

Varna — ein Umschlagplatz für den Seehandel in der Kupferzeit?

Otto-Hermann Frey (Marburg)

Während des Kolloquiums wurde immer wieder das Problem der Fernbeziehungen erörtert, die mit Einsetzen der Kupferzeit verstärkt aufbrechen. Die einzelnen Kulturphänomene seien jetzt nur noch in größeren Zusammenhängen zu interpretieren. Bei solchen Überlegungen erhebt sich selbstverständlich die Frage nach den Transportbedingungen. Wichtig dafür ist, daß die ältesten Radmodelle aus Ton, die einen Hinweis auf ganze Wagen bieten, auf welchen Güter besser befördert werden konnten, in Karanovo VI-Gumelnița- und in Cucuteni-Tripolje-Zusammenhängen gefunden wurden (Dinu 1981). An dieser Stelle soll aber nur genauer auf Kontakte eingegangen werden, die über Wasserwege führten¹.

Sicherlich hat man in der Vorzeit so weit nur möglich den so viel leichteren Transport auf dem Wasser dem über Land vorgezogen. Man wird selbst kleinere Flußläufe, auch solche, die nur zu bestimmten Jahreszeiten schiffbar waren, genutzt haben. Und selbstverständlich ist mit einem Verkehr über das Meer entlang der Küsten unter Vermeidung größerer offener Strecken zu rechnen.

Gerade das aus den Grabfunden für Varna erschließbare Siedlungszentrum, das an Größe und Reichtum alles, was bislang in dieser Epoche aus dem „westpontischen Raum“ bekannt geworden ist, übertrifft, scheint für solche Beziehungen über Wasserwege den besten Beleg zu liefern. Der Ort lag ursprünglich an einer tiefen Meeresbucht, bot damit Küstenfahrzeugen vorzügliche Voraussetzungen zum Anlegen. Zudem führten von dort Wasserläufe weiter in das Binnenland. Wahrscheinlich konnte man von ihnen aus - kombiniert mit einem kurzen Transport über Land - sogar den Anschluß an die Donauschiffahrt gewinnen unter Vermeidung eines großen Umwegs durch das schwierig zu befahrende Donaudelta. Schon diese Situation läßt vermuten, daß wir hier einen besonders günstigen Umschlagplatz für Schiffsfracht vor uns haben.

Über Wasserfahrzeuge der damaligen Zeit geben aus Bulgarien drei Bootmodelle Auskunft. Das Tonmodell eines Einbaums (Abb. 1,1) wurde bei den deutsch-bulgarischen Ausgrabungen der Universitäten Saarbrücken und Sofia in Drama, Bezirk Burgas, in Karanovo VI-Gumelnița-Zusammenhang entdeckt². Das Fragment ist noch etwa 7,5 cm lang, die Breite des Bootkörpers beträgt 4 cm. Außen ist es rot bemalt. Der flache Boden, der bessere Fahreigenschaften gegenüber Einbäumen mit rundem, d. h. der Rundung des Stammes entsprechendem Querschnitt verspricht, stellt bereits eine entwickelte Form dar.

Interessanter ist das Tonmodell aus der Siedlung Teliš-Redutite im Bezirk Pleven (Abb. 1,2)³, das der Krivodol-Salčuța-Kultur zuzurechnen ist, also in die gleiche Epoche gehört. Das 19,2 cm lange Boot ist rot und gelb bemalt. Bei diesem in Ton nachgeahmten Einbaum ist das Hirnholz an Bug und Heck völlig entfernt und stattdessen jeweils ein Extrabrett in eine Querrinne eingesetzt. Diese Bretter werden durch Holznägel (?) festgehalten, was wohl die Knubben außen unter der Oberkante der Bordwand andeuten sollen.

Wie fortgeschritten bereits in der damaligen Zeit der Schiffsbau war, zeigt aber vor allem das dritte Modell vom Siedlungshügel bei Osikovo, Bezirk Razgrad (Abb. 2), das in der parallel mit dem Kolloquium veranstalteten Ausstellung zum ersten Mal bekannt gemacht wurde⁴. Dieses außen polierte und weiß bemalte Boot ist 22 cm lang und 11 cm breit. Es gehört dem Kodžadermen-Komplex an, führt also wie die anderen Fundstücke in die Zeit der Varna-Nekropole. Erstaunlich sind die Proportionen dieses Tonschiffes, wenn wir davon ausgehen, daß sie einigermaßen

¹ Danken möchte ich besonders J. Lichardus, Saarbrücken, für seine wichtigen Ratschläge und ebenso D. Ellmers, Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven, der mir in entgegenkommenster Weise über die Konstruktion der hier behandelten Boote genauere Auskünfte gab und aus dessen Brief eine längere Passage übernommen werden konnte.

² Das Fragment stammt aus Objekt 018. J. Lichardus gestattete freundlicherweise die Wiedergabe dieses bislang noch unveröffentlichten Stücks. Zu Einbäumen vgl. D. Ellmers 1986 mit ausführlichen Literaturhinweisen.

³ Vgl. Busch 1981, 160 Nr. 175. Die Umzeichnung und genauere Interpretation erfolgte durch D. Ellmers 1986.

⁴ Vgl. Fol u. Lichardus 1988, 288 Nr. 55 Abb. 164. Die Zeichnung wurde im Institut für Vor- und Frühgeschichte in Saarbrücken angefertigt. Sehr zu danken ist I. Angelova, Targovište, dafür, daß das Bootmodell hier vorgelegt werden darf.

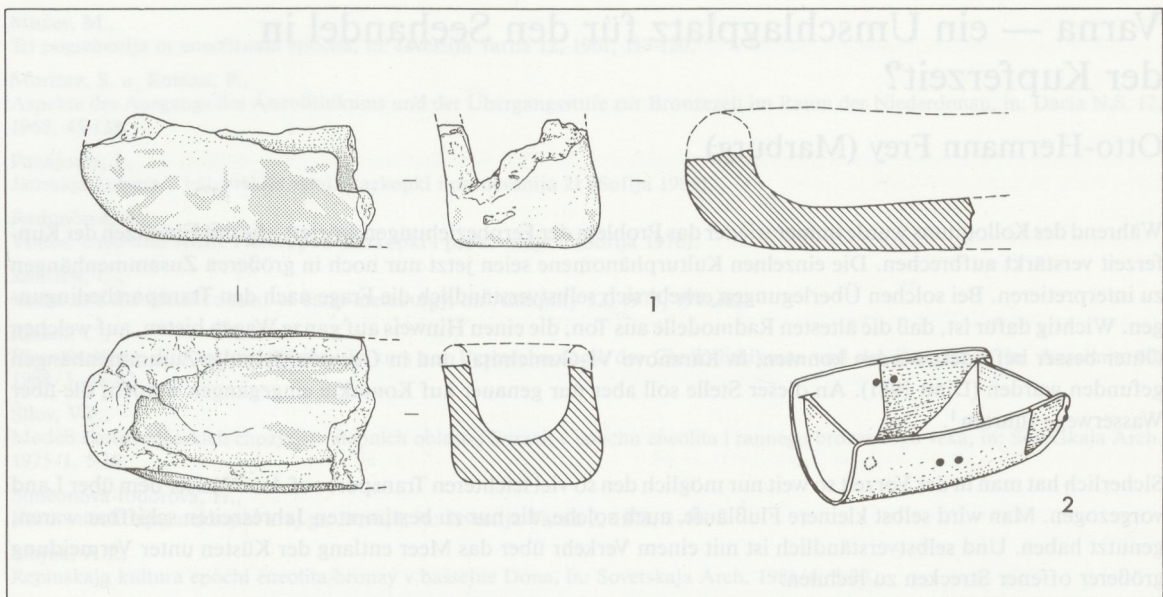


Abb. 1 Tonmodelle von Einbäumen. 1 - Drama; 2 - Teliš.

mit realen Booten der Zeit übereinstimmen. Leider gibt das Modell nur die Form des Schiffes wieder, im Gegensatz zu dem von Teliš-Redutite fehlen Hinweise auf konstruktive Details.

Wegen der auffälligen Abmessungen des Bootes, das für das Modell von Osikovo Pate gestanden hat, denkt D. Ellmers - in Anlehnung an das bronzeitliche Schiff 1 von North-Ferriby in England (Wright u. Wright 1947; Wright 1976) und an andere primitive auch neuzeitliche Fahrzeuge - an folgendes Konstruktionsprinzip:⁵

„Es dürfte aus 2 oder 3 (3 ist wahrscheinlicher) «Einbäumen» zusammengefügt sein, wie es die Schiffe Abb. 3,1-2 veranschaulichen. Nur ist die Formgebung bei dem Modell insgesamt viel eleganter. Aus solchen einfachen Bootkonstruktionen ist das Schiff 1 von North-Ferriby weiterentwickelt worden (Abb. 3,3), das die gefällige Bugform des Modells von Osikovo hat: Die Mittelplanke von North-Ferriby ist nicht gebogen, sondern aus dem Vollen gehauen, d. h. es handelt sich um einen «Einbaum ohne Seitenwände». Die Seitenteile wurden ebenfalls aus dem Vollen gehauen mit halb löffelförmigen Bugansätzen, die zu dem mittleren Einbaumteil herübergreifen. Die Einzelteile wurden durch tordierte Eibenzweige zusammengebunden. Der Querschnitt ist dem des Modells von Osikovo geradezu erstaunlich ähnlich.

Die Konstruktion des Vorbildes für jenes Modell muß nicht wie das Boot von North-Ferriby aus so vielen Planken (mit Einbaum-Reminiszenzen) bestanden haben. Drei entsprechende, in ihrer Form aufeinander abgestimmte Einbaumteile (wie sie in Ansicht und Querschnitt Abb. 4 wiedergibt), von denen nur die beiden äußeren jeweils außen eine Seitenwand hatten, dürften ausgereicht haben. Das Schiff von North-Ferriby bietet uns nur einen Richtpunkt dafür, wie aus solcher Konstruktion schließlich reine Plankenboote entstanden.

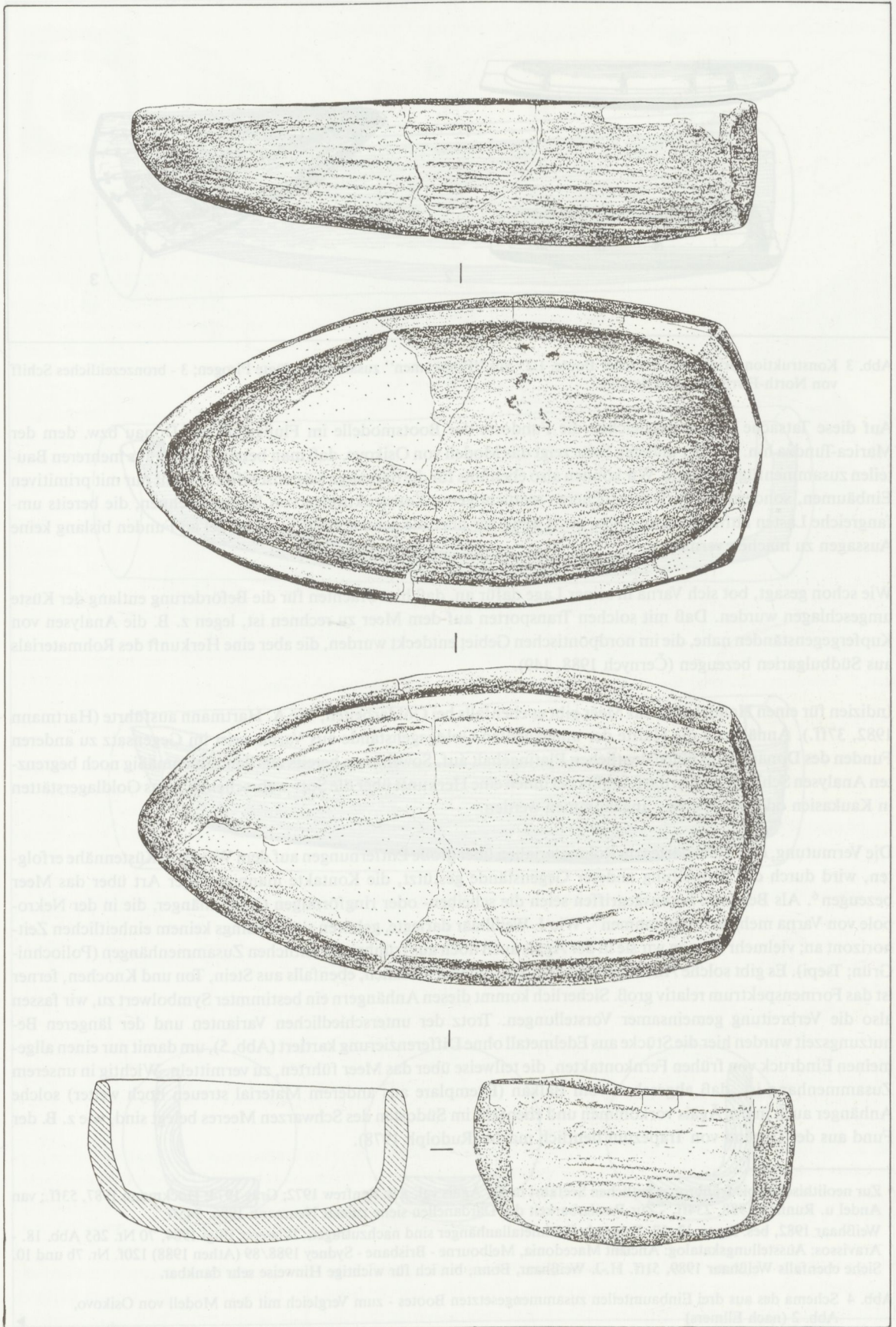
Die hier hypothetisch vorgeschlagene Konstruktion des Osikovo-Bootes hatte zwei Prämissen:

1. Der flache Boden des Einbaums mußte schon längere Zeit bekannt sein im Gegensatz zu den alten Einbäumen mit stammrundem Querschnitt. Das Fragment von Drama zeigt, daß das der Fall war.
2. Die Bootsbauer mußten die Probleme einer wasserdichten Verbindung zweier Holzteile beherrschen. Das Modell von Teliš-Redutite zeigt durch die eingesetzten Spiegel, daß sie das konnten.

Alle drei Modelle geben Fahrzeuge der Binnengewässer wieder, was bei den beiden vollständig erhaltenen u. a. an den waagerechten Oberkanten der Seiten erkennbar wird, beim Fragment von Drama an der geringen Breite.⁷

⁵ S. o. Anm. 1. D. Ellmers stützte sich bei seinen Beispielen auf die Arbeit von B. Landström 1973, 54f.

Abb. 2 Schiffsmodell von Osikovo, Ton.



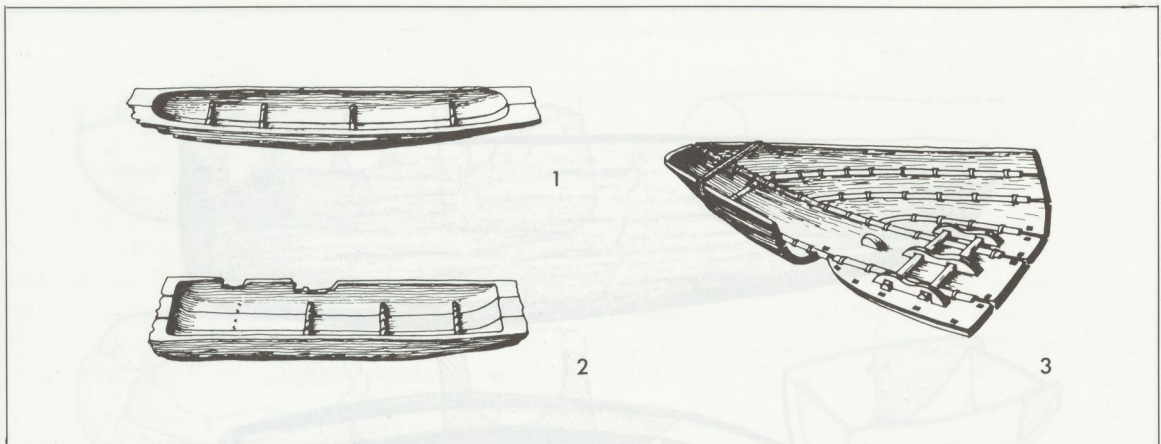


Abb. 3 Konstruktionsprinzipien einfacher Boote. 1.2 - aus "Einbäumen" zusammengefügte Pirogen; 3 - bronzezeitliches Schiff von North-Ferriby (nach Ellmers).

Auf diese Tatsache weisen desgleichen die Fundorte der Bootsmodelle im Flußgebiet der Donau bzw. dem der Marica-Tundža hin. Auf der anderen Seite zeigt das Modell von Osikovo, daß man bereits Schiffe aus mehreren Bauteilen zusammenfügen konnte. Wir können also ebenfalls für die damalige Küstenschifffahrt nicht nur mit primitiven Einbäumen, sondern mit fortschrittlicheren seetüchtigeren Konstruktionen von Booten rechnen, die bereits umfangreiche Lasten aufnehmen konnten, auch wenn wir über die genaue Form aus Mangel an Funden bislang keine Aussagen zu machen vermögen.

Wie schon gesagt, bot sich Varna in seiner Lage dafür an, daß hier Frachten für die Beförderung entlang der Küste umgeschlagen wurden. Daß mit solchen Transporten auf dem Meer zu rechnen ist, legen z. B. die Analysen von Kupfergegenständen nahe, die im nordpontischen Gebiet entdeckt wurden, die aber eine Herkunft des Rohmaterials aus Südbulgarien bezeugen (Černych 1988, 149).

Indizien für einen Handel über das Meer gibt es ebenfalls bei Goldarbeiten, wie A. Hartmann ausführte (Hartmann 1982, 37ff.). Annähernd die Hälfte der untersuchten Goldgegenstände aus Varna weist im Gegensatz zu anderen Funden des Donaupraums einen deutlichen Platingehalt auf. Soweit man bereits aus den zahlenmäßig noch begrenzten Analysen Schlüsse ziehen darf, müßte bei ihnen eine Herkunft über die See - wahrscheinlich aus Goldlagerstätten in Kaukasien oder Armenien - angenommen werden.

Die Vermutung, daß Transporte von Rohmaterialien über große Entfernungen auf dem Wasser in Küstennähe erfolgten, wird durch die Verbreitung anderer Gegenstände gestützt, die Kontakte mannigfaltiger Art über das Meer bezeugen⁶. Als Beispiele herausgegriffen seien die scheiben- oder ringförmigen Goldanhänger, die in der Nekropole von Varna mehrfach vorkommen⁷. Wie J. Weißhaar darlegte, gehören sie allerdings keinem einheitlichen Zeit-horizont an; vielmehr kennen wir sie in der Ägäis auch noch aus frühbronzezeitlichen Zusammenhängen (Poliochni-Grün; Tsepi). Es gibt solche Anhänger daneben aus anderen Metallen, ebenfalls aus Stein, Ton und Knochen, ferner ist das Formenspektrum relativ groß. Sicherlich kommt diesen Anhängern ein bestimmter Symbolwert zu, wir fassen also die Verbreitung gemeinsamer Vorstellungen. Trotz der unterschiedlichen Varianten und der längeren Benutzungszeit wurden hier die Stücke aus Edelmetall ohne Differenzierung kartiert (Abb. 5), um damit nur einen allgemeinen Eindruck von frühen Fernkontakten, die teilweise über das Meer führten, zu vermitteln. Wichtig in unserem Zusammenhang ist, daß abgesehen vom Balkan (Exemplare aus anderem Material streuen noch weiter) solche Anhänger auch in der Ägäis vorkommen und ebenfalls im Südosten des Schwarzen Meeres belegt sind, wie z. B. der Fund aus der Gegend von Trapezunt deutlich macht (Rudolph 1978).

⁶ Zur neolithischen bis frühbronzezeitlichen Seefahrt in der Ägäis vgl. z.B. Renfrew 1972; Gray 1974; Höckmann 1987, 53ff.; van Andel u. Runnels 1988, 234ff. - Zur Passierbarkeit der Dardanellen siehe zuletzt Neumann 1986, 345ff.

⁷ Weißhaar 1982, bes. Anm. 12. 17. Folgende Edelmetallanhänger sind nachzutragen: Ikiztepe: Bilgi 1984, 70 Nr. 265 Abb. 18. - Aravissos: Ausstellungskatalog: Ancient Macedonia, Melbourne - Brisbane - Sydney 1988/89 (Athen 1988) 120f. Nr. 7b und 10. Siehe ebenfalls Weißhaar 1989, 51ff. H.-J. Weißhaar, Bonn, bin ich für wichtige Hinweise sehr dankbar.

Abb. 4 Schema des aus drei Einbaumteilen zusammengesetzten Bootes - zum Vergleich mit dem Modell von Osikovo, Abb. 2 (nach Ellmers)

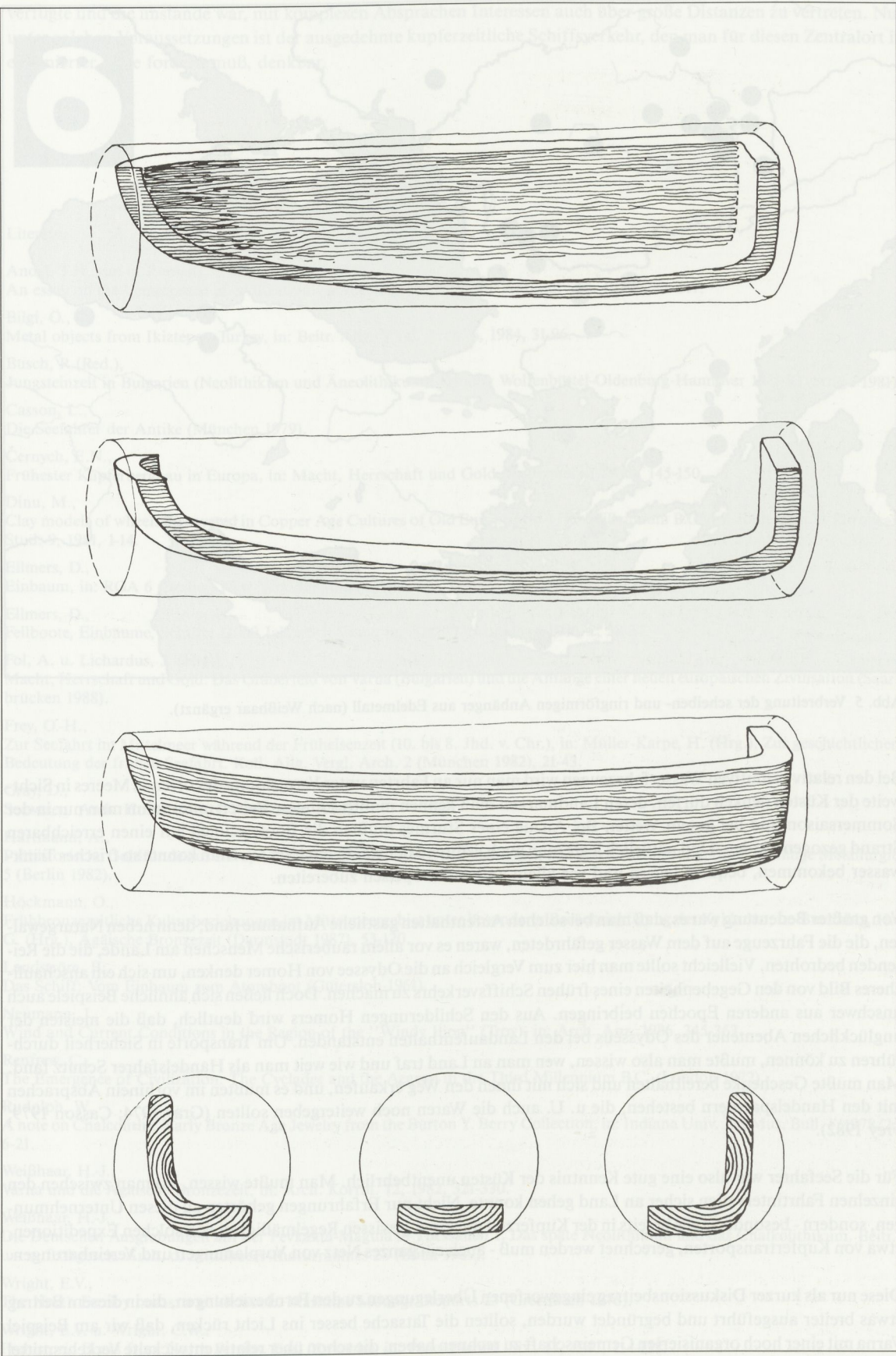




Abb. 5 Verbreitung der scheiben- und ringförmigen Anhänger aus Edelmetall (nach Weißhaar ergänzt).

Bei den relativ primitiven Wasserfahrzeugen wird man nur an Fahrten unter Vermeidung des offenen Meeres in Sichtweite der Küsten denken dürfen, deren Landmarken man kennen mußte. Längere Reisen unternahm man nur in der Sommersaison und bei gutem Wetter. Bei Anzug eines Sturmes mußten die Boote schnell auf einen erreichbaren Strand gezogen werden. Und natürlich legte man auch während der Nacht am Ufer an. Man konnte so frisches Trinkwasser bekommen, bequem lagern und vor allem an Feuern Speisen zubereiten.

Von größter Bedeutung war es, daß man bei solchen Aufenthalten gastliche Aufnahme fand; denn neben Naturgewalten, die die Fahrzeuge auf dem Wasser gefährdeten, waren es vor allem räuberische Menschen am Lande, die die Reisenden bedrohten. Vielleicht sollte man hier zum Vergleich an die Odyssee von Homer denken, um sich ein anschaulicheres Bild von den Gegebenheiten eines frühen Schiffsverkehrs zu machen. Doch ließen sich ähnliche Beispiele auch unschwer aus anderen Epochen beibringen. Aus den Schilderungen Homers wird deutlich, daß die meisten der unglücklichen Abenteuer des Odysseus bei den Landaufenthalten entstanden. Um Transporte in Sicherheit durchführen zu können, mußte man also wissen, wen man an Land traf und wie weit man als Handelsfahrer Schutz fand. Man mußte Geschenke bereithalten und sich mit ihnen den Weg erkaufen, und es mußten im vorhinein Absprachen mit den Handelspartnern bestehen, die u. U. auch die Waren noch weitergeben sollten (Gray 1974; Casson 1979; Frey 1982).

Für die Seefahrer war also eine gute Kenntnis der Küsten unentbehrlich. Man mußte wissen, wo man zwischen den einzelnen Fahrtintervallen sicher an Land gehen konnte. Nicht nur Erfahrungen gehörten zu diesen Unternehmungen, sondern - besonders falls bereits in der Kupferzeit mit einer gewissen Regelmäßigkeit von solchen Expeditionen, etwa von Kupfertransporten, gerechnet werden muß - auch ein ganzes Netz von Vorplanungen und Vereinbarungen.

Diese nur als kurzer Diskussionsbeitrag eingeworfenen Überlegungen zu den Fernbeziehungen, die in diesem Beitrag etwas breiter ausgeführt und begründet wurden, sollten die Tatsache besser ins Licht rücken, daß wir am Beispiel Varna mit einer hoch organisierten Gemeinschaft zu rechnen haben, die schon über relativ entwickelte Verkehrsmittel

verfügte und die imstande war, mit komplexen Absprachen Interessen auch über große Distanzen zu vertreten. Nur unter solchen Voraussetzungen ist der ausgedehnte kupferzeitliche Schiffsverkehr, den man für diesen Zentralort in exponierter Lage fordern muß, denkbar.

Literatur

- Andel, T.H. van u. Runnels, C.N.,
An essay on the "emergence of civilization" in the Aegean world, in: *Antiquity* 62, 1988, 234-247.
- Bilgi, Ö.,
Metal objects from Ikiztepe - Turkey, in: *Beitr. Allg. Vergl. Arch.* 6, 1984, 31-96.
- Busch, R. (Red.),
Jungsteinzeit in Bulgarien (Neolithikum und Äneolithikum): Katalog Wolfenbüttel-Oldenburg-Hannover 1981-82 (Sofija 1981).
- Casson, L.,
Die Seefahrer der Antike (München 1979).
- Černych, E.N.,
Frühester Kupferbergbau in Europa, in: *Macht, Herrschaft und Gold* (Saarbrücken 1988), 145-150.
- Dinu, M.,
Clay models of wheels discovered in Copper Age Cultures of Old Europe Mid-Fifth Millennium B.C., in: *Journal Indo-European Stud.* 9, 1981, 1-14.
- Ellmers, D.,
Einbaum, in: *RGA* 6 (Berlin - New York 1986), 601-609.
- Ellmers, D.,
Fellboote, Einbäume, Schiffe: 11000 Jahre Schiffbau, in: *Arch. Deutschland* 1986/2, 28-37.
- Fol, A. u. Lichardus, J. (Hrg.),
Macht, Herrschaft und Gold. Das Gräberfeld von Varna (Bulgarien) und die Anfänge einer neuen europäischen Zivilisation (Saarbrücken 1988).
- Frey, O.-H.,
Zur Seefahrt im Mittelmeer während der Früheisenzeit (10. bis 8. Jhd. v. Chr.), in: Müller-Karpe, H. (Hrg.), *Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt. Koll. Allg. Vergl. Arch.* 2 (München 1982), 21-43.
- Gray, D.,
Seewesen. *Arch. Homeric* I, G (Göttingen 1974).
- Hartmann, A.,
Prähistorische Goldfunde aus Europa 2: Spektralanalytische Untersuchungen und deren Auswertung. *Stud. Anfänge Metallurgie* 5 (Berlin 1982).
- Höckmann, O.,
Frühbronzezeitliche Kulturbeziehungen im Mittelmeergebiet unter besonderer Berücksichtigung der Kykladen, in: Buchholz, H.-G. (Hrg.), *Ägäische Bronzezeit* (Darmstadt 1987), 53-120.
- Landström, B.,
Das Schiff: Vom Einbaum zum Atomboot (Gütersloh 1961).
- Neumann, J.,
Wind and Current Conditions in the Region of the "Windy Ilion" (Troy), in: *Arch. Anz.* 1986, 345-363.
- Renfrew, C.,
The Emergence of Civilization: The Cyclades and the Aegean in the Third Millennium B.C. (London 1972).
- Rudolph, W.,
A note on Chalcolithic-Early Bronze Age Jewelry from the Burton Y. Berry Collection, in: *Indiana Univ. Art Mus. Bull.* 1, 1978/2, 6-21.
- Weißhaar, H.-J.,
Varna und die Ägäische Bronzezeit, in: *Arch. Korrb.* 12, 1982, 321-330.
- Weißhaar, H.-J.,
Die Deutschen Ausgrabungen auf der Pevkacia-Magula in Thessalien I: Das späte Neolithikum und das Chalkolithikum. *Beitr. ur- u. frühgesch. Arch. d. Mittelmeer-Kulturräume* 28 (Bonn 1989).
- Wright, E.V.,
The North Ferriby boats: a guide book. *Maritime Monogr. Reports* 23 (Greenwich 1976).
- Wright, E.V. u. Wright, C.W.,
Prehistoric Boats from North Ferriby, East Yorkshire, in: *Proc. Prehist. Soc.* 13, 1947, 114-138.