

Werner Pichler

## Die Schiffsdarstellungen unter den Felsbildern Fuerteventuras

Eine der spannendsten und zum Großteil bislang ungelösten Fragen der Altkanarierforschung ist ohne Zweifel die, wann welche Bevölkerungsgruppen die Kanarischen Inseln erreicht haben. Es ist hier allerdings nicht der richtige Anlaß, über die Möglichkeiten früher Seefahrt zu referieren. Darüber wurde auch schon ausreichend publiziert, einen hervorragenden Überblick hat Peiffer schon 1973 im *Almogaren* veröffentlicht.

Wenn man die Schilderungen in der antiken Literatur ernst nimmt, dann müssen sehr frühe Atlantikfahrten als bewiesen angesehen werden. Die Frage aus der Sicht des Altkanarierforschers kann nur lauten: Gibt es überzeugende Beweise für Landungen auf den Kanarischen Inseln, für frühe Kulturkontakte mit Völkern des mediterranen oder atlantischen Raumes?

Durchleuchtet man die aktuelle kanarische Literatur zu diesem Thema, so kann man ohne Schwierigkeit zwei extreme Positionen feststellen.

Ganz klar dominierend erscheint ein isolationistisches Modell, d.h. die überwiegende Anzahl der Autoren geht von einer völlig isolierten Stellung der Kanarischen Inseln bis zur Ankunft der ersten Europäer im 13. Jh. aus. Die Möglichkeit einer Überfahrt von der afrikanischen Küste wird generell gelehnt, ebenso die Möglichkeiten interinsulärer Kontakte.

Quasi als Gegenpol zu diesem isolationistischen Modell entwerfen neuerdings einige Autoren geradezu das Bild eines "antiken Massentourismus". Sie halten die Anwesenheit von Tartessiern, Phöniziern, Kretern, Griechen und Römern für bewiesen.

Wie so oft bei extremen Positionen, so sind auch hier aus der Sicht unseres heutigen Wissensstandes beide schwer zu belegen. So gibt es eine ganze Reihe von Argumenten, die das isolationistische Modell als völlig unwahrscheinlich erscheinen lassen.

- Erstens gilt es als erwiesen, daß die vorislamische Bevölkerung Nordafrikas durchaus seetüchtige Boote besaß, mit denen es möglich war, gegen die starke Strömung im Bereich der Kanarischen Inseln anzukreuzen.

- Zweitens besaßen auch die Altkanarier Boote. So berichtet z.B. Torriani: "Faceuano anco barchi d'arbor Drago ilquale intiero cauauano, et poscia postogli la saerra di pietra nauigauano con remi et con uela di palma attorno i lidi de l'isola" (Sie machten Barken aus dem Drachenbaum, den sie aushöhlten, wenn dann der Anker aus Stein daran war, schifften sie mit Rudern und Segeln aus Palmblatt um die Küsten der Insel). Angesichts der Tatsache, daß die meisten Inseln in Sichtweite der anderen liegen, wäre es doch wirklich ungewöhnlich, wenn man nicht Überfahrten versucht hätte.
- Drittens gibt es eine Serie von verdächtigen Funden, die wahrscheinlich aus der Vor-Conquista-Zeit stammen. Dazu gehören einige Metallgegenstände, Bronze- und Eisenmesser und ein Schwert aus der Cueva Pintada auf Gran Canaria. Dazu kommen angeblich römische Amphorenfunde vor der Küste von Lanzarote und Fuerteventura. Leider gibt es darüber bislang keine präzisen Veröffentlichungen, z.T. gelten die Funde als verschollen.

Wenn man alle diese Argumente berücksichtigt, dann muß man zu der Meinung kommen, daß das isolationistische Modell nicht länger aufrecht erhalten werden kann.

Die Vertreter der Gegenthese, die ich etwas ironisch den "antiken Massentourismus" genannt habe, haben das große Problem, Beweise für die angenommenen Kulturkontakte zu finden. Nach ihrer Ansicht waren die Ostinseln Lanzarote und Fuerteventura das Tor für alle antiken Invasoren und Besucher. Wenn das stimmen würde, dann wäre es folgerichtig, wenn man unter den Felsbildern dieser Inseln Beweise für frühe Seefahrt finden würde.

Tatsächlich wurden aber auf Lanzarote bislang nur einige wenige Schiffsdarstellungen entdeckt, die keinerlei Aussagekraft haben. Auf Fuerteventura konnte ich allerdings während meines Forschungsjahres 1993/94 über 100 Schiffsdarstellungen dokumentieren, mit denen sich bislang offensichtlich niemand beschäftigt hatte.

Erst nach Abschluß meiner Arbeit erschien in der 4. Ausgabe der Jornadas eine Veröffentlichung über die Schiffsdarstellungen des Barranco de Tinojay. Obwohl der Artikel von J. M. Amezcua den Titel "Los grabados naviformes de Tinojay" trägt, werden im Dokumentationsteil nicht nur die Schiffsdarstellungen des genannten Barranco, sondern auch ein Teil der Inschriften des etwa 3 Kilometer benachbarten Barranco del Cavadero wiedergegeben. Dies begründet der Autor nicht nur mit der landschaftlichen Nähe, sondern mit der "Beziehung" der beiden Gruppen von grabados. Diese behauptete, aber durch kein Argument gestützte Verknüpfung der beiden Felsbildkomplexe läßt schon die eingeschlagene Richtung erahnen: Den Schiffsdarstellungen soll ein ähnlich hohes Alter zugeschrieben werden wie den Inschriften.

Vorerst eine kritische Anmerkung zu der in beiden Fällen angewendeten Dokumentationstechnik. Wie die publizierten Fotos beweisen, wurden die meist nur Bruchteile eines Millimeters schmalen Ritzungen mit breiten Kreidestrichen nachgezogen, die nachweislich in vielen Fällen von der Realität ganz erheblich abweichen. Die enormen Schwierigkeiten bei einer seriösen Dokumentation dieser feinen Ritzungen habe ich bei anderer Gelegenheit bereits ausführlich geschildert. Mit groben Kreideübermalungen wird man der Aufgabenstellung jedenfalls nicht gerecht.

Der Kern des Artikels von J. M. Amezcua besteht aus einem kurzen Überblick über die Schiffahrtsgeschichte von der ägyptischen über die kretische, griechische und semitische Ära bis zur römischen, wobei der Autor jeder dieser Epochen mit Ausnahme der ersten eine Gruppe von Schiffsdarstellungen des Barranco de Tinojay zuordnet.

Nach einer Parenthese von über 1000 Jahren sieht Amezcua eine Fortsetzung der Schiffsdarstellungen erst in den "cocas", "carabelas" und "carracas" des 14. - 16. Jahrhunderts. Abgesehen davon, daß Amezcua einzelne Schiffe doppelt zuordnet und zwar zu Epochen, die 1½ Jahrtausende auseinander liegen, hat seine gesamte Chronologie einen wesentlichen Nachteil: Der Autor begründet sie mit keinem Wort. Es wird nicht einmal angedeutet, welche grafischen Details der Ritzungen Anhaltspunkte für die vorgenommenen Datierungen geliefert haben. Flüchtige "Skizzen" von Schiffen, die in vielen Fällen an Kinderzeichnungen erinnern, als griechische oder römische Schiffe zu klassifizieren, hält jedenfalls keiner wissenschaftlichen Überprüfung stand (man sehe Abb. 2).

Abgesehen davon, daß ein beträchtlicher Teil der Abzeichnungen Amezcuas mit Sicherheit nicht richtig ist, heißt die entscheidende Frage: Enthalten die Felsritzungen von Schiffen Details, die auf bestimmte Schiffstypen schließen lassen und damit zumindest grobe chronologische Zuordnungen erlauben? Als Klassifizierungsmerkmale bieten sich an:

- 1) Die Form des Schiffsrumpfes
- 2) Art, Anzahl und Anordnung der Masten
- 3) Die Art der Besegelung

Die folgenden Analysen beziehen sich nicht nur auf die Schiffsdarstellungen des Barranco de Tinojay, sondern auf alle von mir dokumentierten Schiffsdarstellungen Fuerteventuras.

In keinem einzigen Fall der zu untersuchenden Felsritzungen sind Besonderheiten eines Schiffsrumpfes wie Aufbauten oder besondere Formen von Bug und Heck dargestellt. Man gewinnt den Eindruck, als sollte eher der Typus "Schiff" mit wenigen Strichen dargestellt werden als ein bestimmter Schiffstypus.

Abb. 1

# Schiffsdarstellungen auf Fuerteventura – Lageplan der Fundstellen

Anzahl der Funde:

- 1
- 2-5
- 6-9
- 10 -

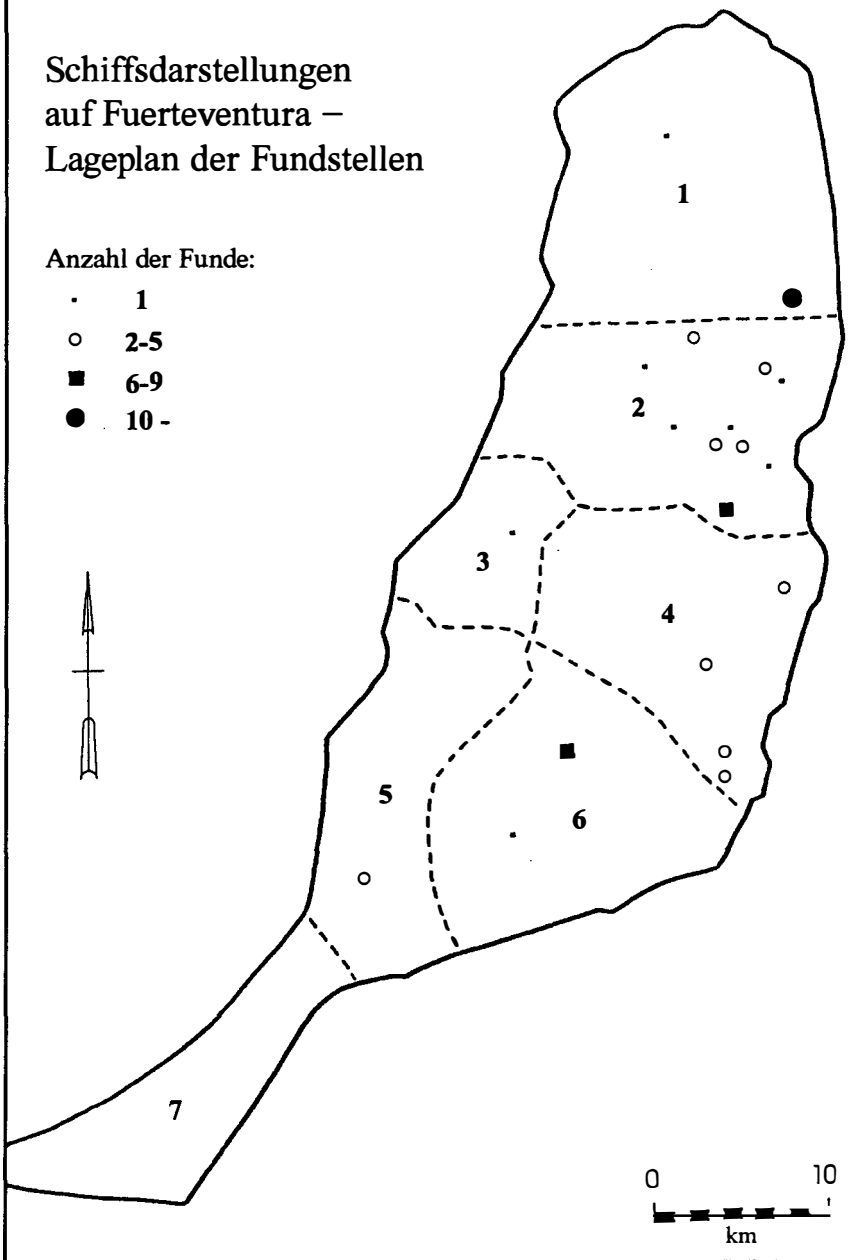
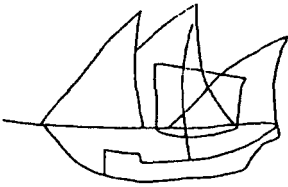
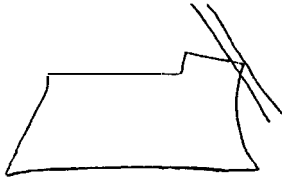
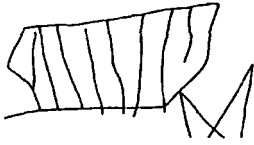
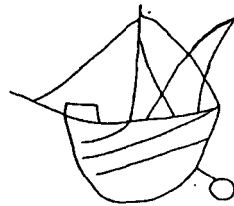
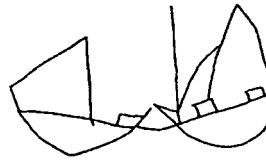
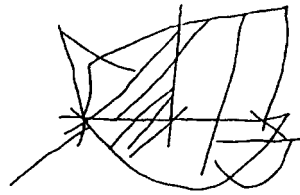
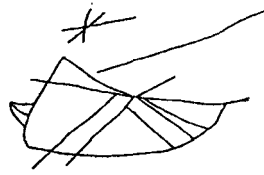


Abb. 2

Römische Schiffe






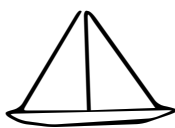



Griechische Schiffe



Zuteilung nach J. Muñoz Amezcua

typ. Da die Zeichnungen natürlich auch keinerlei Aufschluß über Klassifikationsmerkmale wie Größe, Verwendungszweck, Werkstoffe etc. geben, bleiben als einzige Hinweise die meist sehr cursorisch abgebildeten Masten und Segel.

Etwa ein Viertel der Schiffsdarstellungen weist oberhalb des Schiffsrumpfes ein chaotisches Liniengewirr auf, das sich jeder Klassifizierung entzieht (Abb. 3/E).

| Abb. 3 |   |      |
|--------|---|------|
| A      |    | 7 %  |
| B      |    | 8 %  |
| C      |    | 5 %  |
| D      |    | 19 % |
| E      |   | 23 % |
| F      |  | 30 % |
| G      |  | 5 %  |

Etwa 40 % der Darstellungen sind Einmastsegler (Abb. 3/A-D). In zahlreichen Fällen wurden Rumpf, Mast und Rah nur mit drei bzw. vier Strichen angedeutet. Wenn Segel dargestellt wurden, so sind es häufig zwei hohe Dreieckssegel, die ziemlich eindeutig auf Sportsegelboote und Yachten des 20. Jahrhunderts hinweisen. In einigen Fällen wird das durch den Wind aufgebauschte Segel nur durch eine bogenförmige Linie bezeichnet. Sehr selten sind spezielle Formen wie Luggersegel zu erkennen.

Etwa 30 % der Schiffe sind als Zweimastsegler zu identifizieren, doch auch bei ihnen gibt es nur ganz wenige Beispiele, die eine Segelanordnung erkennen lassen. Diese sind aufgrund der deutlich erkennbaren Gaffelsegel als Gaffelschoner des 19. und frühen 20. Jahrhunderts einzustufen (Abb. 3/F).

Daneben gibt es fünf Beispiele für dreimastige Schiffe. Da in allen Fällen eher die Wanten als die Segel dargestellt sind, ist keinerlei Zuordnung möglich, weder zu den mittelalterlichen Formen der Karavellen oder Naos noch zu den modernen Schonertypen (Abb. 3/G).

Insgesamt kann als Ergebnis dieser kurzen Analyse festgehalten werden, daß kein einziges der etwa hundert dokumentierten Schiffe aufgrund eindeutig defi-

nierter Merkmale antiken Epochen zugeschrieben werden kann. Ja nicht einmal für eine Zuordnung in die Zeit der Conquista gibt es brauchbare Hinweise. Die ältesten tatsächlich erkennbaren Schiffstypen reichen maximal bis in das frühe 19. Jahrhundert zurück. Diese Erkenntnis korrespondiert sehr gut mit dem Ergebnis einer Analyse von Ritztechnik und Patina. Ein Großteil der Schiffsdarstellungen ist nur ganz seicht in die Verwitterungsrinde des Gesteins gekratzt, die Patina ist extrem hell. Bei all diesen Darstellungen ist ein Alter wesentlich höher als 100 - 200 Jahre völlig unmöglich.

Die einzige Spekulation, die mir in diesem Zusammenhang legitim erscheint, kann also nur lauten: Wo lassen Ritztechnik und Patina zumindest ein theoretisch deutlich höheres Alter zu? Auf diese wenigen Beispiele soll etwas näher eingegangen werden.

In zwei Fällen wird die Möglichkeit des höheren Alters durch die Art der dargestellten Schiffe ausgeschlossen: Barranco de Tinojay (Abb. 4) und Pico de Don David (Abb. 5). In beiden Fällen sind die Linien 1 - 3 mm tief und sorgfältig geritzt, dargestellt sind jedoch ganz eindeutig Gaffelschoner, die es erst seit dem 18. - 19. Jh. gibt. In beiden Fällen sind der höhere Verwitterungsgrad und die dunklere Patina durch die Exponiertheit der Felsen zu erklären. Im ersten Fall findet sich die Ritzung an der S-Seite des Barrancos und ist damit dem vorherrschenden NO-Passat ausgesetzt, im zweiten Fall wurde auf einer relativ flachen Platte im Bereich eines Bergrückens geritzt.

Interessante Vergleichsmöglichkeiten eröffnen sich an den Fundregionen mit antiken Inschriften. Während die Schiffsdarstellungen des Morro Pinacho sich ganz erheblich von den benachbarten Inschriften unterscheiden d.h. also viel heller und damit deutlich jünger sind, gibt es in drei anderen Fällen ziemlich markante Übereinstimmungen in Technik und Patina:

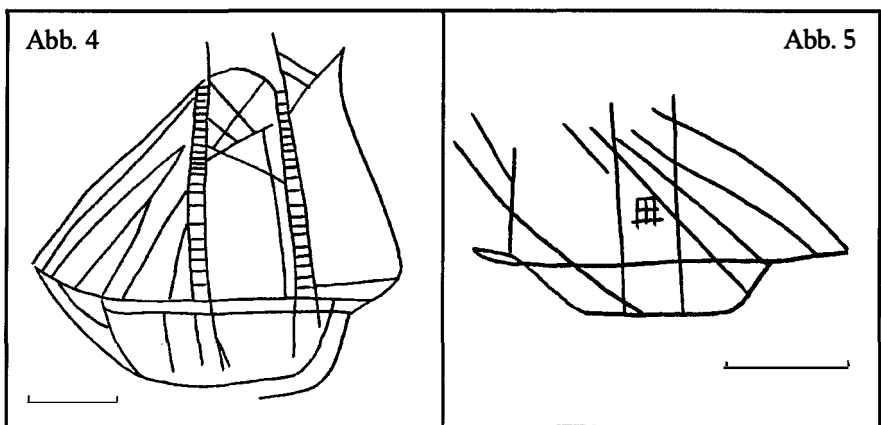
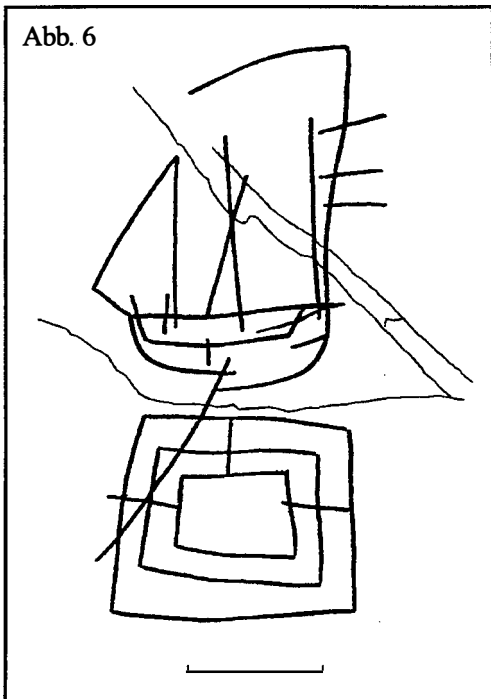


Abb. 6



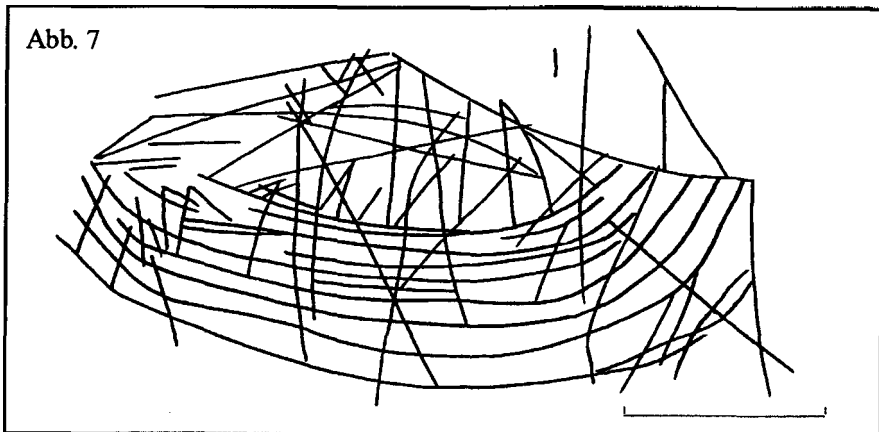
Morro de la Galera (Abb. 6): Da die Besegelung nicht dargestellt ist, ist keinerlei Zuordnung möglich, wahrscheinlich handelt es sich um einen Dreimaster.

Morro de Mña. Blanca (Abb. 7): Dieses ziemlich wirre Liniengebilde stellt mit großer Wahrscheinlichkeit ein Schiff dar, es sind aber keine markanten Details erkennbar.

Montaña de Enmedio: Bei einer Schiffsdarstellung (Abb. 8/1) sind nur Mast und eine waagrechte Rah (und ein angedeutetes Ruder?), bei einer anderen (Abb. 8/2) eine schräge Rah mit gerafftem Segel (möglicherweise einem Lateinersegel) dargestellt. In beiden Fällen ist höheres Alter denkbar.

Abschließend sei noch kurz untersucht, in welchem Kontext die Schiffsdarstellungen Fuerteventuras vorkommen. Besonders auffällig ist in diesem Zusammenhang, daß neben den Schiffsdarstellungen häufig sogenannte Spieldarstellungen, d.h. Spielebretter wie Schach oder Mühle abgebildet wurden.

Abb. 7





Bei der Vielzahl von Spiele- und Schiffsdarstellungen (allein im Barranco de Tinojay finden sich z.B. 27 Spiele und fast 50 Schiffe) könnte ein unmittelbares Nebeneinander auch reiner Zufall sein. Daß dem nicht so ist, wird dadurch deutlich, daß in mehreren Fällen Schiffe durch eine Linie mit einem benachbarten Spiel verbunden sind (Abb. 9). In mehreren Fällen sieht es sogar so aus, als sei ein – zugegebenermaßen fehlerhaftes oder unvollständiges – Spielmuster in die Takelage eines Schiffes integriert (Abb. 10).

Noch interessanter wird diese Kontextuntersuchung aber erst durch zwei weitere Beobachtungen:

- Pentagramme stehen ebenfalls in engem Bezug zu Schiffsdarstellungen (Abb. 11), was in manchen Fällen sogar durch Linienverbindungen verdeutlicht wird (Abb. 12).
- Sogar die Dreifachkombination: Schiff - Spiel - Pentagramm ist durch eine Darstellung belegt (Abb. 13).

Beginnen wir bei der Interpretation dieser Fakten mit dem wohlbekannten Symbol des Fünfsterns. Auf Geschichte und Entwicklung dieses weltweit verbreiteten Symbols muß hier nicht näher eingegangen werden. Darüber gibt es zahlreiche Abhandlungen, zuletzt von Biedermann/Stöber (1990). Seine zentrale Bedeutung ist die Abwehr des Bösen und zugleich in seiner – in der Symbolforschung häufigen – Ambivalenz die Beschwörung des Guten: zugleich Bannung der dunklen Mächte und Bitte um Glück. So wie das Pentagramm im alpinen Raum dazu dient, Negatives von Mensch, Tier oder Wohnstätte abzuhalten, so diente es auf Fuerteventura offensichtlich dazu, Schiffe vor den Gefahren des Meeres zu bewahren.

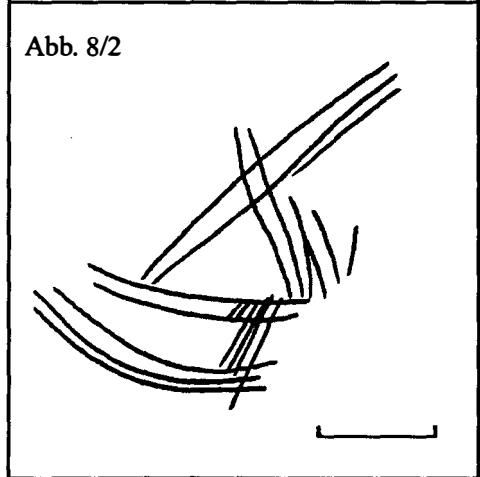
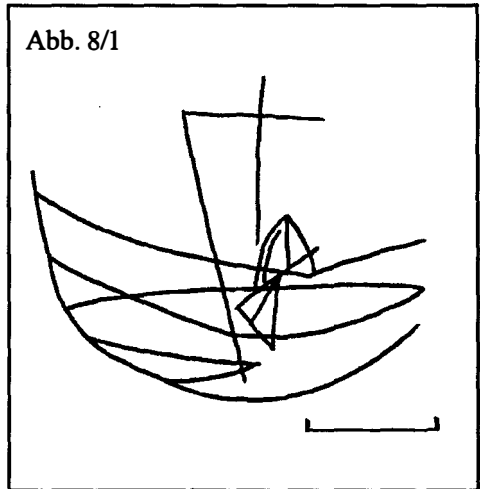


Abb. 9

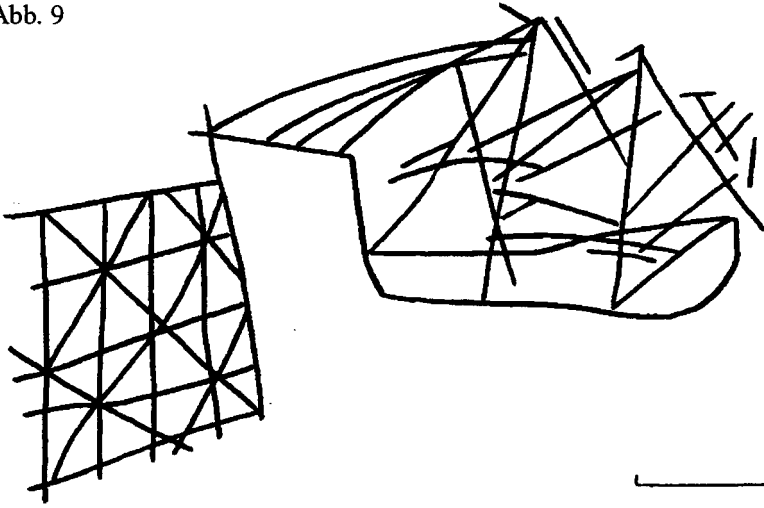
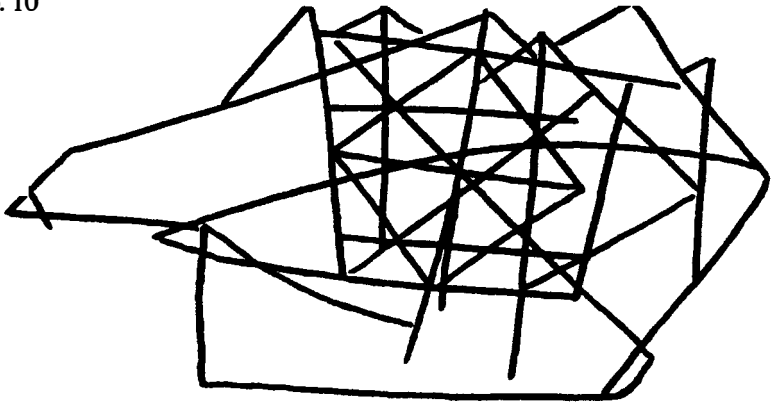


Abb. 10



Was aber kann in diesem Zusammenhang die Kombination Spiel-Schiff bedeuten? Mit welchen Konnotationen ist der Begriff Spiel verbunden? Wohl am ehesten mit Glück, Sieg, Erfolg, Gewinn, aber genauso mit den Komplementärbegriffen Pech, Unglück, Niederlage, Verlust. Der Begriff Spiel erweist sich damit als ebenso ambivalent wie das Zeichen Pentagramm. Ist es vielleicht so, daß die Zeichen Pentagramm und Spiel in ihrer Bedeutung austauschbar sind oder stehen sie jeweils für eine der beiden gegensätzlichen Pole?

Ich halte letzteres für wahrscheinlicher. Ich möchte also für die kanarischen Vorkommen dieser beiden Zeichen folgende These formulieren: Beide drücken innerhalb eines Weltverständnisses, das noch stark von magischen Vorstellungen geprägt ist, den Wunsch nach Beeinflussung der Zukunft aus. Das Pentagramm soll das Böse bannen, das Spiel soll das Gute herbeiführen. Steht eines der Symbole allein oder beide zusammen, so bezieht sich der Wunsch wohl auf den Urheber der Felsritzung. Sind die Symbole mit Gegenständlichem kombiniert, so ist der Bezug natürlich darauf gerichtet, so wie im konkreten Fall eben auf die Schiffe.

Soweit ein kurzer Ausflug ins Spekulative. Abschließend zurück zu den Fakten:

Aus der rein deskriptiven Typologie nach eindeutig definierten und nachvollziehbaren Merkmalen läßt sich keinerlei Beweis dafür ableiten,

Abb. 11

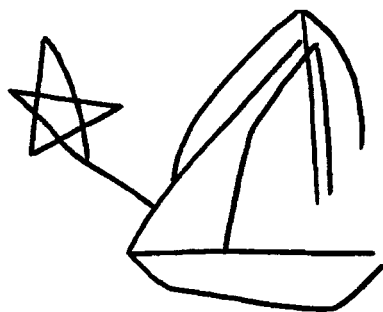
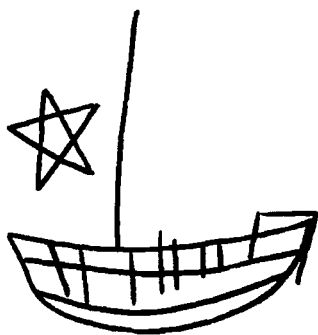
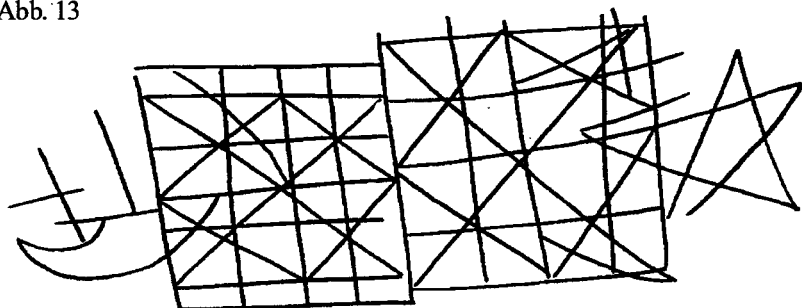


Abb. 12

Abb. 13



daß die Kreter, Griechen, Semiten, Römer oder sonstige Völker des Altertums mit ihren Schiffen die Kanarischen Inseln erreicht haben.

**Literatur:**

Biedermann, H.; Stöber, O. (1990): Der Drudenfuß. Auf den Spuren eines geheimnisvollen Zeichens.- Wien

Muñoz Amezcuca, J. (1995): Los grabados naviformes de Tinojay.- IV Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote t. 2, Arrecife (D.L. San Sebastián), 557-616

Torriani, L. (1590/1940): Die Kanarischen Inseln und ihre Urbewohner.- (übersetzt und kommentiert von D. J. Wölfel) Erstausgabe: Koehler, Leipzig 1940/ Nachdruck: Burgfried Verlag, Hallein 1979