

Containerumschlag vor 1000 Jahren

Capelle, Torsten

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Capelle, T. (1984). Containerumschlag vor 1000 Jahren. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 7, 207-212. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-50386-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

CONTAINERUMSCHLAG VOR 1000 JAHREN

VON TORSTEN CAPELLE

Der moderne Containerverkehr hat den Schiffbau und die Gestaltung von Hafenanlagen ebenso revolutioniert wie das Seerecht. Diese plötzlichen Veränderungen sind umso erstaunlicher, als die Idee eines solch rationalen Transportwesens nicht ganz neu ist; sie läßt sich archäologisch bereits im frühen Mittelalter nachweisen.

Vor allem die Wikinger sind schon seit langem nicht nur als Räuber, Entdecker, Künstler und Bauern bekannt, sondern auch als zielstrebige und erfolgreiche Kaufleute, die einen bemerkenswerten Warenumschatz bewältigten. Ihr Tätigkeitsfeld umfaßte große Teile Europas auf dem Wasser- und auf dem Landwege. Neben Luxuswaren sind es besonders auch schwergewichtige Gebrauchs- und Verbrauchsgüter, die sie auf Nahmärkten, über Transitstationen und an Umschlagplätzen vornehmlich während des reisegünstigen Sommerhalbjahres saisonweise umsetzten. Die hohe Kunst des nordischen Schiffbaus führte dabei zwangsläufig zur Entwicklung dafür geeigneter spezieller Schiffstypen.¹ Doch bedurfte es darüber hinaus zur schnellen und möglichst reibungslosen Abwicklung des umfangreichen Warentransportes des Einsatzes größerer Transportbehältnisse, die den in Band 6 des Deutschen Schiffsarchives² geschilderten »Warenumschatz zwischen Schiff und Wagen im Wasser« auch am Ufer beziehungsweise am Kai erleichterten.

Beim Passieren z.B. der Schleswiger Landenge (Abb. 1) waren solche Hilfsmittel geradezu unentbehrlich. Hier konnten die aus dem Süden anlaufenden Schiffe den Hafen Hollingstedt gerade noch erreichen; zahlreiche wikingerzeitliche Verlustfunde aus dem ehemaligen Hafenbereich zeigen, daß an diesem Ort be- und entladen wurde. Der 17 km breite Landrücken zwischen Hollingstedt und Haithabu mußte auf dem Landwege am ehesten mit Fuhrwerken bewältigt werden, bis dann von der inneren Schlei ab der Weitertransport wieder auf dem Seewege nord- und ostwärts führen konnte.

Als praktische Großraumbehältnisse sind in Mitteleuropa schon in den Jahrhunderten zuvor große geböttcherte Holzfässer genutzt worden, die auch in der Wikingerzeit im Norden noch zum Einsatz kamen.³ Diese eigneten sich nicht nur für den Transport von Flüssigkeiten, wie das auf dem Teppich von Bayeux für den sogar auf einem Kriegszug unverzichtbaren Wein dargestellt wird (Abb. 2), sondern auch zur trockenen Lagerung von feuchtigkeitsempfindlichen Waren. Solche Fässer müssen auch in der Wikingerzeit in großer Zahl den Norden erreicht haben. In Haithabu konnten mehrere Fässer ausgegraben werden, die dort in sekundärer zweckentfremdeter Verwendung als Brunnenverschalungen gedient haben (Abb. 3). Ihre holz-anatomische Untersuchung hat gezeigt, daß sie nicht am Ort hergestellt wurden, da die verar-

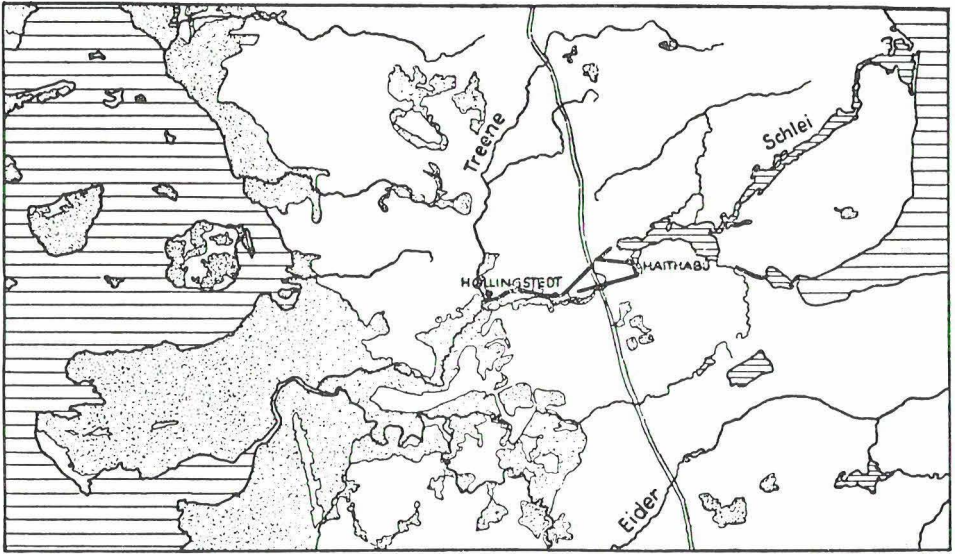


Abb. 1 Schleswiger Landenge mit Danewerk (nach H. Jankuhn)

beitete Holzart (Tanne) damals nicht in der Umgebung wuchs⁴; sie müssen vielmehr aus dem westlichen Mitteleuropa importiert worden sein, obgleich die Böttchereitechnik⁵ im Norden durchaus bekannt war.⁶ So wie das große Weinfäß auf dem Teppich von Bayeux von einem Wagen mit lediglich stützendem Seitengestell auf ein Schiff gebracht werden sollte, so müssen auch diese Fässer mit Hilfe von Schiff und Wagen nach Haithabu gelangt sein. Sie brauchen keineswegs nur Wein und andere Lebensmittel »gefaßt« zu haben, sondern sie konnten leicht verderbliche Güter unterschiedlichster Art beinhalten. Damit waren sie regelrechte Container. So

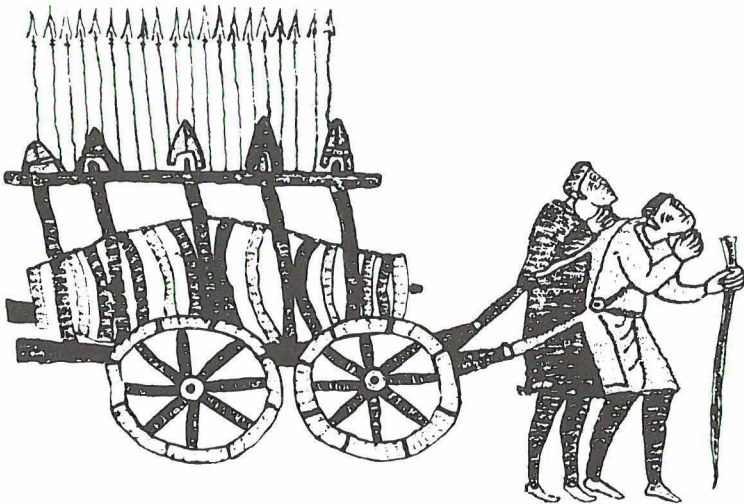
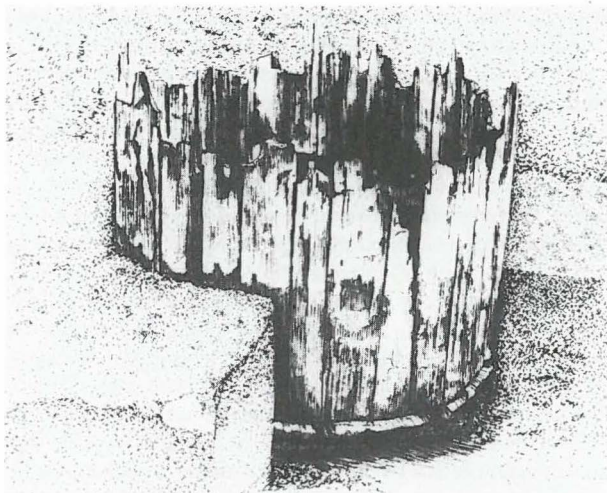


Abb. 2 Faßtransport auf dem Teppich von Bayeux (nach F. Stenton)

Abb. 3 Als Brunnenverschaltung zweckentfremdetes Faß von Haithabu (nach T. Capelle)



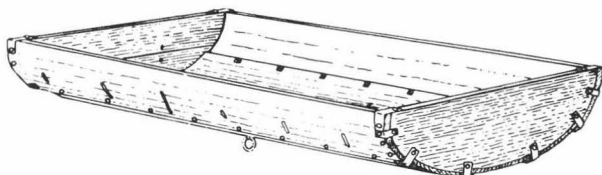
wie moderne Container – wenn sie außer Dienst gestellt sind – zuweilen zu Bauhütten oder Wochenendhäuschen umgebaut werden, so wurden die Fässer als Brunnenfassungen weiterverwendet.

Eine noch wesentlich besser geeignete Containerform der Wikingerzeit ist erst seit einigen Jahren besonders gut zu dokumentieren. Es handelt sich dabei um abnehmbare Wagenkästen, die einschließlich ihres Inhaltes insgesamt auf Schiffe verladen werden konnten. In der Regel gehören Transport- und Verpackungsmaterialien allerdings nicht zu den üblichen archäologischen Funden. Da diese Wagenkästen jedoch – vergleichbar den genannten Fässern – auch zweckentfremdet Verwendung fanden, sind sie greifbar geworden. Sie haben nämlich mehrfach als leicht zur Verfügung stehende Säрге dient. Die sehr sorgfältigen Ausgrabungen in Fyrkat⁷ und Thumbby-Bienebek⁸ haben sie als halbrunde trogförmige Wagenkästen erkennen lassen (Abb. 4). Diese in der Aufsicht rechteckigen Kästen waren geklinkert und an mehreren Stellen mit beweglichen Eisenringen ausgestattet, an denen eine abdeckende Plane festgezurt werden konnte.

Die rundlichen Böden der Kästen waren für den Personentransport ungeeignet. Dafür wurden im Norden nicht nur in der Wikingerzeit⁹, sondern schon mehr als ein Jahrtausend früher¹⁰ stattdessen rechteckige Kästen mit flachem Bodenteil benutzt. Diese waren mit dem Wagenunterbau fest verbunden, da sie nicht bei einem Umschlag abgenommen zu werden brauchten. Bei abnehmbaren Wagenkästen war ein gerundetes Unterteil dagegen äußerst sinnvoll.

Bereits der bekannte, zu Beginn unseres Jahrhunderts in Oseberg in Norwegen gefundene einzige vollständig erhaltene Wagen der Wikingerzeit¹¹ trägt einen solchen Wagenkorb. Hier wird auch deutlich, wie eine stabile Lagerung auf dem Wagen gewährleistet wurde: Ein Paar Wagenböcke ist fest mit dem Langbaum verbunden. Dieses aufragende Stützgestell ist beider-

Abb. 4 Als Sarg sekundär verwendeter Wagenkasten von Tumbby-Bienebek (nach M. Müller-Wille)



seits trapezoid nach außen geneigt (Abb. 5), das heißt, ein rundlicher Wagenkasten konnte je nach Breite entsprechend tief eingelassen werden, um einen festen Halt zu finden. Eine Normung der Größe und Wandneigung war daher nicht notwendig. Es war lediglich empfehlenswert, gewisse Minimal- beziehungsweise Maximalmaße einzuhalten. Diese Maße bewegen sich um 2 m Länge, 1 m Breite und bis zu 50 cm Höhe. Damit waren die Container-Wagenkästen groß genug, um ein erhebliches Fassungsvermögen für sehr verschiedenartige Waren aufzuweisen, aber nicht zu groß, um nicht per Hand (Abb. 6) ohne Einsatz eines Kranes oder eines ähnlichen Hilfsmittels insgesamt umgeladen werden zu können.¹² Bei entsprechend geschickter Beladung waren sie durchaus stapelfähig, so daß sie sogar in begrenzten Laderäumen von kleinen Schiffen (Abb. 7) unter optimaler Platzausnutzung verstaut werden konnten.

Die abenteuerliche Vorstellung, daß ganze Schiffe, eventuell einschließlich ihrer Ladung, zur Überwindung von Landpassagen auf einem System von Baumstämmen gerollt wurden, kann damit endgültig aufgegeben werden. Für so große Abschnitte wie die 17 km weite Schleswiger Landenge kommt sie zumindest nicht mehr in Frage. Nur in Verbindung mit Flußtransporten, wie sie durch Osteuropa unumgänglich waren, ist ein ähnliches Verfahren sicher geübt worden: Die relativ kleinen Binnenschiffe wurden beim Verkehr von der Ostsee zum Schwarzen Meer an den gefahrvollen Dnjeprschnellen entladen und ein kleines Stück über Land gebracht, bis sie ungefährdet wieder zu Wasser gelassen werden konnten; dort wurden die Waren dann erneut verstaut. Solche Stellen waren übrigens besonders beliebt, um die durch Schwerarbeit gerade abgelenkten wikingischen Kaufleute aus dem Hinterhalt zu überfallen und deren ohnehin schon an Land gebrachten Güter an sich zu nehmen.

Das geschilderte Containersystem, das den Umschlag von Wagen zu Schiff wesentlich erleichterte, ist nach unseren bisherigen Kenntnissen erstaunlicherweise in Verbindung mit Schlitten nicht angewendet worden. Zwar bestehen die erhaltenen Schlitten der Wikingerzeit¹³ ebenfalls aus zwei Teilen – einem Kasten und einem Untergestell mit Kufen –, doch handelt es sich dabei um Kästen sehr unterschiedlicher Größe mit einem flachen Boden, die am Untergestell festgebunden wurden. Sie konnten nicht ohne weiteres in die trapezoiden Halterungen der Wagen eingelassen werden. Wahrscheinlich war das auch gar nicht notwendig, da der weitreichende Fernhandel ohnehin nur im Sommerhalbjahr betrieben wurde.

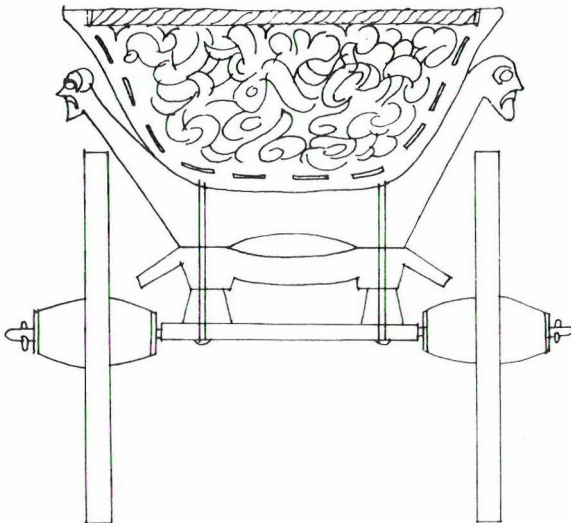
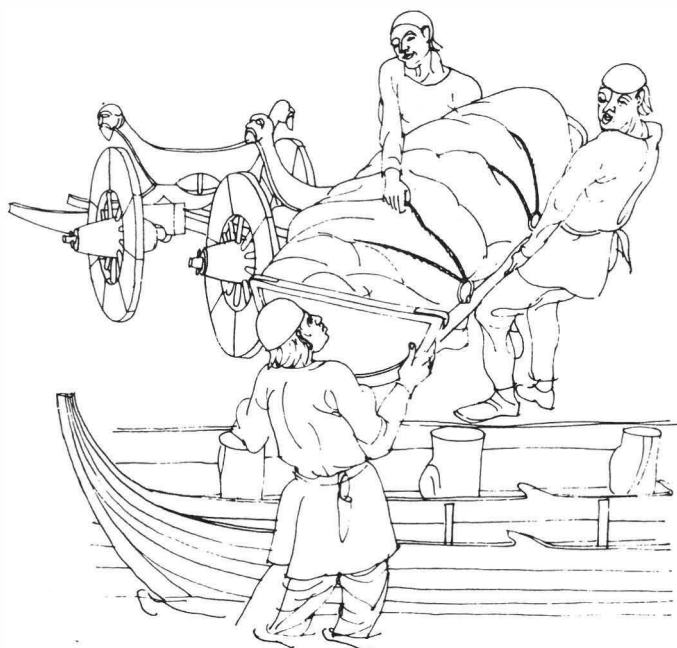


Abb. 5 Schematische Darstellung des Wagengestells von Oseberg
(nach B. Almgren u.a.)

Abb. 6 Verladen eines
Wagenkasten-Contai-
ners vom Wagen auf ein
Boot (nach B. Almgren
u.a.)



Der sinnvolle Einsatz von Containern war nur möglich, wenn außer Schiffen und Häfen beziehungsweise Landstellen auch ein ausgebautes Wegenetz zur Verfügung stand. Alte Wege sind zwar zeitlich immer schwer zu bestimmen (auf Abb. 1 ist eine urgeschichtliche Nord-Süd-Trasse auf dem Geestrücken eingetragen), doch zeigen neue Untersuchungen in Dänemark¹⁴ immer mehr Anhaltspunkte dafür, daß es ein Überlandwegesystem gegeben hat. Aber auch bei einem kleinräumigen Verkehr kann sich zuweilen die Verwendung von Containern als nützlich erwiesen haben. Das gilt etwa für den Hafenbereich von Dorestad¹⁵, wo jeweils eine Entfernung von über 100 m zwischen den Kaufmannsgrundstücken (mit ihren Lagerräumen) und den Landeplätzen der Schiffe¹⁶ für das Be- und Entladen bewältigt werden mußte. Selbst bei einem ortsgewundenen Leichtern in seichten Gewässern, wie es bis in die Neuzeit hinein vielerorts belegt ist¹⁷, konnten tragbare Container von Vorteil sein.

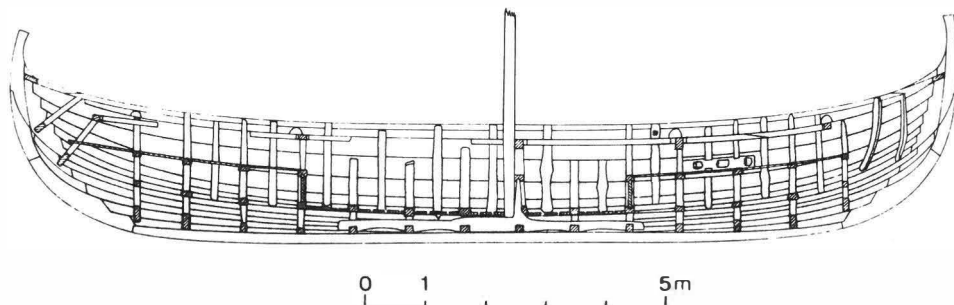


Abb. 7 Schiff 1 von Skuldelev mit dem Laderaum mittschiffs (nach O. Olsen und O. Crumlin-Pedersen)

Bei einem solchermaßen abgewickelten Warentransport bedurfte es nicht nur der Kaufleute und Schiffseigner, sondern auch der Fuhrleute, die Wagen und Zugtiere bereitstellten, und anderer Hilfskräfte.¹⁸ Die Entdeckung der Container, sei es in Form eines Fasses oder eines Wagenkastens, und das Erkennen ihrer richtigen Einbindung in das Transportgefüge führt also auch zu der Einsicht eines noch stärker differenzierten Gewerbesens – auch wenn die einzelnen Sparten nicht hauptberuflich ganzjährig betrieben wurden.

Trotz aller positiven Wirkungen der Container ist der Warenumsatz in der Wikingerzeit aber keineswegs mühelos und sicher gewesen. Das zeigen mit aller Deutlichkeit die zahlreichen Verlustfunde aus schlecht vergänglichen Materialien im Hafengebiet von Haithabu¹⁹, die uns einen Einblick in das Warenspektrum bieten, zu dem aber darüber hinaus in erster Linie heute nicht mehr bewahrte Lebensmittel verschiedenster Art, Textilien sowie Felle und Leder gehören, die sich abgedeckt geschützt in Containern in großen Stückzahlen beziehungsweise Einheiten über weite Strecken zu Wasser und zu Land hervorragend transportieren ließen.

Anmerkungen:

- 1 D. Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. 1984.
- 2 D. Ellmers: Warenumsatz zwischen Schiff und Wagen im Wasser. In: Deutsches Schiffsarchiv 6, 1983, S. 209ff.
- 3 T. Capelle: Faß und Tonne – Ein Beitrag zu Wörtern und Sachen. In: Wörter und Sachen im Lichte der Bezeichnungsforschung, hrsg. von R. Schmidt-Wiegand. 1981.
- 4 K.-E. Behre: Untersuchungen des botanischen Materials der frühmittelalterlichen Siedlung Haithabu. In: Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu 2, 1969, S. 10ff.
- 5 T. Capelle: »Böttcherei« – Vorrömische Eisenzeit bis Mittelalter. In: J. Hoops: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde. Band 3. 1978. S. 325ff.
- 6 z.B. aus Oseberg: S. Grieg: Kongsgaarden. In: A.W. Brøgger und H. Shetelig: Osebergfundet. Band 2. 1928. Taf. VI.
- 7 E. Roesdahl: Fyrkat – En jysk vikingeborg. II. Oldsagerne og gravpladsen. 1977. S. 131f.
- 8 M. Müller-Wille: Das wikingerzeitliche Gräberfeld von Thumby-Bienebek (Kr. Rendsburg-Eckernförde). I. 1976. S. 13ff.
- 9 S. Krafft: Pictorial Weavings from the Viking Age. 1956. S. 13.
- 10 z.B. aus der vorrömischen Eisenzeit der Wagen von Dejbjerg in Dänemark: J. Brøndsted: Nordische Vorzeit. Band 3 – Eisenzeit in Dänemark. 1963. S. 68ff.
- 11 S. Grieg (wie Anm. 6), S. 3ff.
- 12 Auf eine solche Möglichkeit wurde bereits vor Kenntnis der zweckentfremdeten Wagenkästen aufmerksam gemacht: B. Almgren (Hrsg.) u.a.: Die Wikinger. 1968. S. 273ff. (vgl. Abb. 6 hier).
- 13 S. Grieg (wie Anm. 6), S. 33ff.
- 14 E. Roesdahl: Viking Age Denmark. 1982. S. 44.
- 15 W.A. van Es und W.J.H. Verwers: Excavations at Dorestad 1, The Harbour: Hoogstraat I. 1980. S. 22ff.
- 16 D. Ellmers (wie Anm. 2), S. 227.
- 17 D. Ellmers (wie Anm. 2).
- 18 So schon H. Jankuhn: Haithabu – Ein Handelsplatz der Wikingerzeit. 1976. S. 256.
- 19 K. Schietzel: Stand der siedlungsarchäologischen Forschung in Haithabu – Ergebnisse und Probleme. In: Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu 16, 1981, S. 94ff. (= Anm. 21).