

DIE NAUTISCHEN VORAUSSETZUNGEN DER KANARISCHEN
LANDNAHME UND TRANSATLANTISCHER KULTUREINFLÜSSE
AUS DEM ALTEURAFRIKANISCHEN „WESTEUROPA“

An Stelle des bei der Jahreshauptversammlung des I.C. im Mai 1971 von mir gewünschten und zunächst auch zugesagten Berichtes über meine Begegnung mit D.J. Wölfel das oben formulierte Thema zu behandeln, dafür gab es mehrere Gründe.

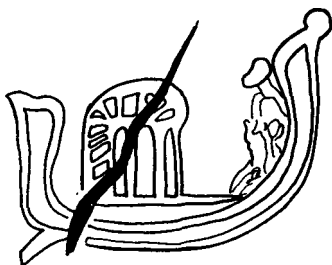
Am entscheidendsten war die neue Forschungssituation, die entstanden ist einerseits durch das Gelingen der zweiten Ra-Expedition HEYER-DAHLs¹, andererseits durch das daran sich schließende von J. ALCINA FRANCH initiierte Symposion über transatlantische Kontakte nach Amerika in Tenerife² und dann noch auf Grund von Beobachtungen bei der Expedition des I.C. in die Spanische Sahara³, die H. NOWAK und S. und D. ORTNER unternommen haben. Alle Erörterungen, in die die genannten Unternehmungen ausklingen, würden an innerer Tragfähigkeit ohne Frage gewinnen, wenn es über die alte und voreuropäische Schifffahrt in dem von G. SCHOTT⁴ geografisch behandelten und in seinen Strömungs- und Windverhältnissen beschriebenen Atlantik bereits eine ebenso zusammenfassende Übersicht gäbe, wie die von J. HORNELL⁵ und O. HÖVER⁶ für den Pazifischen Ozean. Zwar fehlt es nicht an regionalen Vorarbeiten, die für eine solche einschlägig wären. Von den Daten aus dem mediterranen Bereich⁷ und den erst am Schluß miteinzubeziehenden Umständen der Schifffahrt der Wikinger vorläufig abgesehen, enthält auch für den Mittelatlantik reiches Material der von A. LITTLE (1945)⁸ vermittelte Einblick in die Schifffahrt der Kelten, vor allem aber sind aufschlußreich die Aufsätze von J. ÁLVAREZ DELGADO (1950)⁹ und E. SÉRRERA-RÁFOLS (1957 und 1959)¹⁰ im Zusammenhang mit den von W. HESS in seiner (im Geist des Erforschers der ethnologischen Entdeckungsgeschichte, H. PLISCHKE, verfaßten) Göttinger Dissertation (1950)¹¹ und die beim Kapitel über die kanarische Schifffahrt (S. 179) herangezogenen alten Autoren P. REMUSCE (1564), G. GRAVIER (1876) und DE MOSTO (1927). Woran es aber noch fehlt, ist eine systematische Beurteilung der Möglichkeiten einer Westfahrt zur Zeit des Juba sowie vor dieser Epoche auf Grund der Gegebenheiten im Seewesen der Mittelmeerländer.

Die bei weitem bedeutendste Originalangabe über die Verhältnisse auf den

Kanaren findet sich bei TORRIANI, daß nämlich die Einheimischen kleine Barken aus Einbäumen mit Palmenblattsegeln verwendeten (WÖLFEL, Torrianibuch S.123 und S.241), deren Name „guihon“, von WÖLFEL (Monumenta Linguae Canariae, § 290) mit dem Berberischen nicht erfolgreich in Verbindung gebracht werden konnte. Doch ist der hier abgebildete, von D.J. WÖLFEL



(1955)¹² behandelte neolithische-bronzezeitliche Schiffstypus, der in einer Felsgravierung in Barranco de Balos, Gran Canaria, in der Nähe von frühestens bronzezeitlichen Inschriften im Umkreis eines vermutlichen Heiligtums (Nachrichten des Institutum Canarium Nr.6, 1971, Seite 4), dargestellt ist und eine aufgesetzte Kabine zeigt, sicher nicht in derselben Art wie jene Einbäume, denn die Umrisse dieses Schiffes haben eine auf beiden Seiten aufgehöhte Gestalt, so daß sie, selbst wenn damit ein Holzboot gemeint sein sollte, eher an die Binsenboote erinnern, die HEYERDAHL auf Abbildungen in Ägypten aufgefallen sind, die er am Tschadsee und in Peru in Gebrauch fand, die, wie er sagt, heute noch im Westen von Sardinien und in Marokko in Gebrauch stehen und nach denen er sein Expeditionsboot konstruiert hat. WÖLFEL selbst bildete (Umschau 9, 58, 1958, S.274, Abb.7) die unten wiedergegebene Darstellung auf einer gesprungenen Elfenbeinplatte des Hor-Aha aus der früh-dynastischen Zeit Ägyptens zum Vergleich ab.



Wir haben keinen Anhaltspunkt dafür, daß die auch ohne Segel verwendeten Schiffe „im alten Westafrika“ (Nachrichten des Institutum Canarium, Nr.6, 1971, Seite 16) ebenfalls so geformt waren. Über das Verhältnis dieses Typs zu dem von Torriani beschriebenen „guihon“, von dem weder eine aufgesetzte Kabine noch aufgebojene Enden berichtet sind, äußert sich WÖLFEL nicht, noch weniger blickt er in dieser Sache vergleichend nach dem Osten hin, wo solche Boote nicht, wie auf den Kanaren aus Holz, sondern aus Binsen hergestellt wurden. Nach BORY¹³ gibt es wenigstens eine Abart der Binse auf diesen Inseln.

Aus Holz gebaut, wäre, so meint HEYERDAHL, ein derartiges Schiff nicht geeignet gewesen, die in nord-südlicher Richtung an der Küste dahineilende Meeresströmung zu überqueren. Durch die Brandung wäre es wie eine Nußschale an das felsige Gestade geschleudert worden und zerschellt. Jedenfalls ist die Gefahr, nach Süden abgetrieben zu werden, hier bei unvollkommener technischer Ausrüstung wesentlich größer als die Aussicht, nach Westen hinauszufahren. Darüber wird mit Bezug auf eine ethnische Teilgruppe der Berber, deren in Tenerife bezeugte Nachfahren bei der heutigen Lage ihrer Verwandten in Marokko am ehesten von dort ausgefahren sein könnten, noch Näheres zu sagen sein. Für die vorangegangene Urbevölkerung wird zum größten Teil angenommen, daß sie aus dem Nordosten hergekommen sei, wo nach G. SCHOTT (S.259) nicht nur die Winde (Nordost-Passat), sondern auch die Meeresströmungen einer Überfahrt zu den Kanaren zugute kommen. Gerade diesen ersten Landnehmern schreiben D.J. WÖLFEL, W. HESS (S.45) und andere, hierin dem Torriani (WÖLFEL 242) folgend, eine fortgeschrittenere Schifffahrt zu als sie in der Entdeckungszeit bei den Kanariern angetroffen wurde; man vermutet, allerdings ohne sich auf Zeugnisse von Eingeborenen oder auf Erkenntnisse aus der vergleichenden Forschung stützen zu können, daß die Insulaner durch eine Einwirkung von Piraten auf einen primitiveren Stand der Seefahrt zurückgedrängt worden seien.

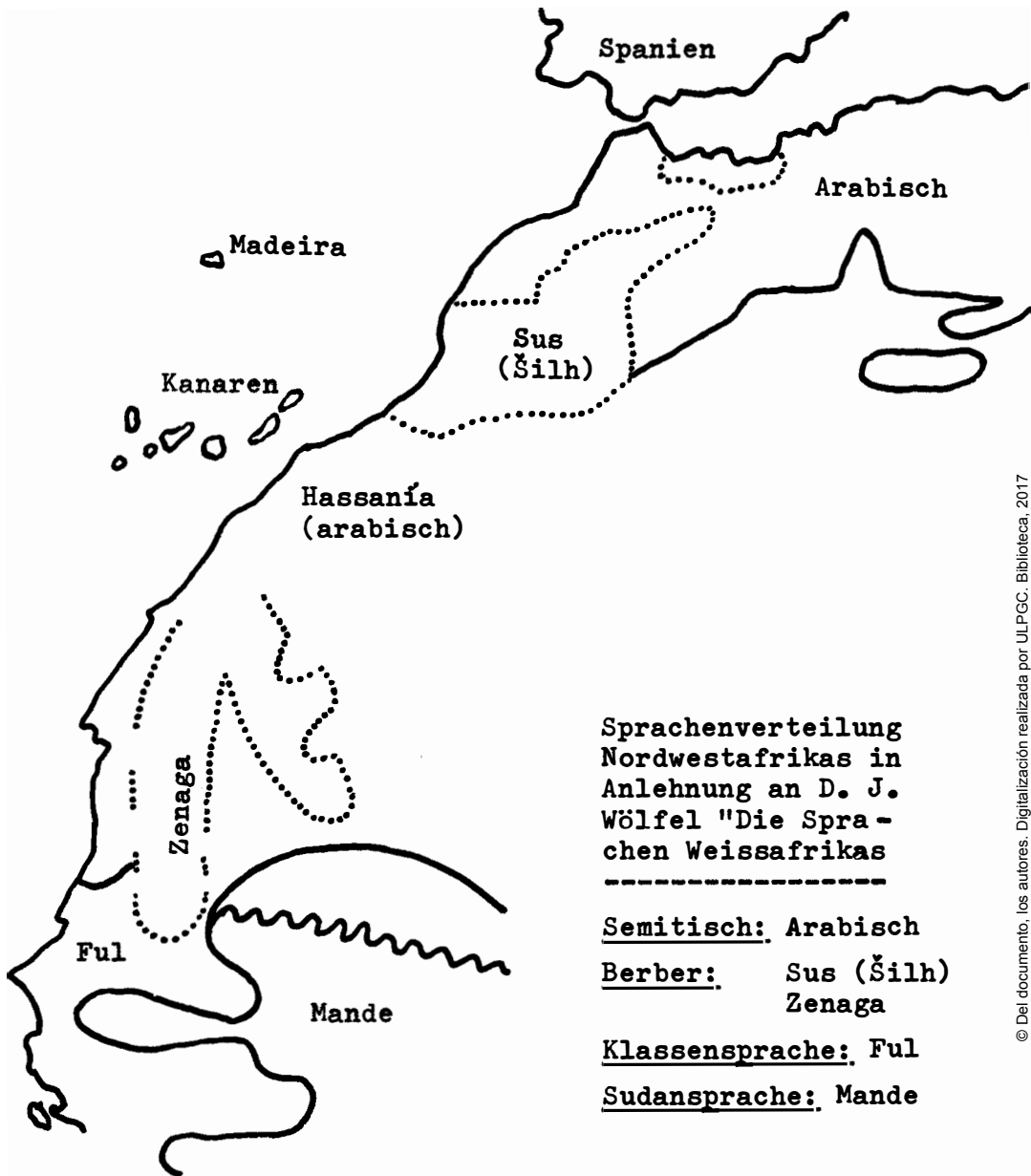
WÖLFEL operiert in dieser Sache mit dem Begriff einer auf die Landnahme sich auswirkenden Thalassokratie – mit fortgeschrittenem Schiffsbestand – im östlichen Teil des Atlantischen Ozeans (Torrianibuch 63, Anm.19), und er meint, wegen der Teilnahme an dieser Thalassokratie seien die Kanarier zur Zeit der phönikischen Fahrt im Atlantik noch so stark gewesen, daß Hanno, obwohl er Madeira erreicht habe (Torrianibuch 64, Anm.29), einen Angriff auf diese Insel nicht gewagt habe. Darüber, wo jene Thalassokratie ihr Zentrum gehabt habe, äußerte sich WÖLFEL nicht. Weder

dort, wo nach A. HERRMANN an der Ozeanküste der Name Atlantis einst haftete, nämlich am Rio de Oro in Westafrika, in verhältnismäßig nächster Nähe des kanarischen Archipels¹⁴, noch in Tartessos in der Nähe von Cadix an der Südwestküste Spaniens sind solche Ausgrabungen gemacht worden, aus denen eine Seevormacht zu erschließen wäre, oder wo überhaupt Schiffe zutage gekommen wären. Die Nachrichten über Tartessos, das nach J. SCHULTEN schon um 1150 v.Chr. bestanden haben soll¹⁵, konkret aber erst im 6. Jahrhundert v.Chr., also lange nach der kanarischen Landnahme, bezeugt ist, lassen eine Blüte erst in der Mitte des 1. Jahrtausends v.Chr. erschließen, ohne daß eine Einhelligkeit unter den Fachleuten darüber bestünde, welches die ersten ethnischen Inhaber dieses nautischen Vorpostens im Atlantik waren. Für die Begründer von Tartessos hält SCHULTEN die Etrusker¹⁶, deren Ausrüstung für die Schifffahrt¹⁷ sie an sich gewiß nicht nur zur Seeräuberei¹⁸ befähigte, und denen M. Gattoni CELLI¹⁹ sogar Einwirkungen auf Mittelamerika zutraute. A. PFIFFIG, einer der besten Fachleute unter den heutigen Etruskologen, sagt dazu, daß SCHULTEN in seinem zweiten Klioaufsatz die Dinge schon vorsichtiger beurteilt, und inzwischen habe es sich immer deutlicher herausgestellt, daß die seefahrenden Tyrsener möglicherweise einem durch die Mediterranien über Kleinasien bis Indien verbreiteten Substratum angehörten. Sie weisen nach PFIFFIG in gewissen Einzelheiten der Religion und der archaischen Plastik u.a. zu Kreta Beziehungen auf. So wären die vorphönikischen Tartessosleute noch gar nicht die klassischen Etrusker gewesen. Auch bewegten sich die Seevölker²⁰, zu denen die Trşw der Medinet-Habu-Texte gehören, hauptsächlich auf der östlichen Seite des Mittelmeeres.

Ihre Vorgänger in der Seefahrt des Mittelmeeres waren die Kreter. Deren Nautik ist zum erstenmal gegen Ende des 3. Jahrtausends durch das Palaikastro-Tonmodell (ein Langboot mit hohem Bug) bezeugt. Sie erreicht ihren Höhepunkt aber erst in der Zeit von minoisch III (1800–1700 v.Chr.). In Nirou Khani wurden Trockendocks gefunden, die allem Anschein nach dem Schiffbau gedient haben. Die Haupthäfen waren Palaikastro, Mochlos, Amnisos, Pseira und Leuke. Das Schiffsinventar läßt sich aus Tonmodellen und aus minoischen Siegeln erkennen. Nach Sp. MARINATOS²¹ waren ihre Fahrzeuge hochbugige Segelschiffe, zuerst, wie aus dem Tonmodell von Mochlos geschlossen wird, aus Zypressenholz hergestellte Einbäume. Nach HERODOT (III,12) ist Minos von Knossos dem Polykrates, der hierin unter seinen griechischen Volksgenossen auch die seevölkischen Phokäer überholt hat, vorangegangen. Die von THUKYDIDES, (I, 4) bezeugte Kriegsflotte der

Kreter trat im Kampf mit den karischen Piraten, also im Osten, hervor, sie diente aber mehr dem Schutz der Handelsflotte als einer politischen Seeherrschaft, die von C.G. STARR²² den Kretern bestritten wird. Ihre Hafenanlagen waren nicht befestigt und befanden sich meist auf kleinen vorgelagerten Inseln. Das spricht nicht für eine zentrale Thalassokratie, obwohl HERODOT diesen Ausdruck gerade für sie verwendet. Aber auch mit ihrem Handel waren sie im ganzen sicher mehr nach dem Osten und Norden als nach dem Westen gerichtet, wohin sich ihre Tätigkeit allerdings nach R. HENNIG²³ schon um 2000 v.Chr. ebenfalls erstreckt hätte. Klare Beweise dafür fehlen jedoch, noch weniger sind Aktionen der Kreter über die Säulen des Herkules hinaus auch nur mit annähernder Sicherheit bezeugt. Das alles schlägt, zumal betreffs der Kreter, deutlich gegen die von WÖLFEL gelegentlich geäußerte Ansicht aus, es hätten zwischen dem Neolithikum und der frühminoischen Zeit mediterrane Beziehungen nach Amerika bestanden. Hinsichtlich der Kanaren, die doch näher liegen, hat WÖLFEL übrigens kretische Einflüsse selbst nur aus späterer Zeit behauptet, und zwar sowohl an den Megalithen, z.B. beim Brauchtum im Kult der Bauwerke von El Julan auf Hierro²⁴, und vor allem an den dortigen Inschriften, und auch das nur als indirekte Übertragung (Torrianibuch 308). In der Sache des bloß behaupteten sekundären Einflusses, insbesondere auf die kanarische Schrift, der nach BIEDERMANN doch noch eher in Betracht käme²⁵, sagt WÖLFEL im selben Buch sogar im Text ausdrücklich: „Trotzdem glaube ich nicht an einen unmittelbaren Zusammenhang, zum mindesten nicht des vollminoischen Kreta mit den Kanarischen Inseln.“ Das bedeutet aber, daß er eine Abhängigkeit, der Urkanarier gerade von der kretischen Schifffahrt nicht vertritt. Dem widerspricht es nicht, wenn er auf S.37, Anm.23, J. SCHOO beipflichtet, daß vor der dorischen Wanderung „direkte Beziehungen“ (in der Heraklessage) aus der kretisch-mykenischen Zeit „bestanden haben müssen“. Er bezieht sich hier ja bloß auf spät- und nachminoische Kontakte dieser Art. Das reicht dann aber natürlich nicht hin, einem speziellen Zusammenhang mit den Kretern, an deren Insel nach W. BRANDENSTEIN²⁶ der Name Atlantis ursprünglich haftete, die vermutete höhere Schriftausrüstung der landnehmenden Urkanarier zuzuschreiben.

Aber auch Ägypten²⁷, wo schon in der Pyramidenzeit, also vor 2500, lange vor dem Aufstieg der kretischen Seefahrt, Sonnenboote mit hochgeschwungenem Bug und aufwärts gerichtetem Steven (R. HERZOG) aus mit Tauen zusammengefügtem Zedernholz gebaut wurden (B. LINDSTRÖM) käme hiefür nicht in Betracht. Gleichviel, ob solche Schiffe ähnlich gestalte-



Sprachenverteilung
 Nordwestafrikas in
 Anlehnung an D. J.
 Wölfel "Die Spra-
 chen Weissafrikas

Semitisch: Arabisch

Berber: Sus (Šilh)
 Zenaga

Klassensprache: Ful

Sudansprache: Mande

Anmerkung: Hassania ist ein ziemlich
 reines arabisches Idiom, das auf eine
 berberische Volkssprache aufgepfropft
 ist (nach W. Reichhold "Mauritanien",
 Die Länder Afrikas, Band 28, Deutsche
 Afrika Gesellschaft, Bonn, 1964)

ten Binsenbooten nachgebildet wurden oder nicht – der Ethnologe R. HERZOG, der durch seine Arbeit über Punt mit den altägyptischen Verhältnissen gut vertraut ist, vermerkt (l.c. 614), daß in Ägypten auch Binsenfahrzeuge „mit steilem Bug und Achtersteven“ vorkommen – Hochseefahrer waren, so erklärt HERZOG, die Ägypter nicht, und man vermißt auch alte Kaianlagen dieses Volkes am Mittelmeer. Damit verliert auch die an sich naheliegende Annahme, der Aufschwung der Schifffahrt an der kleinasiatischen Küste sei, wenn schon nicht ausschließlich von den Kretern, eben von den Ägyptern herzuleiten, ihren Boden.

An diesem Aufschwung nach den Kretern nahmen vor allem die Seevölker teil, neben denen aber mindestens seit 800 v.Chr. die Phönikier von ihrer Küste aus als Seefahrer in den Vordergrund kamen. Von ihren Landsleuten allein bezeugen klare Nachrichten, daß sie Fahrten an der atlantischen Küste unternahmen und bei Ausgrabungen kamen dort auch Handelsplätze zutage, die sie, wenn schon nicht gegründet, so doch besetzt haben. Es wird sogar behauptet, ihre Atlantikfahrten hätten sie bis an die amerikanische Seite hinübergeführt und sie seien dort sogar an der Küste auf- und niedergefahren²⁸. WÖLFEL ließ sie aber nur als Küstenfahrer gelten, und ungeachtet der Bemerkung DIODORs (V, 19, 1), die Sardinier, also eines der Seevölker, hätten mit den Phönikiern um eine atlantische Insel gestritten, hat WÖLFEL, speziell gegenüber ZYHLARZ²⁹, eine Landung der Phönikier auf den Kanaren heftig bestritten.

Die Nautiker der Westkultur³⁰ waren in seinen Augen die Megalithiker, und es geschieht ganz in seinem Sinn, wenn man vereinzelt die megalithischen Handelsplätze an der Küste Westmarokkos, einschließlich desjenigen am Rio de Oro, für erst später von den Phönikiern besetzte ältere Gründungen erklärt. Auch ließen sich, da in Ägypten das Megalithikum schon vor dem Jahre 2000 vorhanden war, in Mittelamerika aber nur wenig vor der Mitte des ersten Jahrtausends begonnen hat (R. HERZOG, l.c. 615), megalithische Kontakte über den Atlantik³¹, abgesehen von der direkt auf den Golf von Mexiko zugehenden Strömungsrichtung von der Südküste Westafrikas leichter verstehen. Doch war es wieder gerade WÖLFEL, der auch die Megalithiker lediglich als Küstenfahrer einschätzte, womit er sich seine, wie schon gesagt, zeitlich weit zurückgreifende transatlantische These³² nicht eben leicht gemacht hat.

Zwar nicht so in sich widersprüchlich, doch deshalb nicht wahrscheinlicher, mutet ein anderer Punkt seiner Anschauungen über einen vorkolumbischen Seeverkehr im mittleren Atlantik an, nämlich die von ihm an

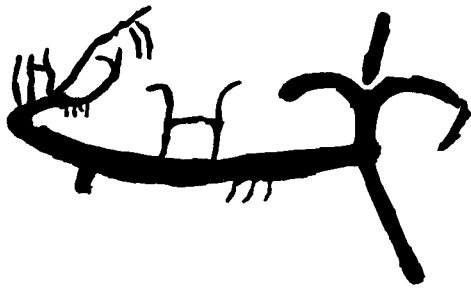
W. HESS (l.c. 45) brieflich geäußerte Idee, die nordischen Amerikafahrer³³ mit ihren Drachenschiffen³⁴ seien auf den Kanaren gelandet. WÖLFEL kam dazu, indem er entgegen allen Angaben im offenbar hierfür in Anspruch genommenen Text der Grönlandsaga den Bericht über die Fahrt des Tyrkir³⁵, ins „Weinland“ auf die Kanaren bezog. Daß er hiezu durch die Bezeichnung Vinaria für eine dieser Inseln, vermutlich für Hierro, bei VINZENZ von BEAUVAIS (H. BIEDERMANN, ADEVA-Mitteilungen 27, 1971, 14 f) veranlaßt gewesen sein könnte, bezweifelt H. BIEDERMANN. Nach seiner Meinung steht eher eine Partie aus einem Werk von Frithjof NANSEN³⁶ dahinter. Nun sind aber die Ereignisse auf Helluland und Markland, die zweifellos an der Küste des nördöstlichen Amerika lagen, nach dem Tyrkirbericht engstens mit dem Vinland der Wikinger verflochten, und die wirkliche Entfernung von diesen Küstenländern bis zu den Kanarischen Inseln ist weit größer, als die von NANSEN abgedruckte Karte zeigt, und nach der ganzen Situation läßt sich auch kaum annehmen, daß ein Normannenschiff über diese Strecke in den kanarischen Archipel verschlagen worden wäre. Übrigens hat sich WÖLFEL zur Stütze seiner oben erwähnten Ansicht auch nicht auf den Namen Bristol für einen der beiden Machthaber von Lanzarote (Torriani 12 v) berufen; auf diesen Namensträger nimmt WÖLFEL bei seiner Erklärung (Monumenta Linguae Canariae V, 17) keinen Bezug und seine Interpretation desselben Namens bei einem kanarischen Begleiter des Bethencourt trägt nichts bei zur Einsicht in die gleich noch von einer anderen Seite anzupeilende These einer Ankunft von Normannen auf den Kanaren, speziell auf Gran Canaria, wo von Löher einige Wörter aus dem Germanischen gedeutet wurden.

Ernstere Beachtung verdient, allein schon weil wir damit zu unserem Ausgangspunkt zurückkehren, ein Ausblick, den E. SÉRRA RÁFOLS³⁷ vom mittleren Westafrika als dem Ausgangspunkt einer späteren Besiedlung von Tenerife zu den Wikingerfahrten gemacht hat. Die betreffende Stelle lautet „Pero, si en los mares hiperbóreos, con medios totalmente inadecuados, los vikingos alcanzaron Groenlandia y América no me parece descabelládo creer que los Zenagas, con medios sin duda más risibles, podieron cruzar el mar de Canarias.“ Daran knüpfen sich freilich mehrere Fragen, weniger wegen des Unterschiedes zwischen den Ureinwohnern und den Zenaga, als angesichts der früher erwähnten starken Nordsüd-Strömung an der westafrikanischen Küste, die ein Übersetzen zu den Inseln mindestens sehr erschwert; es konnte aber durch ablandige Winde (G. SCHOTT l.c. 259) erleichtert sein. Undurchsichtig bleibt, welche Fahrzeuge den Zenaga für eine solche Überfahrt, die

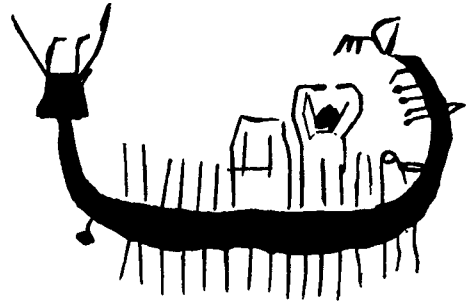
durch ein bereits bestehendes Wissen um solche Inseln begünstigt gewesen sein kann, damals zur Verfügung standen. Im Felsbilderwerk des L. FROBENIUS über den Nordwesten Weißafrikas, d.i. über Kleinafrika³⁸, findet sich keine Abbildung von solchen Schiffen, auch nicht vom Zenagaberg (Taf.34–45, Text 9–12). Eindrucksvolle Beispiele von solchen Fahrzeugen aus Nubien bei W.E.F. RESCH³⁹ zeigen eher den Typ des Binsenbootes, wie ihn HEYERDAHL aus Ägypten und vom Tschadsee beschreibt. Sie werden aus dem Werk von Resch hier mit Erlaubnis des Verlages abgebildet.

Wären derartige Darstellungen auch in Kleinafrika vorhanden, so hätten sie gemäß der Erklärung von W.E.F. RESCH in seiner ethnologischen Interpretation des obengenannten Werkes von FROBENIUS über die Felsbilder Kleinafrikas (auf S.80) einen beträchtlichen Aussagewert auch für die Zenaga, soweit nämlich die Ansicht Bestand hat, daß die östlichen Felsbilder sich von den ibero-marusischen herleiten. Über Schiffsdarstellungen an spanischen Felsbildern orientiert der Beitrag H. OBERMAIERs im Werk des FROBENIUS leider nicht. Vorläufig hängt die These HEYERDAHLs in diesem Punkt noch in der Luft. Die vom ihm zum Beweis erwähnten Fischerboote an der Westküste Sardiniens, in der Nähe von Nuraghen (l.c. 148 u. 277), und die des Jolofstammes, unweit des größten der megalithischen Landeplätze in Nordwestafrika auf der atlantischen Seite (l.c. 148), sind flach und entbehren der Aufbiegung am Achter und des schief hinausragenden Steven am Bug. Eben diese Gestaltung sei aber, so meint HEYERDAHL, für das Schilfrohr materialgerecht, und auf Holz sei sie erst nachträglich übertragen worden. In Holz hat sie vor allem in Kreta das Seewesen beherrscht. Daß jene hochgebogenen Binsenboote dafür das Vorbild waren, dafür gibt es weder an den Ufern des Mittelmeeres noch auf seinen Inseln Anzeichen. Ein Zusammenhang mit Ägypten wäre in diesem Punkt aber nicht ausgeschlossen.

Auf diesem Hintergrund gewinnt die wiedergegebene Felszeichnung eines Schiffes mit dem Schnörkel am Hinterteil und dem nach vorn hinausragenden Bug auf Gran Canaria an Bedeutung, wenn auch nicht festzustellen ist, ob damit ein Binsen- oder ein Holzboot dargestellt werden soll. Im ersten Fall könnte ein derartiges Fahrzeug bei der Landnahme insofern gute Dienste geleistet haben, als sich das Schilfboot HEYERDAHLs bei heftiger Brandung besonders bewährt hat, mit ihm sei man der Gefahr des Zerschellens an der Küste leichter entgangen, als dies mit einem Holzboot möglich gewesen wäre (l.c. 282 f). Binsenboote fanden sich, wie gesagt, auch an der marokkanischen Küste, an der auch HEYERDAHL die Ausgangsbasis für die



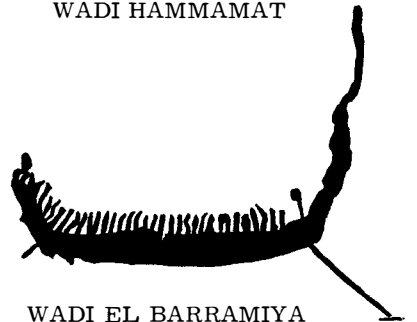
BIR KANAIS



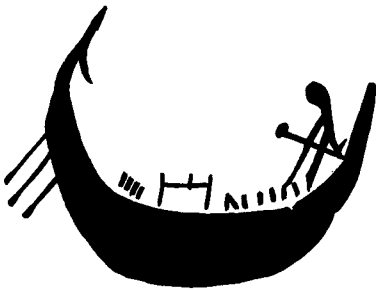
WADI HAMMAT



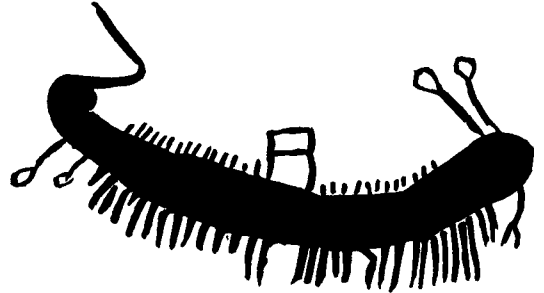
BIR KANAIS



WADI EL BARRAMIYA

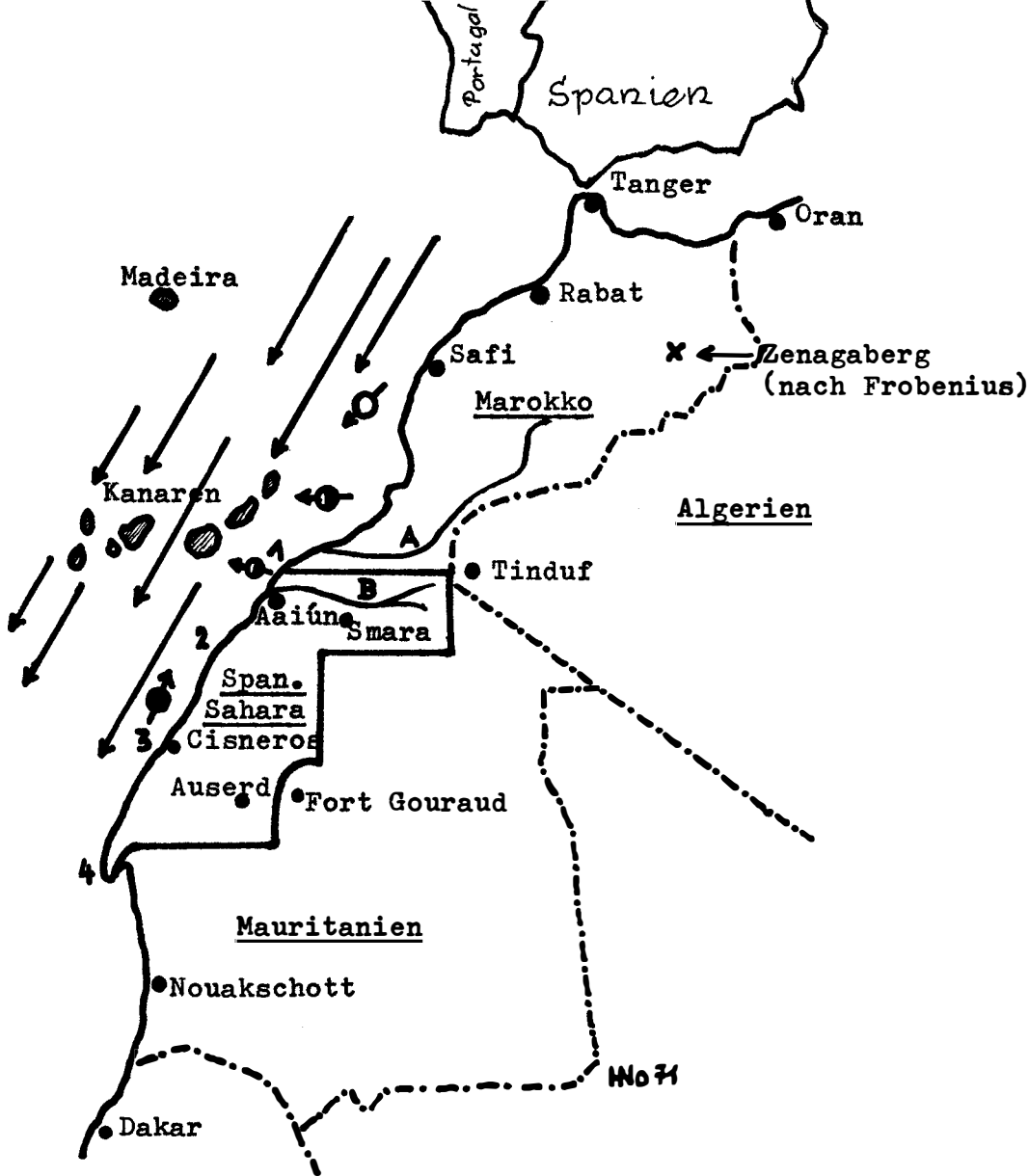


TOSKA





TOSKA

Schiffsdarstellungen aus den Petroglyphen des nubisch-oberägyptischen Raumes. Nach W. Resch, Die Felsbilder Nubiens, Graz 1967 (Akademische Druck- u. Verlagsanstalt).



Zeichenerklärung:

- 1 Cap Juby
- 2 Cap Bojador
- 3 Rio de Oro
- 4 Cabo Blanco
- A Uad Draa
- B Sagia Hamra

-  Strömungsfahrten
-  Fahrten mit Ruder und Segel möglich

landnehmenden Kanarier annimmt, die er freilich irrig generell als Guanchen bezeichnet (l.c. 189). An der Westküste Marokkos (nicht nur auf den Kanaren) sei allerdings das Schilf „Nicht in solcher Menge“ vorhanden, daß man sich damit für den Bau eines Schiffes „versehen könnte“ (l.c. 79), d.h. wohl eines solchen, wie er es sich nach altägyptischem Muster gebaut und mit Segel und Ruder betrieben hat, den zwei nicht nur im Mittelmeer, sondern auch im Ostatlantik allgemein zu weiteren Fahrten als zur Fischerei üblichen Bewegungsmitteln, die allerdings auf der Felsgravierung in Gran Canaria und auf der ägyptischen Parallelfigur nicht dargestellt sind. Möglicherweise zeigen sie Übergangsformen, an die die wendigen und voranstrebenden Wikingerboote keinen Anschluß haben. Hauptbeispiele von diesen sind die Schiffe von Nydam und Oseberg, sie erweisen sich als Plankenboote, d.h. sie sind so gestaltet wie die Fahrzeuge der „Argonauten“ der Südsee und sie waren außer zu Strömungsfahrten, wie die RA-Fahrt HEYERDAHLs eine war, auch zur Querung widriger Strömungen fähig. So konnten die Normannen, was ihnen, wie schon erwähnt, einige Gelehrte zutrauten, von der mittelländischen Küste Marokkos⁴⁰ aus die Kanaren erreichen und sie wären, was SÉRRA RÁFOLS nicht erwogen hat, natürlich auch den Zenaga bei einer Überfahrt von der ihrem heutigen Gebiet nächsten Küstenstelle dorthin, sei es in direkter Querung oder auch landaufwärts zu einer hierfür günstigeren Bucht weit überlegen gewesen. Dabei muß es, weil man über die Schiffe der Urmegalithiker nichts weiß, dahingestellt bleiben, welche Schiffstypen sich eher aus ihnen herleiten, die Drachenboote der Wikinger oder die an den Megalithplätzen an der westmarokkanischen Küste vorhandenen, auf deren Gebrauch auch vom Inland ans Meer vorstoßende Berberstämme, die zunächst nur Flußfahrer waren, verhältnismäßig rasch umschalten konnten.

Auf der angeschlossenen, von H. NOWAK gezeichneten und freundlicherweise zur Verfügung gestellten Karte sind alle Orte und Daten eingetragen, die zum Verständnis der obigen Ausführungen und der darauf bezüglichen Partien am Beginn dieses Aufsatzes wünschenswert sein könnten. An die beiden oben erwähnten Bemerkungen, nämlich an die eine von WÖLFEL über die Zwischenlandung des Tyrkir auf den Kanaren und die andere von SÉRRA RÁFOLS über die Bewältigung der widrigen Strömung zwischen der Westküste Afrikas und den Kanaren durch die Zenaga und eventuell auch durch die Urkanarier, wollte ich zur geplanten und inzwischen erschienen Gedächtnisschrift für ERIXON⁴¹ einen Aufsatz unter dem Titel „Insulae fortunatae und ultima Thule“ anknüpfen, um dabei die Probleme eines mehrfach angenommenen Zusammenhanges im Megalithikum zwischen Nord-

europa und den Kanaren⁴² kritisch zu behandeln. Eine Augenerkrankung hat mich verhindert, den Artikel rechtzeitig fertigzustellen. Insofern darin ethnische und kulturelle Gegebenheiten am äußersten Westrand Europas in ihrer etwaigen Beziehung zum Rückzugsgebiet von Eurafrika im Atlantik erörtert werden sollten, schließt sich in der vorliegenden Form das umgestellte Thema, obwohl dabei auf die Frage einer europäischen Beeinflussung Amerikas mit eingegangen wird, zwanglos an. Es fügt sich so in das Konzept des Initiators einer europäischen Ethnologie⁴³ ergänzend ein.

ANMERKUNGEN

- 1 HEYERDAHL Th., Expedition Ra Gütersloh 1970. Bespr. v. BIEDERMANN H. in: I.C.—Nachrichten 1970. Hallein 5, 1971 und vom Freiburger Ethnologen HERZOG R. in: Umschau 71, Heft 16, 614—615 1971
- 2 Tagung über präkolumbische Beziehungen über den Atlantik in Tenerife, Vorsitzender Pericot García. 8. Dez, 1970, Bericht von "El Dia", 5—17, Sta. Cruz de Tenerife.
- 3 NOWAK H., Selbstbericht über die RIO DE ORO—Kundfahrt 1971, in: I.C.—Nachrichten, Hallein 5
- 4 SCHOTT G., Geographie des Atlantischen Ozeans, Hamburg 1942
- 5 HORNELL J., Water Transport, Origins and Early Evolution. Cambridge 1946
- 6 HÖVER O., Altasien unter Segel. Braunschweig 1961
- 7 TORR C., Ancient Ships. Cambridge 1894
- KÖSTER A., Schifffahrt und Handel des östlichen Mittelmeeres im 2. und 3. Jahrtausend v.Chr., Leipzig 1924
- Ders., Das antike Seewesen, Berlin 1925
- KROLL W., Artikel Schifffahrt in: Pauly-Wissowa, Reall.d.Altertumsw., 1923 2. Reihe 2. Bd., 387—419
- BEHN F., Artikel Schiff und Schiffsbau in: Eberts Reallex. d. Vorgeschichte, 1927/28. 235 ff. Mit vielen Abb.
- MILTNER E., Artikel Seewesen in: Pauly-Wissowa, 1931. Suppl. 5, 906—962. Mit viel. Lit.; F. MILTNER (Der Okaenos in der persischen Weltreichsidee. Saeculum 3, 1952) bezieht sich schon auf einen nach den Phöniziern bestehenden Zustand und nicht auf die Hochseefahrt.
- WALLINGA H.T., Nautika I in: Mnemosyne (Bibliotheca classica Butana 4, 19, 1—41) 1966. Mehr davon bisher nicht erschienen.
- 8 LITTLE G.A., Brandan, the Navigator. Dublin, 1946, Streitfrage bei LÖPELMANN M., Erinn, Brünn etc. O.J. Anm.405 zum Text S.31 über ir. curah (Ruderboot) neben ir. clesah (Segelschiff)
- 9 ALVAREZ DELGADO J., La navegación entre los prehispanicos; Archivo Español de Arqueología, 1950 164—174

- 10 SÉERRA–RAFOLS D., La navegación primitiva en los mares de Canarias (Revista de Historia Canaria 1957, 83–91) Ders., Sobre los medios primitivos de navegación en el Atlántico, Crónica de V. Congr. Arqueolog. Nacional, Zaragoza 1959. Daneben ohne entscheidenden Aussagewert für unser Thema
 SYKES E., The Azores and the early exploration of the Atlantic. London 1965
- 11 HESS W.O., Die Kultur der voreuropäischen Bevölkerung der Kanarischen Inseln. Ein quellenkundlicher Beitrag zur Kulturgeschichte Weißafrikas. Ungedruckte Diss., Göttingen 1950
- 12 WÖLFEL D.J., Eine Felsgravierung eines neolithischen-bronzezeitlichen Schiffstypus und anderes aus der Archäologie der Kanarischen Inseln. D. Westermann- Festschrift. Afrikanische Studien. Berlin 1955, 7–12
- 13 BORY DE St. Vincent, Geschichte und Beschreibung der Kanarischen Inseln 1804. Neudruck Graz 1970, 371
- 14 HERRMANN A., Triton und die hellfarbigen Libyer, Rheinisches Museum, 1927 NF Bd.86, Heft 1.
- 15 SCHULTEN J., Tartessos. Ein Beitrag zur ältesten Geschichte des Westens. Hamburg 12–27 1950. Neue allerdings vorwiegend sprachliche Gesichtspunkte bei TOVAR A.,
 El oscuro problema de la lengua de los Tartessos (V. Symposion internacional de Prehistoria Peninsular 1968/69, 341–346)
- 16 SCHULTEN J., Die Etrusker in Spanien (Klio 23, 1930)
 Ders., Die Tyrsener in Spanien (Klio 32, 1940)
 WAINWRIGHT G.Ca., Zum Turaskaprobem im allgemeinen: The Teresh, the Etruscians and Asia Minor (Anatolian Studien 9 1959, 197 ff)
 BISSING F.W.v., Die Überlieferung über die Turuska (Wiener Zeitschrift für Kunde des Morgenlandes, 35, 1928, 177 ff)
- 17 BEHN F., Die Schiffahrt der Etrusker (Röm. Mitt. 1919, 34, 1 ff)
- 18 BRANDENSTEIN W., Die tyrrhenische Stele von Lemnos (Mitt. altoriental. Gesellschaft 8, 1934, 3, Leipzig). Dazu SESTIER (N.), La piraterie dans l'antiquité. Rom 1880
- 19 CELLI M. Gattoni, Gli Etruschi, AISA, Terra Ameriga, Genova, 1967
- 20 RÖDER G., in: Eberts Reallexikon der Vorgeschichte 12, Berlin 1928, 3–4. In neueren Arbeiten über die Seevölker wird auf die Schiffahrt speziell nicht eingegangen.
- 21 MARINATOS Sp., La marine créto-mycénienne (Bullet. correspond. hellénique 57, Paris 1970 ff.)
- 22 STARR Chester G., The Mythe of the Minoan Thalassocracy (Historia 3, Wiesbaden 1954/55, 282–291. Bezug auf die Abhängigkeit Mykenäs von Kreta 290 und auf die Ausbreitung nach dem Westen 286 oben.
- 23 HENNIG R., Terrae icognitae. I, Leiden 1944
- 24 WÖLFEL D.J., Die Religionen des vorindogermanischen Europa, in: F. KÖNIG, Christus und die Religionen der Erde, Wien 1951, I. Bd., S.426
- 25 BIEDERMANN H., Altkreta und die Kanarischen Inseln, ADEVA–Mitteilungen 9, Graz 1966.
- 26 BRANDENSTEIN W., Atlantis (Arbeiten aus dem Institut für allgemeine und vergleichende Sprachwissenschaft Graz 3, Wien 1951)
- 27 ASSMANN E., Reallexikon der Vorzeit 11, Berlin 1927/28, 250 f.
 LANDSTRÖM Bj., The Ships of the Pharaohs. London 1970.
 HERZOG R., Rezension der Expedition Ra und des Werkes von Heyerdahl Th. vom

- Standort der Ägyptologie, in: Umschau 71, Heft 16, 614–615. Auch H. KEES erwähnt in seinem Kapitel über Schiffe und Häfen in: Das alte Ägypten (Berlin 1958, 56–62) keine Hafenplätze am Mittelmeer. Fahrten von Ägypten nach Byblos sind aber nachgewiesen.
- 28 Die Phönikier hält unter den mediterranen Völkern für das in den von dort aus angenommenen Amerikafahrten aktivste Element Alf BAJOCOCCO, Fenici e Cartinesi sulle rotte Atlantiche (Terra Ameriga, Guena 6, 1969, 55–59). E. SYKES, Phoenician explorers in the Americas (Atlantis 22, London 1969). Der zunächst nur in Tageszeitungen gemeldete Fund von 7 phönikischen Schiffen am Lago di Mersala, Isola di Mozia (Trapani) durch Miss Henor FROST (L'Europeo, Anno 27, dts, 7. Okt. 1971, 59 ff.) erhöht unsere bisherige auf ägyptischen Darstellungen beruhende Kenntnis von phönikischen Schiffen. Eine Monographie über sie gibt es noch nicht. Bis zur Behauptung von küstenfahrenden Phönikiern an der Ostküste Amerikas fühlte man sich berechtigt auf Grund eines für kanaaniäischsidonisch erklärten inschriftlichen Fundes in Paraiba in Brasilien. DELEKAT L., Phönikier in Amerika (Bonner Biblische Beiträge 32, 1969). Im selben Sinn C.H. GORDON (Orientalia 37, 75–83). Absprechend H. SCHMÖKEL, Die Brasilienfahrt der Phöniker (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16.8.1968– sowie W. SCHMÖKEL, Randbemerkungen zur sogenannten Paraibainschrift (Mélanges de l'Université Saint Joseph, Beyrouth 45, 1969).
- 29 ZYHLARZ E. Das Kanarische Berberisch in seinem sprachgeschichtlichen Milieu, Zeitschrift der deutschen morgenländischen Gesellschaft, 100 n.F. 25, 1950, 431
- 30 SCHUCHHARDT C. Westeuropa als Kulturkreis, Sitzungsberichte der Akademie der Wissenschaften, Wien 1913
- WÖLFEL D.J. Die Westkultur, Deutsche Zeitschrift für Spanien, 29, Barcelona 1947, 5–7
- BIEDERMANN H. Bemerkungen zum Problem der „Westkultur“ von D.J. Wölfel, Nachrichten des Institutum Canarium, Nr.3/1970, Hallein.
- 31 Anregend in dieser Richtung ist der Aufsatz in H. BIEDERMANN, Dolmenlike Structures in South America, Intern. Anthropol. and Ling. Review, Miami, Florida 1957.
- 32 WÖLFEL D.J. Transatlantic Relations of ancient American High Culterer. Ungedruckter Vortrag anlässlich des Ethnologen-Kongresses in Wien, 1952
- HEINE–GELDERN R. hält am Schlußabsatz seines Artikels (Transozeanische Kulturinflüsse im alten Amerika, Zeitschrift für Ethnologie 93, 1968, 15 f.) immerhin vereinzelte Übertragungen auch für den Atlantik für möglich. In seinem Torriani-buch (S.218 und 219, Anm.167) führt D.J. WÖLFEL 7 Fälle von gutbezeugten vorkolumbischen Verschlagungen nach Amerika (mit von dorther erfolgter Rückkehr) an. Dazu ein legendäre Nachricht, Columbus habe selbst auf Gomera einen solchen Rückkehrer angetroffen.
- 33 Die jetzige Forschungslage zeigt H. BIEDERMANN, Ethnographische Bemerkungen zum Problem der nordischen Vinlandfahrten, Mitteilungen der anthropologischen Gesellschaft in Wien, 96/97, 1967, 100–114.
- 34 LA BAUME W., Zum Stand unserer Kenntnis vom germanischen Schiffsbau. Hamburg 1949, 216 ff.
- KÖSTER A., Das Schiff der nordischen Felsbilder (Klio 32, Leipzig 1934.)
- NORDEN A., Der Schiffsbau der nordischen Bronzezeit, Mannus 1939
- BRÖGGER A.W. und SHETELIG H. Viking Ships. Their ancestry and evolution I, 1953

- 35 Grönländer und Farörer Geschichten (Sammlung Thule 2. Reihe, 13.Bd, Jena 1931, 55 ff, CHRISTIANSEN R.Th., The Vikings and the Vikings Wars in Irish and Gaelic Tradition. Oslo
- 36 NANSEN F., Nebelheim—Entdeckung und Erforschung der nördlichen Länder und Meere, Leipzig 1911, Bd.1, Cap. IX Vinland das Gute, die Glücklichen Inseln und die Entdeckung Amerikas, speziell S.415—417: „Vinland mit den afrikanischen Inseln identisch“. Mit Karte (S.416), die zeigt, wie man sich „nach der Vorstellung der isländischen Literatur die Zusammenhänge zwischen Grönland und den ‚Fortunatae Insulae‘ dachte“.
- 37 SERRA RAFOLS E. La navegación primitiva en los mares de Canarias, in: Revista de Historia de Canarias, La Laguna, 23, 30 1957, 91) Deutsch: „Jedoch wenn in den hyperboräischen Meeren mit total inadäquaten Mitteln die Wikinger Grönland und Amerika erreichten, scheint es mir nicht unsinnig (zu sein), zu glauben, daß die Zenaga mit ohne Zweifel lächerlichen Mitteln das Kanarische Meer überqueren konnten.“ Dazu vgl. ÁLVAREZ DELGADO, Anmerkung 9.)
- 38 FROBENIUS L. (u.) OBERMAIER H., Hadschra Maktuba. Urzeitliche Felsbilder Kleinafrikas. Neudruck Graz 1965
- 39 RESCH W.F.E., Die Felsbilder Nubiens. Graz 1967
- 40 STEENSTRUP J., Normannerne, Kobenhavn 1978, I, 91 F.u. II 297 bezieht sich auf in Marokko gelandete Normannen. Dazu COURTOIS Ch., Les Vandales et l’Afrique. Paris 1955.
- 41 ERIXONIA (Gedenkschrift für Sigurd ERIXON). Ethnologia Europäa 2—3, 1966—1968.
- 42 Bezug genommen sollte dabei u.a. auch auf die betreffs der Megalithfrage bemerkenswerte Tatsache werden, daß sich nach BIRKET—SMITH K. (Die Eskimos, Zürich 1948, 200—201) ein Steinkreis um ein Grab im Zentralgebiet der Eskimo an der Hudsonbai (Abb.69, S.205) befindet, während im Osten bei diesem Volk Steingräber üblich seien.
- 43 ERIXON S., Regional European Ethnology, Stockholm 1938, 2 Bände.

Ihr Restaurant beim Keltenmuseum

Kupfer
Kanne



5400 HALLEIN, Pfliegerplatz 306, Telefon (0 62 45) 23 33

RESUMEN

El autor pasa revista a los trabajos sobre el tráfico marítimo prehistórico en el Mediterráneo y en Europa, así como sobre la construcción de embarcaciones por los Canarios prehispanicos. Esto, teniendo en cuenta posibles centros marítimos en expansión cerca de las costas atlánticas, algunos de los cuales eran de origen megalítico. El autor se propone acentuar las argumentaciones sobre la toma de posesión de las Islas Canarias, más o menos en relación con los viajes transatlánticos precolombinos. No obstante, sería emprender investigaciones aún más profundas para dar un paso adelante; es decir, reunir las fechas, ya conocidas, en un conjunto coherente con el fin de reconstituir la navegación megalítica, así como sus repercusiones entre ciertos pueblos, empeño muy difícil.

El presente artículo contiene, no obstante, anotaciones determinantes sobre diversas opiniones de los expertos con respecto a la navegación de altura existente, o no, entre los pueblos antiguos poseyendo conocimientos náuticos. Señala también las posibilidades, y las dificultades, de una travesía entre Africa Blanca, o Europa Occidental, y las Islas Canarias.

RÉSUMÉ

L'auteur donne un aperçu général sur le trafic maritime dans le Bassin méditerranéen et dans l'Europe préhistorique, ainsi que sur la construction d'embarcations par les Canariens préhispaniques. Ceci en tenant compte de possibles centres maritimes en expansion près des côtes atlantiques dont certains étaient d'origine mégalithique. L'auteur se propose d'étayer les discussions sur la prise de possession des Iles Canaries, plus ou moins en relation avec les voyages transatlantiques précolombiens. Cependant, il serait nécessaire d'entreprendre des recherches plus vastes pour avancer encore d'un pas; c'est-à-dire, réunir les dates déjà connues dans un ensemble cohérent pour reconstituer ainsi la navigation mégalithique et ses répercussions entre certains peuples, tâche extrêmement difficile. Le présent article contient toutefois des remarques déterminantes sur les diverses opinions des experts à propos de la navigation hauturière existant, ou non, chez les peuples antiques ayant des connaissances nautiques. Il signale aussi les possibilités et se rendre aux Iles Canaries des côtes de l'Afrique Blanche ou de l'Europe Occidentale.

SUMMARY

The author intends to contribute material to our knowledge of oceanic traffic in the mediterranean world and in prehistoric Europe, particularly in regard to possible maritime bases near the Atlantic coasts. Such nuclei of ship-construction should be viewed in connection with the expansion of megalithic cultures and the discovery and population of the Canary Islands. This would provide a suitable basis for discussing the problem of the possibility of voyages in pre-Columbian times. These data should be summarized to approach the extremely difficult task of obtaining knowledge about megalithic navigation from vestiges still extant among certain peoples. The present article should be regarded as a first attempt to arrive at such a summary with directive hints. It cites expert opinions on the lack of maritime facilities among ancient peoples possessing nautical knowledge and on the possibilities and difficulties of reaching the Canary Islands from the continental coasts of Western Europe and 'White Africa'.