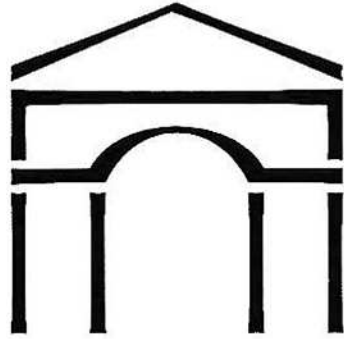


1



GATEWAYS

Hamburger Beiträge zur Archäologie und
Kulturgeschichte des antiken Mittelmeerraumes

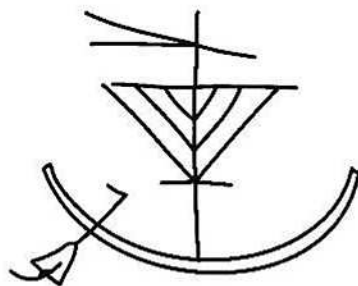
Herausgegeben von
Martina Seifert und Leon Ziemer

North Meets East 1

Aktuelle Forschungen zu antiken Häfen

Ein Workshop veranstaltet von Julia Daum und
Martina Seifert an der Universität Hamburg
vom siebten bis achten Februar 2014.

Herausgegeben von
Martina Seifert und Leon Ziemer



Aachen 2015

Seefahrt und Seehandel im östlichen Mittelmeer ca. 1600–400 v. Chr.

BRONZEZEIT

Im Vergleich zu den großen Ozeanen ist das Mittelmeer ein verhältnismäßig ruhiges und übersichtliches Gewässer, das die Menschen schon früh dazu verlockte, den festen Boden unter den Füßen zu verlassen und sich in der Seefahrt zu erproben. So wurde bereits im Paläolithikum Obsidian von der Insel Melos in die Argolis verhandelt und verbreitete sich bis zum Neolithikum in der gesamten östlichen Ägäis¹. Auch die ersten Siedler auf Zypern, die vor ca. 8000 Jahren den Ort Chirokitia bewohnten, müssen irgendwann auf Booten oder Schiffen auf die Insel gelangt sein². Die Ägypter sandten bereits in der frühen Bronzezeit Schiffe nach Byblos, um von dort das begehrte Zedernholz für den Schiffbau zu beziehen³.

Im Verlauf des zweiten Jahrtausends etablierte sich der Seehandel im östlichen Mittelmeerraum als ein komplexes System des Warenaustauschs, der nicht mehr auf den mühseligen und gefährlichen Transport über die Landwege angewiesen war, sondern bestimmte Fernrouten über das Meer einschlug. Entlang dieser weitgespannten Seehandelswege entstanden an den Knotenpunkten des Kommunikationsnetzes bald Siedlungen und städtische Zentren, welche die für die Seefahrt und den Seehandel notwendigen Einrichtungen aufwiesen⁴.

Doch wurden von Beginn an durch die Seefahrt nicht nur Güter, sondern auch technische Fertigkeiten und geistige Vorstellungen transportiert⁵: So gelangte bereits in LCIIC (ca. 1340–1200) der Bau von Quadermauerwerk als technische Innovation aus Ugarit nach Zypern⁶, und ein frühes Beispiel für religiösen Synkretismus, der durch die Seefahrt angeregt wurde, lässt sich in den Beziehungen Ägyptens nach Byblos nachweisen: Denn in Byblos fanden die ägyptischen Seefahrer die Ortsgöttin Baal'at Gebal vor, die sie mit ihrer Göttin Hathor identifizierten. Schon die Pharaonen des Alten Reichs sendeten

1 Blegen 1956, 34; Buchholz 1987, 65; Robb – Farr 2005, 36; Polzer 2011, 349–350.

2 Catling 1962, 137–138.

3 Landström 1970, 63; Buchholz 1987, 59–64; Buchholz 1999, 32; Fabre 2005: zur Zeit des Pharaos Snofru (ca. 2614–2579). Die Datierung der ägyptischen Könige erfolgt nach Beckerath 1999; für die absoluten Daten der minoischen und ägäischen Bronzezeit stütze ich mich für die frühe Bronzezeit auf Manning 1995, ansonsten auf die von Wiener 2003 revidierte niedrige Chronologie von Warren – Hankey 1989 (s.a. Höflmeyer 2010). Für die zyprische Chronolo-

gie verweise ich auf die von T. Kiely aktualisierte »Chronological chart for Ancient Cyprus« auf der Website des Britischen Museum [<http://www.britishmuseum.org>, 12.05.2014].

4 Cline 1994, 87; McCaslin 1980, 90; Smith 1987, 149; Buchholz 1999, 29–30.

5 Buchholz 1987, 69; Cornelius 1994, 2; Buchholz 1999, 105–129; Helck 1995, 2–3, verweist auf die aufgeschlossene Geisteshaltung und Sozialstruktur der Bewohner von Hafenstädten.

6 Hult 1983, 89; Hadjisavvas 2007, 3; Hafenanlagen in Quaderarchitektur in Kition, Ugarit und Dor: Raban 1985, 26–27; Raban 1991, 142–143.

Weihgaben für die Göttin nach Byblos, und in Ägypten selbst wurde Hathor schließlich volkstümlich als »Herrin von Byblos« verehrt⁷. So vollzogen sich bedeutende Akkulturationsprozesse vorwiegend entlang der Haupthandelsrouten, und gerade Seefahrt und Seehandel sind als Auslöser und dauerhafte Impulsgeber für technische und soziale Innovationen und vielfältige Phänomene der religiösen und kulturellen Durchdringung zu betrachten. Anhand welcher Quellen und unter Anwendung welcher Methoden lässt sich nun ein Bild der frühen Seefahrt und des frühen Seehandels gewinnen, um diese Prozesse zu verfolgen und besser zu verstehen?

1 BEDINGUNGEN

1.1 UMWELTBEDINGUNGEN

Zunächst sind neben den technischen Möglichkeiten der frühen Seefahrt die meteorologischen, ozeanographischen und topographischen Bedingungen zu betrachten, da diese bestimmte Routen über das Meer ermöglichten oder ausschlossen⁸. Zwingender noch als die Verbindungen über Land wurden die Seewege von physikalischen Faktoren bestimmt: Strömungen und vorherrschende Winde diktierten Reiserichtung und Reiseziel, die Reisezeit sowie geplante oder unfreiwillige Zwischenstopps⁹ (Abb. 1).

Klimatisch gesehen teilt sich im Mittelmeer das Jahr in eine für die Seefahrt günstige Saison, die von April/Mai bis September/Okttober dauerte, und eine Winterpause, während der der Seeverkehr weitgehend zum Erliegen kam¹⁰. Im Sommer herrschen bei ausdauernd warmen und trockenen Bedingungen Winde aus Nordwest bis Nordost vor (Etesien/Meltemi), die sich aber auch zu gefährlichen Stürmen entwickeln können. Der Winter ist durch einen häufigen Durchzug ostwärts ziehender Tiefdruckgebiete gekennzeichnet mit stürmischen Winden aus Nord (dem trockenen und kalten Boreas) oder aus Südwest (dem warmen und wolkenreichen Sirocco). Zu diesen vorherrschenden Winden treten regionale Land-/Seewindsysteme hinzu, die von den Schiffsbesatzungen neben seemännischer Erfahrung auch detaillierte tradierte Segelanweisungen bzw. ortskundige Lotsen erforderten¹¹.

Großräumig gesehen geben die im Mittelmeer vorherrschenden Windrichtungen gemeinsam mit den Oberflächenströmungen während der Segelsaison eine Reiserichtung gegen den Uhrzeigersinn vor: Im Frühjahr von März bis Mai

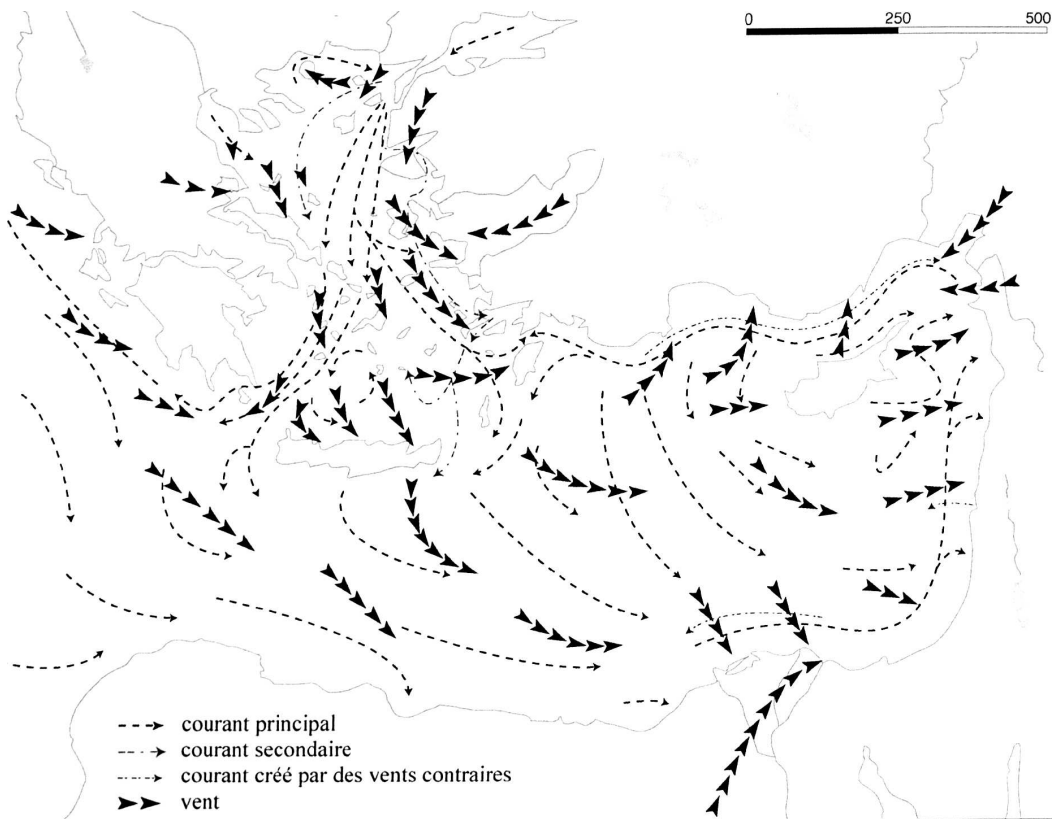
7 Bonnet 1971, 281–282; Lipinski 1995, 70; Cornelius 1994, 1.

9 Raban 1991, 130–133; *contra* Frost 1995, 1–2. Vgl. Pol. 5, 5: »For it was easy enough to sail to Messina; but to sail back again, while the Etesian winds prevailed, was impossible.«

10 Hes. erg. 663–665; Thuk. 6, 21, 2; Plat. epist. 345d; Dem. 33, 23; Cas-

son 1971, 270: 10. März bis 10. November; Warnecke 2002, 103: eine Ausnahme bildeten die Routen nach Ägypten und Rhodos: s. Pind. l. 2, 41; Xen. Ag. 2, 31; Dem. 56, 30; Knorringa 1926, 14–15; McCaslin 1980, 88–89.

11 Wachsmann 1998, 299–301; McGrail 2001, 92–95.



fürte die Reise etwa von Ägypten oder der Levanteküste nach Zypern und verlief dann an der Küste Kilikiens und Lykiens entlang nach Karien, nach Rhodos oder Kos. Von hier aus gelangte man vermutlich nur relativ schwer unter Ausnutzung nördlicher Strömungen und nächtlichen Landwinds nach Ionien und in die nördliche Ägäis, einfacher war die Fahrt auf die Kykladen oder nach Kreta. Von den Kykladen ließ sich der Saronische Golf oder die Argolis ansteuern, von Kreta führte der Seeweg nach Kythera und die südwestliche Spitze der Peloponnes. Von hier stand der Seeweg entweder weiter nach Unteritalien und Sizilien oder über Malta nach Nordafrika offen. Von Kreta aus herrschten gute Bedingungen für eine Rückkehr mit westlichen Winden nach Zypern, aber auch für die Überfahrt nach Marsa Matrouh an der libyschen Küste oder für einen direkten Sprung zurück nach Ägypten¹². Entlang dieser Reiserouten gelegene Siedlungen, die über einen geeigneten

Abbildung 1:
Sauvage 2012,
fig. 83.

12 Hutchinson 1962, 95; McCaslin 1980, 104; Cline 1994, 91; Murray 1995, 39–40; Raban 1991, 130; Lambrou-Phillipson 1991, 14; Gillis 1995, 71, fig. 1; Wachsmann 1998, 295–299; Sauvage 2012, fig. 86, zeigt einen Weg entlang der zyprischen Südküste nach Westen, der aufgrund der vorherr-

schenden westlichen Winde nur unter großen Schwierigkeiten zu bewerkstelligen gewesen wäre. Die von Cline 1994, 91, angeführte Direktverbindung von Ägypten nach Kreta, die auf zweifelhaften Angaben von Watrous 1992 beruht, wird von Davis 2001, 60. 195–200 überzeugend widerlegt.

Naturhafen sowie einen guten Zugang zum Hinterland verfügten, entwickelten sich als sog. *gateway communities* zu Knotenpunkten des Fernhandels: Byblos und Ugarit in der Levante, Enkomi und Hala Sultan Tekke in Zypern, Kato Zakros und Knossos auf Kreta, Tiryns und Mykene in der Argolis¹³.

1.2 SCHIFFBAU

Um zu bestimmen, wie maßgeblich die physikalischen Faktoren wie vorherrschende Winde und Oberflächenströmungen auf den Verlauf der Reise einwirkten, welche Geschwindigkeiten die Schiffe erreichten und wie hoch am

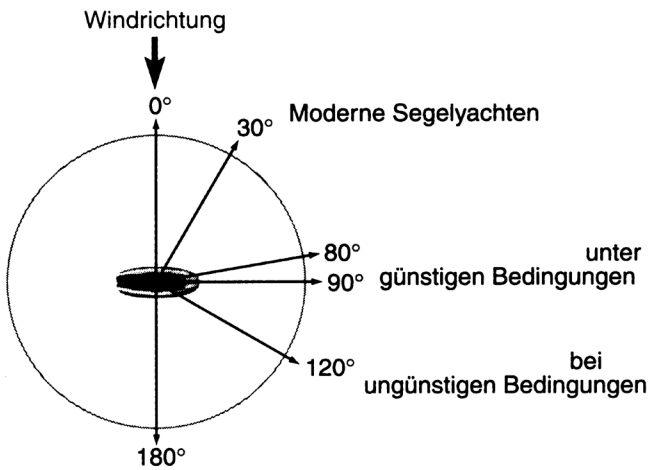


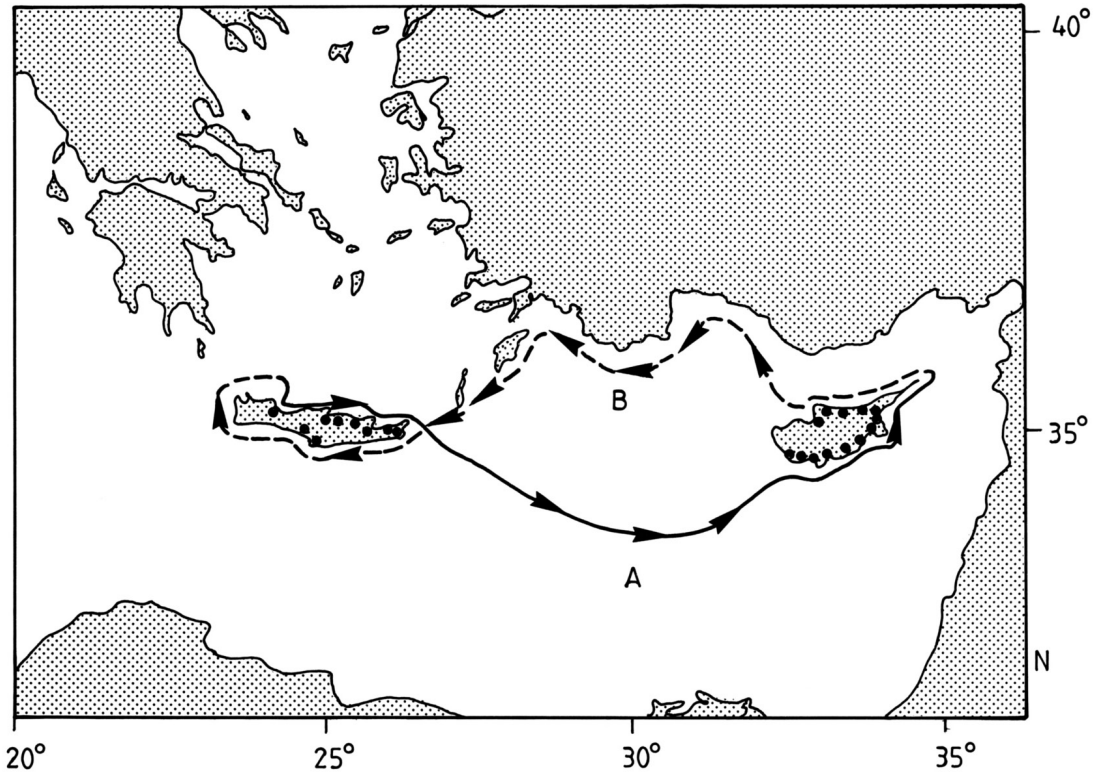
Abbildung 2:
Görlitz 2000, 97.

- 13 McCaslin 1980, 90; Cline 1994, 85–90; Buchholz 1999, 29–30; Kiely 2010, 56.
- 14 Schilfboot Abora: Görlitz 2000; bronzezeitliches *boom-footed square rig*: Raban – Sterlitz 2002; Kyrenia II: Katzev 1990; Cariolou 1997.
- 15 Görlitz 2000, 22: Der Segelschwerpunkt, an dem der Winddruck, sowie der Lateralschwerpunkt, an dem der Gegendruck des Wassers am eingetauchten Schiffskörper angreift, sollten »genau übereinander liegen, um zu vermeiden, dass das Boot entweder vom Wind abfällt, also leegierig wird, oder in den Wind dreht und somit luvgerig wird. Durch den Wind wird das Boot beim Segeln nach Lee über geneigt. Dadurch entsteht eine unsymmetrische Wasserlinie, die ein Anluven des Bootes bewirkt. Deshalb legt man bei der Konstruktion den

Wind sie segeln konnten, um ihr Ziel anzusteuern, müssen einzelne Fahrzeuge rekonstruiert bzw. aufwändig nachgebaut werden. Erst in praktischen Versuchen auf See zeigen sich die nautischen Eigenschaften eines Fahrzeugs, da viele Details der Schiffbaukunst kaum theoretisch ermittelt werden können, sondern großer praktischer Erfahrung der Konstrukteure bedürfen. Von der »Kon Tiki« Thor Heyerdahls über die »Min of the desert« der Hatschepsut-Expedition bis zur spätclassischen »Kyrenia Liberty« reicht die Bandbreite der experimentell eingesetzten Modelle (Abb. 2)¹⁴.

Für die Manövriereigenschaften eines Segelschiffs sind zunächst drei Faktoren von Bedeutung: die Position des Masts, der Zuschnitt und die Takelung der Segel sowie der Aufbau des Bootskörpers mit oder ohne Kiel¹⁵. Auf ägyptischen Darstellungen von Segelschiffen des Alten Reichs steht der Mast noch viel zu weit vorne, um einen anderen als einen Vorwindkurs zu gestatten; erst im Neuen Reich rückte der Mast mittschiffs, wodurch erst ermöglicht wurde, in einem Win-

Segelschwerpunkt immer ein kleines Stück vor den Lateralschwerpunkt, um diese Wirkung auszugleichen.«



kel zum wahren Wind zu segeln¹⁶. Nun zeigen Schiffsdarstellungen über eine Zeitspanne von zweitausend Jahren ein Rechtecksegel mit Ober- und Unterrah (*boom-footed rig*), bei dem die Segelfläche nicht verkleinert werden konnte, ohne das Segel abzunehmen, und das praktisch nur einen Kurs von max. 85° (Raumschots bis Halbwindkurs) zum wahren Wind erlaubte¹⁷. Abbildungen zufolge scheint sich erst in LHIIC (ab ca. 1200) die Takelung mit Geitauen und Brassens (*loose-footed sail, brailed rig*) durchgesetzt zu haben, die – für eine begrenzte Zeit bei optimalen Bedingungen – auch einen Kurs am Wind von max. 60–50° ermöglichte¹⁸. Zudem besaßen bis in die geometrische Zeit

Abbildung 3:
Mantzourani –
Theodorou 1989,
Abb. 9.

16 Georgiou 1991, 6; Wachsmann 1998, 248 Fig. 11.2; László – Woodmann 1999, 13–20.

17 Wachsmann 1998, 251; Raban – Sterlitz 2002, 664–665: »There is, thus, an alleged discrepancy between the basic nautical demands of the Bronze Age seaborne trade and the limited performance of the boom-footed square rig. [...] this type of experimental rig is just shy of being capable of making any headway towards the wind, even for a short leg. It therefore remains as a kind of enigma – how

would a Bronze Age round vessel, a bulky merchantman, make it to every destined port-of-call, or even avoid wreckage when sailing along a coast under landward wind?« Hutchinson 1962, 93–96, verweist auf den Einsatz von *square sails* als *lateen sail* auf malayischen Fischerbooten.

18 Katzev 1990, 254; Raban – Sterlitz 2002, 664: Trotzdem musste die *Kyrenia II* auf der Fahrt von Piräus nach Paphos und zurück zu 30% der zurückgelegten Strecke von einem Motorboot geschleppt werden; s. auch

die in Schalenbauweise konstruierten Schiffe noch keinen hohen Kiel, der im Vergleich mit einem Flachbodenschiff die Manövriereigenschaften erheblich verbessert hätte¹⁹. Das spätbronzezeitliche Schiff von Uluburun wies erst einen flachen, rudimentären »Proto-Kiel« auf.

Für diese frühen kiellosen Rahsegler, die selbst vor dem Wind nur geringe Geschwindigkeiten erreichten, wurden selbst die schwachen Oberflächenströmungen im Mittelmeer zu einem Faktor, der den Verlauf der Reise maßgeblich beeinflusste²⁰: So reiste der Ägypter Wenamun um 1065 nach Byblos, um für den Pharaon eine Ladung Holz einzukaufen. Von Byblos aus fuhr er jedoch nicht direkt nach Hause, sondern zunächst weiter nach Zypern²¹. Vermutlich erst von einem Punkt westlich der Insel aus ließ er sich von den vorherrschenden Nordwestwinden und einer günstigen Strömung ans Nildelta tragen. Bei derartigen Reisen konnte es sicher leicht geschehen, dass Schiffe auf dem Weg von Zypern nach Ägypten weiter nach Westen, nach Kreta oder auf die ägäischen Inseln versetzt wurden²² (Abb. 3).

Die Erfindung des Kiels wird den Phöniziern zugeschrieben, die sich durch die verbesserten Manövriereigenschaften und höheren Geschwindigkeiten ihrer Schiffe für lange Zeit einen Wettbewerbsvorteil sicherten, der es ihnen gestattete, ihre Fernhandelsgeschäfte immer weiter auszudehnen²³ (Abb. 4). Erst in der archaischen Zeit setzte sich diese Innovation auch im griechischen Schiffbau durch. Die Frachtschiffe der archaischen und klassischen Zeit dürften im Durchschnitt Geschwindigkeiten zwischen zwei und drei Knoten erreicht haben, wodurch sich in der Küstenschifffahrt ein Etmaal von ca. 20–25 sm ergibt²⁴.

Casson 1971, 37–39; Murray 1995, 39. 43 Anm. 12; Blue 1995, 74–89, insbes. Fig. II.14; Wachsmann 1998, 251–254; Whitewright 2010.

19 Duhamel du Monceau 1791, 3, zu Längen- und Höhenrelation des Kiels. Zu den Kielen bronzezeitlicher Schiffe: Westerberg 1983, 50; Wachsmann 1998, 245–246; Davis 2001, 194. Zur Schalen- oder Mischbauweise s. Höckmann 1985, 37–74.

20 McCaslin 1980, 101–102; Westerberg 1983, 50; Buchholz 1987, 60; Georgiou 1991, 63–70; Lambrou-Phillipson 1991, 11–19; Wachsmann 1998, 253–254. 330–331. Das Mittelmeer-Handbuch des BSH (Hamburg 1996) gibt für das östliche Mittelmeer Oberflächenströmungen von weniger als 1 sm/h an, bei starker Windwirkung auch wenig darüber.

21 Leider bricht der Bericht hier ab:

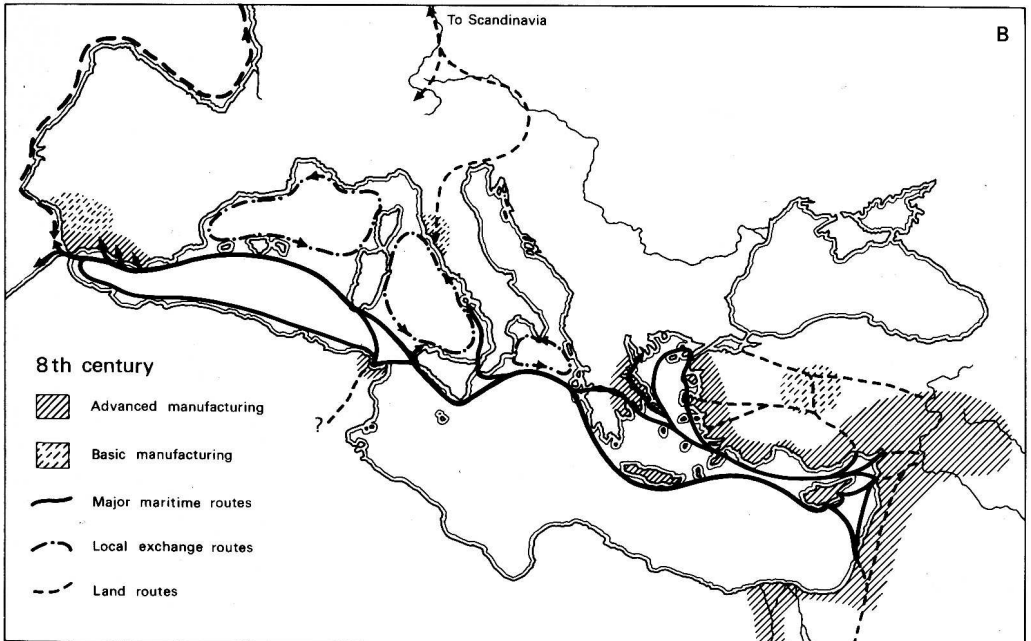
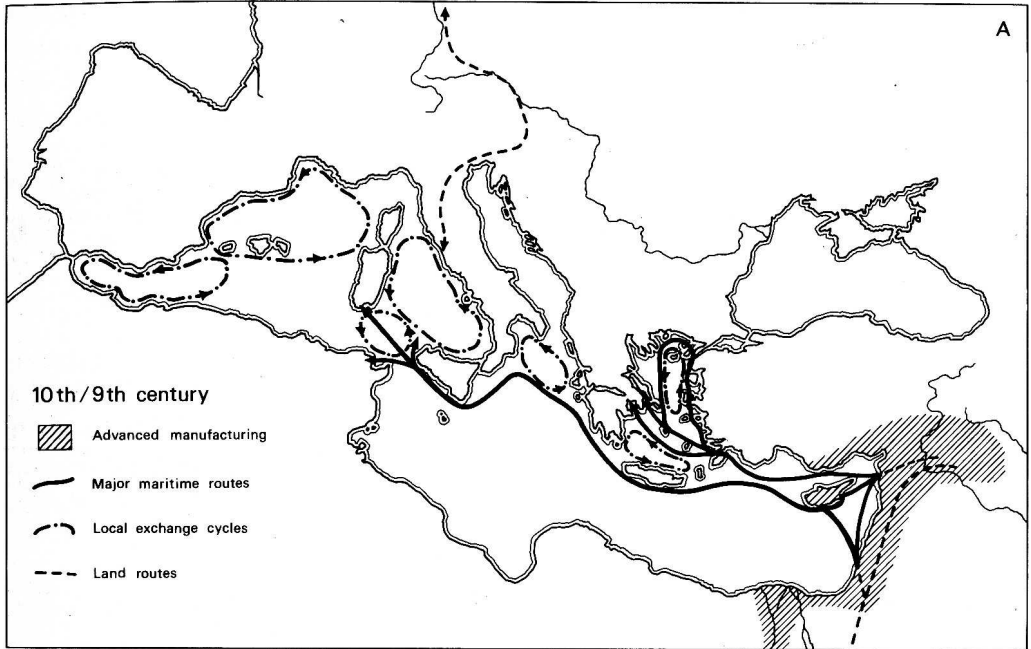
Schipper 2005.

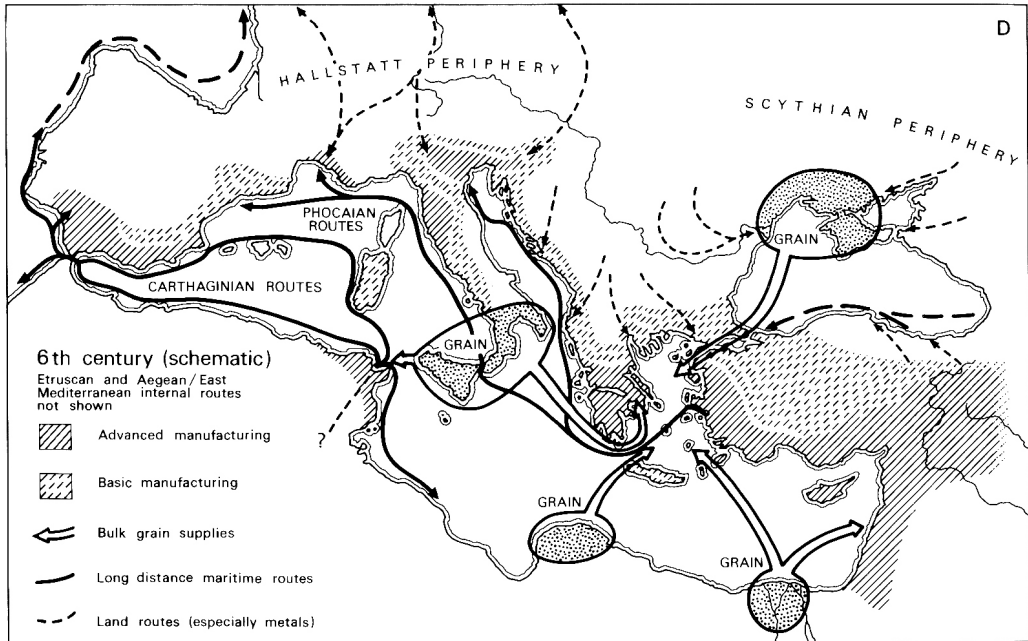
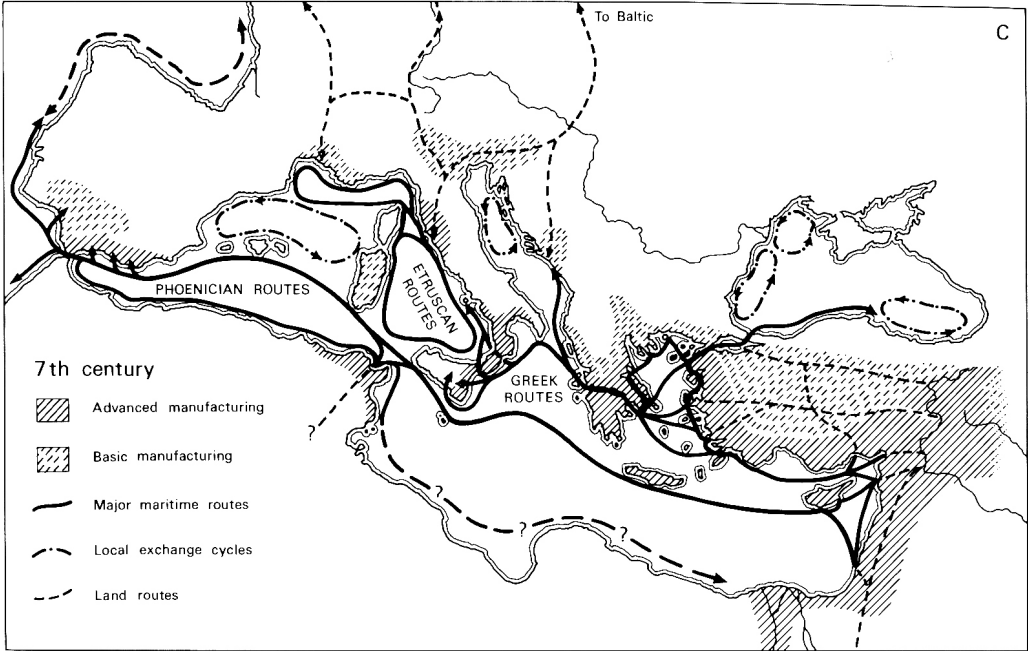
22 Dafür sprechen auch die frühen Handelsbeziehungen zwischen Kreta und Ägypten bzw. die dort und auf der Insel Kythera gefundenen ägyptischen Objekte: Boardman 1981, 132–133; Buchholz 1987, 60–61; Cline 1999, 118; vgl. Hdt. 4, 152, 2; Lukian. nav. 7–9, berichtet dagegen von einem Windversatz nach Osten, von der zyprischen Westküste nach Sidon.

23 Görlitz 2000, 15–16: Experimente mit paarweise angebrachten Seitenschwertern erlauben auch bei Schiffsbooten unter günstigen Bedingungen einen Segelkurs knapp unter 90° dwars zum Wind. Duhamel du Monceau 1791, 388–389 zum Verhältnis von Kiel und Segeleigenschaften.

24 Lipinski 2004, 288–289 gibt eine Strecke von 35–40 km, ca. 20 sm an; Katzev 1990 nennt eine Durch-

Abbildung 4.1:
(rechte Seite)
Sherratt – Sherratt
1993, fig. 1.





Die Takelung mit dem dreieckigen Lateinersegel, die sich vereinzelt auf Abbildungen hellenistischer Schiffe ab dem ersten vorchristlichen Jahrhundert findet, verbesserte die Segeleigenschaften und Wendigkeit der Schiffe noch weiter in einer Weise, dass manche spätrömischen und frühchristlichen Reiseberichte auch Reiserouten entgegen den vorherrschenden Windrichtungen schildern²⁵. Doch auch noch unter Diokletian benötigte man für die Strecke Alexandria – Rom, auf der man zeitraubend gegen den Wind ankreuzen oder aber den Umweg um Zypern herum nehmen musste, immer noch rund zwei Monate²⁶. Auch die Gefahren, die mit der Seefahrt verbunden waren, darf man weiterhin nicht unterschätzen: So rechnete die römische Annona-Verwaltung auf dieser Strecke mit einem jährlichen Totalverlust an Frachtraum von 20%²⁷.

1.3 HÄFEN, SCHIFFSLÄNDEN, SCHUTZBUCHTEN, ANKER- UND LIEGEPLÄTZE

Zur Identifizierung antiker Häfen, Schiffsländen und Schutzbuchten, Anker- und Liegeplätze wird man sich im besten Fall zunächst von der Sach- und Ortskenntnis einheimischer Fischer leiten lassen. Zur weiteren Recherche kommen moderne Seekarten und Windatlanten, Segelanweisungen, nautische Revierführer, antike und moderne Küstenbeschreibungen sowie topographische Karten und hochauflösende Satellitenbilder in Betracht²⁸. Historische Reiseberichte mit ihren oft überraschend aufschlussreichen Zeichnungen und Karten geben zusätzliche Hinweise²⁹. Aus diesem Material ergeben sich bereits so viele Informationen, dass sich paläogeographische und geomorphologische Hypothesen daraus ableiten lassen, zu denen mit etwas Glück in den entsprechenden Disziplinen auch schon Einzeluntersuchungen oder Rohdaten vorliegen.

schnittsgeschwindigkeit unter Segel von 2,85–2,95 kn und nennt Tagesstrecken von 13–178 sm. Die früher verbreitete Ansicht, dass in der Antike nur Küstenschiffahrt betrieben wurde, ist längst überholt: Helck 1995, 3; hierzu und zu den Navigationsinstrumenten beim Nachtsprung s. Davis 2001.

25 Basch 2001, 63–64; s. z.B. in der Apostelgeschichte die Missionsreisen des Paulus von Caesarea nach Rom.

26 Lukian. nav. 7–9; Gelsdorf 1994, 754.

27 Höckmann 1985, 91; Wachsmuth 1967, 431–434; s. a. Anth. Pal. 11, 480–538.

28 Zu Winden in der Antike s. Aristot. meteor. 2; Theophr. vent.; Murray 1995. Moderne nautische Literatur: Seekarten des Bundesamts für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH); Mittelmeer-

Handbuch, Teil I–V, des Deutschen Hydrographischen Instituts; British Admiralty Charts; Mediterranean Pilot der British Admiralty; Weather in the Mediterranean, Vol. II des Meteorological Office Great Britain (London 1964); die Sailing Directions Eastern Mediterranean (Pub. 132) der National Geospatial-Intelligence Agency der USA sind im Internet frei verfügbar [<http://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal>, 06.05.2014].

29 Zu antiken Periplusen s. Güngerich 1975. Historische nachantike Reiseberichte können in der virtuellen Fachbibliothek Altertumswissenschaften [www.propylaeum.de, 06.05.2014] auf der interaktiven Karte auf der Website des Projektes »Rezeption der Antike im semantischen Netz: Buch, Bild und Objekt« unter dem Begriff

Abbildung 4.2:
(linke Seite)
Sherratt – Sherratt
1993, fig. 1.

Während man davon ausgehen kann, dass die meteorologischen und ozeanographischen Bedingungen in Antike und Gegenwart weitestgehend vergleichbar sind³⁰, haben sich hinsichtlich der Küstentopographie im Verlauf der Zeit durch geomorphologische Prozesse (seismische und tektonische Aktivitäten, eustatischer Anstieg des Meeresspiegels, Sedimentation, Alluviation, Küstenabrasion etc.) gravierende Veränderungen ergeben, die mit geoarchäologischen Verfahren untersucht werden müssen³¹. Ein umfassendes Modell der Strandverschiebungen existiert bislang für den östlichen Mittelmeerraum nicht; kleinräumige Analysen (Perachora, Golf von Korinth, Argolis, Kreta) haben ein kompliziertes Ineinander von eustatischem Meeresspiegelanstieg und lokalen tektonischen Ereignissen aufgezeigt. Zudem interferieren klimatische Faktoren mit den Prozessen des Austauschs unterschiedlich salzhaltigen Wassers. Auch Erosions- und Sedimentationsraten müssen von Ort zu Ort neu bestimmt werden, wenn man die Paläogeographie der Uferzone, d.h. die räumliche Gliederung einer Küstensiedlung mit ihren Anker- und Liegeplätzen, Schutzbuchten und Häfen in ihrer zeitlichen Entwicklung erfassen will³².

Bereits in der antiken Literatur werden drei Formen von Liegeplätzen unterschieden: Erstens natürliche Buchten oder Lagunen³³; zweitens zum Anker geeignete Flussmündungen oder Flachstrände, an denen die Schiffe der Frühzeit leicht hinaufgezogen werden konnten³⁴; drittens der durch Wellenbrecher und Molen gebildete und mit Kaianlagen ausgestattete künstliche Hafen, der erst in klassischer Zeit durch Mauern und Türme in den Stadtmauerring einbezogen wurde und dessen Zufahrt dann durch Ketten zu versperren war³⁵.

Die grundlegende Typologie der Anker- und Liegeplätze kann unter topographischen Gesichtspunkten beliebig verfeinert werden³⁶:

- An steilen Kliffküsten natürliche, durch Riffs, Klippen oder vorgelagerte Inseln vor Wind und Seegang geschützte Buchten,
- Buchten auf beiden Seiten einer Landnase bzw. eines Vorgebirges (z. B. Maa-Palaiokastro),
- Leeseiten von Riffs und vorgelagerten Inseln,

30 Murray 1995, 33; Mantzourani – Theodorou 1989, 44.
 31 s. hierzu Flemming – Webb 1986; Mörner 2005; Kelletat 2005; Schwartz 2005; s. auch aktuelle Beiträge in den

Zeitschriften »Geoarchaeology« und »Zeitschrift für Geomorphologie«.

32 s. hierzu Schäfer 1981; Raban 1985. 1988; Lambeck 1996; Blue 1997; Rabbel et. al. 2006.

33 λιμήν κλυτός: Hom. Od. 10, 87–97. 13, 96–99. 15, 472.

34 λιμήν εὖορμος: Hom. Od. 5, 436–444.

35 λιμήν κλειστός: Lehmann-Hartleben 1923, 65–74.

36 Galili – Sharvit 1991; Blue 1997; Morton 2001.

- An flachen Küstenabschnitten natürliche Einbuchtungen bzw. Lagunen (Kition, Hala Sultan Tekke),
- Flussmündungen (Palaepaphos), teilweise mit landeinwärts gelegenen Seen (Enkomi),
- Lagunen, die sich im Windschatten einer durch küstenparallelen Strandversatz von Abrasionsmaterial entstandenen Ausgleichsküste – einer sog. Nehrung – befinden (Kition-Kathari, Salamis).

Kliffküsten finden wir in weiten Teilen von Zypern, der Türkei und der nördlichen Levante, niedere Flachküsten dagegen in Nordafrika, Ägypten, Palästina sowie an der zyprischen Südküste. Zur Identifizierung antiker Häfen und Liegeplätze wird man in alluvialen Flusstälern oder bei starker Deltabildung sehr weit flussaufwärts ins Landesinnere vordringen müssen, um auf die dazugehörige antike Hafenstadt oder Schiffslände zu stoßen (Milet, Toumba tou Skourou). Archäologisch lässt sich die Küstenzone nach folgenden Gesichtspunkten untersuchen: Gab es eine Versorgung mit Frischwasser, einen Bach oder Flusslauf, eine eingefasste Quelle?³⁷ Wie war die Anbindung an die landseitigen Verkehrswege beschaffen, der Zugang zum Hinterland, zu Produktionszentren oder Rohstoffquellen?³⁸ Gibt es Unterwasserfunde, Ansammlungen von Keramik und Transportamphoren, die auf Schiffswracks deuten, Funde von Steinankern oder Ankerstöcke aus Blei?³⁹ Existieren zuletzt gar bauliche Strukturen im Wasser oder an Land, die Hafenanlagen oder eine Schiffslände anzeigen: Wellenbrecher, Molen, Kais, einzelne Poller, Lagerhäuser, Schiffbauplätze mit

37 z.B. Raban 1995, 149 fig. 12.

38 Antike Kupferbergwerke in Zypern: Χάρτης Ορυκτών Πόρων της Κύπρου 2007, hrsg. vom Ministry of Agriculture, Natural Resources and Environment, Geological Survey Department.

39 Zu Steinankern, den »potsheds of marine archaeology« s. McCaslin 1980; Frost 1973. 1981; Kapitän 1984; Wachsmann 1998, 255–293; Tóth 2002; Katalog der Schiffswracks: Parker 1990; Parker 1992; Micha 2006.

40 Derartige Spuren z.B. auf der Eëtioneia-Halbinsel auf der Nordwest-Seite des Kantharos-Hafens im Piräus: Judeich 1931, 446. 449. Auch heute kann man noch überall an der Mittelmeerküste beobachten, dass der traditionelle Holzschiffbau zunächst nur ephemere Installationen voraussetzt; Lehmann-Hartleben 1923, 119 mit Anm.; Rost 1968, 33–48; Raban in Schäfer 1981, 68–69; Garland 1987,

204. Schuppen und Gerüstkonstruktionen – sog. Mallen (Göttlicher 2006, 65; Höckmann 1985, 53, Abb. 38–40) – und Stapel (vgl. Hom. Od. 6, 265), Plätze, die zum Kalfatern (Athen. 5, 207b) und Anstreichen dienten (IG II² 1035, 45: sog. *psyk-trai*, die in Zea und Mounichia festgestellt wurden; Judeich 1931, 440. 446; Höckmann 1985, 54. 103), aber auch Unterkünfte und Versorgungseinrichtungen für die Arbeiter könnten rasch an allen möglichen hierzu geeigneten Orten errichtet worden sein. Die Arbeit des Schiffszimmerers (vgl. Hom. Od. 5, 243–251; Aristoph. Thesm. 52–57), die Herstellung von Tauwerk, der Guss von Eisennägeln, Klammern, Bleiblechen (Höckmann 1985, 52–54; Swiny – Katzev 1973, 349–351) und anderen zu Bau und Ausrüstung benötigten Gegenständen fand sicher im Freien statt.

Felsarbeiten in Form einer schräg abfallenden Helling?⁴⁰ Gibt es Befunde, die auf rituelle Aktivitäten hindeuten: Einritzungen von Namen oder Gebeten auf Felswänden, Seefahrer-Altäre, einen Schrein oder Bothros mit rituell bestatteten Votivgaben?⁴¹ Gab es in der Nähe Nekropolen oder einzelne Gräber, die als Grabbeigaben Gegenstände fremder Herkunft – Keramik, Siegel, Schmuck oder Amulette – enthielten?⁴²

2 HANDELSBEZIEHUNGEN

2.1 BILD- UND TEXTQUELLEN

Ein direkter Nachweis von Handelskontakten erfolgt durch die Interpretation bildlicher Darstellungen – auf Stelen oder als Wandmalereien in Gräbern – sowie anhand von Textzeugnissen in Inschriften oder auf Tontafeln. Dabei können die Darstellungen in diesen Quellen jedoch durchaus unterschiedlich gedeutet werden: Ob mit den sog. Keftiu-Schiffen in ägyptischen Texten und den Darstellungen von Abgesandten aus Keftiu auf ägyptischen Grabfresken das minoische Kreta oder das mykenische griechische Festland angesprochen wurde, war lange ebenso Gegenstand der akademischen Diskussion wie die Debatte, ob mit der Ortsbezeichnung Alasia auf ugaritischen und akkadischen Keilschrifttafeln sowie in den ägyptischen Amarna-Texten die Insel Zypern gemeint sei⁴³.

Auf den Tontafeln von Mari, das an der alten Handelsstraße von Ugarit über Ebla und Aleppo nach Babylon lag, erscheint Alasia seit der ersten Hälfte des 18. Jhs. als Lieferant von Kupfer⁴⁴. Auch die Tributlisten Thutmosis III. (1470–1425) nennen Alasia, und auf einer Stele Amenophis II. (1428–1397) werden Ochsenhautbarren als »Kupfer von Asien« bezeichnet⁴⁵. In den Amarna-Briefen des Königs von Alasia an Pharaon Akhenaton (1351–1334) werden Sendungen

41 sog. Grammata-Buchten auf Thera, Syros, Thasos: Wachsmuth 1967, 445–446; Pili in Albanien: Patsch 1904; zu phönizischen Schreinen: Brody 1998, 34. 55–61; Brody 2008, 447–448; Eckert 2011, 105–113.

42 Stewart 1962: Die unterschiedliche Herkunft der Keramik im sog. »Grab des Seefahrers« in Karmi auf Zypern belegt den Seehandel zwischen Zypern, Kreta, Ägypten und Syrien bereits um 1750 v. Chr.

43 Zu Keftiu s. Wachsmann 1998, 51–52; Buchholz 1999, 57; zu Alasia s. Muhly 1972; Muhly 1984, 39; Buchholz 1999, 36; *contra* Merrillees 1972; einen Überblick bietet Helck 1995, 21–30; Cline 1999, 124–125; Katalog der

Zeugnisse bei Cline 1994, 108–131.

44 Muhly 1972, 204; Helck 1995, 33. Mari, das heutige Tel Hariri in Syrien, war eine Stadt am Euphrat, deren Reichtum auf ihrer Funktion als Drehscheibe des Handels zwischen dem Mittelmeer und dem Persischen Golf beruhte. Zum archäologischen Befund gehört auch ein Ishtar-Tempel sowie ein Tempel des Sturm Gottes Dagan und des Sonnengottes Shamash, deren religiöse Verehrung von hier aus bis in das nicht-sumerische Ugarit gelangte.

45 Möglicherweise über syrische Zwischenstationen.

46 EA 40. 34; Muhly 1972, 212–215.

47 McCaslin 1980, 101; Muhly 1986, 49;

von Kupfer, Elfenbein, Holz, Parfüm und Ölen erwähnt⁴⁶. Alasia erscheint dort ebenso als ein Zentrum des Schiffbaus wie des internationalen Seehandels⁴⁷. Ein ägyptisches Papyrus der 19. Dynastie (1292–1185) erwähnt unter anderen diplomatischen Gastgeschenken Ochsenhautbarren von Kupfer, die die »Kinder Alasias« vor den König tragen⁴⁸. In Grabmalereien aus dieser Zeit erscheinen Abgesandte von Keftiu (Kreta), Retenu (Syrien) und den »Inseln, die mitten im Großen Meer liegen«⁴⁹.

Aus den Tontafeln der Palastarchive von Ugarit aus der zweiten Hälfte des 2. Jts. ergeben sich Handelsbeziehungen Ugarits mit Tyros, Byblos, Akko, Ashdod, Ashkalon, mit Ura an der kilikischen Küste, mit Zypern, Kreta und der Ägäis, Mesopotamien und Ägypten⁵⁰. Neben den fremden Händlern, die sich in Ugarit aufhielten, den sog. *ubru*, die unter dem Schutz internationaler Verträge standen, gab es einheimische ugaritische Händler, die sog. *tamkaru*⁵¹. In UT 2056 werden fremdstämmige Händler neben einem Schiff aus Alasia erwähnt; in UT 2095 erscheint neben zwei anderen Männern, die Öl nach Ashdod und Ägypten exportierten, auch ein Händler aus Alasia; in UT 119 werden Frauen und Kinder aus Alasia genannt, bei denen es sich vermutlich um Verschleppte eines Piratenüberfalls handelte⁵².

2.2 VERHANDELTE WAREN UND GÜTER

Handelsbeziehungen sind aus der Verbreitung materieller wie auch immaterieller Güter, d.h. geistig-kultureller Errungenschaften und Gebräuche zu erschließen. Unter materiellen Gütern sind Waren zu verstehen, die im archäologischen Kontext, also in Siedlungshorizonten, Gräbern, aber auch in den Ladungen von Schiffswracks erhalten geblieben sind. Im Gegensatz zu rasch vergänglichen Waren wie Holz, Textilien und Nahrungsmitteln, die sich einer späteren Deutung in den meisten Fällen entziehen, kann die Herkunft von Metallgegenständen und Keramik, von Elfenbeinschnitzereien und Fayencen, von Schmuckstücken, Amuletten und Siegeln anhand ihrer materiellen Grundlage und ihrer stilistischen Gestaltung untersucht werden. Neben diesen materiellen Gütern sind aber auch immaterielle Einflüsse, d.h. Veränderungen im religiösen und sozialen Bereich wie das Erscheinen neuer Gottheiten oder Anbetungs-

Wachsmann 1987, 115–117.

48 Papyrus Anastasi IV, no. 20; Muhly 1972, 209.

49 Grab des Rechmire (TT 100); Wachsmann 1987; Helck 1995, 21–30. 50–53; Cline 1999, 127–128; Panagiotopoulos 2001.

50 Heltzer 1978, 150–156; Wachsmann 1998, 333–344.

51 Heltzer 1978, 121–147.

52 Muhly 1972, 206–207: Der Transport

von Kupfer und Getreide aus Zypern war wohl von der königlichen Flotte monopolisiert. Zu fremden Kaufleuten, Funktion und Rechtsstellung der *tamkaru* s. Linder 1981, 35–36; Buchholz 1999, 35–36 mit Lit.; Heltzer 1978. UT 2008 nimmt Bezug auf semitische Gottheiten, die offenbar auch auf Zypern verehrt wurden: »Ba'al, Eternal Sun, Astarte, Anat, all gods of Alasia.«

formen, die Einführung von neuen Bestattungsbräuchen, Innovationen in der Stadtanlage, in der Architektur oder in handwerklich-technischen Ausführungen oft als Hinweise auf interkulturelle Kontakte zu verstehen⁵³.

Doch handelt es sich bei einer Fibel aus einem Grab im spanischen Huelva, die eine aus dem ostmediterranen Raum bekannte Bügelzier aufweist, wirklich um einen Import aus Zypern oder einfach um eine parallele handwerkliche Entwicklung eines Gebrauchsgegenstandes?⁵⁴ Handelt es sich bei den Aegyptiaca in zyprischen Fundkomplexen oder neuerdings in Milet wirklich um Einfuhren aus Ägypten oder um Nachahmungen aus darauf spezialisierten Werkstätten der Levante oder gar des heimischen Markts, sind sie also ägyptisch oder ägyptisierend?⁵⁵ Außerdem ist zu beachten, dass mit der Verbreitung eines exotischen Gegenstands nicht zwingend auch dessen ursprünglicher religiöser Gehalt mit transportiert wurde⁵⁶.

Die geographische Herkunft von Metallen und Keramik kann – neben der Untersuchung ihrer Form und Typologie, von eventuell eingprägten Stempeln oder eingeritzten Markierungen – durch mineralogische Verfahren geklärt werden⁵⁷. So wurde durch die Analyse von Bleiisotopen nachgewiesen, dass die Kupferbarren, die überall entlang der Levante-Küste, aber auch an der Südküste des Schwarzen Meeres, in der Ägäis, auf dem griechischen Festland, auf Kreta und sogar bis nach Sardinien und Lipari erscheinen, ebenso wie die Kupferbarren aus den beiden Schiffswracks von Uluburun und Kap Gelidonya mit hoher Wahrscheinlichkeit aus Zypern stammten⁵⁸.

Derart nachgewiesene Handelsbeziehungen bedeuten jedoch nicht automatisch auch direkte Handelskontakte. Die Untersuchung der geographischen Herkunft und Verbreitung bestimmter Artefakte – Keramik, Metalle, Schmuckstücke, Siegel, Luxusgüter etc. – erlaubt nicht, daraus sogleich auf deren Vermittler zu schließen. Selbst wenn die Herkunft von Artefakten eindeutig geklärt werden kann, so ist damit noch nichts über die individuellen Träger des Handels bekannt, sondern höchstens etwas über die von diesen entlang der Seehandels-

53 Buchholz 1987, 69; Buchholz 1999, 105–129.

54 Buchholz 1986, 224–227.

55 Peltenburg 1986, 151–172; Coldstream 1986, 324–326, zeigt das Problem anhand der sog. phönizischen Pilgerflasche und des griechischen pendent-semicircle skyphos. Generell zur Problematik des archäologischen Nachweises der Anwesenheit Fremder s. Wasmuth 2011.

56 z.B. bei den frühesten mesopotamischen Sternamuletten bzw. Glasplaketten, dem Symbol der Inanna/

Ishtar, auf dem griechischen Festland (ab 16. Jh.): Cline 1994, 24–25; Perirrhantaria: Helck 1995, 166.

57 Zur Herkunftsbestimmung von Keramik s. Whitbread 1995; Seifert 2004. Eine kritische Evaluation archäometrischer und statistischer Verfahren in der Archäologie der Bronzezeit findet sich auch bei Gale 1991.

58 Muhly 1986, 55–56; Gillis 1995, 63. 69; Gale 2005, 119. 122. 125; vgl. Gale 1991, 197–239. 249–288.

routen angelaufenen Häfen⁵⁹. Falls es sich also bei den genannten Aegyptiaca tatsächlich um echte Importe handelte, wurden sie dann von ägyptischen Händlern auf ägyptischen Schiffen vertrieben, oder war dies das Geschäft phönizischer Zwischenhändler?⁶⁰ Beweisen Gräber angeblich »mykenischer« Bauart in Ugarit, dass es dort einen mykenischen Handelsposten gegeben hat, und deuten die Funde von Barren aus zyprischem Kupfer in Sardinien auf die Anwesenheit zyprischer Seefahrer im Westen?⁶¹

Aus der Verbreitung mykenischer LHIIB–IIIB-Keramik an so gut wie allen Handelsplätzen, in Zypern, in Ugarit und anderen Städten der Levanteküste, in Marsa Matrouh und Ägypten hat man früher auf eine Monopolstellung der Mykener im internationalen Seehandel geschlossen⁶². Die genauere Analyse der Warenströme erweist diesen Schluss aber als voreilig: Die mykenische Keramik diente nämlich häufig auch als Container für empfindliche oder vergängliche Güter wie feines Tafelgeschirr, eingelegte Lebensmittel, Olivenöl, Parfüme oder Wein, die auch von Händlern aus der Levante auf ihrem Rückweg aus der Ägäis nach Hause gebracht worden sein konnten, während die auf dem Hinweg mitgeführten Waren wie z.B. Metalle, Stoffe, Möbel oder Elfenbein solcher Transportbehälter vielleicht gar nicht bedurften⁶³. Wenn man jedoch trotz dieser Einwände die Keramikvorkommen an den Fundplätzen des östlichen Mittelmeerraums bewerten will, gelangt man zu folgender Einschätzung: Handelskontakte von der Levante nach Kreta bestanden vermutlich bereits in der zweiten Hälfte des 3. Jts. in EMII, sicher jedoch seit Beginn des 2. Jts., als auch die mesopotamischen Händler sich vom Handel mit dem Osten (dem Indus-Tal) auf den Handel mit dem Westen umorientierten⁶⁴. Ab dem 17. Jh. wurde Kreta zur wichtigsten Destination der Seefahrer aus Ugarit, Byblos und Ashkalon, wie aus den zahlreichen Orientalia auf Kreta in LHIA–LMIIIB und der Verbreitung der sog. kanaanitischen Transportamphoren abzulesen ist⁶⁵. Letztere stellen insbesondere im 14./13. Jh. sozusagen das »Leitfossil« der Wirtschafts- und Handelskoine des östlichen Mittelmeerraums dar, ihre Verbreitung reichte von Zypern (Enkomi, Hala Sultan Tekke, Palaepaphos) über Rhodos und Kos bis nach Troia, und über Thera und Kreta (Kato Zakros, Kommos,

59 Bass 1967, 165; Helck 1998, 68; Gillis 1995, 62; Cline 1999, 118–119.

60 Wasmuth 2011, 120.

61 Zusammenfassend Knapp 1993, 333–342 und Lo Schiavo 1995, 47–49.

62 Genaue Angaben zu Funddichte und Zeitstellung s. Vanschoonwinkel 2008, 44–54; Karte zu Seewegen gemäß der Verbreitung mykenischer LHI–LHIIIC Keramik s. Smith 1987, 126 Abb. 21; *contra* Wachsmann 1987, 108–113; Altman 1988, 236–

237; Bass 1991, 73; Knapp 1993, 333–334; Gillis 1995, 63–64; Lambrou-Phillipson 1990, 43; Wijngaarden 2002, 275.

63 Bass 1967, 165–167; Riis 1982, 238; Vichos – Lolos 1997, 330; Lambrou-Phillipson 1990, 46; Wijngaarden 2002, 277–278.

64 Lambrou-Phillipson 1990, 73: mesopotamische Weihinschrift auf Kythera (ca. 1950).

65 Cline 1994, 9–67.

Knossos, Chania) bis auf das griechische Festland (Asine, Mykene, Tiryns, Pylos, Athen, Theben, Thessalien)⁶⁶. In Marsa Matrouh an der libyschen Küste, dem Zwischenstopp auf dem Weg nach Ägypten, stellten die kanaanitischen Transportamphoren neben den zyprischen Gefäßen den größten Anteil an LBA-Keramik⁶⁷.

Zypern unterhielt seit Beginn des 2. Jts. Handelsbeziehungen mit Mari und Babylon, den syrisch-kanaanitischen Städten, aber auch mit dem hethitischen Anatolien⁶⁸. Zyprische Objekte finden sich in MMIII–LMIIIC (ca. 1700–1100) auf Rhodos, Kos und den Kykladen (Thera, Melos, Keos)⁶⁹, in Kreta jedoch nur in MMIII–LMIIIB (ca. 1700–1200) mit einem deutlichen Höhepunkt in LMIIIA (14. Jh.)⁷⁰. Während in LMIIIC (ca. 1190–1070) keine zyprischen Importe auf Kreta mehr vorfindlich sind, nahmen diese auf dem griechischen Festland in LHIIIA–C (ca. 1440–1050) zunächst kontinuierlich zu⁷¹. Auch in Marsa Matrouh stellte im 14./13. Jh. – mit einem Höhepunkt in LCIIB (ca. 1375–1300) – die zyprische Keramik noch vor den kanaanitischen Transportamphoren den Hauptanteil der Fundmasse⁷². Die Hochphase der weitgespannten Handelsaktivitäten zyprischer Seefahrer dürfte demzufolge in den Verlauf des 14.–13. Jhs. fallen⁷³. Gegen Ende des 13./Anfang des 12. Jhs. wurden jedoch bedeutende Hafenzentren wie Hala Sultan Tekke oder Enkomi nach vorangegangenen Zerstörungen plötzlich verlassen, zum Teil erst wieder aufgebaut, nochmals zerstört und zu Anfang des 11. Jhs. endgültig aufgegeben⁷⁴. Eine kulturelle Kontinuität lässt sich nur in Kition und Palaepaphos nachweisen⁷⁵. Im Zuge dieser Ereignisse, die man als den sog. Seevölkersturm bezeichnet hat, brachen von der Mitte des 12. bis zur Mitte des 11. Jhs. die Handelsbeziehungen Zyperns zur Levante

66 Grace 1965; Åkerstrom 1975; Merlillees – Grace 1979; Lambrou-Phillipson 1990, 73–75; Buchholz 1999, 70–72; Regev 2004, 337–339.

67 Hulin 1989, 124.

68 Lambrou-Phillipson 1990, 45.

69 Entenförmige Schatullen (>duck-vases<) aus Syrien oder Zypern fanden sich in EHIIIB-Kontexten in Asomatos auf Rhodos, außerdem auf Kos, Samos, Melos, Paros, Aigina, in Athen und Lerna; lokale Imitationen zyprischer Keramik finden sich ab LHIB in Trianda/lalysos; ab LHIIIB/LHIIIA1 siedeln Mykener in Trianda, gleichzeitig häufen sich die zyprischen Importe sowie syro-kanaanitische und ägyptische Prestigegüter besonders in LHIIIA2: Marketou 2009; Cline 1994, 147–149. 151. 197. 204.

70 Mantzourani – Theodorou 1989, 43; Gillis 1995, 68; Lambrou-Phillipson 1990, 85–86: MMIII–LMIIIC; Cline 1999, 116–122, Table 2: MMIII–LMIIIB.

71 Lambrou-Phillipson 1990, 90–93.

72 Muhly 1986, 45–46; Hulin 1989, 120–121. 125–126: Dabei fällt der geringe Anteil ägäischer Ware auf.

73 Karageorghis 1979, 199; Åström 1986, 66; Cadogan 2005, 319–321.

74 Karageorghis 1989, 93–94; so auch Kalavassos-Agios Dhimitrios und Alassa-Palioaverna; Maroni-Vournes und Maroni-Tsaroukkas wurden bereits um 1200 ohne vorhergehende Zerstörung plötzlich verlassen: Manning – De Mita 1997, 118; Iacovou 2008, 230–232.

75 Iacovou 2008, 231. 247.

bis auf kleinere, von den Seevölkern bewohnte Küstengebiete (Ashdod, Ekron, Ashkalon, Dor) abrupt ab⁷⁶. Auch die Kontakte Zyperns in die Ägäis kamen vom 11. Jh. bis in die Mitte des 10. Jhs. vorübergehend zum Stillstand⁷⁷.

Die Kontakte der minoischen Kreter reichten im Westen nach Sizilien, ins metallreiche Etrurien und nach Sardinien. Beim Austausch Kretas mit dem Osten besteht in der Frühphase jedoch eine deutliche Disparität: Während eine substantielle Anzahl ägyptischer Steinvasen und Skarabäen bereits in EMII-Fundkomplexen (spätestens ab 2200) auf Kreta erscheint⁷⁸, erreichte die minoische Keramik die Levante (Byblos, Ugarit, Ashkalon) und Ägypten (Tell el-Dab'a) wohl erst ab MMII bzw. in der späten 12./frühen 13. Dynastie (ca. um 1800)⁷⁹. Eine Erklärung für diese Disparität könnte darin liegen, dass in der Frühzeit keine direkten Handelskontakte zwischen Ägypten und Kreta bestanden und die ägyptischen Gegenstände zunächst aus der Levante über Zypern nach Kreta gelangten⁸⁰. Die frühesten minoischen Seefahrer kannten wohl noch nicht die »Autobahn«, die sie mit einer günstigen Strömung und vorteilhaften Winden direkt oder über Marsa Matrouh nach Ägypten geführt hätte. Deshalb tasteten sie sich zunächst in der Richtung, aus der die syro-kanaanitischen Seefahrer zu ihnen gekommen waren, durch die Inselwelt der Ägäis bis nach Kleinasien und errichteten auf dem Weg nach Zypern an strategisch bedeutsamen Punkten ihre Außenposten⁸¹. Vielleicht erreichten vereinzelt Händler oder Kunsthandwerker sogar die Levante, doch insgesamt scheint im Vergleich zur Anzahl mykenischer und zyprischer Gefäße die minoische Keramik im Nahen Osten doch recht dünn vertreten zu sein⁸². Die direkten Handelskontakte

76 Mazar 1989, 102–103; Gilboa 1999.

77 Niemeyer 2008, 148–150.

78 Warren 1969, 106; Helck 1995, 11–12: Steinvasen in Knossos und Agia Triada spätestens ab EM II (erste Hälfte des 3. Jts.); Höflmeyer 2010, 80–89. 136–147: Skarabäen aus Lebena, Acharnes und Knossos spätestens ab MMIA (späte 11./frühe 12. Dynastie, um 2000).

79 Hutchinson 1962, 102–105: MMII; Lambrou-Phillipson 1990, 69–70. 139–140. 149–150: MMI; Wachsmann 1998, 83–86, identifiziert minoische Kunsthandwerker in Mari, Kabri, Alalakh, Tell-el-Dab'a und Ugarit ab MMI; Helck 1995, 88–89, nennt ein vereinzelt MMIA-Gefäß in Lapithos (Lambrou-Phillipson 1990, 87: ECIII A–B), ansonsten MMII–LMI (ca. 1900–1430); Höflmeyer 2010,

79–80: eine in MMIA datierte Kamaresscherbe aus Mersa Gawasis ist fragwürdig. 92–135: MMIIA (vor Sesostris III., 1872–1852); Cline 1999, 122–125: MMI/II (ab ca. 1900); Cline 1994, 5: LMIA (ca. 1700–1550); Gillis 1995, 63. 67–68. 73. Ein letztes Zeugnis für die Anwesenheit eines kretischen Kaufmanns in Ugarit stammt aus LMIIIB (14./13. Jh.): Helck 1995, 89; Cline 1999, 125.

80 Hutchinson 1962, 102–115; Davis 2001, 60. 195–200; *contra* Cline 1994, XVIII; Helck 1995, 31–33.

81 Minoische Keramik in Milet: MMIA–LMII B; lasos: ab MMIII; Trianda/Rhodos: MMIB/MMIIA; Papagiannopoulou 1985; Helck 1995, 124–127; Cline 1999, 122–124; Greaves 2002, 39–73.

82 Cline 1999, 123–124, erwägt, dass die minoische Keramik in der Levant-

zwischen Kreta und Ägypten nahmen wohl erst im Neuen Reich (ab LMIA, nach 1550) an Fahrt auf, wie aus den Darstellungen kretischer Händler auf ägyptischen Grabmalereien zu erschließen ist; doch spätestens zu Beginn von LMIIIB (ca. 1330) kamen die minoischen Handelskontakte nach Osten völlig zum Erliegen⁸³. Danach scheinen sich die minoischen Kreter auf den Handel mit dem metallreichen Westen konzentriert zu haben, während gleichzeitig die mykenischen Exporte in die Levante in LHIIIA2–LHIIIB sprunghaft anstiegen⁸⁴.

Mykenische Keramik erscheint ab LHI (ca. 1550) zuerst auf den Kycladen (Keos, Melos, Delos und Thera), gleichzeitig aber auch in Apulien (Taras), auf den Liparischen Inseln, auf Vivara im Golf von Neapel, in Sizilien und auf Sardinien⁸⁵. Nach der Eroberung Kretas ist eine physische Präsenz von Mykenern auch auf Rhodos ab LHIIB/LHIIIA1 (1490–1375) anzunehmen; in Iasos und Klazomenai datiert die früheste mykenische Keramik ebenfalls in diese Phase⁸⁶. Ab LHIIIA1 verbreitete sich die mykenische Keramik in der gesamten Ägäis und erreichte dort in LHIIIA2–LHIIIB (ca. 1375–1190) quantitativ ihren Höhepunkt⁸⁷. Mykenische Außenposten bestanden in LHIIIA wohl auf Kythera, Keos, in Phylakopi auf Melos, in Akrotiri auf Thera, in Trianda/Ialysos auf Rhodos, vielleicht auch in Kilikien und Lykien, mit Sicherheit jedoch in Millet und Iasos⁸⁸. Auf Zypern (Maroni, Hala Sultan Tekke, Enkomi), mit dem sich der Austausch von LHIIB–LHIIIB (ca. 1490–1190) stetig intensivierte, erschien mykenische Keramik in immer größeren Mengen, aber eine Anwesenheit mykenischer Siedler auf der Insel kann vor dem Ende des 13./Anfang des 12. Jhs. mit ziemlicher Sicherheit ausgeschlossen werden⁸⁹. Auch in der Levante fand sich LHIIIB-Ware hauptsächlich in Küstenstädten (Minet el-Beida/Ugarit, Byblos), und zwar – außer in Tell Abu-Hawam – immer zusammen mit großen Mengen zyprischer Gefäße (*Base-Ring-* und *White-Slip-Ware*)⁹⁰. In Ägypten fanden sich besonders in der Amarna-Zeit (LHIIIA2), nach deren kurzer Blüte der mykenische Handel mit Ägypten um 1330 schlagartig aufhörte, substantielle Mengen mykenischer Keramik; doch hatten die Maler der ägypti-

te von den Ausgräbern nicht richtig identifiziert wurde.

83 Cline 1999, 122–125; Helck 1995, 50–53; bereits zur Zeit Amenophis II. (Ende des 15. Jhs.); unentschieden Mountjoy 2009, 62.

84 Cline 1994, XVII; Cline 1999, 122.

85 Ridgway 1992, 3–8; Cline 1994, 78. 92; Wijngaarden 2002, 203–249. 261. Kat. VIII–X; Vanschoonwinkel 2008, 42. 63–70

86 Marketou 2009, 50; Vanschoonwinkel 2008, 43. 57–58; Wijngaarden

2002, 323–326; LHI–IIA; Cline 1999, 121; LMIIIA2 (ab ca. 1375).

87 Wijngaarden 2002, 323–326; Vanschoonwinkel 2008, 57.

88 Helck 1995, 124–127; Vanschoonwinkel 2008, 57.

89 Lambrou-Phillipson 1990, 65. 80; Wijngaarden 2002, 323–326; Vanschoonwinkel 2008, 58–59. 103–104.

90 Vanschoonwinkel 2008, 59–60; zur Diskussion mykenischer Präsenz in der Levante s. Cline 1994, 92; Lambrou-Phillipson 1990, 164; Knapp

schen Grabfresken bereits schon vorher, zur Zeit Amenophis II. (am Ende des 15. Jhs.) wohl keinen »unmittelbaren Augenschein« mehr von ihren Besuchern aus der Ägäis⁹¹. Auch nach dem Ende der kretischen Paläste um 1425 überwiegen in dem auf der Südroute von Kreta nach Ägypten gelegenen Marsa Matrouh zahlenmäßig die syrisch-kanaanitischen Amphoren und die zyprische *Base-Ring-* und *White-Slip-Ware*⁹².

An der Wende vom 12. zum 11. Jh. wurden die mykenischen Paläste plötzlich zerstört und verlassen, und ägäische LHIIIC-Keramik findet sich an den Handelsplätzen im östlichen Mittelmeer nur noch vereinzelt (Milet, Iasos, Palaepaphos, Hala Sultan Tekke, Kition, Enkomi, Tell Sukas)⁹³. Dagegen erscheinen ab Ende des 12. Jhs. die ersten mykenischen Kammergräber auf Zypern, und ab LHIIIC1 (ca. 1190) wurde die mykenische Keramik auf Zypern offenbar lokal produziert, die Fundmengen nehmen rapide zu. Die Keramikformen veränderten sich signifikant von geschlossenen Transportbehältern zu offenen Formen wie Trink- und Mischgefäßen und Tellern, woraus man geschlossen hat, dass mykenische bzw. achäische Flüchtlinge am Ende von LHIIIB aus der Ägäis und vermutlich auch aus Kleinasien nach Osten aufbrachen, die in LCIIIA (ca. 1190–1100) zunächst Paphos erreichten und denen im Verlauf des 11. Jhs. weitere Gruppen griechischer Einwanderer auf die Insel folgten⁹⁴.

2.3 TRÄGER DES HANDELS

Handelsbeziehungen, die so durch die Analyse der Verbreitung von Keramik und anderen Artefakten geklärt werden können, bedeuten jedoch nicht automatisch auch einen »physischen Kontakt zwischen dem Fundgebiet und dem Ursprungsort«⁹⁵. Teilhabe am Seehandel heißt ja nicht unbedingt, auch selbst die dazu erforderlichen Schiffe zu bauen, auszurüsten und die Mannschaften zu stellen. Kontrolle über den Seehandel konnte auch ausgeübt worden sein, indem man nur eine Reihe von Anlandestationen – Wetterbuchten, Frischwasserressourcen, Hafenzentren und Stapelplätze – kontrollierte oder sogar nur den Export von Gütern überwachte, die für den Schiffbau notwendig waren⁹⁶.

1993, 333–334; Wijngaarden 2002, 5–7; Manning – Hulin 2005, 284.

91 Helck 1995, 41–43. 50–53. 95. Vanschoonwinkel 2008, 60–63; Lambrou-Phillipson 1990, 140–141.

92 Muhly 1986, 45–46; Hulin 1989, 120–121. 125–126.

93 Wijngaarden 2002, 323–326; Vanschoonwinkel 2008, 70–75; Iacovou 2008, 230–232. In der Ägäis verlagerten sich mykenische Zentren an isolierte und schwer zugängliche Orte, so z.B. auf die kleine Insel Modhi bei Po-

ros im Saronischen Golf, von wo aus in LHIIIC noch mykenische Keramik verhandelt wurde: Agouridis 2011.

94 Maier 1986, 312. 316–318; Vanschoonwinkel 2008, 58–59. 72–73. 103–104: mykenische Gräber vermehrt erst in der zweiten Hälfte des 11. Jhs.; Iacovou 2008, 227–250; Yasur-Landau, 2010, 138–158.

95 Gillis 1995, 62; Diskussion bei Wachsmann 1998, 211–212.

96 Gillis 1995, 64.

Wir wissen zwar aus den Quellen, dass sowohl die Städte an der syrisch-kananitischen Levanteküste – Ugarit, Byblos, Ashkalon, Dor, Sidon, Tyros etc. – ebenso wie die Hethiter, die Zyperer und die Ägypter, die Minoer und die Mykenen Schiffe besaßen, die zu Seereisen auf dem offenen Meer eingesetzt werden konnten⁹⁷. Aber traten alle diese »Nationen« nun tatsächlich auch als aktive Teilnehmer, als die individuellen Träger des Seehandels auf? Welchem Kulturkreis, welcher Ethnie gehörten die Seefahrer, die reisenden Händler und Schiffsbesatzungen an, in welcher Sprache redeten sie, was für eine Vorstellungswelt, welche Fertigkeiten, welche Sitten und Gebräuche brachten sie mit an die fremden Küsten?

Selbst die komplett erhaltenen Ladungen von Schiffswracks geben über die Herkunft der Seefahrer keinen zweifelsfreien Aufschluss. Das Schiffswrack von Uluburun, das in LHIII A2 (um 1320) in den strömungsreichen Gewässern vor der lykischen Küste sank, transportierte Waren aus mindestens sieben unterschiedlichen Kulturen, aus Syrien und Kanaan, Zypern, Ägypten, Mesopotamien, Italien und der Ägäis⁹⁸ (Abb. 5). In diesem Fall handelte es sich sicher nicht um einen kommerziell orientierten Umschlag von »Massengütern« wie Wein, Öl, Parfüm oder Metallen, sondern um einen »diplomatischen« Gabentausch erlesener Geschenke und Luxusgüter, die exklusiv den Palästen und Fürstenthöfen vorbehalten blieben⁹⁹. Man hat versucht, den Heimathafen des Schiffes durch die Identifizierung persönlicher Besitztümer der Schiffsmannschaft, die achtern im Bereich der Schiffskajüte aufgefunden wurden, zu klären. Im Kajütenbereich mitgeführte Bartmesser, Schwerter, Speerspitzen, Siegel und persönliche Gebrauchskeramik sprechen für die Anwesenheit mykenischer Passagiere, bei denen es sich vielleicht um mitreisende »Diplomaten« oder militärischen Begleitschutz handelte; die Schiffsbesatzung jedoch dürfte, dem Kombüsegeschirr und den Öllämpchen nach zu urteilen, eher zyprischer oder kanaanitisch-syrischer Herkunft gewesen sein¹⁰⁰.

Beim Schiffswrack von Kap Gelidonya, das um 1200 ebenfalls vor der lykischen Küste Schiffbruch erlitt, handelte es sich dagegen um einen fahrenden Schmied bzw. Metallhändler, der sozusagen von Hafen zu Hafen hüpfte – »a private merchant engaged in freelance trade, tramping from port to port around the Aegean and Eastern Mediterranean«¹⁰¹ –, der von der Levante, möglicherweise

97 Cline 1994, 91–93; McCaslin 1980, 101; Buchholz 1999, 42 mit Lit.; detailliert Wachsmann 1998, 9–205.

98 Cline 1994, 100; Pulak 1996.

99 Cline 1994, 85–86. 100–101; Pulak 2005a, 72–73. 96; Panagiotopoulos 2011, 38: Dass hier kein privater Unternehmer agierte, ergibt sich allein aus der Tatsache, dass kein noch so reicher Kaufmann den Verlust einer so

wertvollen Ladung wie der des Uluburun-Schiffes finanziell hätte verkraften können und deshalb niemals ein so riskantes Unternehmen eingegangen wäre; *contra* Gates 2011, 384–388.

100 Buchholz 1999, 68; Pulak 2005a, 91–96; Pulak 2005b.

101 Cline 1994, 87. 101; Raban 1985, 20: »port to port tramping merchants«; Bass 1967, 163: Die unterschied-

aus Ugarit kommend auf dem Weg über Zypern, wo er Kupferbarren übernommen hatte, in Richtung Ägäis segelte. Nach dem Fund eines Siegels und anderer persönlicher Gebrauchsgegenstände zu urteilen, war die Besatzung ebenfalls syrisch-kanaanitischer Herkunft¹⁰².

Das Schiffswrack von Kap Iria in der Argolis, das auf ca. 1200 datiert wurde (LM/LHIIIB2 bzw. LCIIIC/IIIA), enthielt mykenische wie auch zyprische und kretische Keramik¹⁰³. Ein darunter befindlicher seltener mykenischer *spouted*

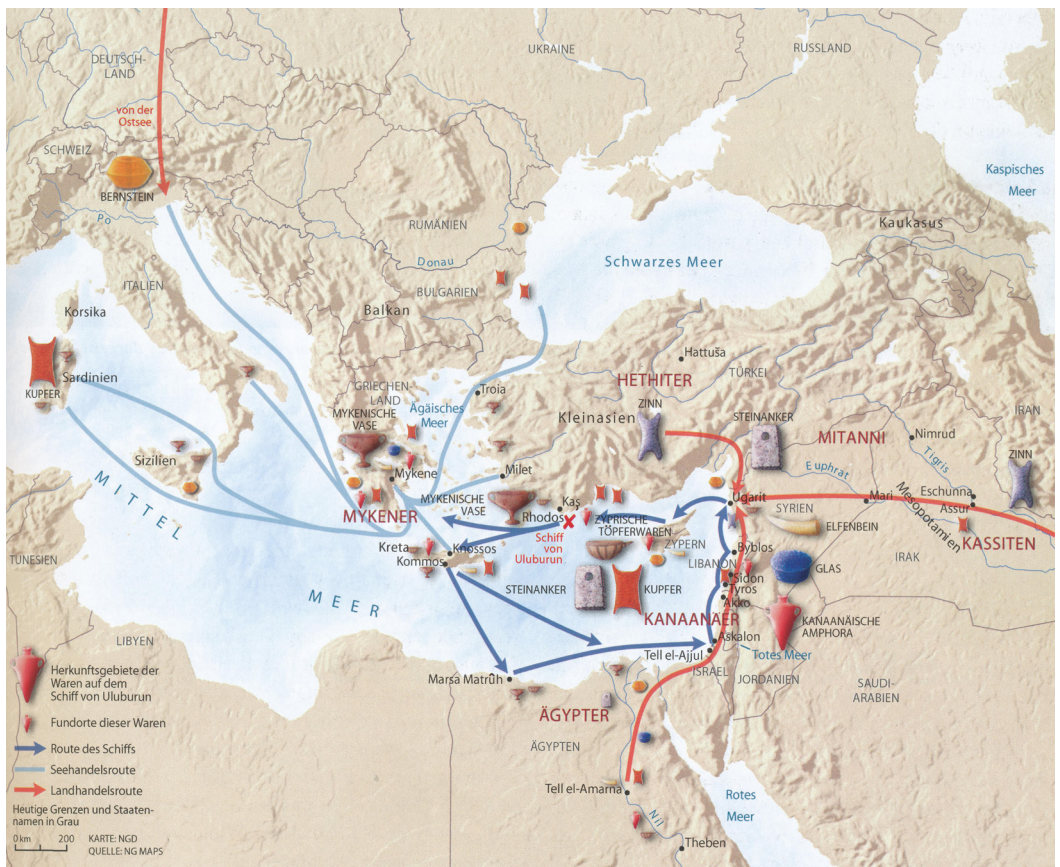
lichen Gewichte an Bord des Geli-donya-Schiffes ermöglichten es dem Kaufmann, den Preis des verhandelten Metalls im Kontakt mit anderen Händlern aus Ägypten, Syrien, Palästina, Zypern, Troia, Hatti und vielleicht sogar vom griechischen

Festland festzulegen.

102 Bass 1967, 163–164; Cline 1994, 101; Buchholz 1999, 57 mit Lit.; Bass 2005, 306.

103 Lolos 1995, 72–76; Lolos – Pennas – Vichos 1995, 61–62.

Abbildung 5:
Yalçın 2005, Abb. 4.



deep bowl krater, der auch in Enkomi auf Zypern, sodann in Souda auf Kreta wie auch in Prosymna in der Argolis gefunden wurde, scheint geradezu die Stationen oder »ports-of-call« anzuzeigen, die der Kauffahrer auf seiner Rundreise durch das östliche Mittelmeer angelaufen hatte. Zyprische und mykenische Gebrauchskeramik der Schiffsbesatzung, Einritzungen zypro-minoischer Schriftzeichen oder »Marken« auf dem Handgriff einer Amphore sowie die auffällige Abwesenheit syrisch-kanaanitischer Keramik stellen starke Indizien dafür bereit, dass die Schiffsreise von Zypern (Paphos, Maa-Palaiokastro, Kition, Hala Sultan Tekke oder Enkomi) und nicht von der Levanteküste ihren Ausgang nahm¹⁰⁴.

EISENZEIT

Nach den als »Seevölkersturm« bezeichneten Wanderungsbewegungen ließen sich im Verlauf des 12.–11. Jhs. mykenisch-achäische Griechen aus der Ägäis und dem westlichen Kleinasien in Zypern und an der syrisch-kanaanitischen Levanteküste nieder und vermischten sich mit der dort ansässigen Bevölkerung¹⁰⁵. Das in der Levante aus dieser Vermischung hervorgegangene Volk der Phönizier besiedelte die dortigen Küstenstädte an einem schmalen Küstenstreifen, der entweder durch Gebirgszüge vom Hinterland abgetrennt war oder an Wüstengebiete grenzte¹⁰⁶. Aufgrund dieser geographischen Lage hatten sich die Anwohner schon früh dem Handwerk zugewandt (Textilien, Purpur, Glas, Kunsthandwerk), sie betrieben Fischerei und einen ausgedehnten Handel zur See. An der auf weiten Strecken flachen und buchtenlosen Küste entstanden ab dem 10. Jh. erste künstliche Häfen¹⁰⁷. Da über ihre frühen Handelsreisen, von wenigen Grabinschriften abgesehen, keine schriftlichen Zeugnisse vorliegen, muss die »Chronologie ihrer Expeditionen« auf der Grundlage von Keramikfunden rekonstruiert werden. Ab der Mitte des 11. Jhs. erscheinen in Palästina, Ägypten und Zypern bichrome Flaschen bzw. Krüge, die auf den kugelförmigen Flaschenbäuchen mit konzentrischen Kreisen in rot und schwarz verziert

104 Vichos – Lolos 1997, 328–330; Iacovou 2008, 228.

105 Mazar 1989, 95–104; Iacovou 1989, 57; Helck 1995, 118–121; Yasur-Landau 2010.

106 Skyl. 102 und Xen. an. 1, 4, 6 erwähnen eine phönizische Hafen- und Handelsstadt Myriandos östlich von Tarsos; Skyl. 104 nennt die syro-phönizischen Städte Tripolis (das ist nach Strab. 16, 2, 13 Carnus/Tell Qarnun, das Epineion von Arwad, Enhydra/Tell Gamque, Marathus/Amrit), Arwad (erwähnt im 15./14. Jh.), Tripolis in Libanon (Al Mina), (B)teros/Batrun,

Berytos/Beirut mit seinem Nordhafen, Porphyreon, den geschlossene Hafen von Sidon, Ornithopolis/Tell Buraq, Sarepta, Tyros, Palaetyros, Achziv, Akko, Achshaph/Tell Abu Hawam (erstmal erwähnt im 18. Jh.), Arados/Atlit, Magdolos, Dor (erwähnt im 13. Jh.); Jaffa (erwähnt im 15. Jh.) und Ashkalon: s. Lipinski 2004, 267–335.

107 Blackman 1982, 93; Sherratt – Sherratt 1993, 365; Frost 1995, 1–22; Raban 1985, 26–27; Raban 1995, 148. 153–163: erste Kaianlagen in Quaderbauweise bereits ab dem 13. Jh. in Dor, Minet el-Beida und Kition.

waren. An der Wende vom 10. zum 9. Jh. erscheint ebenfalls auf Zypern, wo ihr Erscheinen mit dem Einsetzen der phönizischen Kolonisation der Insel korrespondieren dürfte, die feine sog. zypro-phönizische *black-on-red*-Ware mit konzentrischen Kreisen oder horizontalen Linien in Schwarz auf rötlichbraunem Untergrund. Eine weiteres ›Leitfossil‹ der phönizischen Keramik, Krüge mit einer fein geschlammten rötlichen Glasur und kleeblattförmig ausgebuchter oder scheibenförmig aufgespannter Lippe, erscheinen gleichzeitig mit den ›torpedoförmigen‹ Transportamphoren, die auch zur Beisetzung von Kindern Verwendung fanden, zu Beginn des 9. Jhs. in Zypern, Nordafrika, Sizilien, Sardinien und Spanien¹⁰⁸.

Schiffsbautechnische Innovationen wie die Erfindung des Kiels sicherten den Phöniziern insbesondere von der submykenischen bis in die archaische Zeit einen Wettbewerbsvorteil, der es ihnen gestattete, ihre Fernhandelsgeschäfte bis in das westliche Mittelmeer und darüber hinaus auszudehnen. Ihre Seewege sicherten sie durch die Gründung von Handelsposten, Faktoreien und Kolonien, deren topographische Lage folgendermaßen charakterisiert werden kann¹⁰⁹:

- ein kompaktes Siedlungsgebiet innerhalb natürlicher Grenzen,
- einfach zu verteidigen, beispielsweise durch Insellage oder auf Vorgebirgen,
- Hafen oder Ankerplätze, die Schutz vor den vorherrschenden Winden boten,
- Nähe zu Landmarken, die als Navigationshilfen dienten (Kaps, küstennahe Berge),
- Zugang zum Hinterland.

2.4 SEEWEGE DER PHÖNIZIER

Der Seeweg der Phönizier in den Westen führte zunächst wieder nach Zypern, das sich in einer Entfernung von lediglich 85 km von der syrischen Küste befindet. Nach einer Unterbrechung der Handelsbeziehungen zwischen Zypern und der Levante im 11. Jh. setzte vermutlich in der zweiten Hälfte des 10. Jhs. die phönizische Besiedlung der Insel ein, indem sich Phönizier in Salamis, Kition, Amathous und Paphos niederließen¹¹⁰.

Der weitere Verlauf der phönizischen Seewege lässt sich, neben den Funden von Keramik, Inschriften und phönizischen Gräbern, auch anhand von Flur- und Ortsnamen wie Phoinix, Phoinikous etc. nachzeichnen, die Zwischenstationen der Phönizier anzeigen¹¹¹: Von der zyprischen Ostküste führte, solange

108 Lipinski 2004, XIII-XIV.

109 Niemeyer 2008, 156–157; Galili – Sharvit 1991.

110 Lipinski 2004, 37–107: Die Anwesenheit phönizischer Handwerker ist auch in Kourion, Agia Irini, aber auch im Binnenland in Chytroi, Golgoi und Idalion belegt. In persischer Zeit (6.–4. Jh.) lässt sich phönizischer Einfluss zudem in

Marion und Lapithos nachweisen; die Nordküste Zyperns östlich von Keryneia scheint dagegen für die Phönizier wenig attraktiv gewesen zu sein.

111 Lorimer 1950, 75–76; Bass 1967, 167; Lipinski 2004, 109–143, nennt als phönizische Stationen Zincirli, Adana, den Berg Cebelreis Dağı bei Alanya und den Berg Phoenicus südlich von

man nicht die nur unter großen Schwierigkeiten zu bewältigende Fahrt gegen die vorherrschenden Westwinde an der Südküste Zyperns von Ost nach West riskieren wollte, die Route zunächst um Kap Andreas herum¹¹². Von dort aus setzte man über nach Kilikien, Pamphylien und Lykien, wo sich in Sichtweite von Kap Gelidonya das heute noch so benannte Finike mit seinen reichen Frischwasserquellen befindet¹¹³. Von dem noch weiter westlich gelegenen Phoinike bei Patara¹¹⁴ erfolgte der Sprung nach Ialysos auf Rhodos, wo die Phönizier um 725 eine Fayence-Manufaktur gründeten¹¹⁵. Doch phönizische *White-Painted-Ware* (CGI/II) erscheint bereits gleichzeitig mit der phönizischen Besiedlung Kitions in der Zeit um 900 auf Rhodos und Kos¹¹⁶, phönizische Schwarz-auf-Rot-Technik verbreitete sich über Kos und die anderen Inseln der Dodekanes nach Kreta¹¹⁷, und phönizische *Red-Slip-Ware* erscheint ab der zweiten Hälfte des 8. Jhs. in der Ägäis und den Kolonien im Westen¹¹⁸. Wie weit und auf welchen Wegen die Phönizier in die nördliche Ägäis vordrangen, bleibt unsicher. Phönizische und nordsyrische Weihgaben erscheinen im Hera-Heiligtum von Samos ab dem letzten Viertel des 8. Jhs., phönizische Inschriften wurden bislang jedoch nicht entdeckt¹¹⁹. Thukydidēs erwähnt einen ionischen Hafen Phoinikous unterhalb des Bergs Mimas gegenüber von Chios¹²⁰, und antike Quellen führen das Heiligtum des Herakles/Melqart auf Thasos auf eine phönizische Besiedlung der Insel zurück, die sich jedoch archäologisch bislang nicht nachweisen lässt¹²¹.

Von Kos und Rhodos führten verschiedene Wege weiter nach Westen: Die nördliche Route führte über Naxos, Paros und Seriphos nach Aigina, Korinth

Phaselis. An diesen natürlichen Landungsplätzen an der Küste, in Buchten oder Lagunen, die wegen der Versorgung mit Frischwasser oder zum Schutz vor Unwettern angelaufen wurden, haben sich auch Altäre oder Schreine mariner Gottheiten erhalten: s. Brody 2008, 446–448.

112 Der Rückweg von der Ägäis führte dagegen unter Ausnutzung der westlichen Winde an der Südküste Zyperns entlang. ActBarn. 18–26 (ca. 5. Jh. AD) berichtet von der Seereise des Apostels Paulus, der nach der Überfahrt von Syrien das Kap Andreas umrundete, in Lapithos anlandete, zu Fuß das Troodos-Gebirge nach Paphos überquerte und erst von Kition aus weiter östlich nach Salamis segelte: Young 2005, 34–38.

113 Bass 1967, 167; Barrington 2000, 1003 (Karte 65, D5): Phoinix; Lipinski

2004, 109–143.

114 Barrington 2000, 1003 (Karte 65, B5).

115 Helck 1995, 131–132; Lipinski 2004, 145–149.

116 Lipinski 2004, 149–155: Seit dem 3. Jh. gab es auf Kos einen Thiasos des Zeus Soter und der Astarte; aus der zweiten Hälfte des 4. Jhs. stammt eine zweisprachige griechisch-phönizische Inschrift zur Weihung eines Leuchtturms für die Seeleute an Aphrodite-Astarte.

117 Coldstream 1986, 323; Niemeyer 2008, 155.

118 Phönizische Seeräuber: Thuk. 1, 14; Coldstream 1972, 15–20; Markoe 2003, 174.

119 Lipinski 2004, 155–159.

120 Thuk. 8, 34; Barrington 2000, 851 (Karte 56, C4)

121 Hdt. 2, 44. 6, 47; Strab. 14, 5, 28; Paus. 5, 25, 12; Bergquist 1973, 15–19 mit Lit.; Lipinski 2004, 160–162.

und Athen¹²²; einen alten phönizischen Seeweg Kreta – Thera – Melos – Korinth hat man anhand der lokalen Entwicklung griechischer Buchstabenformen bei der Übernahme der Schrift von den Phönizierern rekonstruiert¹²³. Das erscheint insofern plausibel, als auf dem Weg über den Isthmos in den Korinthischen Golf eine Umsegelung des gefährlichen, windumtosten Kap Malea zu vermeiden war¹²⁴. Weitere Zwischenstationen auf diesem Weg mögen die sich an der Südküste des Korinthischen Golfes aneinander reihenden Aphrodite-Heiligtümer anzeigen, die möglicherweise auf phönizische Seefahrer-Schreine zurückgehen (Akrokorinth, Kenchreai, Thisbe im Norden, dann Sikyon, Aigeira, Aigion, Patrai, Kyllene)¹²⁵. Auch in Akarnanien weisen zahlreiche Spuren auf die Anwesenheit von Phönizierern, die vermutlich von Leukas aus an der Ostküste Korfu entlang das Kap Otranto in Apulien ansteuerten¹²⁶. Im Süden segelten die Phönizier über Anaphe, Thera (Finikia) und Melos nach Kythera (Phoinikous, Tempel der Aphrodite Ourania)¹²⁷ oder steuerten von den kretischen Häfen (Itanos, Amnisos, Phoinix/*phoinikous limen* = Phalasarua¹²⁸) Phoinikous bei Methone auf dem Südwestzipfel der Peloponnes an¹²⁹; hier ge-

122 Eretria/Lefkandi, Athen, Samos, Kommos: Niemeyer 2008, 149–150; Seriphos: Helck 1995, 132; Lipinski 2004, 164–169: Fund von Astarte-Goldplättchen auf Naxos, phönizische Sarkophagen auf Paros; Delos wurde jedoch erst im 4. Jh. als Drehscheibe des phönizischen Handels bedeutsam. In Athen existierte spätestens ab dem 5. Jh. eine Gemeinde phönizischer Händler aus Kition, Sidon und Ashkalon (Dekret zur Errichtung eines Heiligtums der Aphrodite Ourania: IG II², 337; Weihinschriften: IG II² 1261. 4646. 4647; phönizische Seefahrer-Weihung auf der Eëtioneia: CIS 118); Judeich 1931, 450; Garland 1987, 228–229; Eckert 2007, 68.

123 Lipinski 2004, 169–174; Helck 1995, 134. 139.

124 Strab. 8, 6, 20: »Wenn du um Malea fährst, vergiss die daheim.«

125 Korinth: Pind. frg. 122 Snell; Strab. 8, 6, 20. 12, 3, 36; Kenchreai: 2, 2, 3; Thisbe: Nonn. Dion. 13, 62 (»θαλασσαιῆς Ἀφροδίτης«); Sikyon: Paus. 2, 10, 4; Aigeira: Paus. 7, 26, 1–14 (»Ourania«/»Syria«); Aigion: Paus. 7, 24, 2; Patrai: Paus. 7, 21, 10; Kyllene: Paus. 6, 26, 4–5; Helck 1995, 134–135, führt die

Verehrung der Aphrodite Aineias in Leukas, Aktium und Ambrakia auf das phönizische Wort *inaja* zurück, das »Barke« bedeutet und zugleich den Seefahrgott Baal Saphon repräsentiert; s. hierzu Brody 1998, 15–17.

126 Oberhummer 1882; Nagel 2010: Aphrodite Syria in Phystion (IG 92, 1.95-112, 3.–1. Jh.).

127 Hom. Il. 10, 268; Hdt. 1, 105, 3; Xen. hell. 4, 8, 7; Paus. 1, 14, 7. 3, 21, 1; Strab. 8, 5, 1; Smith 1854, s.v. *Cythera*. Kythera erscheint bereits auf einer Ortsnamenliste im Totentempel Amenophis III. in West-Theben; minoische Hafenanlagen in Skandia: Helck 1995, 24. 130–140; Lipinski 2004, 164–169. 176–178; Phoinikous ist möglicherweise die moderne Avlemonas Bay: Barrington 2000, 900.

128 Skyl. 47; Barrington 2000, 927 (Karte 60, B2); Helck 1995, 132–133; Lipinski 2004, 179–188: Phönizischer Schrein des 9./8. Jhs. in Kommos; phönizische beschriftete Schalen mit Weihung an Amon sowie phönizische Keramik des 10.–8. Jhs. in Gräbern in Tekke bei Amnisos; im 7. Jh. wird die zypro-phönizische Keramik auf Kreta lokal produziert. 129 Paus. 4, 34, 12; Barrington 2000, 887

langten sie an die Grenze des ägäischen Meeres und mussten nun weite Strecken ohne Zwischenstationen und unter anderen nautischen Bedingungen überwinden, um über Malta nach Nordafrika oder über Sizilien und Italien nach Sardinien zu gelangen: Einen *phoinikous limen*¹³⁰ gab es bei Cittadella, ein Phoinix¹³¹ zwischen Tauromenion und Zankle. Durch die Straße von Messina ging es nach Kampanien¹³² oder über die Liparischen Inseln¹³³ nach Etrurien und schließlich Sardinien (Nora), mit dem die Phönizier wegen seines Reichtums an Metallen seit dem 11. Jh. Beziehungen unterhielten, bevor sie es ab dem Ende des 9. Jhs. schließlich kolonisierten¹³⁴. Auf Sizilien gründeten die Phönizier im 8. Jh. die Städte Solunt und Panormos, an der Westküste die Faktorei Motya¹³⁵. An der Südküste findet sich ein *phoinikous limen* bei Agrigent sowie das Kap des Melqart, das spätere Herakleia Minoa¹³⁶. In dieser Gegend ging 1955 Fischern aus Sciacca vor dem Dorf Tre Fontane südwestlich von Selinunt die Bronzestatue eines kanaanitischen ›*Smiting God*‹ (Reshef oder Baal Saphon) ins Netz¹³⁷.

Das zwischen Sizilien und Nordafrika gelegene Malta, das als Versorgungs- und Wartungsstation für die phönizischen Handelsschiffe fungierte¹³⁸, besaß auf dem Vorgebirge Tas-Sil ein Heiligtum der Astarte und des Melqart¹³⁹. Das Grab eines phönizischen Seefahrers aus dem 6. Jh. gibt einen Hinweis auf den von den Seeleuten praktizierten religiösen Synkretismus: Ein ägyptisches oder ägyptisierendes Amulett in Gestalt eines falckenköpfigen Gottes enthielt ein Papyrus mit einer phönizischen Beschwörung und einer Darstellung der Isis¹⁴⁰. Von hier ab lag der Handel weiter nach Westen – über Ibiza¹⁴¹ nach Nordspanien und Südfrankreich, aber auch über die Säulen des Herakles hinaus nach Gades¹⁴² – vorwiegend in den Händen des gegen Ende des 9. Jhs. gegründeten Karthago¹⁴³.

2.5 SEEHANDEL DER GRIECHEN

Produkte des phönizischen Kunsthandwerks, viele davon ägyptisierend, finden sich in Gräbern auf Euböia bereits ab dem letzten Viertel des 10. Jhs.; es ist eher

(Karte 58, B4); Helck 1995, 133.

130 Barrington 2000, 719 (Karte 47, G5).

131 Barrington 2000, 719 (Karte 47, G3).

132 Pithekoussai ab Ende des 8. Jhs.

133 Insel Phoenicusa: Barrington 2000, 719 (Karte 47, F1)

134 Niemeyer 2008, 150–151: Phönizische Besiedlung ab der Mitte des 8. Jhs.

135 Thuk. 6, 2, 6; Niemeyer 2008, 156. 162.

136 Barrington 2000, 726 (Karte 47, C?).

137 Palermo, Museo Archeologico, Inv. Nr. 3676 (14.–11. Jh.); Di Stefano 1975, 14, Nr. 19. Taf. V; Bass 1991, 75 mit Lit..

138 Diod. 5, 12, 3; Bonnet 1988, 243:

Malta, gr. Μελίτη, kommt von sem. MI = »Zuflucht, καταφυγή«. Gozo kommt von griech. Γαῦλος, der Bezeichnung eines phönizischen Handelsschiffs.

139 Bonnet 1988, 247–248; Brody 2008, 447.

140 Gouder – Rocco 1975.

141 Ibiza=»Insel des Bes«. Verehrung von Reshef / Melqart und Tanit: Bonnet 1988, 236–241.

142 Bonnet 1988, 203–230: Heiligtümer von Melqart, Astarte und Baal Hammon.

143 Markoe 2003, 173–192 (Gründung

anzunehmen, dass diese Waren von phönizischen Händlern dorthin exportiert als von euböischen Seefahrern importiert worden waren¹⁴⁴. Spätestens seit Anfang des 8. Jhs. jedoch verhandelten euböische Seefahrer in eigener Regie griechische Keramik nach Zypern und Phönizien und brachten von dort um die Mitte des 8. Jhs. das Alphabet mit¹⁴⁵. Als ›Leitfossil‹ ihrer frühen Seehandelsreisen verbreitete sich der sog. *pendent semicircle skyphos* nach Osten. Exemplare des Typs 4 und 5 erscheinen ca. 800–700 in Palaepaphos, Amathous, Kition, Salamis, Kazafani bei Keryneia, in Soloi und in Tarsos in Kilikien, in Al Mina, Sarepta, Tyros und Tell Abu Hawam. Insbesondere die Städte an der zyprischen Südküste lagen offenbar verkehrsgünstig an der Handelsroute von Euboia nach Phönizien, da sie Besucher von beiden Seiten empfingen. Im Verlauf des 8. Jhs. dehnte sich der Seehandel jedoch auch nach Westen aus, indem Händler aus Euboia nach Italien und Sizilien gelangte, phönizische Händler bis nach Nordafrika, Spanien und über die Säulen des Herakles hinaus¹⁴⁶.

Erst einige Generationen nach der ersten Expansion des phönizischen Handels im 10. Jh. begannen auch die Griechen zu Beginn des 8. Jhs., zunächst die alten Handelswege nach Osten wieder zu befahren, um dann in Übersee Apoikia und Emporia zu gründen¹⁴⁷. Während sich die Phönizier vor allem in Nordafrika, Südspanien, auf Sardinien und im Westen Siziliens festsetzten und dort, um nur eine Auswahl zu nennen, die Städte Utica, Karthago, Leptis Magna, Gades, Tartessos, Nora auf Sardinien und die Faktorei Motya in Westsizilien gründeten¹⁴⁸, folgten die Griechen in den zweihundert Jahren zwischen ca. 750–550 mit zahlreichen Kolonien und Handelsniederlassungen, die sich im Westen von der Balearischen See über die französischen Riviera, Korsika und Sardinien nach Unteritalien und Sizilien erstreckten, sich im Osten über die Inselwelt der Ägäis an der Küste Kleinasiens und des Schwarzen Meeres bis nach Zypern, Ägypten und Libyen aneinanderreichten, so dass Sokrates über die

814/813); Niemeyer 2008, 160–162 (erste Hälfte des 8. Jhs.).

144 Popham 1994, 14. 17–22. 28–30; Niemeyer 2008, 149.

145 Hdt. 5, 57–58; Hom. h. 3, 31: ναυσικλειτή τ'Εὔβοια; Helck 1995, 136–140; Lipinski 2004, 163–165; Niemeyer 2008, 149. 146 Kearsley 1989; Coldstream 1986, 325–327; Popham 1994, 26.

146 Kearsley 1989; Coldstream 1986, 325–327; Popham 1994, 26.

147 Thuk. 1, 13; Helck 1995, 189–192; Niemeyer 2008, 143. Nicht einbezogen ist hier die in submykenischer Zeit gegen Ende des 11. Jhs. einsetzende ionische, aioloische und dorische Ko-

lonisation der Westküste Kleinasiens; nach dem Bruch in LHIIIC findet sich submykenische Keramik zunächst spärlich in Milet, Ephesos, Chios und Samos, im Verlauf des 10. Jhs. findet sich protogeometrische Keramik vermehrt auch an anderen Orten (Pygela, Klaros, Teos, Klazomenai, Phokaia): Vanschoonwinkel 2008b, 136–139.

148 Die antiken Quellen (Thuk. 6, 3; Strab. 5, 4, 4; Diod. 13, 59, 4) nennen sehr frühe Gründungsdaten für Gades (ca. 1110) und Utica (ca. 1100); Sherrat – Sherrat 1993, 364; Helck 1995, 131; Niemeyer 2008, 151–152; zur absoluten Chronologie s. Tsetschladze 2008, XXXIV–XXXVIII.

Griechen sagen konnte, sie säßen um das Mittelmeer herum »wie Frösche um einen Teich«¹⁴⁹.

Den Anfang der Kolonienbildung machten die Euboier um 800 mit einer Handelsniederlassung im syrischen Al Mina an der Orontesmündung¹⁵⁰. Bald eiferten Rhodos, Chios, Samos und vielleicht auch Lesbos und Milet den Euboiern im Osthandel nach¹⁵¹. In der zweiten Hälfte des 8. Jhs. folgte im Westen der euböische Stützpunkt Pithekoussai auf Ischia im Golf von Neapel, der den Startschuss für die Kolonisierung Italiens und Siziliens markierte¹⁵².

Neben dem euböischen Chalkis gründete hauptsächlich das ionische Milet im Verlauf des 7. Jhs. viele Pflanzstädte, nach Angabe der antiken Quellen rund 80 Kolonien hauptsächlich in Thrakien, Mysien und rund um das Schwarze Meer (Abydos, Kyzikos, Histria, Olbia, Pantikapaion, Phanagoreia, Phasis und Sinope), war aber auch um 630 maßgeblich an der Gründung des griechischen Emporion im ägyptischen Naukratis beteiligt¹⁵³.

Vereinfachend betrachtet kolonisierten die Ionier die französische Mittelmeerküste (Massilia, Olbia, Nikaia, Antipolis) mit Dependancen in Korsika (Alalia) und Sardinien (Olbia), Unteritalien (Kyme, Elea, Thurioi, Rhegion), Ostsizilien (Zankle, Katane, Naxos, Leontinoi), die nördlichen Kykladen (Andros, Tenos, Delos, Naxos, Paros), Chios und Samos, die mysische Seite der Dardanellen (Abydos, Lampsakos, Kyzikos), Ionien (Milet, Ephesos, Priene) sowie Pamphylien und Kilikien (Side, Selinunt, Kelenderis). Die dorischen Städte (Megara, Korinth, Sparta, Knidos) gründeten ihre Kolonien an der Südküste Siziliens (Selinunt bis Megara Hyblaia), am Golf von Tarent (Kroton, Sybaris, Taras, Kallipolis), auf den südlichen Kykladen (Melos, Thera), auf Kreta und den Inseln der Dodekanes (Rhodos, Kos, Karpathos), in Lykien (Phaselis) und Pamphylien (Aspendos) sowie in Libyen (Apollonia, Kyrene). Achäische Gründungen finden sich auf der Stiefelspitze Italiens, auf der Peloponnes und auf Zypern (Paphos, Salamis, Keryneia, Soloi), während sich die Aioler in der nordöstlichen Ägäis konzentrierten (Samothrake, Sestos, Ilion)¹⁵⁴.

2.6 EMPORIA UND HAFENHEILIGTÜMER

Nach dem Zusammenbruch der alten Ordnung am Ende der Bronzezeit und damit auch des Seehandels mit seinen eingespielten Institutionen und Verfahrensweisen mussten die Modalitäten interkulturellen Austauschs neu erfunden

149 Plat. Phaid. 109b.

150 Vielleicht auch in Basset und Tell Sukas: Perreault 1993; Sherratt – Sherratt 1993, 365; Boardman 1981, 41–59; Boardman 2008, 513–518.

151 Boardman 1981, 41–59. Auch in den südlich von Al Mina gelegenen Hafenstädten Poseideion und Tell Sukas

ließen sich offenbar Griechen nieder.

152 Boardman 1981, 191–264; Lipinski 2004, 188.

153 Strab. 14, 1, 6; Plin. nat. 5, 29; Hdt. 2, 178; Boardman 1981, 138–155; Möller 2000, 89–215.

154 s. hierzu Boardman 1981; Tsetskhladze 2008.

und erprobt werden. Eine urtümliche Weise des Warenaustauschs stellte der sog. »*silent trades*« dar¹⁵⁵. Herodots diesbezügliche Schilderung früher karthagischer Handelsbräuche zeigt einerseits, dass die Begegnung zwischen den Parteien, die einen Warenaustausch anstrebten, von äußerster Vorsicht geprägt war, indem ein unmittelbarer Kontakt durch eine Reihe demonstrativer Handlungen sorgfältig vermieden wurde; andererseits scheint beiden Seiten genauso wichtig gewesen zu sein, den anderen nicht zu übervorteilen, sondern ein von beiden Seiten als fair betrachtetes Geschäft abzuschließen, das sich auf der Basis gegenseitiger guter Erfahrungen für eine Wiederholung empfahl. Bei der Ansteuerung fremder Küsten stellte dementsprechend – neben einer ausreichenden Versorgung mit Nahrungsmitteln, Frischwasser und anderen lebensnotwendigen Gütern – auch eine gewisse politische, militärische und religiöse Neutralität des Handelsplatzes eine wichtige Vorbedingung für den Warenaustausch dar, da bei den schwierigen Bedingungen des archaischen Seehandels über lange Distanzen hinweg Händler einen Platz oder eine Ortschaft nur ansteuerten, wenn dort ihre Sicherheit, d.h. die Unantastbarkeit von Leben und Eigentum gewährleistet war¹⁵⁶.

Seit den frühesten Anfängen der Seefahrt stellte natürlich die Piraterie die Zwillingsschwester des friedlichen Handels dar, und besonders in der geometrischen und archaischen Frühzeit wurde der Seeraub als eine legitime Tätigkeit und Erwerbsquelle angesehen¹⁵⁷. Um einen ungestörten Warenaustausch zu ermöglichen, mussten deshalb zwischen den am Handel interessierten Gemeinschaften Vereinbarungen getroffen werden, um bestimmte Räume als Schutzzonen zu definieren. So hält ein Vertrag zwischen den lokrischen Städten Chaleion und

155 Hdt. 4, 196, 1–3, übersetzt von J. Feix: »Das bewohnte Libyen reicht noch über die Säulen des Herakles hinaus. Wenn die Karchedonier dorthin fahren, laden sie ihre Waren ab und legen sie am Strand nebeneinander aus. Dann steigen sie wieder in die Schiffe und geben ein Rauchsignal. Sobald die Einheimischen den Rauch sehen, kommen sie ans Meer; dann legen sie Gold als Preis für die Waren hin und ziehen sich von den Waren wieder zurück. Dann gehen die Karchedonier wieder an Land und sehen nach. Entspricht das Gold nach ihrer Meinung dem Wert der Waren, so nehmen sie es an sich und fahren ab; andernfalls gehen sie wieder auf die Schiffe und bleiben dort sitzen. Jene aber nähern sich dann wieder den Waren und legen Gold hinzu, bis sie

sie zufriedenstellen. Keiner fügt dem anderen Schaden zu. Die einen rühren das Gold nicht eher an, als bis es ihnen den Waren gleichwertig dünkt; die andern berühren die Waren nicht eher, als bis die Karchedonier das Gold angenommen haben.« Zum sog. *silent trade* s. Smith 1987, 145–147.

156 Polanyi 1977, 95; Knorringa 1926, 27; Revere 1957, 52; *contra* Silver 1995, 100. Vgl. Raban 1995, 158 zu gewaltsamen Handlungen im Hafen von Akko; Åström 1989, 202–203, über die Bedrohung Wenamuns auf Zypern.

157 Thuk. 1, 5; Aristot. pol. 1256a; Dig. 47, 22 beinhaltet den Zusammenschluss von Piraten und Händlern in Solons »Vereinsgesetz«; Ziebarth 1929, 4; Lehmann-Hartleben 1923, 67–69; Helck 1995, 35–36.

Oiantheia aus der Zeit um 475–450 fest: »Fremden gehöriger Besitz soll man aus dem Meer nehmen können, ohne der Pfändung zu unterliegen, außer aus dem Hafen bei der (jeweiligen) Stadt.«¹⁵⁸

Dieser rechtlich geschützte und durch Horos-Steine¹⁵⁹ oder eine Mauer klar umgrenzte Raum des Handelshafens trug spätestens ab der ersten Hälfte des 5. Jhs. die Bezeichnung »Emporion«¹⁶⁰. Dieser »gesonderte Platz« oder »festbegrenzte Raum« lag, sofern er nicht aus topographischen oder fortifikatorischen Gründen in den Mauerring einzubeziehen war, »außerhalb der Stadtmauer am Hafen« und stellte einen »neutralen Austauschplatz« zwischen Handelsparteien dar, einen »gewissermaßen exterritorialen Raum«, dessen Unverletzlichkeit unter religiösem Schutz stand, was die Erlaubnis zur Errichtung von Altären und heiligen Bezirken einschloss¹⁶¹. Hinzu kamen technische Einrichtungen für das Anlegen und Reparieren der Schiffe, für das Laden und Löschen der Ladung sowie bauliche Strukturen für Präsentation, Lagerung und Verkauf der Waren. Eine lokale Verwaltung, die Gewichte und Zahlungsmittel standardisierte und Streitigkeiten rasch regelte, stand sicher bald ebenso auf dem Wunschzettel der Fahrenleute¹⁶². Auf diese Weise wurde das ursprüngliche Konzept des Warenaustauschs auf neutralem Boden durch die Ausbildung staatlicher Institutionen verdrängt. So bildete sich bis zur ersten Hälfte des 5. Jhs. das Emporion als eine durch zwischenstaatliche Vereinbarungen geschützte und vom Gastgeberstaat institutionell kontrollierte und geregelte Sonderzone des Handels, des Gewerbes und der Versorgung heraus¹⁶³.

In den Textquellen der klassischen Zeit ist die gebräuchliche syntaktische Verbindung, dass eine Polis, z.B. Korinth, ein Emporion »hat« bzw. »besitzt«¹⁶⁴. In Verbindung mit einer Präposition heißt es, dass jemand, hier die Byzantier, ihre Polis »bei einem Emporion liegen haben«¹⁶⁵. Im Fall von Histiaia und Aigina werden Stadt und Emporion innerhalb eines einzigen sprachlichen Gebildes gesondert voneinander angeführt: »Lampis, der ihnen [den Aigineten] die Stadt und das Emporion erbaute [in Stand setzte, ummauerte]«¹⁶⁶. In Chalkis wird das

158 IG IX I² 3, 717: τὰ ξενικά ἐθαλάσσας ἡάγην ἄσυλον πλάν ἔλιμενος τῷ κατὰ πόλιν; übersetzt von Brodersen 1992, 28; s. a. IG I² 16; ICret. I, VIII, 6, 19–35; IG XII, 9, 1186.

159 IG I² 887a. 887b. 888. 890a. 890b. 892; Eckert 2007, 50–52, mit Lit.

160 Erstmals erscheint der Begriff auf zwei Grenzsteinen im Piräus: IG I² 887a/b. Literarisch zuerst bei Hdt. 1, 165; Casévit 1993, 21–22; Hansen 1997, 84.

161 Lehmann-Hartleben 1923, 28–45; vgl. Hdt. 2, 178 (Naukratis).

162 Revere 1957, 52; Polanyi 1977, 95;

Eckert 2007, 61.

163 Lehmann-Hartleben 1923, 28–45; Bresson 1993, 166. 223–224; zum Konzept des »port-of-trade« bzw. sog. »gateway communities« vgl. Möller 2000, 8–25; Cline 1994, 85–90.

164 Thuk. 1, 13, 5: ἐμπόριον εἶχον; ebenso IG XII, 9, 1186, 27–30 (Histiaia).

165 Theopomp °FGrHist 2B, Nr. 115, fr. 62: τὴν πόλιν ἐπ ἐμπορίου κειμημένην ἔχειν.

166 Dem. 23, 211: Λάμπι[ς] (...) κατεσκεύακε τὴν πόλιν αὐτοῖς καὶ τὸ ἐμπόριον. Lehmann-Hartleben 1923, 30: hier wird

Emporion topographisch vor dem Stadttor lokalisiert: »Die Strömungen (...) tragen die Schiffe direkt in Richtung auf die Hafenmauer, dort, wo sich das Tor befindet, das in das Emporion führt, und die Agora, die weiträumig und von drei Stoaï umgeben ist«¹⁶⁷.

In den Städten, die aufgrund ihrer natürlichen Topographie Hafenbecken und Emporion nicht zwingend in ihren Mauerring mit einbezogen, war die Stadtmauer häufig so angelegt, dass zwischen Uferzone und Stadtmauer ein geräumiger Küstenstreifen frei blieb. Dieses Vorfeld vor der seeseitigen Stadtmauer – das aufgrund des niedrigeren Meeresspiegels in der Antike noch wesentlich breiter war als heute – war fortifikatorisch eigentlich widersinnig, da es im Angriffsfall den Feinden Raum bot, sich dort festzusetzen. Dies ist besonders auffällig in der Nord-Bucht von Aigina, in der Akandia-Bucht in Rhodos, in Iasos und in Thasos¹⁶⁸. Im Piräus fehlte ein breiter Küstensaum vor der Stadtmauer, da die gesamte Halbinsel ringsherum befestigt war. So lag auch der zum Stapelplatz bestimmte Teil des Kantharos-Hafens innerhalb des Mauerrings und wurde vom übrigen Stadtgebiet durch eine eigens errichtete Mauer abgetrennt¹⁶⁹. Zweierlei Funktionen sind für diese Emporion-Mauer denkbar: Entweder diente sie der Ausgrenzung bzw. Kontrolle der im Handelshafen anlandenden Fremden, oder sie fungierte als Zollgrenze.

Für die erste Hypothese spricht, dass in den Augen der Staatstheoretiker der klassischen Epoche die Anwesenheit von Fremden auf dem eigenen Territorium mit deutlichem Unbehagen bewertet wurde. Sicher muss auch hier, wenn von *xenoi* die Rede ist, zwischen verschiedenen Klassen und Statusgruppen unterschieden werden¹⁷⁰: Zunächst gab es den auf Erwerb von Gastgeschenken im »diplomatischen« Verkehr erpichteten, auf Seeraub oder auf Tauschgeschäfte ausfahrenden Aristokraten¹⁷¹, der den im staatlichen Auftrag handelnden *tamkaru* der Bronzezeit am nächsten steht; dann den gewöhnlichen Kaufmann, bei dem es sich meist um einen unter der sozialen und rechtlichen Kontrolle des Gastgeberstaates stehenden Metöken handelte¹⁷²; und auf der untersten Stufe

»das Emporion kontrastierend zu eigentlichen Stadt genannt«; ebenso Ulrichs 1863, 198: »Ebenfalls außerhalb der Stadt scheint auch das Aeginetische Emporion gelegen zu haben, wenigstens wird es bei Demosthenes von der Stadt unterschieden.« Vgl. Hom. Od. 6, 262–269.

167 Dikaiarch GGM I, 105, fr. 29: ροῦς (...) φέρεται παρ' αὐτὰ τὰ τοῦ λιμένος τεῖχη, καθ' ὃ συμβαίνει τὴν κατὰ τὸ ἐμπόριον εἶναι πύλην, ταύτης δ' ἔχεσθαι τὴν ἀγορὰν πλατεῖάν τε οὖσαν καὶ στοαῖς τρισὶ συνειλημμένην. Lehmann-

Hartleben 1923, 29 mit Anm. 1; 158; 251; Eckert 2007, 120, mit Lit.

168 Lehmann-Hartleben 1923, 29; 257; Eckert 2007, 120, mit Lit.

169 Judeich 1931, 447; Lehmann-Hartleben 1923, 29–30; Steinhauer 2000, 91; Eckert 2007, 53–54.

170 Möller 2000, 15.

171 Hom. Od. 4, 120–135. 15, 111–129; Kopcke 1990, 100.

172 Knorringa 1926, 55. 79–81; Möller 2000, 15; Reed 2004, 93–132; Panagiotopoulos 2011, 40–41.

der sozialen Hierarchie standen die fremden Seeleute und Händler¹⁷³, die, »in anderen Gesetzen aufgewachsen«¹⁷⁴, »zumeist im Sommer wie die durchziehenden Vögel (...) wie auf Flügeln in der guten Jahreszeit über das Meer in die fremden Städte geflogen [kamen], um des Gewinns wegen Handel zu treiben«¹⁷⁵. Diese Leute, die Wochen, gar Monate gefahrvoller und ermüdender Reisen überstanden hatten, brachten sicher ein ganzes Spektrum fremdartiger Sitten und Gebräuche mit sich, deren Ausübung man ihnen kaum verwehren konnte. Man denke hier nur an Speisegewohnheiten oder Opferrituale für die von zu Hause her vertrauten Götter, denen man für die Errettung aus riskanten Situationen seinen Dank abstatten wollte. Damit bot sich der örtlichen Bevölkerung der Hafen als ein Schaufenster dar, in dem es neben dem Schiffsverkehr und den exotischen Waren auch fremde Menschen mit ihren seltsamen Sprachen und Gebräuchen zu besichtigen und zu bestaunen galt: »Ferner haben sie sich [die Athener] beim Anhören jeder Sprache aus der das, aus jener das ausgesucht; und so bedienen sie sich, während die anderen Griechen ihre eigene Sprache und Lebensweise und Tracht vorziehen, einer aus allen Griechen und Barbaren vermischten.«¹⁷⁶ Auch erscheint in den Reden von Lysias, Aischines, Demosthenes und Isokrates ebenso wie in den Komödien des Aristophanes der Hafen oft auch als ein sozialer Brennpunkt und Tummelplatz für Gestalten, die aus der Sicht eines Eupatriden nicht gerade salonfähig waren¹⁷⁷: »Die Mannschaft langhaarig und schmutzstarrend und voller Salzkrusten, ihr Leib war ganz verschrumpelt, und sie waren bleich vor Mangel an Schlaf.«¹⁷⁸ Allerdings kann man einwenden, dass bei einer allzu strikten Ausgrenzung und Kontrolle der Fremden für Platon, Aristoteles und den »Alten Oligarchen« wohl kaum ein Grund bestanden hätte, die Vermischung von athenischer Sitte, Brauchtum und Sprache mit fremden Elementen derart ablehnend zu behandeln. Zudem ist in der zeitgenössischen attischen Literatur nirgends von einer Trennung zwischen Fremden und Bürgern die Rede, sondern im Gegenteil sogar von einem regen Kontakt zwischen beiden Gruppen¹⁷⁹. Und schließlich

173 Aischyl. fr. 263: ναυβάτης φορτηγός; Metag. 4 / Aristag. 2: ἄνδρες φορτηγοί: wohl Matrosen oder Schauerleute; nach dem hellenistischen Politeuma von Kyrene von öffentlichen Ämtern ausgeschlossen: SEG IX, 1; IG II² 1566, 1, 25. 71.

174 Aristot. pol. 1327a11–18.

175 Plat. leg. 12, 952d–953a.

176 Ps.-Xen. Ath. pol. 2, 8, übersetzt von E. Kalinka.

177 »Buntschillernde und schlechte Sitten«: Plat. leg. 4, 704d; 705a–b; Poll. 9, 34: τοῦ δ' ἐμπορίου μέρη· κατηλεῖα καὶ πορνεία, ἃ καὶ οἰκίματα ἄν τις εἴποι;

»οἶκημα ist auch *terminus technicus* für Bordzelle«: Lind 1988, 161; Velissaropoulos 1977, 61–62; ὄχλος ναυτικός: Ehrenberg 1968, 158–159; Garland 1987, 69–72; Roy 1998, 191.

178 Nearchos °FGrHist 133; vgl. Hom. Od. 5, 465–493. 6, 127–226. 262–315. 7, 31–33.

179 Aristoph. Equ. 979 mit Schol.; ebenso Lys. fr. 75, 6; Theophr. Char. 23, 2. Ein späterer Lexikoneintrag behauptet zwar, dass es eine Trennung zwischen einem Emporion für die Einheimischen und einem für die Fremden gegeben habe: Anecd. Bekk. I,

befanden sich ab 429/428 auch die Heiligtümer fremder Götter nicht im Emporion, sondern auf dem Stadtgebiet des Piräus innerhalb der Mauern¹⁸⁰. Dies bedeutet freilich nicht, dass das Emporion einen rechtsfreien Raum gebildet hätte, zu dem Fremden ein ungehinderter Zutritt offenstand, oder dass über die dort Anwesenden keinerlei soziale Kontrolle ausgeübt worden wäre. Die Einfahrt in den Hafen unterlag strengen Reglements, und für Fremde galt das Verbot, einen anderen als den dafür vorgesehenen Hafen der Stadt zu frequentieren, wodurch das Emporion eine Torwächterfunktion erfüllte: Alle Menschen und Waren mussten hier durchgehen¹⁸¹. Während des Aufenthalts der Fremden wachten die Magistrate nur umso aufmerksamer darüber, dass sie sich an die Vorschriften hielten und ihre Abgaben entrichteten¹⁸². Ein in der Stadt dauerhaft ansässiger Metöke mussten gar als »Patron« einen Athener Bürger, den sog. *prostates* vorweisen, der ihn auch vor Gericht vertrat¹⁸³. Zusammenfassend kann man unter diesem Aspekt das Emporion geradezu als ein Gegenbild begreifen zur Agora als dem Nabel der Stadt: Während sich hier die mehr oder weniger rigide soziale Ordnung einer *face-to-face-society* von Polisbürgern in bestimmten Strukturen manifestierte, die Zugehörigkeit signalisierten, etablierte sich der Handelshafen als eine rechtliche und religiöse Sonderzone, in der sich verschiedene ethnische, religiöse und soziale Gruppen aufeinander einlassen mussten¹⁸⁴. Hinsichtlich zollrechtlicher Schranken ist festzuhalten, dass die Errichtung einer »Mautmauer« zusätzlich zu den Horos-Steinen eigentlich ja nur dann wirk-

208, 26–27: Ἀστικὸν ἐμπόριον: ὅπου οἱ ξένοι ἐμπορεύονται, ἢν δὲ καὶ ἄλλο ξενικὸν ὅπου οἱ ξένοι. bzw. 284, 5–6: Ξενικὸν ἐμπόριον: ὅπου οἱ ξένοι ἐμπορεύονται: ὡσπερ ἀστικόν, ὅπου οἱ ἄστοι. Diese beiden Stellen gehen auf einen Abschreibfehler von Aristot. Ath. pol. 51, 4 zurück und die entsprechende fehlerhafte Kommentierung bei Harpokr. s.v. ἐπιμελητῆς ἐμπορίου und Anecd. Bekk. I, 255, 22. Dort steht dann ἀστικὸν ἐμπόριον oder Ἀττικὸν ἐμπόριον statt richtig σιτικὸν ἐμπόριον=»Getreide-Emporion«: s. Eckert 2007, 121, mit Lit.; vgl. Judeich 1931, 448, Anm. 3; Lehmann-Hartleben 1923, 40.

180 Die thrakische Bendis: IG I³ 838, 142–146; Plat. pol. 327–328 mit Schol.; vgl. Thuk. 2, 29; der ägyptische Zeus Ammon (375): IG II² 1282; Isis (vor 333): IG II² 337; Aphrodite Ourania: IG II² 337. 4636. 4637; Paus. 1, 14, 7; Megale Meter, Sabazios, Kabiren etc.

s. Eckert 2007, 66–69, mit Lit.

181 *Eisplous* und *eisagogé*: Bresson 1987; Bresson 1993; Garland 1987, 92. Dem. 35, 28; Lehmann-Hartleben 1923, 67–68.

182 Zu den Magistraten und Beamten s. Aristot. Ath. pol. 51, 1–4; Garland 1987, 77–78; Eckert 2007, 61–62. 80. 121–122: Naukleroi und Emporoi mussten nach glücklich beendeter Seereise im Tempel des Zeus Soter und der Athena Soteira einen Geldbetrag spenden; die thrakischen Emporoi mussten bei Anwesenheit in Athen im Kultverein der thrakischen Göttin Bendis einen Mitgliedsbeitrag entrichten.

183 Austin–Vidal-Naquet 1984, 80. 123. 233.

184 Dem. 33, 5; Theophr. Char. 23, 2; Schol. Aristoph. Equ. 979: »Das Deigma ist ein Platz im Piräus, an dem viele Fremde und Bürger zusammenkamen und schwatzten.« Garland 1987, 68–72; Velissaropoulos 1977, 61.

lich nötig wurde, wenn das dadurch abgegrenzte Gebiet die Funktion eines Freihafens erfüllte¹⁸⁵. Das bedeutet, dass eine Unterscheidung getroffen wurde zwischen Einfuhren auf das Staatsgebiet einerseits, die erst an der Mautmauer einer Zollerhebung unterlagen, und dem Transithandel andererseits, der das Areal des Stapelplatzes gar nicht verließ und von Durchgangszöllen unbelastet blieb¹⁸⁶. Denn eine Zollerhebung, die den Transithandel gleichermaßen wie die Einfuhren betraf, hätte ja direkt am Kai oder noch auf dem Schiff stattfinden können, was eine weiter landeinwärts gelegene Zollgrenze überflüssig gemacht hätte. Für den Piräus geben die Quellen leider keine verbindliche Auskunft darüber, wie die unterschiedlichen Warenströme zollrechtlich gehandhabt wurden. Aristoteles erwähnt nur gewisse »Einnahmen«, bei denen es sich nicht notwendig um Durchgangszölle, sondern möglicherweise um eine Fremdensteuer oder Markt- und Hafengebühren handelte: »Ferner gehört es zu den Notwendigkeiten, das, was sich im eigenen Lande nicht vorfindet, von außen her zu beziehen, und den Überschuss der eigenen Produktion im Ausland abzusetzen. Doch sollte der Staat nur für sich selbst, nicht auch noch für die anderen Handel treiben. Diejenigen, die dennoch einen Markt für alle darbieten, tun dies wegen der Einnahmen. Der Staat sollte aber an solchen Gewinnen keinen Anteil haben noch ein derartiges Emporion besitzen.«¹⁸⁷ Für eine zollrechtliche Bedeutung der Mautmauer spricht, dass im messenischen Kyparissia im 3. Jh. die Ladung zuerst gelöscht und gestapelt wurde, bevor die Zollformalitäten zu erledigen waren: »Jeder, der einführen möchte auf das Gebiet von Kyparissia, soll, sobald die Waren [aus dem Schiff] herausgenommen wurden, [diese] bei den Pentekostologen verzeichnen und soll den Zoll bezahlen, bevor er etwas landeinwärts führt oder verkauft.«¹⁸⁸ Bedeutsam erscheint hier die Unterschei-

185 Vgl. den bis Ende 2012 existierenden, durch einen 17,5 km langen und drei Meter hohen Zollzaun vom übrigen Hafengebiet abgetrennten Freihafen in der Hansestadt Hamburg.

186 Διαγώγιον = »Durchgangszoll«; Dem. 35, 29–30, gibt als Zeitpunkt der Verzollung »bei der Ausfuhr vor dem Einladen, bei der Einfuhr nach dem Ausladen« an: καὶ ἡμεῖς τούτοις τε προσήμεν, καὶ ἄμ ἐπεσκοποῦμεν εἴ τι ἐξαιρουνταὶ ποθεν ἐκ πλοίου ἢ πεντηκοστεύονται. Lehmann-Hartleben 1923, 41–44: Zum Transithandel wären neben den Waren, die aus einem Schiff ausgeladen, gestapelt, vielleicht sogar im Deigma potentiellen Käufern präsentiert und dann direkt auf ein anderes Schiff wieder verladen wurden, auch diejenigen Produkte zu rechnen, die

in Manufakturen oder »Fabriken« direkt im Hafen aus eingeführten Rohstoffen zu Gebrauchsgütern veredelt und anschließend umgehend in andere Städte ausgeführt wurden; Blackman 1982, 194.

187 Aristot. pol. 1327a25–31: ὅσα τ' ἂν μὴ τυγχάνῃ παρ' αὐτοῖς ὄντα, δέξασθαι ταῦτα, καὶ τὰ πλεονάζοντα τῶν γιγνομένων ἐκπέμψασθαι τῶν ἀναγκαίων ἐστίν. αὐτῇ γὰρ ἐμπορικῇ, ἀλλ' οὐ τοῖς ἄλλοις, δεῖ εἶναι τὴν πόλιν. οἱ δὲ παρέχοντες σπᾶς αὐτοῦς πᾶσιν ἀγορὰν, προσόδου χάριν ταῦτα πράττουσιν. ἦν δὲ μὴ δεῖ πόλιν τοιαύτης μετέχειν πλεονεξίας, οὐδ' ἐμπόριον κεκτῆσθαι τοιοῦτον. Vgl. Xen. vect. 3, 1–12. 4, 40; Austin – Vidal-Naquet 1984, 327.

188 IG V, 1, 1421: Ὅστις κα ἐσάγη εἰς τὰν τῶν Κυπαρισσιῶν χώραν, ἐπεὶ κα ἐξέλθῃται

dung zwischen dem Stapelplatz und der Chora von Kyparissia. Zwar waren alle angelandeten Waren gleichsam bei den Pentekostologen zu Protokoll zu geben, aber der Zoll wurde erst fällig, wenn die Waren die Grenze des Handelshafens »landeinwärts« überquerten.

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Es ist kaum eine Gesellschaft vorstellbar, und sei sie noch so primitiv, die in der Lage ist, ihre materiellen Bedürfnisse völlig autark abzudecken: Man denke hier nur an Feuerstein oder Obsidian, der bereits für die frühesten Jäger- und Sammlergesellschaften ein lebensnotwendiges Gut darstellte, das über weite Entfernungen verhandelt wurde. Selbst die primitivsten Gesellschaften verfügen also über eine Ökonomie, die man als »structured order of enforceable rules for the acquisition, distribution, and production of material items and services« definieren könnte¹⁸⁹. Inwiefern eine solche Definition jedoch auf den östlichen Mittelmeerraum anwendbar ist, wird im Folgenden zu klären sein.

Zunächst würde man einen Fehler begehen, wenn man dem frühen ökonomischen Handeln, also den konventionellen Verfahrensregeln für den Austausch von Gütern, die auf das nackte Eigeninteresse ausgerichtete Logik oder Rationalität des modernen *homo oeconomicus* unterstellte; wir haben es vielmehr mit einem *homo reciprocans* zu tun¹⁹⁰. Noch für Platon und Aristoteles, also rund zweihundert Jahre nach Einführung der Münzprägung in Athen, die erst eine reguläre Geldwirtschaft und damit Handelsgeschäfte im modernen Sinn mit einem Bank- und Darlehenswesen ermöglichte¹⁹¹, war es undenkbar, das Wirtschafts- und Handelsleben als etwas von der politischen Ordnung Losgelöstes zu betrachten¹⁹². Ökonomische Handlungen waren nie nur nach ihren eigenen, an pekuniärem Gewinn oder Verlust orientierten Regeln zu beurteilen, sondern erschienen stets »eingebettet in einen sozialen Kontext«¹⁹³ zugleich in ihrer sozialen, politischen, juristischen, religiösen, moralischen oder ethischen Funktion. Der Austausch von Waren stellte eine soziale Aktivität dar, der immer eine übergeordnete Bedeutung innewohnte. Mit anderen Worten, noch in klassischer Zeit gab es keinen lediglich durch Angebot und Nachfrage geregelten

τὰ ἐμπορία, ἀπογραφάσθω ποτὶ τοὺς πεντηκостολόγους καὶ καταβαλέτω τὰμ πεντεκοστὰν πρὶν ἀνάγειν τι ἢ πωλεῖν.

189 Möller 2000, 10.

190 *homo oeconomicus* bei Adam Smith und John Stuart Mill; *homo reciprocans* bei Lévi-Strauss 1981, 107–127.

191 Erste Münzen in Sardeis und Milet ca. 700–650, Euböia um 630, Aigina und Korinth um 620, Nord-Ägäis und Athen um 540 (Münzgesetz 419), Naxos und Syrakus um 520. Auf Zypern

und in den phönizischen Stadtstaaten setzte die Münzprägung erst zu Beginn des 5. Jhs. ein: Iacovou 2008, 263. Zu den Seedarlehen s. Eckert 2007, 79–80, mit Lit.

192 z.B. Plat. leg. 4, 704d. 12, 952d-953a; Aristot. pol. 1327a11–18. Polanyi 1977, 47–56; Silver 1995, 45; Austin – Vidal-Naquet 1984, 7–16. 96.

193 Möller 2000, 10; ebenso Manning – Morris 2005, 33.

›Markt‹, die soziale Trennlinie verlief nicht zwischen Arm und Reich, sondern zwischen Bürgern und Nicht-Bürgern, und gesellschaftliche Wertvorstellungen, symbolische Handlungen, religiöse Gebote oder Statusdemonstrationen übten auf das Verhalten in ökonomischen Angelegenheiten oftmals einen stärkeren Einfluss aus als die Frage nach dem Verdienst¹⁹⁴.

Soziale, politische und religiöse Aspekte dürfen bei der Frage nach den Organisationsformen des Seehandels also keinesfalls außer Acht gelassen werden. Weiter ist zu beachten, dass die Seite der Auftraggeber, Finanziere und Organisatoren des Seehandels insbesondere da, wo es sich um ein hoheitlich organisiertes, unter der Aufsicht einer staatlichen Verwaltung stehendes Unternehmen handelte, in den Quellen deutlichere Spuren hinterlassen hat als die Unternehmungen privater Seefahrer/Händler, die aufgrund ihres geringen sozialen Status nicht im Fokus der Überlieferung standen¹⁹⁵. Inwiefern es sich bei diesen bereits in der Bronzezeit um entsprechend ausgebildete Angehörige der eigenen Volksgruppe oder um angeheuerte Fremde handelte, ›trading peoples‹, die sich auf dieses Metier spezialisiert hatten, bleibt zunächst unklar; später im klassischen Athen waren es hauptsächlich Metöken, die das Geschäft des internationalen Seehandels betrieben¹⁹⁶.

In der Bronzezeit scheint es ein Nebeneinander verschiedener Weisen des Warenaustauschs gegeben zu haben: Die auf Redistributionssystemen basierenden Palast- oder Tempelinstitutionen strebten einen reziproken, direkten und spezifischen diplomatischen Gabentausch mit ausländischen Potentaten an, der dem Erwerb dringend benötigter Rohstoffe und Prestigegüter für die herrschende Klasse diene – Stichwort ›conspicuous consumption‹¹⁹⁷. Im Schiffswrack von Uluburun ist eine derartige Warenlieferung komplett erhalten geblieben, und die in den Amarna-Briefen überlieferte internationale Korrespondenz zeigt, wie der ägyptische König von seinen vorderasiatischen Vasallen oder Kollegen die dringend benötigten oder erwünschten ›Geschenke‹ mobilisierte. Auch die ugaritischen *tamkaru* waren wohl Abgesandte des Hofes, die im Auftrag des Staates handelten¹⁹⁸.

Gleichzeitig scheint es jedoch auch private Entrepreneurs gegeben zu haben, die auf eigenes Risiko und eigene Rechnung arbeiteten, die »tramping merchants« von Kap Gelidonya und Point Iria. Denkbar wären aber auch Mischformen, bei denen eine staatliche Verwaltung den Auftrag zum Schiffbau erteilte, die Fahr-

194 Hom. Od. 8, 159–164: In der homerischen Welt war ja für sozial hochstehende Personen die Verdächtigung, des Gewinns wegen Handel zu treiben, geradezu ehrenrührig; Möller 2000, 15.

195 Hdt. 2, 167; Aristot. pol. 1328b37–1329a2; Austin – Vidal-Naquet 1984,

10–12. 262; Polanyi 1977, 163–164. 189–198; Knapp 1993, 341.

196 Knorrिंगa 1926, 55. 79–81; Möller 2000, 15; Reed 2004, 93–132; Panagiotopoulos 2011, 40–41.

197 Sherratt – Sherratt 1991; Knapp 1993, 340; Burns 2010.

198 Heltzer 1978, 121–147: Dass diese

zeuge ausrüstete und die für das Unternehmen angeheuere Mannschaft instruierte¹⁹⁹. Neben der offiziellen Ladung, d.h. den ›Tributen‹ oder diplomatischen ›Geschenken‹, führten die beauftragten Spediteure jedoch auch Waren mit, mit denen sie Kleinhandel auf eigene Rechnung und für die eigenen Bedürfnisse betrieben²⁰⁰. So bestanden von Anfang an verschiedene Formen des Warenaustauschs nebeneinander, deren Gewichtung sich im Lauf der Zeit verschob²⁰¹.

Da die Seefahrt ein sich immer höher entwickelndes geographisches, nautisches und schiffbautechnisches Spezialistentum erforderte, kann man davon ausgehen, dass sich entweder innerhalb der einzelnen Gesellschaften eine besondere Klasse von Seefahrern etablierte, oder dass sich bestimmte Völker unter den Anrainerstaaten des Mittelmeeres zu ›trading peoples‹ entwickelten, die ihren Lebensunterhalt vornehmlich durch den Seehandel erwirtschafteten, entweder, indem sie sich als Mittelsmänner für den Transport von Gütern anheuern ließen, oder indem sie als Händler auf eigene Rechnung private Unternehmungen durchführten²⁰². Die Vorstellung jedoch von bestimmten ethnischen Gruppen, die sich insgesamt zu Seefahrervölkern entwickelten, trug wesentlich zu den in der älteren Forschung propagierten Thalassokratie-Konzepten bei, die ein von jeweils wechselnden ›trading peoples‹ ausgeübtes Monopol auf den Seehandel oder gar eine auf Seeherrschaft gegründete politische Hegemonie im östlichen Mittelmeerraum konstruierten²⁰³.

Es ist klar, dass der erstmals von Thukydides auf das minoische Kreta angewendete Begriff »Thalassokratie«²⁰⁴ auf der Vorstellung einer politischen und wirtschaftlichen Hegemonie fußt, wie sie für den Attisch-delischen Seebund des 5. Jhs. kennzeichnend war; trotzdem wurde dieses Schlagwort in der älteren Forschung zum Anlass genommen, Vormachtstellungen wechselnder Mittelmeer-Anrainer auch in der Bronzezeit auszumachen. Wenn wir solche Vorstellungen im Licht der oben dargestellten Befunde überprüfen, lässt sich über die beteiligten Akteure des Seehandels insbesondere in der späten Bronzezeit Folgendes festhalten: Die erste Stufe des ›internationalen‹ Seehandels zündete zwischen Ägypten und den Städten der syrisch-kanaanitischen Levanteküste bereits im 3. Jt., und diese Handelsroute wurde unter Einbeziehung Zyperns noch im Hellenismus auch von ägyptischen Schiffen befahren. In welchem Ausmaß sich die Ägypter am Handel mit der Ägäis beteiligten, ist nicht deutlich auszuma-

staatlich bestellten und entlohten Dienstleute des Königs neben den königlichen Gütern auch Waren auf eigene Rechnung verhandelten, ist nicht ausgeschlossen; Knapp 1993, 338–339.

199 Culican 1966, 15–26.

200 Bass 1967, 81–82, vermutet in den *slab ingots*, die im Kajütenbereich des Kap-Gelidonya-Wracks gefunden

wurden, eine Art Währung für diese Art von Geschäften; Artzy 1997, 9: »*sailor's trade*«.

201 Knapp 1993, 339; Manning – Morris 2005, 52–54; Vianello 2011, 417.

202 Vianello 2011, 414–416; Vichos – Lolos 1997, 330–331.

203 Diskussion bei Knapp 1993; Cline 1999, 129–134; Wijngaarden 2002, 7. 275.

204 Thuk. 1, 3–8.

chen; vermutlich wurden diese Handelsangelegenheiten über syrisch-kanaanitische oder zyprische *middlemen* abgewickelt, die vielleicht schon in EMII, spätestens jedoch in MMIA (ca. 2000) auch Kreta erreichten. Die Minoer spielten sicher eine beherrschende Rolle im »intra-Aegean trade« und mögen ab MMII (ca. 1900) ihre Handelskontakte sogar bis nach Zypern und in die Levante ausgedehnt haben; im ausgehenden 16./15. Jh. betrieben sie jedenfalls Austausch mit Ägypten, und nach dem Fall der minoischen Paläste, als die Mykener zunehmend im Osthandel aktiv wurden, konzentrierten sie ihre Aktivitäten auf den Handel mit dem metallreichen Westen. Die Mykener, die in LHIIIA–LHIIIB (ca. 1440–1190) in der Ägäis sicher eine zentrale Rolle spielten, waren vor allem an orientalischen Prestigegütern und ihrer Teilhabe an den Metall-Ressourcen sowohl Etruriens und Sardinens im Westen wie auch Zyperns im Osten interessiert, wobei sich ihre Keramik, die als Transportbehälter benutzt oder als feines Tafelgeschirr geschätzt wurde, durch »down-the-line trade« mit Zypern als Drehscheibe auch in der Levante und in Ägypten verbreitete. Die Ladungen der bronzezeitlichen Schiffswracks sowie die Verbreitung orientalischer Prestigegüter, syrisch-kanaanitischer Transportamphoren und zyprischer Keramik in der Ägäis, auf Kreta und besonders in Marsa Matrouh spricht jedoch dafür, dass der volle Umkreis des Handels im östlichen Mittelmeer »gegen den Uhrzeigersinn« insbesondere im 14./13. Jh. von syrisch-kanaanitischen und zyprischen »tramping merchants« befahren wurde²⁰⁵. Die von ihnen aus Ägypten, der Levante und Zypern herbeigeführten Waren, vor allem Luxusgüter und Metalle, tauschten sie in der Ägäis gegen Nahrungsmittel wie Olivenöl und Wein, Waffen, Parfüme und feines Tafelgeschirr, während Minoer und Mykener die von ihnen eingehandelten Prestigegüter auch auf das griechische Festland und in den Westen weiterverhandelten. Auf diese Weise bestand spätestens ab Mitte des 16. Jhs. eine voll ausdifferenzierte mediterrane Koine, in der unter Anwendung unterschiedlichster Aktionsmuster – *gift exchange, directional trade, commercial trade, freelance trade, redistribution, down-the-line-trade* – alle mit allen in ununterbrochenem Austausch standen²⁰⁶. In den internationalen Hafenstädten oder »coastal emporia«, in denen dieser Austausch abgewickelt wurde, nahmen umherreisende Seefahrer, Händler, Diplomaten und spezialisierte Handwerker

205 Lambrou-Phillipson 1990, 164; Knapp 1993, 334–336; Wijngaarden 2002, 277. 280; Cadogan 2005, 319–321; Manning – Hulin 2005, 284; nach Bass 1991, 73, und Wachsmann 1987, 121, handelte es sich auch bei den sog. *keftiu*-Schiffen auf ägyptischen Darstellungen um syrische Schiffe, die im Kreta-Handel aktiv waren und so Ägypten von Westen her erreichten; *contra* Helck 1995, 32–33.

206 Knapp 1993, 337–342. 333: »Eusebius' Chronicon lists seventeen Aegean or Levantine groups – e.g. Rhodians, Lydians, Cypriotes, Phoenicians – who were thought to have exercised political or military control over some part(s) of the eastern Mediterranean during the Late Bronze/Iron Ages.« Cline 1994, 85–88; Panagiotopoulos 2001, 278; Gates 2011, 384–388.

207 Heltzer 1978; Cline 1994, XVIII; Helck

zeitweise ihren Wohnsitz und gingen ihren Geschäften nach, wodurch sie auch Gegenstand staatlicher Kontrolle und zwischenstaatlicher Vereinbarungen wurden²⁰⁷.

Diese »umbrella-like explanation«²⁰⁸ wird sicher nicht dazu ausreichen, die volle Bandbreite der hier aufgegriffenen komplexen Phänomene, die mit der bronzezeitlichen Koine im östlichen Mittelmeer verknüpft sind, umfassend zu erklären; bedeutsam ist hier zunächst einmal die Feststellung, dass es sich – entgegen früherer Konzeptionen – beim östlichen Mittelmeerraum der späten Bronzezeit nicht um einen – von wem auch immer – einheitlich kontrollierten Wirtschaftsraum mit starren *modi operandi* gehandelt hat, sondern um eine von allen Seiten polyphon bespielte Seebühne, auf der wechselnde Akteure mit verschiedenen Antrieben und Bedürfnissen unter Anwendung flexibler Mechanismen, Funktionsweisen und Strategien ihre ökonomischen, politischen, militärischen, religiösen, sozialen und ideologischen Zwecke miteinander aushandelten. In seiner fünftausend Jahre währenden Geschichte hat sich das östliche Mittelmeer immer wieder als ein Raum präsentiert, in dem jeder Versuch, die eigenen Interessen militärisch, politisch oder ökonomisch dauerhaft gegen die Interessen der anderen durchzusetzen, zum Scheitern verurteilt war: »Maritime supremacy in the Mediterranean was hard won, loosely maintained and quickly lost«²⁰⁹. Insofern wäre die oben angeführte Definition ökonomischen Austauschs als »structured order of enforceable rules« dahingehend zu korrigieren, dass es sich um einen »equilibrated body of flexibly applied procedures and stipulations« handelte.

Man kann die hier vielfach vorgeführte kaleidoskopische Vermischung sogar noch auf kleinere Einheiten als die am Handel beteiligten Staaten oder Volksgruppen herunterbrechen, nämlich auf die einzelnen Schiffsbesatzungen, die in den internationalen Hafenstädten oder in den an nautisch bedeutsamen Punkten errichteten *contact sanctuaries* aufeinandertrafen. Denn sicher setzten sich die mobilen Besatzungen aus Seeleuten, Händlern, Handwerkern und Diplomaten, die man auch als »Nomaden der See« bezeichnet hat, auf ihren Fahrzeugen durchaus nicht aus ethnisch reinen Gruppen zusammen²¹⁰. Es liegt ja im Wesen der Seefahrt, dass sich solche Schiffsbesatzungen unter Umständen in jedem Hafen neu aus bunten Mischungen wagemutiger Abenteurer zusammenfinden, die bereit sind, die mit der Seefahrt verbundenen Anstrengungen und Risiken auf sich zu nehmen. Dabei mochte es sich um Kanaaniter und Syrer, um Ägypter, Zypriern und Seeleute von den ägäischen Inseln, aus Kreta, vom griechischen Festland und der anatolischen Küste gehandelt haben²¹¹: »Die Seeleute bekamen

1995, 35–36. 185–188; Panagiotopoulos 2011, 42. Zu den internationalen Handelsabkommen s. Sauvage 2011.

208 Knapp 1993, 332.

209 Knapp 1993, 337.

210 Artzy 1997, 7. 12; Manning – Hulin 2005, 282–283.

211 Cline 1994, 91–93; Bass 1991, 70, vergleicht mit heutigen Verhältnissen: »a ship built in Japan but flying a Panama-



Abbildung 6:
Webb 1999, fig. 78.

Angst, und jeder schrie zu seinem Gott um Hilfe«, heißt es im alttestamentarischen Buch Jona über diese polymorphen Gruppen, die das ganze Spektrum ihrer Traditionen, Sitten und Anschauungen eben auch in die von ihnen angelaufenen Küstensiedlungen und Hafenstädte mitbrachten²¹².

Als neuzeitliches Äquivalent zu dem Amalgam religiöser Vorstellungen, Sitten und Gebräuche, das sich bei diesen Begegnungen sicher herausbildete, möchte ich auf sprachlicher Ebene auf die nautische, oft nur Eingeweihten verständliche *lingua franca* hinweisen, die bis heute im östlichen Mittelmeer unter Seefahrern gesprochen wird, wobei sich allerlei Begriffe aus dem Griechischen, Italienischen, Türkischen und Arabischen vermischen²¹³. Ein Äquivalent zum sprachlichen Kauderwelsch ergab sich sicher auch in der Ikonographie. So herrscht über die Herkunft der beiden in Enkomi aufgefundenen Kultstatuen,

den sog. ›Horned God‹ und den sog. ›Ingot-God‹ völlige Uneinigkeit (Abb. 6): Der eine glaubt, eine Vermischung mykenischer Stilelemente mit nahöstlichem Auftreten und Attributen (Geste der rechten Hand, Hörner) zu beobachten, ein anderer vergleicht die Darstellung mit anatolischen und syrisch-kananäischen Götterbildern (Baal von Ugarit, Hadad, Reshef), wobei ein ägäischer Einfluss auch nicht ausgeschlossen wird. Andere Deutungen sehen sowohl im *Horned God* wie auch im *Ingot-God* Darstellungen des zyprischen Äquivalents zum babylonischen Nergal bzw. dem kananäischen Reshef, betrachten die Kultstatuen jedoch als eine indigene zyprische Schöpfung²¹⁴.

Als am Ende von LHIIB die eingespielte Ordnung mit ihren stabilen ökonomischen Bedingungen, die den Seenomaden ihr Auskommen und ihren Lebensstil gesichert hatten, zusammenbrach, gingen sie zu räuberischen Praktiken über und überfielen die ihnen auf ihren Reisen bekannt gewordenen Küstenstädte, bevor sie im Osten schließlich zur Ruhe kamen und sich auf Zypern und in der Levante niederließen²¹⁵. Als Konsequenz aus den Erfahrungen in den Zeiten des Aufruhrs und der Verheerung ergab sich in der nachfolgenden Epoche nicht nur eine Veränderung der Lage der neuen Siedlungen hin zu entle-

nian flag with a Portuguese captain and Filipino crew may be carrying Swedish automobiles and French wine to Brazil.

212 Jona 1, 4–16; Artzy 1997, 7; Wachsmann

1998, 212; Vianello 2011, 419–420.

213 Kahane – Tietze 1958.

214 Webb 1999, 223–228.

215 Helck 1995, 111–130; Artzy 1997,

generen, vom Meer entfernten oder besser zu verteidigenden Plätzen, sondern auch eine Ausgrenzung der Hafenheiligtümer bzw. *contact sanctuaries* aus dem Stadtgebiet *extra muros*. Denn während insbesondere für Zypern bisher keine Hinweise dafür vorliegen, dass es in der ausgehenden Bronzezeit eine räumliche Ausgrenzung der Seefahrer bzw. eine Abgrenzung der Einheimischen gegenüber den anlandenden Fremden gegeben hat²¹⁶, ist eine räumliche Trennung in »City quays« einerseits und isoliert gelegene, von fremden Kaufleuten frequentierte »Royal quays« andererseits erstmals ab dem 10. Jh. für die phönizischen Häfen von Sidon, Tyros, Akko und Athlit zu vermuten. Als Gründe für eine solche Trennung erscheinen zunächst Sicherheitsaspekte und Fragen der Administration: Die staatliche Verwaltung fürchtete, dass die fremden Schiffsbesatzungen die Lagerhallen ausrauben könnten, so wie die Fremden fürchteten, dass ihre Schiffe von den Einheimischen geplündert werden könnten – wie es dem ägyptischen Kaufmann Wenamun im Hafen von Tel Dor erging. Ein weiterer Grund mochte in einer für Einheimische und Fremde unterschiedlichen Besteuerung und Verzollung der Waren bestanden haben, die eine räumliche Trennung der Stapelplätze erforderte²¹⁷.

Im Verlauf der weiteren Entwicklung rückten jedoch die Stapelplätze und *contact sanctuaries* wieder näher an die Siedlungen heran, bis sich am Ende des 5. Jhs. die ersten Heiligtümer fremder Götter mit ihren Kultvereinen wieder im eigentlichen Stadtgebiet *intra muros* ansiedeln durften. Während die räumliche Abgrenzung von Polis und Emporion aus administrativ-zollrechtlichen Gründen weiterhin bestehen blieb, scheinen sich die anlandenden Fremden im Stadtgebiet frei bewegt zu haben. Hinsichtlich der Instrumente zu ihrer sozialen Kontrolle sind z.B. die Vereinsstatuten für die Orgeonen der thrakischen Göttin Bendis besonders erhellend, da sie ja eine Strafe vorsahen für den Fall, dass einer der thrakischen Emporoi trotz Anwesenheit in Athen seine Beiträge nicht entrichtete²¹⁸. Meines Erachtens liegt hier eine Art »Meldepflicht« vor, die zeigt, wie die Kultgenossenschaften der fremden Götter neben ihren anderen Aufgaben – Vermittlerdienste, Austausch von Informationen, gemein-

5–7. 12; Wachsmann 1997, 354; Yasar-Landau 2010; Vianello 2011, 420.

216 Mykener in Zypern: Iacovou 2008, 232–234; Linder 1981, 35–36: Restriktionen hinsichtlich Landerwerb und Dauer-Aufenthalt, die den Seehandel nur im Sommer gestatteten, im Winter aber eine Rückkehr des Händlers in seine Heimat forderten; gleichzeitig gibt es Hinweise auf eine »internationale« Gemeinde von Seefahrern und Händlern in Ugarit (UT 2095).

217 Raban 1995, 153–158. Noch Theode-

rich, *Libellus de locis sanctis*, beschreibt im späten 12. Jh. AD den durch einen Wellenbrecher in einen inneren, Darsane genannten, und äußeren, Portus genannten, geteilten Hafen von Akko: »Im inneren Hafen legen die städtischen Schiffe an, und im äußeren die der Fremden.« Vgl. Åström 1989, 202–203 zu Wenamun.

218 IG II² 1361; Nilsson 1942, 173; *contra* Garland 1987, 232; Eckert 2007, 67, mit Lit.

same Gottesdienste, Unterkunft und Verpflegung, medizinische Versorgung, Begräbnisse – auch Aufsichts- und Kontrollfunktionen im Auftrag der einheimischen Behörden erfüllten.

Die Tatsache, dass es insbesondere vom 7.–4. Jh. in fast jeder griechischen Hafenstadt im Umkreis des Handelshafens ein sub-, peri- oder extraurban gelegenes Aphrodite-Heiligtum gegeben hat, spricht für die Hypothese, dass es zunächst gerade die Heiligtümer dieser Gottheit waren, die als eine spezielle Örtlichkeit für die interkulturellen Kontakte zwischen den Einheimischen und den von See her anlandenden Fremden vorgesehen waren; doch wird es auch in diesem Bereich die für den Polytheismus charakteristischen Kompetenz-Überschneidungen und pluralistischen Zwischenlösungen gegeben haben, so dass es vorläufig sicherer erscheint, allgemeiner von Hafenheiligtümern oder *contact sanctuaries* zu sprechen²¹⁹. Die Idee, für den möglicherweise brisanten Kontakt zwischen einheimischer Bevölkerung und Fremden den mit einem bestimmten ›Verpflichtungscharakter‹ aufgeladenen sakralen Bereich einer interkulturell anerkannten Gottheit vorzusehen, erwies sich im Hellenismus und bis in die römische Zeit hinein als ein tragfähiger und ausbaufähiger Lösungsansatz für die Probleme, die sich aus der Zusammenballung eines bunten Völkergemischs in den Hafenstädten ergaben. Denn spätestens im Hellenismus bildeten diese Heiligtümer mit den ihnen angegliederten Kultvereinen »mehr oder weniger durchorganisierte Gemeinschaften, in denen [die Fremden] neben der Erfüllung religiöser Pflichten heimische Formen der Geselligkeit pflegen und sich gegenseitig unterstützen konnten. Diese Vereinigungen trugen zur Bewahrung ihrer kulturellen Identität bei und gaben ihnen zugleich einen Rückhalt im Umgang mit der einheimischen Bevölkerung sowie deren gesellschaftlichen und staatlichen Institutionen. Darüber hinaus boten sie, falls die Autorität der in jenen Heiligtümern verehrten Gottheiten interkulturell anerkannt war, zugleich einen gewissen Schutz vor willkürlichen Zugriffen der jeweiligen Staatsmacht. Letztere wiederum konnte Probleme mit den Fremden leichter klären, wenn diese sich zu einer Organisation zusammengeschlossen hatten und einen autorisierten Sprecher entsenden konnten; denn eine große Anzahl Fremder, die sich auf sich allein gestellt durchschlagen mussten, war potentiell gefährlicher und schwerer zu kontrollieren.«²²⁰

Martin Eckert
 Karolinenstraße 20 D
 20357 Hamburg
 krt@martineckert.org

219 Zu den extraurbanen Heiligtümern in der Magna Graecia s. Schweizer 2006, 45–126. Eine eigene Publikation zu den

Aphrodite-Heiligtümern im Mittelmeer (167 Fundplätze) ist in Vorbereitung.
 220 Nielsen 2006, 7.

VERZEICHNIS DER VERWENDETEN LITERATUR:

- C.S. Agouridis, The Late Broze Age Shipwreck off the islet of Modi (Poros), *Skyllis* 2011.2, 25–34 *Agouridis 2011*
- Å. Åkerström, More Canaanite jars from Greece, *OpAth* 11, 1975, 185–192 *Åkerstrom 1975*
- A. Altman, Trade Between the Aegean and the Levant in the Late Bronze Age: Some Neglected Questions, in: M. Heltzer – E. Lipi ski (Hrsg.), *Society and Economy in the Eastern Mediterranean (c. 1500–1000 B.C.)* (Leuven 1988) 229–237 *Altman 1988*
- M. Artzy, Nomads of the Sea, in: S. Swiny – R. L. Hohlfelder – H. Wylde Swiny (Hrsg.), *Res Maritimae – Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity*, Symposium Nicosia 1994 (ASOR 1997) 1–16 *Artzy 1997*
- M. Austin – P. Vidal-Naquet, *Gesellschaft und Wirtschaft im alten Griechenland* (München 1984) *Austin – Vidal-Naquet 1984*
- P. Åström, Hala Sultan Tekke and its Foreign Relations, in: V. Karageorghis (Hrsg.), *Cyprus Between the Orient and the Occident*, Symposium Nicosia 1985 (Nicosia 1986) 63–68 *Åström 1986*
- P. Åström, Trade in the Late Cypriot Bronze Age, in: E. Peltenburg (Hrsg.), *Early Society in Cyprus* (Edinburg 1989) 202–208 *Åström 1989*
- R.J.A. Talbert (Hrsg.), *Barrington Atlas of the Greek and Roman World* (Princeton 2000) *R.J.A. Talbert 2000*
- L. Basch, *Le musée imaginaire de la marine antique* (Athen 1987) *Basch 1987*
- L. Basch, La voile latine, son origine, son évolution et ses parentés arabes, in: H. Tzalas (Hrsg.), *Tropis VI, 6th International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, Lamia 1996 (Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition 2001) 55–85 *Basch 2001*
- G.F. Bass, *Cape Gelidonya: A Bronze Age Shipwreck* (Philadelphia 1967) *Bass 1967*
- G.F. Bass, Evidence of Trade from Bronze Age Shipwrecks, in: N.H. Gale (Hrsg.), *Bronze Age Trade in the Mediterranean*, Konferenz Oxford 1989, *SIMA* 90 (Jonsered 1991) 69–82 *Bass 1991*
- G.F. Bass, Die Schiffswracks der Bronzezeit im östlichen Mittelmeerraum, in: Ü. Yalçin – C. Pulak – R. Slotta, *Das Schiff von Uluburun, Welthandel vor 3000 Jahren*, Katalog der Ausstellung Bochum 2005/2006 (Bochum 2005) 303–308 *Bass 2005*
- J. v. Beckerath, *Handbuch der ägyptischen Königsnamen* ²(Mainz 1999) *Beckerath 1999*
- B. Bergquist, *Herakles on Thasos* (Uppsala 1973) *Bergquist 1973*
- D.J. Blackman, Ancient Harbours in the Mediterranean, Part 1/2, *IJNA* 11.2, 1982, 79–110/*IJNA* 11.3, 1982, 185–211 *Blackman 1982*
- C.W. Blegen, The Royal Bridge, in: S. Weinberg (Hrsg.), *The Aegean and the Near East. Studies presented to Hetty Goldman* (New York 1956) 32–38 *Blegen 1956*
- L.K. Blue, *A Topographical Analysis of the Location of Harbours and Anchorages of the Eastern Mediterranean in the Middle and Late Bronze Ages, and Their Relation to Routes of Trade* (PhD Pembroke College Oxford, Michaelmas 1995) *Blue 1995*

- Boardman 1981* J. Boardman, Kolonien und Handel der Griechen ²(München 1981)
- Boardman 2008* J. Boardman, Greeks in the East Mediterranean (South Anatolia, Syria, Egypt), in: G.R. Tsetskhladze (Hrsg.), Greek Colonisation, An Account of Greek Colonies and Other Settlements Overseas (Leiden 2008) 507–534
- Bonnet 1971* H. Bonnet, Reallexikon der ägyptischen Religionsgeschichte ²(Berlin 1971)
- Bonnet 1988* C. Bonnet, Melqart. Cultes et mythes de l'Héraclès en Méditerranée, *Studia Phoenicia* 8 (Leuven 1988)
- Braudel 1990* F. Braudel, Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II. (Frankfurt a.M. 1990)
- Bresson 1987* A. Bresson, Aristote et le commerce extérieur, *REA* 89, 1987, 217–238
- Bresson 1993* A. Bresson, Les cités grecques et leurs emporia, in: A. Bresson – P. Rouillard (Hrsg.), *L'emporion* (Paris 1993) 163–226
- Brodersen 2011* K. Brodersen – W. Günther – H.H. Schmidt, Historische griechische Inschriften in Übersetzung (Sonderausgabe Darmstadt 2011)
- Brody 1998* A.J. Brody, Each Man Cried Out to His God: The Specialized Religion of Canaanite and Phoenician Seafarers (Harvard 1998)
- Brody 2008* A.J. Brody, The Specialized Religions of Ancient Mediterranean Seafarers, *Religion Compass* 2/4, 2008, 444–454
- Buchholz 1986* H.-G. Buchholz, Ein kyprischer Fibeltypus und seine auswärtige Verbreitung, in: V. Karageorghis (Hrsg.), Cyprus Between the Orient and the Occident, Symposium Nicosia 1985 (Nicosia 1986) 223–245
- Buchholz 1987* H.-G. Buchholz, Ägäische Bronzezeit (Darmstadt 1987)
- Buchholz 1999* H.-G. Buchholz, Ugarit, Zypern und Ägäis. Kulturbeziehungen im zweiten Jahrtausend v. Chr. (Münster 1999)
- Burns 2010* B.E. Burns, Mycenaean Greece, Mediterranean Commerce and the Formation of Identity (Cambridge 2010)
- Cadogan 2005* G. Cadogan, The Aegean and Cyprus in the Late Bronze Age, in: R. Laffineur – E. Greco, Emporia – Aegeans in the Central and Eastern Mediterranean, Konferenz Athen April 2004 (Liège 2005) 313–321
- Cariolou 1997* G.A. Cariolou, Kyrenia II: The Return from Cyprus to Greece of the Replica of a Hellenic Merchant Ship, in: S. Swiny – R.L. Hohlfelder – H. Wylde Swiny (Hrsg.), *Res Maritimae – Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity*, Symposium Nicosia 1994 (ASOR 1997) 83–97
- Casevitz 1993* M. Casevitz, Emporion: Emplois classiques et histoire du mot, in: A. Bresson – P. Rouillard (Hrsg.), *L'emporion* (Paris 1993) 9–22
- Casson 1971* L. Casson, Ships and Seamanship in the Ancient World (Princeton 1971)
- Catling 1962* H.W. Catling, Patterns of Settlement in Bronze Age Cyprus, *OpAth* 4, 1962, 129–169
- Cline 1994* E.H. Cline, Sailing the Wine-Dark Sea. International Trade and the Late Bronze Age Aegean (Oxford 1994)
- Cline 1999* E.H. Cline, The Nature of the Economic Relations of Crete with Egypt and the Near East during the Late Bronze Age, in: A. Chaniotis (Hrsg.), From Minoan Farmers to Roman Traders, Sidelights on the Economy of Ancient Crete (Stuttgart 1999) 115–144

- E.H. Cline – D. Harris-Cline (Hrsg.), *The Aegean and the Orient in the Second Millennium*, Symposium Cincinnati 1997 (Liege 1998) *Cline – Harris-Cline 1998*
- J.N. Coldstream, *Cypro-Aegean Exchanges in the 9th and 8th Centuries B.C.*, in: V. Karageorghis – A. Christodoulou (Hrsg.), ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΥΠΡΟΛΟΓΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ, Symposium Lefkosia 1969 (Lefkosia 1972) 15–22 *Coldstream 1972*
- J.N. Coldstream, *Kition and Amathus: Some Reflections on their Westward Links during the Early Iron Age*, in: V. Karageorghis (Hrsg.), *Cyprus Between the Orient and the Occident*, Symposium Nicosia 1985 (Nicosia 1986) 321–329 *Coldstream 1986*
- I. Cornelius, *The Iconography of the Canaanite Gods Reshef and Ba'al, Late Bronze and Iron Age I Periods (c 1500–1000 BCE)* (Fribourg 1994) *Cornelius 1994*
- W. Culican, *The first Merchant Venturers. The Ancient Levant in History and Commerce* (London 1966) *Culican 1966*
- D.L. Davis, *Navigation in the Ancient Eastern Mediterranean* (M.A. thesis, Texas A&M University 2001) *Davis 2001*
- C.A. di Stefano, *Bronzetti figurati del museo nazionale di Palermo* (Rom 1975) *Di Stefano 1975*
- H.L. Duhamel du Monceau, *Anfangsgründe der Schiffbaukunst oder praktische Abhandlung über den Schiffbau* (Berlin 1791, Faksimile Kassel 1973) *Duhamel du Monceau 1791*
- M. Eckert, *Piräus: Der Hafen als Wirtschafts-, Kontakt- und Problemzone der klassischen Polis* (Magister Hamburg 2007) [<http://archiv.ub.uni-heidelberg.de/propylaeumdok/volltexte/2009/296/>, 29.1.2014] *Eckert 2007*
- M. Eckert, *Die Aphrodite der Seefahrer, Hephaistos* 28, 2011, 99–124 *Eckert 2011*
- V. Ehrenberg, *Aristophanes und das Volk von Athen* (Zürich 1968) *Ehrenberg 1968*
- D. Fabre, *Seafaring in Ancient Egypt* (London 2005) *Fabre 2005*
- N.C. Flemming – C.O. Webb, *Tectonic and Eustatic Coastal Changes During the Last 10.000 Years Derived From Archaeology*, *Zeitschrift für Geomorphologie Suppl.* Bd. 62, 1986, 1–29 *Flemming – Webb 1986*
- H. Frost, *The Stone-Anchors of Byblos*, *MUSJ* 45, 1969, 425–442 *Frost 1969*
- H. Frost, *Anchors, the potsherds of marine archaeology: on the recording of pierced stones from the Mediterranean*, in: D. Blackman (Hrsg.), *Marine Archaeology* (London 1973) 397–409 *Frost 1973*
- H. Frost, *Stone anchors as clues to bronze age trade routes*, in: *L'homme méditerranéen et la mer*, Kongress Jerba 1981 (Tunis 1981) 20–24 *Frost 1981*
- H. Frost, *Anchors sacred and profane. Ugarit-Ras Shamra 1986, the stone anchors revised and compared*, in: M. Yon (Hrsg.), *Ras Shamra-Ougarit VI: Arts et Industries de la pierre* (Paris 1991) 355–410 *Frost 1991*
- H. Frost, *Harbours and Proto-Harbours: Early Levantine Engineering*, in: V. Karageorghis – D. Michaelides (Hrsg.), *Cyprus and the Sea*, Symposium Nicosia 1993 (Nicosia 1995) 1–22 *Frost 1995*
- N. H. Gale (Hrsg.), *Bronze Age trade in the Mediterranean*, *SIMA* 90 (Göteborg 1991) *Gale 1991*

- Gale 2005* N.H. Gale – Z.A. Stos-Gale, Die Herkunft der Kupferbarren aus dem Schiffswrack von Uluburun und der spätbronzezeitliche Metallhandel im Mittelmeerraum, in: Ü. Yalçın – C. Pulak – R. Slotka, Das Schiff von Uluburun, Welthandel vor 3000 Jahren, Katalog der Ausstellung Bochum 2005/2006 (Bochum 2005) 117–131
- Galili – Sharvit 1991* E. Galili – J. Sharvit, Classification of underwater archeological sites along the Mediterranean coast of Israel: finds from underwater and coastal archeological research, in: M. Lazarov (Hrsg.), Tracia Pontica V, Symposium Sozopol 1991 (1994) 269–296
- Garland 1987* R. Garland, The Piraeus (London 1987)
- Gates 2011* M.-H. Gates, Maritime Business in the Bronze Age Eastern Mediterranean: The View From Its Ports, in: K. Duistermaat – I. Reguluski (Hrsg.), Intercultural Contacts in the Ancient Mediterranean, Konferenz des Niederländisch-flämischen Instituts in Kairo 2008 (Leuven 2011) 381–394
- Gelsdorf 1994* F. Gelsdorf, Antike Schifffahrtsrouten im Mittelmeer, in: G. Helleskemper Sallies (Hrsg.), Das Wrack – Der antike Schiffsfund von Mahdia, Bd. 2 (1994) 751–758
- Georgiou 1991* H.S. Georgiou, Bronze Age Ships and Rigging, in: R. Laffineur – L. Basch (Hrsg.), Thalassa. L’Egée préhistorique et la mer, Aegaeum 7 (Liège 1991) 61–71.
- Gilboa 1999* A. Gilboa, The View from the East – Tel Dor and the Earliest Cypro-Geometric Exports to the Levant, in: M. Iacovou – D. Michaelides, Cyprus – The Historicity of the Geometric Horizon, Workshop Nicosia 1998 (Nicosia 1999) 119–139
- Gillis 1995* C. Gillis, Trade in the Late Bronze Age, in: C. Gillis – C. Risberg – B. Sjöberg (Hrsg.), Trade and Production in Premonetary Greece: Aspects of Trade, Workshop Athen 1993 (Jonsared 1995) 61–86
- Görlitz 2000* D. Görlitz, Schilfboot ABORA, Segeln gegen den Wind im Mittelmeer (Hamburg 2000)
- Göttlicher 2006* A. Göttlicher, Seefahrt in der Antike – Das Schiffswesen bei Herodot (Darmstadt 2006)
- Gouder – Rocco 1975* T.C. Gouder – B. Rocco, Un talisman bronzeo da Malta contenente un nastro di papiro con iscrizione fenicia, Studi Magrebini 7, 1975, 1–18
- Grace 1965* V.R. Grace, The Canaanite Jar, in: S.S. Weinberg, The Aegean and the Near East. Studies presented to Hetty Goldman (Locust Valley 1965) 80–109.
- Greaves 2002* A.M. Greaves, Miletos, A History (London 2002)
- Güngerich 1975* R. Güngerich, Die Küstenbeschreibung in der griechischen Literatur² (Münster 1975)
- Hadjisavvas 2007* S. Hadjisavvas, Who were the Residents of the Ashlar Buildings in Cyprus?, in: S. Müller Celka – J.-C. David (Hrsg.), Patrimoines culturels en Méditerranée orientale: recherche scientifique et enjeux identitaires, Workshop Lyon 2007: Chypre, une stratigraphie de l’identité (Lyon 2007)

- M.H. Hansen, Emporion. A Study of the Use and Meaning of the Term in the Archaic and Classical Periods, in: T.H. Nielsen (Hrsg.), *Yet More Studies in Ancient Greek Polis* (Stuttgart 1997) 83–105 *Hansen 1997*
- W. Helck, Die Beziehungen Ägyptens und Vorderasiens zur Ägäis bis ins 7. Jahrhundert v. Chr. ²(Darmstadt 1995) *Helck 1995*
- M. Heltzer, Goods, Prices and the Organization of Trade in Ugarit (Wiesbaden 1978) *Heltzer 1978*
- O. Höckmann, *Antike Seefahrt* (München 1985) *Höckmann 1985*
- F. Höflmeyer, Die Synchronisierung der minoischen Alt- und Neupalastzeit mit der ägyptischen Chronologie (Dissertation Universität Wien 2010) *Höflmeyer 2010*
- L. Hulin, Marsa Matruh 1987, Preliminary Ceramic Report, *JARCE* 26, 1989, 115–126 *Hulin 1989*
- G. Hult, Bronze Age Ashlar Masonry in the Eastern Mediterranean: Cyprus, Ugarit, and Neighbouring Regions, *SIMA* 66 (Göteborg 1983) *Hult 1983*
- R.W. Hutchinson, *Prehistoric Crete* (London 1962) *Hutchinson 1962*
- M. Iacovou, Cyprus: From Migration to Hellenisation, in: G.R. Tsetskhladze (Hrsg.), *Greek Colonisation, An Account of Greek Colonies and Other Settlements Overseas* (Leiden 2008) Bd. 2, 219–288 *Iacovou 2008*
- W. Judeich, *Topographie von Athen* ²(München 1931) *Judeich 1931*
- H. Kahane – A. Tietze, The lingua franca in the Levant (Urbana/IL 1958) *Kahane – Tietze 1958*
- G. Kapitän, Ancient Anchors – Technology and Classification, *IJNA* 13.1, 1984, 33–44 *Kapitän 1984*
- V. Karageorghis, Some Reflections on the Relations Between Cyprus and Crete During the Late Minoan IIIB Period, in: Department of Antiquities Cyprus (Hrsg.), *The Relations between Cyprus and Crete, ca. 2000–500 B.C., Symposium Nicosia 1978* (Nicosia 1979) 199–203 *Karageorghis 1979*
- V. Karageorghis, The End of the Late Bronze Age in Cyprus, in: V. Karageorghis (Hrsg.), *The Civilizations of the Aegean and Their Diffusion in Cyprus and the Eastern Mediterranean 2000–600 B.C. (Larnaca o.J.)* 93–94 *Karageorghis 1989*
- J. Karageorghis, *Kypris, the Aphrodite of Cyprus. Ancient Sources and Archaeological Evidence* (Nicosia 2005) *Karageorghis 2005*
- L. Katzev, An Analysis of the Experimental Voyages of Kyrenia II, in: H. Tzalas (Hrsg.), *Tropis II, 2nd International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Delphi 1987*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition (Athen 1990) 245–256 *Katzev 1990*
- R. Kearsley, *The Pendent Semi-Circle Skyphos* (London 1989) *Kearsley 1989*
- D. Kelletat, A Holocene Sea Level Curve for the Eastern Mediterranean from Multiple Indicators, in: E. Fouache – K. Pavlopoulos (Hrsg.), *Sea Level Changes in Eastern Mediterranean During Holocene – Indicators and Human Impacts*, *Zeitschrift für Geomorphologie Suppl.* 137, 2005, 1–9 *Kelletat 2005*

- Kiely 2010* T. Kiely, Prestige goods and social complexity at Episkopi-Bamboula, in: A.M. Jasink – L. Bombardieri (Hrsg.), *Researches in Cypriote History and Archaeology, Meeting florenz 2009* (florenz 2010) 53–73
- Knapp 1993* A.B. Knapp, Thalassocracies in Bronze Age Eastern Mediterranean Trade: Making and Breaking a Myth, *WorldA* 24.3, 1993, 332–347
- Knapp 2010* A.B. Knapp – P. v. Dommelen, *Material Connections in the Ancient Mediterranean; Mobility, Materiality and Mediterranean Identities* (Routledge 2010)
- Knorringa 1926* H. Knorringa, *Emporos: Data on Trade and Traders in Greek Literature from Homer to Aristotle* (Amsterdam 1926)
- Kopcke 1990* G. Kopcke, *Handel, ArchHom Kap. M* (Göttingen 1990)
- Lambeck 1996* K. Lambeck, Sea-level changes and shoreline evolution in Aegean Greece since Upper Paleolithic time, *Antiquity* 1996, 70/269, 588–611
- Lambrou-Phillipson 1990* C. Lambrou-Phillipson, *Hellenorientalia: The Near Eastern Presence in the Bronze Age Aegean ca. 3000–1100 B.C. plus Orientalia: A Catalogue of Egyptian, Mesopotamian, Mitannian, Syro-Palestinian, Cypriot and Asia Minor Objects from the Bronze Age Aegean* (Göteborg 1990)
- Lambrou-Phillipson 1991* C. Lambrou-Phillipson, *Seafaring in the Bronze Age Mediterranean: The Parameters Involved in Maritime Travel*, in: R. Laffineur – L. Basch (Hrsg.), *Thalassa. L’Egée préhistorique et la mer, Aegaeum 7* (Liège 1991) 11–19.
- Landström 1970* B. Landström, *Ships of the Pharaohs* (London 1970)
- László – Woodmann 1999* V. László – R. Woodman, *The Story of Sail* (London 1999)
- Lehmann-Hartleben 1923* K. Lehmann-Hartleben, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres. Beiträge zur Geschichte des Städtebaues im Altertum, Klio Beih. 14* (Leipzig 1923)
- Lévi-Strauss 1981* C. Lévi-Strauss, *Die elementaren Strukturen der Verwandtschaft* (Frankfurt a.M. 1981)
- Lind 1988* H. Lind, Ein Hetärenhaus am Heiligen Tor?, *MusHev* 45, 1988, 158–169
- Linder 1981* E. Linder, Ugarit: A Canaanite Thalassocracy, in: G.D. Young (Hrsg.), *Ugarit in Retrospect* (Eisenbrauns 1981) 31–42
- Lipi ski 1995* E. Lipi ski, *Dieux et déesses de l’univers phénicien et punique, Studia Phoenicia XIV* (Leuven 1995)
- Lipi ski 2004* E. Lipi ski, *Itineraria Phoenicia, Studia Phoenicia XVIII* (Leuven 2004)
- Lorimer 1950* H.L. Lorimer, *Homer and the Monuments* (London 1950)
- Lo Schiavo 1995* L. Schiavo, Cyprus and Sardinia in the Mediterranean Trade Routes Toward the West, in: V. Karageorghis – D. Michaelides, *Cyprus and the Sea, Symposium Nicosia 1993* (Nicosia 1995) 45–60
- Lolos 1995* G. Lolos, Late Cypro-Mycenaean Seafaring, in: V. Karageorghis – D. Michaelides (Hrsg.), *Cyprus and the Sea, Symposium Nicosia 1993* (Nicosia 1995) 65–87
- Lolos – Pennas – Vichos 1995* G. Lolos et al., *Schiffsfund von Kap Iria*, in: DEGUWA e.V. (Hrsg.), *In Poseidons Reich – Archäologie unter Wasser* (Mainz 1995) 59–62

- F.G. Maier, Kinyras und Agapenor, in: V. Karageorghis (Hrsg.), *Cyprus Between the Orient and the Occident*, Symposium Nicosia 1985 (Nicosia 1986) 311–320 *Maier 1986*
- S.W. Manning, *The Absolute Chronology of the Aegean Early Bronze Age: archaeology, history and radiocarbon* (Sheffield 1995) *Manning 1995*
- S.W. Manning – F. De Mita Jr., Cyprus, the Aegean, and Maroni-Tsaroukkas, in: Department of Antiquities Cyprus (Hrsg.), *Cyprus and the Aegean in Antiquity*, Konferenz Nicosia 1995 (Lefkosia 1997) 103–141 *Manning – De Mita 1997*
- S. W. Manning – L. Hulin, Maritime Commerce and Geographies of Mobility in the Late Bronze Age of the Eastern Mediterranean: Problematizations, in: E. Blake – A.B. Knapp (Hrsg.), *The Archaeology of Mediterranean Prehistory* (Oxford 2005) 270–302 *Manning – Hulin 2005*
- J.G. Manning – I. Morris, *The Ancient Economy, Evidence and Models* (Stanford 2005) *Manning – Morris 2005*
- E.K. Mantzourani – A.J. Theodorou, An Attempt to Delineate the Sea Routes Between Crete and Cyprus During the Bronze Age, in: V. Karageorghis (Hrsg.), *The Civilizations of the Aegean and Their Diffusion in Cyprus and the Eastern Mediterranean 2000–600 B.C.* (Larnaca o.J.) 39–55 *Mantzourani – Theodorou 1989*
- T. Marketou, Rhodes and Cyprus in the Bronze Age: old and new evidence of contacts and interactions, in: V. Karageorghis – O. Kouka, *Cyprus and the East Aegean, Intercultural Contacts from 3000 to 500 BC*, Symposium Samos 2008 (Nicosia 2009) 48–58 *Marketou 2009*
- G.E. Markoe, *Die Phönizier* (Stuttgart 2003) *Markoe 2003*
- A. Mazar, Comments of the Nature of the Relations Between Cyprus and Palestine During the 12th–11th Centuries B.C., in: V. Karageorghis (Hrsg.), *The Civilizations of the Aegean and Their Diffusion in Cyprus and the Eastern Mediterranean 2000–600 B.C.* (Larnaca o.J.) 95–104 *Mazar 1989*
- D.E. McCaslin, *Stone Anchors in Antiquity: Coastal Settlements and Maritime Trade-routes in the Eastern Mediterranean ca. 1600–1050 B.C.*, SIMA 61 (Göteborg 1980) *McCaslin 1980*
- S. Mac Grail, *Boats of the World from the Stone Age to Medieval Times* (Oxford 2001) *McGrail 2001*
- R.S. Merrillees, Alasia, in: V. Karageorghis – A. Christodoulou (Hrsg.), ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΥΠΡΟΛΟΓΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ, Symposium Lefkosia 1969 (Lefkosia 1972) 111–119 *Merrillees 1972*
- R.S. Merrillees – V.R. Grace, Cyprus, the Cyclades and Crete in the early to middle bronze ages, in: Department of Antiquities Cyprus (Hrsg.), *The relations between Cyprus and Crete, ca. 2000–500 B.C.*, Symposium Nicosia 1978 (Nicosia 1979) 8–55 *Merrillees – Grace 1979*
- P. Micha, *Amphora Shipwrecks in the Aegean – A Database of the Ephorate of Underwater Antiquities*, *Skyllis* 7, 2006, 82–93 *Micha 2006*
- A. Möller, *Naukratis, Trade in Archaic Greece* (Oxford 2000) *Möller 2000*

- Mörner 2005* N.A. Mörner, Sea Level Changes and Crustal Movements with Special Aspects on the Eastern Mediterranean, in: E. Fouache – K. Pavlopoulos (Hrsg.), Sea Level Changes in Eastern Mediterranean During Holocene – Indicators and Human Impacts, Zeitschrift für Geomorphologie Suppl. 137, Stuttgart 2005, 91–102
- Morton 2001* J. Morton, The Role of the Physical Environment in Ancient Greek Seafaring (Leiden 2001)
- Mountjoy 2009* P. Mountjoy, Cyprus and the East Aegean: LH IIIC pottery connections, in: V. Karageorghis – O. Kouka, Cyprus and the East Aegean, Intercultural Contacts from 3000 to 500 BC, Symposium Samos 2008 (Nicosia 2009) 59–71
- Muhly 1972* J.D. Muhly, The Land of Alashiya: References to Alashiya in the Texts of the Second Millennium B.C. and the History of Cyprus in the Late Bronze Age, in: V. Karageorghis – A. Christodoulou (Hrsg.), ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΥΠΡΟΛΟΓΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ, Symposium Lefkosia 1969 (Lefkosia 1972) 201–219
- Muhly 1984* J.D. Muhly, The Role of the Sea Peoples in Cyprus During the LC III Period, in: V. Karageorghis – J.D. Muhly (Hrsg.), Cyprus at the Close of the Late Bronze Age (Nicosia 1984) 39–56
- Muhly 1986* J.D. Muhly, The Role of Cyprus in the Economy of the Eastern Mediterranean, in: V. Karageorghis (Hrsg.), Cyprus Between the Orient and the Occident, Symposium Nicosia 1985 (Nicosia 1986) 45–62
- Murray 1995* W.M. Murray, Ancient Sailing Winds in the Eastern Mediterranean: The Case for Cyprus, in: V. Karageorghis – D. Michaelides, Cyprus and the Sea, Symposium Nicosia 1993 (Nicosia 1995) 33–44
- Nagel 2010* A. Nagel, Encountering the World of Aphrodite on the Western Greek Mainland, in: A.C. Smith – S. Pickup (Hrsg.), Brill's Companion to Aphrodite (Leiden 2010) 235–250
- Nielsen 2006* I. Nielsen (Hrsg.), Zwischen Kult und Gesellschaft. Kosmopolitische Zentren des antiken Mittelmeerraumes als Aktionsraum von Kultvereinen und Religionsgemeinschaften, Hephaistos 24, 2006, 7–14
- Niemeyer 2008* H.-G. Niemeyer, The Phoenicians in the Mediterranean Between Expansion and Colonisation: A Non-Greek Model of Overseas Settlement and Presence, in: G. R. Tsetschladze (Hrsg.), Greek Colonisation, An Account of Greek Colonies and Other Settlements Overseas (Leiden 2008) 143–168.
- Nilsson 1942* M.P. Nilsson, Bendis in Athen, in: Ny Carlsberg Glyptothek (Hrsg.), From the Collections of the Ny Carlsberg Glyptothek 3, 1942, 169–188
- Oberhummer 1882* E. Oberhummer, Phönizier in Akarnanien: Untersuchungen zur phönizischen Kolonial- und Handelsgeschichte (München 1882)
- Panagiotopoulos 2001* D. Panagiotopoulos, Keftiu in Context: Theban Tomb-Paintings as a Historical Source, OxfJA 20, 2001.3, 263–283
- Panagiotopoulos 2011* D. Panagiotopoulos, The Stirring Sea. Conceptualising Transculturality in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean, in: K. Duistermaat – I. Regulski (Hrsg.), Intercultural Contacts in the Ancient Mediterranean, Konferenz Kairo 2008 (Leuven 2011) 31–51

- A. Papagiannopoulou, Were the S.E. Aegean Islands Deserted in the MBA?, *AnSt* 35, 1985, 85–92 *Papagiannopoulou 1985*
- A.J. Parker, The Pattern of Commerce as Evidenced by Shipwrecks, *Pacta* 27, 1990, 147–168 *Parker 1990*
- A.J. Parker, Ancient shipwrecks of the Mediterranean and the Roman provinces (Oxford 1992) *Parker 1992*
- C. Patsch, Das Sanschak Berat in Albanien, *Schriften der Balkankommission, Antiquarische Abteilung* 3 (Wien 1904) *Patsch 1904*
- E.J. Peltenburg, Ramesside Egypt and Cyprus, in: V. Karageorghis (Hrsg.), *Cyprus between the Orient and the Occident, Symposium Nicosia 1985* (Nicosia 1986), 149–179 *Peltenburg 1986*
- J.Y. Perreault, Les emporia grecs du Levant: mythe ou réalité?, in: A. Bresson – P. Rouillard (Hrsg.), *L'emporion* (Paris 1993) 59–83 *Perreault 1993*
- M.E. Polzer, Early Shipbuilding in the Eastern Mediterranean, in: A. Catsambis – B.Ford – D.L. Hamilton (Hrsg.), *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology* (Oxford 2011) 349–378 *Polzer 2011*
- K. Polanyi, *The Livelihood of Man* (London 1977) *Polanyi 1977*
- M. Popham, Precolonization: Early Greek contact with the East, in: G.R. Tsetskhladze – F. De Angelis (Hrsg.), *The Archaeology of Greek Colonization. Essays dedicated to Sir John Boardman* (Oxford 1994) 11–34 *Popham 1994*
- C. Pulak, Dendrochronological Dating of the Uluburun Ship, *INA Quarterly* 23.1, 1996, 12–13 *Pulak 1996*
- C. Pulak, Das Schiff von Uluburun und seine Ladung, in: Ü. Yalçın – C. Pulak – R. Slotta, *Das Schiff von Uluburun, Welthandel vor 3000 Jahren, Katalog der Ausstellung Bochum 2005/2006* (Bochum 2005) 55–102 *Pulak 2005a*
- C. Pulak, Who were the Mycenaeans aboard the Uluburun Ship?, in: R. Laffineur – E. Greco, *Emporia – Aegeans in the Central and Eastern Mediterranean, Konferenz Athen 2004* (Liège 2005) 297–309 *Pulak 2005b*
- A. Raban, The Ancient Harbours of Israel in Biblical Times, in: A. Raban (Hrsg.), *Harbour Archaeology, Workshop Caesarea Maritima 1983* (Oxford 1985) 11–44 *Raban 1985*
- A. Raban, Coastal Processes and Ancient Harbour Engineering, in: A. Raban (Hrsg.), *Archaeology of Coastal Changes, Symposium Haifa 1986* (Oxford 1988) 185–208 *Raban 1988a*
- A. Raban, The Constructive Maritime Role of the Sea Peoples in the Levant, in: M. Heltzer – E. Lipi ski (Hrsg.), *Society and Economy in the Eastern Mediterranean (c. 1500–1000 B.C.)* (Leuven 1988) 261–294 *Raban 1988b*
- A. Raban, Minoan and Canaanite Harbours, in: R. Laffineur – L. Basch (Hrsg.), *Thalassa. L'Égée préhistorique et la mer, Aegaeum* 7 (Liège 1991) 129–146 *Raban 1991*
- A. Raban, The Heritage of Ancient Harbour Engineering in Cyprus and the Levant, in: V. Karageorghis – D. Michaelides, *Cyprus and the Sea, Symposium Nicosia 1993* (Nicosia 1995) 139–189 *Raban 1995*

- Raban – Sterlitz* 2002 A. Raban – N. Sterlitz, Experimental Sailing With Boom-Footed Square Rig – Bronze Age Style, in: H. Tzalas (Hrsg.), *Tropis VII.2*, 7th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Pylos 1999, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition (Athen 2002) 655–667
- Rabbel et.al.* 2006 W. Rabbel – H. Stümpel – S. Wölz, Milet als Musterfall geophysikalischer Prospektion in der Archäologie, in: R. Biering – V. Brinkmann – U. Schlotzauer – B.F. Weber (Hrsg.), *Maiandros*, Festschrift zum 65. Geburtstag von V. v. Graeve (München 2006) 205–209
- Reed* 2004 C.M. Reed, Maritime Traders in the Ancient Greek World (Cambridge 2004).
- Regev* 2004 D. Regev, The Phoenician Transport Amphora, in: J. Eiring – J. Lund (Hrsg.), *Transport Amphorae and Trade in the Eastern Mediterranean*, Kolloquium Athen 2002 (Athen 2004) 337–352
- Revere* 1957 R.B. Revere, No-Man’s Coast: Ports of Trade in the Eastern Mediterranean, in: K. Polanyi (Hrsg.), *Trade and Market in the Early Empires* (Glencoe 1957) 38–63
- Ridgway* 1992 D. Ridgway, *The first Western Greeks* (Oxford 1992)
- Riis* 1982 P.J. Riis, Griechen in Phönizien, in: H.G. Niemeyer (Hrsg.), *Phönizier im Westen*, Symposium Köln 1979 (Mainz 1982) 237–260
- Robb – Farr* 2005 J.E. Robb – R.H. Farr, Substances in Motion: Neolithic Mediterranean ›Trade‹, in: E. Blake – A.B. Knapp (Hrsg.), *The Archeaeology of Mediterranean Prehistory* (Oxford 2005) 29–45
- Rost* 1968 G.A. Rost, *Vom Seewesen und Seehandel in der Antike* (Amsterdam 1968)
- Roy* 1998 J. Roy, The Threat from the Piraeus, in: P. Cartledge – P. Millett – S. v. Redden, *Kosmos. Essays in Order, Conflict and Community in Classical Athens* (Cambridge 1998) 191–202
- Sauvage* 2011 C. Sauvage, Evidence From Old Texts: Aspects of Late Bronze Age International Maritime Travel and Trade Regulations in the Eastern Mediterranean?, in: K. Duistermaat – I. Regulski (Hrsg.), *Intercultural Contacts in the Ancient Mediterranean*, Konferenz des Niederländisch-flämischen Instituts in Kairo 2008 (Leuven 2011) 427–437
- Sauvage* 2012 C. Sauvage, Routes maritimes et systèmes d’échanges internationaux au bronze récent en Méditerranée orientale (Mons 2012)
- Schäfer* 1981 J. Schäfer (Hrsg.), *Strandverschiebungen in ihrer Bedeutung für Geowissenschaften und Archäologie*, Ringvorlesung Universität Heidelberg Sommersemester 1979 (o.O. 1981), 91–114
- Schipper* 2005 B.U. Schipper, *Die Erzählung des Wenamun: Ein Literaturwerk im Spannungsfeld von Politik, Geschichte und Religion* (Göttingen 2005)
- Schwartz* 2005 M. Schwartz, *Encyclopedia of Coastal Science* (Berlin 2005)
- Schweizer* 2006 B. Schweizer, *Griechen und Phöniker am Tyrrhenischen Meer* (Berlin 2006)
- Seifert* 2004 M. Seifert, *Herkunftsbestimmung archaischer Keramik am Beispiel von Amphoren aus Milet* (Oxford 2004)

- A.G. Sherratt – S. Sherratt, From luxuries to commodities: the nature of Mediterranean Bronze Age trading systems, in: N.H. Gale (Hrsg.), *Bronze Age trade in the Mediterranean*, SIMA 90 (Göteborg 1991) 351–386 *Sherratt – Sherratt 1991*
- A.G. Sherratt – S. Sherratt, The growth of the Mediterranean economy in the early first millennium BC, *WorldA* 24:3, 1993, 361–78 *Sherratt – Sherratt 1993*
- M. Silver, *Economic Structures of Antiquity* (Westport 1995) *Silver 1995*
- W. Smith, *Dictionary of Greek and Roman Geography* (London 1854) *Smith 1854*
- T.R. Smith, *Mycenaean Trade and Interaction in the West Central Mediterranean 1600–1000 B.C.* (Oxford 1987) *Smith 1987*
- Γ. Σταινχαουερ, Αρχαίος Περαιάς, Η πόλη του Ιπποδαμου, in: Γ. Σταινχαουερ – Μ. Μαληκουτη Β. Τσοκοπουλος, Πειραιας, Κεντρο ναυτιλιας και πολιτισμου (Athen 2000) 10–123 *Steinhauer 2000*
- J.R. Stewart, The Tomb of the Seafarer at Karmi in Cyprus, *OpAth* 4, 1962, 197–204 *Stewart 1962*
- H. Wylde Swiny – M.L. Katzev, The Kyrenia Shipwreck: A Fourth-Century B.C. Greek Merchant Ship, in: D.J. Blackman (Hrsg.), *Marine Archeology* (London 1973) 339–359 *Swiny – Katzev 1973*
- J.A. Tóth, Composite stone anchors in the ancient Mediterranean. Typology, chronology and their role in the reconstruction of ancient trade. A proposal. *ActaArchHung* 53, 2002, 85–118 *Tóth 2002*
- G.R. Tsatskhladze (Hrsg.), *Greek Colonisation, An Account of Greek Colonies and Other Settlements Overseas* (Leiden 2008) *Tsatskhladze 2008*
- H.N. Ulrichs, *Reisen und Forschungen in Griechenland*, Bd. 2 (Berlin 1863) *Ulrichs 1863*
- J. Vanschoonwinkel, Mycenaean Expansion, in: G.R. Tsatskhladze (Hrsg.), *Greek Colonisation, An Account of Greek Colonies and Other Settlements Overseas* (Leiden 2008) 41–113 *Vanschoonwinkel 2008a*
- J. Vanschoonwinkel, Greek Migrations to Aegean Anatolia in the Early Dark Age, in: G.R. Tsatskhladze (Hrsg.), *Greek Colonisation, An Account of Greek Colonies and Other Settlements Overseas* (Leiden 2008) 115–142 *Vanschoonwinkel 2008b*
- J. Velissaropoulos, Le monde de l'emporion, in: *DialHistAnc* 3, 1977, 61–85 *Velissaropoulos 1977*
- A. Vianello, One Sea For All: Intercultural, Social and Economic Contacts in the Bronze Age Mediterranean, in: K. Duistermaat – I. Regulski (Hrsg.), *Intercultural Contacts in the Ancient Mediterranean*, Konferenz Kairo 2008 (Leuven 2011) 411–425 *Vianello 2011*
- Y. Vichos – Y. Lolos, The Cypro-Mycenaean Wreck at Point Iria in the Argolic Gulf: first Thoughts on the Origin and the Nature of the Vessel, in: S. Swiny – R.L. Hohlfelder – H. Wylde Swiny (Hrsg.), *Res Maritimae – Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity*, Symposium Nicosia 1994 (ASOR 1997) 321–337 *Vichos – Lolos 1997*
- S. Wachsmann, Aegeans in the Theban Tombs (Leuven 1987) *Wachsmann 1987*

- Wachsmann 1997* S. Wachsmann, Were the Sea Peoples Mycenaean? The Evidence of Ship Iconography, in: S. Swiny – R.L. Hohlfelder – H. Wylde Swiny (Hrsg.), *Res Maritimae – Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity*, Symposium Nicosia 1994 (ASOR 1997) 339–356
- Wachsmann 1998* S. Wachsmann, *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant* (Texas A& M University 1998)
- Wachsmuth 1967* D. Wachsmuth, ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΩΝ. Untersuchung zu den antiken Sakralhandlungen bei Seereisen (Dissertation FU Berlin 1967)
- Warren 1969* P. Warren, *Minoan Stone Vases* (Cambridge 1969)
- Warren – Hankey 1989* C.M. Warren – V. Hankey, *Aegean Bronze Age chronology* (Bristol 1989)
- Wasmuth 2011* M. Wasmuth, Tracing Egyptians Outside Egypt: Assessing the Sources, in: K. Duistermaat – I. Regulski (Hrsg.), *Intercultural Contacts in the Ancient Mediterranean*, Konferenz Kairo 2008 (Leuven 2011) 115–124
- Webb 1999* J.M. Webb, *Ritual Architecture, Iconography and Practice in the Late Cypriot Bronze Age* (Göteborg 1999)
- Westerberg 1983* K. Westerberg, *Cypriote Ships from the Bronze Age to c. 500 B.C.* (Göteborg 1983)
- Whitewright 2010* J. Whitewright, The Potential Performance of Ancient Mediterranean Sailing Rigs, *IJNA* 40, 2010, 2–17
- Whitbread 1995* I.K. Whitbread, *Greek Transport Amphorae. A Petrological and Archaeological Study* (Athen 1995)
- Wiener 2003* M.H. Wiener, The Absolute Chronology of Late Helladic III A2 Revisited, *BSA* 98, 2003, 239–250
- Wijngaarden 2002* G.J. van Wijngaarden, *Use and Appreciation of Mycenaean Pottery in the Levant, Cyprus and Italy (1600–1200 BC)* (Amsterdam 2002)
- Yalçın 2005* Ü. Yalçın, Ein Schiff macht Geschichte, in: Ü. Yalçın – C. Pulak – R. Slotta, *Das Schiff von Uluburun, Welthandel vor 3000 Jahren*, Katalog der Ausstellung Bochum 2005/2006 (Bochum 2005) 19–24
- Yasur-Landau 2010* A. Yasur-Landau, *The Philistines and Aegean Migration at the End of the Late Bronze Age* (Cambridge 2010)
- Young 2005* P.H. Young, The Cypriot Aphrodite Cult: Paphos, Rantidi, and Saint Barnabas, *JNES* 64.1, 2005, 23–44
- Ziebarth 1929* E. Ziebarth, *Beiträge zur Geschichte des Seeraubs und Seehandels im alten Griechenland* (Hamburg 1929)