

URA, UGARIT UND DER HETHITISCHE MITTELMEERHANDEL

Horst Klengel*

In der umfangreichen Forschungsarbeit von Belkıs und Ali Dinçol haben auch Fragen des überregionalen Handelsverkehrs eine Rolle gespielt sowie Lage und Grenzen des südanatolischen Landes Tarhuntašša, aus dem dann - entsprechend den Wirtschaftsinteressen des hethitischen Großkönigs - der wichtige Hafen Ura ausgegliedert wurde; vgl. dazu bereits Dinçol-Yakar-Dinçol-Taffet 2000:1 ff.. So darf der Vf. davon ausgehen, mit dem nachfolgenden Beitrag zu Ura, Ugarit und dem Mittelmeerhandel das Interesse von B. und A.Dinçol zu finden, denen er sich seit vielen Jahren freundschaftlich und voller Respekt vor ihrer wissenschaftlichen Leistung verbunden weiß.

Es ist bereits mehrfach, auch seitens des Vf.s dieses Beitrags, darauf hingewiesen worden, daß sich der überregionale Fernhandel im 3. Jahrtausend vor allem auf den Bereich des Persischen Golfes und Iran, auf Oman sowie die Induskultur orientiert hatte, sich jedoch in den letzten Jahrhunderten dieses Jahrtausends immer stärker dem ostmediterranen Raum zuwandte (vgl. zuletzt Klengel 2001: 349 ff.). Die Gründe dafür lagen nicht nur in einer veränderten ökonomischen und politischen Situation in den Gebieten der bisherigen vorrangigen Handelspartner, sondern auch in dem Aufstreben von wichtigen Handelsplätzen im östlichen Mittelmeergebiet (vgl. jetzt Yalçın-Pulak-Slotta 2005). In den Zentren der Levante und der östlichen Ägäis bildeten sich lokale Eliten heraus, deren wachsende Bedürfnisse zu einer größeren Nachfrage nach Luxus- und Prestige-Gütern führten und deren finanzielle Möglichkeiten, geschaffen vor allem durch See- und Landhandel, Handwerk und eine auf Regenfeldbau begründete Landwirtschaft im küstennahen Bereich es ermöglichten, diese Nachfrage auch zu befriedigen. Auf dieser Basis entwickelte sich eine ostmediterrane Koiné, die sich sowohl im archäologischen Befund als auch in der schriftlichen Hinterlassenschaft der zentralen Plätze deutlich widerspiegelt. Für das frühe 2.

Jahrtausend lassen sich aufgrund schriftlicher Überlieferung sowie archäologischer Zeugnisse nicht nur die Fernroute vom obermesopotamischen Assur bis zum zentralanatolischen Kültepe/Kaniš nachzeichnen, sondern auch die Handelswege, die von Babylonien, dem Euphrattal nordwärts folgend über Mari und das mittelsyrische Qatna (vgl. zu dessen Rolle Klengel 2000) die Küste mit dem wichtigen Hafen Gubla/Byblos und dann das ägyptische Niltal erreichten oder aber weiter den Euphrat aufwärts führten und dort nach Ugarit abzweigten. Triebkraft dafür war die Erwartung hoher Gewinne durch die Vermittlung von Rohstoffen und Fertigprodukten, die auf möglichst geringem Raum einen besonderen Wert darstellten, d.h. vor allem Güter des sog. Luxusbedarfs. Diese einleitenden Bemerkungen sollten in die Erinnerung rufen, daß der ostmediterrane Handel der Späten Bronzezeit (d.h. zwischen etwa 1600 und 1200 v.Chr.) sich auf bereits Jahrhunderte währende Kontakte sowie auf spezifische Erfahrungen gründete und dann im 13.Jh. v.Chr. eine besonders deutliche Ausprägung und Ausweitung erfuhr; auch der wesentliche Teil der entsprechenden Informationen zu Ura und Ugarit stammt aus dieser späten Periode.

Die politische Situation hatte sich in Vorderasien nach der Mitte des 2. Jt. beträchtlich verändert. Der im zentralen Anatolien schon seit dem 17.Jh. v. Chr. existierende Staat der Hethiter erreichte zur Zeit Hattušilis I. (um 1650) die Küstenregion (vgl. Otten 1953: 156 ff.); um die Mitte des 14. Jh. dehnte er sich unter König Šuppiluliuma I. dann bis in das mittlere Syrien aus, d.h. etwa bis zur Senke von Ḫomṣ (vgl. zuletzt Klengel 1999: 135 ff.). Die orientalischen Anrainerstaaten des Mittelmeeres profitierten vom Levantehandel, der sich von der syrischen Küste und Ägypten bis in die Ägäis, nach Sizilien und Sardinien und in das westliche Mittelmeer erstreckte. Eine besondere Rolle spielte in diesem Austausch das 'Meeresdreieck' zwischen der

* Prof. Dr. Horst Klengel, Köllnische Str. 34a 12439 Berlin / DEUTSCHLAND.

Ostküste Zyperns mit ihren Häfen Enkomi und Kition, dem nordsyrischen Ugarit sowie der Südküste Anatoliens mit dem Hafen Ura in Kilikien (vgl. Buchholz 1999: 51 Abb.15). Hier begünstigten Meeresströmungen (vgl. auch die Karte bei Höckman in Yalçın-Pulak-Slotta 2005: 310) die Seefahrt sowie auch die Möglichkeit, sich weithin an Landmarken zu orientieren. Von Ura führte ein Handelsweg das Göksu-Tal aufwärts in den zentralanatolischen Raum des hethitischen Staates; er gewann im 13. Jh., unter den Großkönigen Hattušili III. und Tuthalija IV. umso größere Bedeutung, als vor allem die zusätzliche Versorgung von Hattuša mit Getreide aus dem Mittelmeergebiet überlebenswichtig geworden war (vgl. bereits Klengel 1974: 165 ff.). Über Ugarit konnte zudem der Anschluß an die Handelsrouten gewonnen werden, die aus dem syrischen Binnenland und dem Euphratraum zur Küste führten. Von dort aus folgte eine Seeroute der südanatolischen Küste bis in den ägäischen Raum und weiter bis Süditalien und Sardinien, wofür vor allem die sogenannten Ochsenhaut- oder Griffzungenbarren aus Kupfer einen archäologischen 'Leittyp' darstellten. Solche Barren wurden in großer Zahl auch aus dem Schiff geborgen, das nach der Mitte des 13. Jh. beim Kap Uluburun vor der Halbinsel Kaş Schiffbruch erlitten hatte und gesunken war (Yalçın-Pulak-Slotta 2005: 560 ff.).

In diesem System von Handelsrouten spielte Ugarit (Ras Schamra) seit dem frühen 2. Jahrtausend v.Chr. - eine Erwähnung Ugarits bereits in den Ebla-Texten ist zweifelhaft (Archi-Piacentini-Pomponio 1993: 454) - die herausragende Rolle als Levantehafen, die es vor allem seiner günstigen Position in einem Netz von See- und Landrouten verdankte sowie weiteren Umständen: Die Küstenebene um Ugarit vermochte zumindest die Grundversorgung auch einer größeren Stadt mit agrarischen Produkten weitgehend abzusichern, und über eine Senke des Djebel el-Anserija (beim heutigen Bdama/Magdala) war Ugarit - von besonders schneereichen Wintern einmal abgesehen - aus dem Orontestal und dem syrischen Binnenland her ganzjährig gut zu erreichen. Das nördlich dieser Ugarit-Ebene gelegene Gebirgsmassiv mit dem Djebel el-Akra (1729 m) als höchster Erhebung, in der schriftlichen Überlieferung Hazzi bzw. Sapon genannt und als mythenumwobener Götterberg überliefert,

konnte schon bald nach dem Verlassen der kilikischen, zyprischen oder syrischen Küste als Orientierungshilfe genutzt werden. Bei schlechter Küstensicht war es notfalls auch möglich, durch an Bord genommene Landvögel ('Kompaßvögel', wohl gelegentlich auch auf Bootsmodellen aus Ton dargestellt) einen Hinweis auf die nächstgelegene Küste zu erlangen (vgl. dazu etwa Klengel 1979: 165). Ugarit selbst war am Zusammenfluß zweier kleiner Wasserläufe unweit (heute etwa 700 m) der Küste angelegt (vgl. zur Ortslage Yon 1997: Abb.5 und 13 sowie Buchholz 1999: 23 Abb.6). Der Stadthafen Ugarits (Maḥadu) befand sich demnach nicht direkt in Ugarit; Hafen und Herrschaftssitz waren getrennt. Sollte die jetzt bevorzugte Lokalisierung der kilikischen Hafenstadt Ura beim heutigen Şilifke zutreffen (vgl. unten), wäre wohl - auch wenn im Laufe der Zeit ein weiterer Mündungsvorschub des Göksu/Kalykadnos erfolgt sein dürfte - für das bronzezeitliche Ura ebenfalls eine Position etwas landeinwärts anzunehmen. Eine solche Sicherheitsdistanz zwischen Herrschaftssitz und Seehafen gab ersterem gegenüber Angriffen vom Meer her einen gewissen Schutz. Das Flusstal des Göksu erleichterte dann von Ura den Weg zwischen westlichem und mittlerem Taurus ins innere Anatolien und damit auch nach Hattuša. Andere Seehäfen dieser Zeit, so etwa Gubla/Byblos an der mittelsyrischen Küste, besaßen durch ihre Position auf einem felsigen Vorgebirge eine gewisse Sicherheit vor räuberischen Schiffsbesatzungen.

Von besonderer Bedeutung für den Handel war, daß der Seeverkehr sich vor allem auf die Sommermonate konzentrierte; im Winter galt noch in römischer Zeit das Mittelmeer etwa ab Ende Oktober/Anfang November für größere Distanzen als 'geschlossen' (*mare clausum*). In dieser Periode konnten zudem im zentralen Anatolien, vor allem in den Taurusbergen, Schneefälle den Verkehr zwischen der südlichen Küste und dem Binnenland erschweren oder sogar zeitweilig unmöglich machen. Die hethitischen Großkönige erwähnen in ihren Feldzugsberichten des öfteren, dass das Jahr ihnen zu dieser Zeit bereits für weitere Unternehmungen "zu kurz geworden" sei (heth. MU.KAM-*za tepaweššan-za ešta* bzw. *tepawešta*); vgl. auch den öfter anzutreffenden Hinweis "es wurde Winter" (*gimman-za kišat*). Auch der Handel über das Taurusgebirge zwischen Hattuša und der Mittelmeerküste

und weiter nach Ugarit oder Zypern dürfte dadurch zeitweilig wesentlich eingeschränkt worden bzw. sogar zum Erliegen gekommen sein. Es ist hier auch zu berücksichtigen, dass die Schiffe weitgehend in Land-sicht blieben und dabei, wie es das Wrack von Uluburun zeigt, durch ein Küstenriff gefährdet werden konnten, zumal ein Kreuzen vor dem Wind damals technisch noch nicht möglich war (vgl. dazu Matthäus 2005: 357).

Von Ura aus war die Stadt Ugarit der nächstgelegene Handelsplatz von überregionaler Bedeutung, zugleich Vermittler auch zwischen dem ostmediterranen Raum und den Zentren des syrischen und mesopotamischen Binnenlandes. Es ist jedoch bisher nicht sicher nachzuweisen, daß die Schiffe der Ura-Kaufleute ihre Fahrt über Ugarit hinaus südwärts der syrischen Küste folgend zu anderen Häfen der Levante oder bis Ägypten fortgesetzt hätten. Als während einer in Hatti grassierenden Hungersnot ägyptische Getreidelieferungen überlebensnotwendig wurden, mangelte es den Hethitern selbst offenbar an entsprechend seetüchtigen Frachtschiffen; der Seeverkehr von Ugarit die Küste südwärts lag, wie es scheint, nicht in der Kompetenz der Ura-Kaufleute. Pharao Ramses II. gab dem Hethiterkönig Hattušili III. sogar brieflich Hinweise, wie diese Schiffe zu bauen seien (vgl. Edel 1994: Nr.79 sowie Klengel 2002: 150). Ramses II. wollte damit die Verwendung ägyptischer Transportschiffe auf der Route vom Nildelta in die hethitischen Häfen - vor allem wohl Ura - eingrenzen. Ugarit dürfte eigene Werften für den Schiffsbau besessen haben und unterstand zudem bereits seit der Mitte des 14.Jh.s der hethitischen Oberhoheit des Großkönigs von Hatti, auch wenn der syrische Reichsteil der Verwaltung des hethitischen Vizekönigs in Karkamiš zugeordnet war, der sich selbst gelegentlich ebenfalls der Vermittlung des Hafens von Ugarit bediente. Von Ura-Schiffen ist in Zusammenhang mit der erwähnten Notlage, die in der hethitischen Ägyptenkorrespondenz reflektiert wird, nicht die Rede; sie scheinen von ihrer Konstruktion wie auch Ladekapazität her den Ansprüchen einer Seefahrt bis an den Nil nicht genügt zu haben; es ist nicht bekannt, daß die Hethiter dann tatsächlich noch ägyptische Frachtschiffe - etwa in Ugarit - nachgebaut und eingesetzt hätten. Anders als das kilikische Ura besaß jedoch Ugarit als ein 'internationaler' Handelsplatz

über seinen Seehafen Maḥadu Zugang zu den Zentren an der syrischen Küste, in Zypern oder in Ägypten. Bereits die Texte aus Mari (18.Jh.v.Chr.) bezeugen Ugarit als einen Ort, über den sich auch die Fürsten Mesopotamiens einen Anschluß an den mediterranen Handel verschaffen konnten (vgl. etwa Malamat 1998: 411 ff. sowie Singer 1999: 616 ff.).

Für die hethitische Großreichszeit (14./13.Jh.) läßt sich in Ugarit nicht nur in der schriftlichen Tradition, sondern auch im archäologischen Befund der langjährigen Ausgrabungen die Anwesenheit von Kaufleuten aus den Levantestädten, aus Ägypten und Zypern sowie auch aus dem mykenischen Bereich nachweisen und wohl auch für Händler aus dem Raum westlich der Ägäis vermuten. Die Verbindung nach Kreta ist von König Ammistamru II. von Ugarit jedenfalls besonders privilegiert worden (vgl. dazu Klengel 1979: 140 ff. sowie bereits Nougayrol 1955: 101 ff.), wobei in diesem Zusammenhang ein gewisser Sinaranu als Betreiber des Handels auf dieser Route erwähnt wird. Die politische Oberhoheit von Hatti wird durch die Texte der Archive von Hattuša und Ugarit deutlich, vor allem in den Staatsverträgen sowie in den Edikten hethitischer Großkönige wie Šuppiluliuma I., Muršili II., Hattušili III. und Tuthalija IV. (vgl. Beckman 1999: 166 ff.). Auch die Unterstellung Ugarits unter die Verwaltung des hethitischen Vizekönigs in Karkamiš wird dabei in einer praktischen Umsetzung erkennbar. Sie schloss Ugarit in die Reichsverwaltung ein und verlangte Abgaben, die dem hethitischen Königshaus wohl vor allem für die Gewährung von militärischem Schutz gegen Feinde überstellt wurden. Der Handelsverkehr, von dem alle angrenzenden Regionen profitiert haben dürften, wird in den Texten aus den Archiven Ugarits deutlich in seiner Praxis widerspiegelt. Dabei wird mehrfach auf die Kaufleute von Ura verwiesen, die aufgrund ihrer Tätigkeit für den hethitischen Großkönig, d.h. den Oberherrn auch Ugarits, wohl eine gewisse Bevorzugung genossen haben und in besonderem Maße dessen Unterstützung erfahren haben dürften (vgl. bereits Klengel 1979.2: 69 ff.). Über Ugarit konnten Handelsgüter Anatoliens dann auch nach Gubla/Byblos, Tyros, Akko sowie auch Ägypten vermittelt werden; entsprechend unterschiedlicher Herkunft waren offenbar, wie einige Texte anzeigen, auch die Kapitäne und Besatzungen. Die Rolle Ugarits

im Handel ist durch die Geschäftstätigkeit von Kaufleuten aus dem hethitischen Ura in großköniglichem Auftrag gewiß nicht gemindert worden. Es scheint aber durch deren Auftreten als Käufer von Land und Häusern und als Kreditgeber zu negativen sozialen Entwicklungen in Ugarit gekommen zu sein, gegen die der hethitische Großkönig einschreiten mußte. Besonders aufschlußreich ist in diesem Zusammenhang ein Edikt Hattušilis III., durch das verhindert werden sollte, daß sich Probleme in den sozialen Beziehungen innerhalb Ugarits negativ auch auf die Beziehungen zu Hatti auswirken konnten (Nougayrol 1956: 103 f., Beckman 1999: 177).

Demnach waren Kaufleute aus der Stadt Ura in Ugarit dadurch zu einem Problem geworden, dass sie ständig dort ansässig blieben, auch während der Zeit des Winters, in der der Handel nicht nur stark reduziert war, sondern auch von den angelegten Vorräten an Lebensmitteln gelebt werden mußte. Die fremden Kaufleute erwarben zudem Häuser und Felder und brachten durch Darlehen Bewohner Ugarits in finanzielle Abhängigkeit; wie es scheint, haben die Bewohner Uras dabei aus ihrer durch den Großkönig privilegierten Rolle Vorteile ziehen können. Das Edikt legte nun fest, daß sie während des Winters, d.h. der Zeit eines ohnehin durch die Witterung stark eingeschränkten Verkehrs, Ugarit verlassen, d.h. wohl nach Ura zurückkehren sollten (Singer 1999: 660 ff.). Es ist wahrscheinlich, daß diese Entscheidung auf eine entsprechende Beschwerde des Königs von Ugarit beim hethitischen Großkönig hin erfolgte. Ein Edikt der Puduhepa, Gemahlin Hattušilis III., das aus der Regierungszeit des Ammistamru II. von Ugarit stammt, behandelt in babylonischer Sprache die Havarie eines hethitischen Schiffes im Hafen von Ugarit; nach Eidleistung des Hafenmeisters wurde dem Geschädigten ein Schadensersatz zugesprochen (vgl. Beckman 1999: 178 f.). Auch hier scheint sich der hethitische Oberherr im Interesse des guten Verhältnisses zu der wichtigen Hafen- und Königsstadt engagiert zu haben (vgl. zum Verhältnis Handel und Politik jetzt allgemein Liverani 2003: 119 ff.). Wie schon erwähnt, wurde seitens des Pharaos (Ramses II.) die hethitische Kompetenz im Bereich des Schiffbaus bzw. der Seefahrt offenbar in Frage gestellt (Edel 1994: Nr. 79). Die Größe von solchen syrischen bzw. ägyptischen

Frachtschiffen könnte durch die zahlreichen Anker angedeutet werden, die vor allem in Ugarit gefunden wurden; sie haben ein Gewicht von bis zu einer halben Tonne, was auf Schiffe mit einer maximalen Tonnage von 200 Tonnen und eine Länge von etwa 20 Metern hinweisen könnte (Frost 1991: 355 ff.).

Zu den Aufgaben der Schiffsleute aus Ura dürfte auch die Überstellung des Tributes aus dem hethitischen Syrien, d.h. dem Zuständigkeitsbereich des hethitischen Vizekönigs von Karkamiš, nach Hattuša gehört haben. Als Hafen, der den Mittelmeerhandel mit dem hethitischen Binnenland verband, erscheint Ura allerdings erst in Texten des 13. Jh.s, d.h. zur Zeit der Großkönige Hattušili III. (um 1260) und Tuthalija IV. (um 1225). Damals wurden seitens des Hattušili III. in einem Vertrag mit dem Fürsten Ulmi-Tešub von Tarhuntašša die Grenzen dieses bereits der hethitischen Oberhoheit unterstehenden Gebietes neu geregelt (van den Hout 1995), wobei aber die Stadt Ura nicht mehr in das Gebiet von Tarhuntašša einbezogen wurde. Der Grund dafür darf wohl darin gesehen werden, dass Ura als der hethitische Haupthafen an der Südküste, über den wohl vor allem auch die syrischen Tribute an den hethitischen Großkönig weitergeleitet wurden, nicht einer Zwischeninstanz, d.h. dem Tarhuntašša-Fürsten überlassen sein sollte. Als syrischer Ausgangshafen für den Ura-Verkehr diente wiederum Ugarit, das auch in einer Verbindung zum Vizekönig in Karkamiš stand. Der Vertrag mit Tarhuntašša wurde dann seitens des Tuthalija IV. erneuert (vgl. Beckman 1999: 11 ff.); Ura blieb dabei weiterhin ausgenommen und direkt dem Großkönig zugeordnet. Auch aus Emar am Euphrat scheinen Güter den Weg über Ugarit und Ura ihren Weg genommen zu haben, solange die anatolischen Kaufleute in Ura noch ihre Handelssaison betrieben (vgl. dazu Nougayrol 1956: 103 ff. sowie Faist 2001: 171 und 217).

Die Ugarit-Texte verweisen mehrfach auf die Anwesenheit von Bewohnern Uras in der nordsyrischen Hafenstadt während der für die Seefahrt günstigen Periode und ihre dortigen wirtschaftlichen Aktivitäten, die negative Auswirkungen auf die soziale Struktur Ugarits zeitigen konnten (vgl. Nougayrol 1956: 103 ff.). Belege dafür finden sich auch aus der Alltagspraxis Ugarits; Bewohner Uras werden als Zeugen genannt (vgl. ebenda S. 203 f.) sowie in Zusammenhang mit

einem Diebstahl, begangen an Leuten aus Ura (ebenda S. 182 ff.). Ein "Kaufmann des Landes Hatti" namens Bulluluwa wird in Verbindung mit einer Entscheidung des Königs von Karkamiš erwähnt (Nougayrol 1956: 179), die den Kaufmann zu einer dreifachen Ersatzleistung wegen eines Diebstahls verurteilte (vgl. Klengel 1979: 79). Im Staatsvertrag Hattušilis III. mit Niqmepe von Ugarit (Nougayrol 1956: 103 ff.) werden auch Kaufleute von Ura genannt, und zwar ausdrücklich als 'Kaufleute der Majestät ('Sonne')'; sie trieben also in großköniglichem Auftrag ihre Handelsgeschäfte (dazu bereits Liverani 1962: 83 f.). Diese herausgehobene Position im Handel mit Hatti, andererseits aber auch der eingeschränkte Kontakt im Winter trugen zweifellos zu einer grösseren Eigenständigkeit Ugarits gegenüber dem hethitischen Grosskönig bei. Jener war zudem auf die Mitwirkung Ugarits angewiesen, wenn die Überstellung des Tributs aus dem hethitischen Syrien erfolgte. Kaufleute des hethitischen Grosskönigs übernahmen dann den Weitertransport zu Lande in

Anatolien (vgl. Klengel 1979: 143 ff.). Abgaben und Tribute wurden zuvor 'mit den Gewichtssteinen der Kaufleute des Landes Hatti' nachgewogen.

Eine besonders schwierige Situation entstand, als eine offenbar länger währende Hungersnot (Klengel 1974: 165 ff.) zur Zeit Hattušilis III. in verstärktem Maße Getreidetransporte nach Zentralanatolien dringend erforderlich machte. Da es sich dabei um die Auswirkungen einer allgemeinen Krise in Vorderasien handelte, die offensichtlich auch die dortigen Lieferanten von Getreide betraf, verblieb Ägypten als Land, aus dem Getreide noch in größeren Mengen gesandt werden konnte, wie sie vom hethitischen Großkönig dringend angefordert wurden. In der hethitisch-ägyptischen Korrespondenz dieser Zeit (vgl. Edel 1994) spiegelt sich diese Notlage im hethitischen Bereich deutlich wider. Diese Krise wird dazu beigetragen haben, daß auch die politischen Systeme Vorderasiens zusammenbrachen.

Literatur

Beckman, G.
1999 *Hittite Diplomatic Texts*, Atlanta.

Buchholz, H.-G.
1999 *Ugarit, Zypern und Ägäis. Kulturbeziehungen im 2.Jahrtausend v.Chr.*, (AOAT 261), Münster.

de Martino, S.
1999 “Ura and the Boundaries of Tarḫuntašša”, *Altorientalische Forschungen* 26: 291-300.

Dinçol, A.M. – J. Yakar – B. Dinçol – A. Taffet
2000 “The Borders of the Appanage Kingdom of Tarhuntas-sa - a Geographical and Archaeological Assessment”, *Anatolica* 26: 1-29.

Edel, E.
1994 *Die ägyptisch-hethitische Korrespondenz aus Bog-hazköi in babylonischer und hethitischer Sprache*, I/II, Opladen.

Faist, B.
2001 *Der Fernhandel des assyrischen Reiches zwischen dem 14. und 11 Jh.v.Chr.* (AOAT 265), Münster.

Frost, H.
1969 “The Stone Anchors of Ugarit”: *Ugaritica VI*: 235 ff.
1991 “Anchors Sacred and Profane, M. Yon (ed.), *Arts et industries de la pierre* (Ras Shamra-Ougarit VI), Pa-ris: 355-392.

Heltzer, M.
1977 “The Metal Trade of Ugarit and the Problem of Trans-
portation of Commercial Goods”, Hawkins, J.D. (ed.), *Trade in the Ancient Near East*, London.

Klengel, H.
1974 “Hungerjahre in Hatti”: *Altorientalische Forschungen*
1: 165-175.
1979 *Handel und Händler im alten Orient*, Leipzig
1979,2 “Handel und Kaufleute im hethitischen Reich”: *Alto-
rientalische Forschungen* 6: 69-80.
1999 *Geschichte des hethitischen Reiches*, unter Mitwir-
kung von F.Imparati, V.Haas und Th. P.J. Van den
Hout, London-Boston-Köln.
2000 “Qatna - ein historischer Überblick”, *Mitteilungen der
Deutschen Orient-Gesellschaft* 132: 239-252.

2001 “Zwischen Indus und Ägäis. Zum überregionalen
Austausch in der Bronze- und frühen Eisenzeit”,
Orientalistische Literaturzeitung 96: 349-355.

2002 *Hattuschili und Ramses. Hethiter und Ägypter - ihr
langer Weg zum Frieden*, Mainz.

Liverani, M.
1962 *Storia di Ugarit nell'età degli archivi politici*, Rom.
2003 “The Influence of Political Institutions on Trade in the
Ancient Near East, C. Zaccagnini (ed.), *Mercanti e
politica nel mondo antico*, Rom: 119-138.

Malamat, A.
1988 “Mari and its Relations with the Eastern Mediterra-
nean”, M. Lubetski – Gottlieb, C. – Keller, Sh. (eds.),
Boundaries of the Ancient Near Eastern World (Fs
C.H.Gordon), Sheffield.

Matthäus, H.
2005 “Kulturaustausch, Handel und Seefahrt im Mittel-
meerraum während der Späten Bronzezeit, Ü. Yalçın
et al. (Hrsg.), *Das Schiff von Uluburun* (Ausstellungs-
katalog), Bochum, 333-366.

Nougayrol, J.
1956 Textes accadiennes des Archives Sud: *Le Palais Royal
d'Ougarit IV*, Paris.

Otten, H.
1963 “Aitiologische Erzählung von der Überquerung des
Taurus”, *Zeitschrift für Assyriologie* NF 21 (55): 156-
168.
1988 *Die Bronzetafel aus Boğazköy. Ein Staatsvertrag
Tuthalijas IV.* (StBoT Beiheft 1), Wiesbaden.

Singer, I.
1999 “A Political History of Ugarit”, W.G.WE. Watson
- N. Wyatt (eds.), *Handbook of Ugaritic Studies*,
Leiden-Boston-Köln: 603 ff.

van den Hout, Th.P.J.
1995 *Der Ulmitešub-Vertrag: Eine prosopographische
Untersuchung* (StBoT 38), Wiesbaden.

Yalçın, Ü. – C. Pulak – R. Slotta (Hrsg.)
2005 *Das Schiff von Uluburun*. Welthandel vor 3000 Jahren.
Katalog der Ausstellung, Bochum.

Yon, M.
1997 *La cité d'Ougarit*, Paris.