

ALS DIE SCHIFFE KÖPFE HATTEN

Grundzüge der Schiffahrtsgeschichte Nordeuropas

In Zusammenarbeit auf den verschiedenen Ebenen gelang es dem Schiffarchäologen und Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums Detlev Ellmers und mir, den Nachweis einer logischen Folge von Bootstypen im europäischen nordischen Bereich zu führen. Dabei ist besonders bemerkenswert, daß Beweise sowohl durch Bodenfunde wie auch durch Felsbilder erbracht werden könnten. Eines von beiden allein wäre oft nicht beweiskräftig genug gewesen.

Lange schon bewegte die Wissenschaft, daß gewisse Migrationen nicht vorstellbar wären, hätte es nicht bereits im Paläolithikum Boote gegeben. Die Verhältnisse in eiszeitlichen Tundren und Küstenbereichen ließen nur in sehr beschränktem Maße die Verwendung von Holz zu. 1883 wurde beim Bau der Hafenschleuse von Husum unter Fundstücken der Ahrensburger Stufe ein Rengestängeknie gefunden, das anlässlich unserer Ausstellung „Als die Schiffe Köpfe hatten“ von Detlev Ellmers als halber Spant ausgewiesen wurde. Als ich experimentell zwei derartige Nachformungen zu einem ganzen Spant verband, ergab die am oberen Ende angebrachte Durchbohrung, daß hier mit absoluter Sicherheit ein Querverband angelagert gewesen sein mußte, so daß der Spant zum Rahmen wurde. Das erinnert heute an *Faltbootkonstruktionen*. Skandinavische Felsbilder dieses Bootstyps zeigen im Sinne des Röntgenstils, daß solche Kleinkanus stets nur zwei Spanten besaßen. Da wir die Höhe des Spants mit den in Felsbildern gegebenen Maßverhältnissen verrechnen konnten, kamen wir in der Gleichung auf eine Bootslänge von nur 220 cm. Das offene Boot (also kein Kajak) wurde von mir mit Werkzeugen der Ahrensburger Kultur gebaut. Verwendet wurde, der Flora der Zeit 9500—8500 v. Chr. entsprechend, Birke, Hasel und Weide. Die Bootshaut bestand aus Leder. Man spricht dementsprechend bestenfalls vom *Hautboot* und nicht *Fellboot*. Probefahrten im offenen Gewässer zeigten, daß das Boot, bei ausreichender Beherrschung, vorzügliche Fahreigenschaften hatte. Lange vor den prädynastischen Booten Ägyptens, also vor 3400 v. Chr., waren also Wasserfahrzeuge mit bescheidenem faunistischen Material unter Verwendung von Hölzern einer artenarmen Zeit entstanden. Noch während des Mesolithikums sind diese Einmann-Jagdfahrzeuge zu Reisebooten vergrößert worden, die mehreren Personen und Lasten Platz boten und die — ähnlich dem *Umiak* der Eskimo — auch der Jagd auf Meeressäugetiere dienten: *Wale*, *Delphine*, *Tümmeler*. Dieser bisher älteste nachgewiesene Bootstyp der Erde hatte bereits am Ende der Eiszeit eine so ausgereifte Konstruktion, daß man seine Entste-

hung angesichts der geringen technologischen Bewegungsspielräume auf etliche Jahrtausende zurückverlegen muß.

Als im Mesolithikum der Wald nachwuchs, als der Werkzeugbestand es zuließ, stärkere Bäume zu fällen und auszustemmen, wurden Einbäume entwickelt. Meine Forschung nimmt sich auch der postglazialen Migration von Innerasien nach Nordeuropa an. Immer wieder erbringen sowohl Bodenfunde als auch Felsbilddarstellungen den Nachweis, daß bestimmte Einbaumarten die sibirischen Flüsse hinab bis nach Karelien und bis ins schwedische Ångermanland gelangten. Sie tragen sogar — genau wie die Hautboote — Tierkopf und -schwanz auf den Steven. Der älteste aufgefundene Einbaum ist der von Pesse in Holland, ca. 6300 v. Chr. Der durch kräftiges Auseinanderdrücken der Bordwände gespreizte Einbaum führte schließlich durch aufgesetzte Borderhöhungen ebenso zum späteren Plankenboot, wie die Boote der Bauern.

Erst nach Einführung von Viehzucht und Ackerbau entstand bei umfangreicher Verwendung von Birkenrinde zum Behälterbau und der Abdeckung von Behausungen (Grassodendach) das bronzezeitliche Rindenboot, das sich im Norden bis in die Eisenzeit als Kufenboot hielt. Die eigentümlichen Felsbilddarstellungen dieser Boote verleitet immer wieder die Forscher, von Schlitten, Auslegerbooten und sogar Flößen zu sprechen. Erst das 1922 auf der Hjørtspringkoppel der dänischen Insel Alsen geborgene Kufenboot aus dem 4. bis 3. Jahrhundert v. Chr. ließ eine konstruktive Deutung aller dieser Felszeichnungen und Gravuren auf Bronzerasiermesern zu. Das Hjørtspringboot war zwar ein geklinkertes Plankenboot, doch es verwendete noch die jahrtausendlang verwendete Vernähung der Häute jägerzeitlicher Hautboote und Rinden der Kufenboote der Bauernzeit. Die empfindliche Birkenrinde benötigte an den felsigen skandinavischen Küsten zum Schutz die untergezogene Kufe. Die mögliche Konstruktion dieses Bootes, das also auf anderem Wege auch zum Plankenboot führte, wurde von mir inzwischen in allen Einzelheiten experimentell nachvollzogen. Im Gegensatz zu der mediterranen Schiffsbauweise ging der Norden eigene Wege, die bisher sehr viel weiter zurückzuverfolgen sind:

1. zuerst, zur eiszeitlichen Tundrenzeit, gab es nur die Möglichkeit, aus faunistischen und floristischen Leichtmaterial Hautboote zu bauen. Ihr Nachweis erstreckt sich bislang als Einmann-Jagdboot nur auf Europa von der norwegischen Finnmark bis an den Gardasee der Alpen.
2. Einbäume verschiedenster Ausführung konnten erst ab dem Mesolithikum im nördlichen Waldgürtel entstehen. Sie könnten von Sibirien aus sowohl nach Westen wie auch nach Osten über die Beringstraße hinweg nach Amerika verbreitet worden sein, wobei auch der gespreizte Einbaum nach beiden Richtungen nachzuweisen ist.

3. Rindenboote sind ebenfalls zirkumpolar verbreitet. Ihre Herkunft ist noch nicht zu belegen. Doch der südschandinavisch-bauernzeitliche Typ des Kufenbootes ist außerhalb dieses Bereichs selten zu finden.

Im Norden Europas ist es bemerkenswert, wie lange man allein am Stechpaddel, dem Pagaj, zum alleinigen Antrieb von Wasserfahrzeugen festhielt. Das früheste Zeugnis für Rojetechnik mit dem Remen außerhalb des Mittelmeerraumes in Europa ist ein irisches Bootsmodell 40 bis 20 v. Chr. Die frühesten Darstellungen germanischer Besegelung finden sich überhaupt erst im 6. bis 8. Jahrhundert auf gotländischen Bildsteinen.

VERLAGSANZEIGE

Karl A. Wipf

WANDERER IN DER NACHT

Religionsgeschichtliche Interpretation altamerikanischer Chroniken.

231 Seiten, Strichzeichnungen, 16,5 x 24 cm, gebunden, Schutzumschlag

öS 285,-- (ca. DM 40,--)

Die Urzeit-Wandersagen der Kulturvölker Mittel- und Südamerikas werden aufgrund neuer Quellenstudien religionsgeschichtlich gedeutet.

BURGFRIED-VERLAG, Postf. 48, A-5400 Hallein