspruchsvollen Transport auf dem Tiber zwischen Ostia und Rom. Zarazah Friedmann (S. 133–144) wertet die Abbildung zweier Schiffe auf dem Mosaik von Lod unter anderem im Hinblick auf Rigg und Antrieb aus.

Wie man aus ikonographischen Zeugnissen ein Schiffsmodell ableiten und rekonstruieren kann, thematisiert Ronald Bockius (S. 209–219). Differenziert zeigt er die Möglichkeiten und Grenzen dieser Methode auf und unterscheidet sie deutlich von Schiffsrekonstruktionen, die sich auf einen realen archäologischen Befund, das heißt ein konkretes Wrack, stützen. Überzeugend legt er dar, dass ikonographisch basierte Rekonstruktionsskizzen gleichwohl einen hohen Erkenntniswert besitzen im Hinblick auf Aussehen und Funktionalität bestimmter Schiffstypen. In eine ähnliche Richtung geht auch Julian Whitewright, der zu Recht betont, dass originale Überreste der Takelage römischer Schiffe im mediterranen Bereich nur selten erhalten sind (S. 221–232). Unter Berücksichtigung dieser Schwierigkeit analysiert er am Beispiel von Spriet- und Lateinersegel die Chancen, die die Auswertung der Bildquellen für das Verständnis und die Rekonstruktion des Riggs antiker Schiffe bietet. Die Beiträge von Ronald Bockius und Julian Whitewright leisten Wesentliches zur kritischen Einordnung der Nutzung ikonographischer Quellen für eine tatsächliche Rekonstruktion.

Den schiffbautechnischen Schritt von der Dromone zur Galea in der Zeit vom elften bis fünf-

zehnten Jahrhundert vollzieht Yannis D. Nakas (S. 185–197) anhand der ikonographischen und literarischen Belege nach. Ebenfalls mit konstruktiven Veränderungen beschäftigt sich Alkiviadis Ginalis (S. 199–208), der wohl zu Recht die Entwicklungsschübe im spätantiken und byzantinischen Schiffbau mit den wirtschaftlichen und militärischen Herausforderungen der jeweiligen Zeit in Relation setzt.

Mit den im Schiffbau eingesetzten Werkzeugen setzt sich Eleni Maragoudaki (S. 233–247) auseinander. Sie vergleicht deren Entwicklung vom Alten Ägypten bis hin zum traditionellen Holzschißbau in der Moderne, wobei deutlich wird, wie wenig sich die Instrumente zur Holzbearbeitung über die Epochen hinweg verändert haben.

Ein einzelnes Objekt – das gläserne Schiffsmodell aus dem Museum für Antike Schifffahrt – greift Ute Klatt heraus, wobei sie dies als antikisierende neuzeitliche Fälschung identifizieren kann, ein nachhaltiger Beitrag zur Quellenkritik (S. 145–157).

Insgesamt wird mit diesem facettenreichen Band ein großer Schritt nach vorne in den Erschließungsmethoden zur Nutzung ikonographischer Quellen getan! Die Herausgeber haben ihr Ziel erreicht, einen Überblick über die Verwendung und Bedeutung von Schiffsdarstellungen, Modellen und Bestandteilen von Schiffen zu schaffen und dabei die Methoden der Auswertung kritisch im Blick zu behalten. Besonders positiv ist die ›Perspektive langer Dauer‹ von der Bronzezeit bis in die spätbyzantinische Periode hervorzuheben, die anhand des epochenübergreifenden Vergleichs einen echten Fortschritt bringt. Eine Vielzahl guter Beobachtungen und Folgerungen bieten Ansatzpunkte für weitere Forschungen in diesem bislang vernachlässigten Feld.

Trier

Christoph Schäfer