

Holznägel und Geschichte: eine schiffahrtsarchäologische Hypothese

Westerdahl, Christer

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Westerdahl, C. (1985). Holznägel und Geschichte: eine schiffahrtsarchäologische Hypothese. *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, 8, 7-42. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54128-4>

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.

SCHIFFSARCHÄOLOGIE

HOLZNÄGEL UND GESCHICHTE

Eine schiffsarchäologische Hypothese

VON CHRISTER WESTERDAHL

Es ist wirklich höchste Zeit, daß die Schiffsarchäologie¹ für voll genommen wird. Ich bin der Ansicht, daß es die Kulturgeschichtler im allgemeinen versäumt haben, die Implikationen von Entwicklungen innerhalb dieser archäologischen Unterdisziplin zur Kenntnis zu nehmen. Sowohl für die Identifikation kultureller Traditionen als auch für die Erforschung von Handel und politischer Geschichte können Beiträge der maritimen Archäologie unerlässlich sein. Besonders dann, wenn historische Quellen völlig fehlen, können solche Überlegungen dazu beitragen, Hypothesen zu formulieren. Ich will versuchen, solch einen Fall zu erläutern.

Das Schiff

Das Schiff ist in der Vorgeschichte von immenser Bedeutung. Abgesehen davon, daß Schiffe in jeder Kultur die am höchsten entwickelten materiellen Produkte waren, waren sie überhaupt Voraussetzung für jeglichen Verkehr und kulturellen Austausch bzw. Verbreitung. Sie waren genauso wichtig für die straßen- oder weglosen binnenländischen Regionen mit ihren Seen und Flüssen wie für das eigentliche Küstengebiet. Ihre Grenzen von bestimmten Konstruktionen können die Grenzen von Kulturen gewesen sein und umgekehrt.

Die kulturelle Einheit in Nordeuropa am Ende der vorgeschichtlichen Epoche und deren spätere Bewahrung sind weitgehend auf hochentwickelte und verschiedenartige Schiffstypen zurückzuführen.

Staatlichkeit

Aber die Argumente für die Bedeutung des Schiffes im Norden gehen noch weiter. Die skandinavischen Reiche scheinen ziemlich früh die Struktur ihrer staatlichen Organisation auf Ledings- (*leding*, *leidang*, von altnord. *leidangr*, d. h. auf Wehrpflicht zum Seekrieg beruhenden) Kriegsflotten gegründet zu haben, aus denen später das erste voll entwickelte Besteuerungssystem hervorging (*skatteleding*). In der Mannschaftsstruktur und der Konstruktion der geruderten Kriegsschiffe spiegelt sich das ganze Gesellschaftsgefüge bis hin zu seinen kleinsten Komponenten; jede Dolle und jeder Riemen entspricht einem Hof oder einer Ansammlung von Höfen, jede Ruderbank einem Dorf. Diese Mikrokosmen, die die gemeinen Krieger/Ru-

derer für die Flotte stellten, mußten auch in Hinsicht auf eine gerechte und übereinstimmende Belastung gleichgestellt werden. Dadurch gab das Ledingsystem offensichtlich einen Anstoß zur ersten Agrarreform des Nordens, in Schweden *bolskifte* und *solskifte* genannt, von der sich Spuren in den nebelhaften Anfängen des Mittelalters finden.

Hier haben wir also ein wohlbegründetes Beispiel für einen direkten maritimen Hintergrund skandinavisches Königtums bzw. Häuptlingswesens, das auf der Verteidigung der Seerouten (vgl. das Konzept der *kungsådra*, des Wasserrechtes, das u. a. die ungehinderte Fahrt von Ledingschiffen regelte²) und der Ausrüstung kriegsähnlicher Expeditionen zur Befriedigung der Bedürfnisse einer homerischen Gesellschaft gegründet war.³ Auch die Konflikte der Wikingerzeit und des frühen Mittelalters waren überwiegend maritimer Natur.⁴

Rückwirkung

Jede Schwächung der Staatlichkeit hätte deshalb ernste maritime Konsequenzen mit sich gebracht – und umgekehrt. Das könnte leicht an Hand des Übergangs von der heidnischen Eisenzeit zum christlichen Mittelalter in Skandinavien gezeigt werden. Die alten königlichen Geschlechter, vermeintlich göttlicher Abkunft und heidnisch sanktioniert, zerfielen vor der Macht der Institution Kirche, sich aufreibend in dynastischen Kämpfen.

Auch die Rückwirkung der dauernden wikingischen Belästigungen der gegenüberliegenden Ostseeküste war vermutlich unausweichlich. Die noch immer heidnischen Slawen, Balten und Finnen entwickelten ein eigenes maritimes Häuptlingswesen und schlugen kraftvoll zurück. Ihre Taktik, Schiffe, Flotten und soziale Organisation beruhten hauptsächlich auf denen ihrer Gegner. Aber sie entwickelten auch einen ausgeprägten eigenen Charakter, der im Schiffbau nicht gering geschätzt werden darf, wie es oftmals in der Blütezeit des Germanismus geschah.⁵

Das Phänomen heidnischer Wiedervergeltung und die Spuren, die sie hinterließ, sind genau mein Untersuchungsgegenstand, und ich werde weiter unten darauf zurückkommen.

Was ist Schiffsarchäologie?

Es genüge hier festzustellen, daß das Untersuchungsmaterial der Schiffsarchäologie in der Tat nicht nur Schiffswracks und Schiffbautraditionen sind. Dabei müssen wir einige Schwierigkeiten in der Quellenkritik in bezug auf Schiffsfunde einräumen, z. B.:

1. Schiffe sind einzeln bewegliche Objekte. Sie brauchen nicht dort beheimatet zu sein, wo sie gefunden werden. Die Wracks brauchen folglich keinerlei enge Beziehung zu ihrer Umgebung zu haben. Sie können ohne jegliches wie auch immer geartetes menschliches Dazutun zu ihrem letzten Ruheplatz getrieben worden sein.
2. Die bis jetzt gefundenen Wracks brauchen weder repräsentativ für ihre Region noch für ihre Zeit zu sein.
3. Bootsbau wird manchmal durch eine genau abgegrenzte ethnische oder kulturelle Gruppe für eine andere Gruppe betrieben, aber unter den technologischen Bedingungen der auftraggebenden Gruppe. Als Beispiel könnte die Arbeit der Saamen für die Norweger genannt werden.⁶ Die auftraggebende Gruppe könnte aber auch den Bootsbauern die technischen Einzelheiten anheimstellen, was bedeutete, daß die Traditionen der letzteren sich durchsetzten.

Da die Probleme der genauen Abgrenzung ethnischer/politischer Gruppen und Prozesse unsere Untersuchungsgegenstände sind, haben wir im Fortgang der Untersuchung diese Kautelen im Sinn zu behalten.

Schiffsarchäologie schließt andererseits die schiffahrtsbezogenen Aspekte der Kultur insgesamt ein. In diesem Fall ist die schiffahrtsbezogene Kulturlandschaft als solche von höchster Wichtigkeit. Deren Studium bedeutet Interpretation der Routen, Häfen, Seezeichen, Ortsna-

men und materiellen Überreste wie Verteidigungsmaßnahmen jeder Art und Erklärung ihres Sinnes und ihrer chronologischen Gliederung. Der Tätigkeitsbereich der Schiffsarchäologie sollte an Land ebenso groß sein wie unter Wasser.

In dieser Hinsicht ist der Mangel an verlässlichen Datierungsmöglichkeiten die Hauptschwäche, die eingestanden werden muß. Dies Problem ist jedoch nicht auf die Schiffsarchäologie beschränkt.

Zurück zu den Schiffen

Die Stellung der skandinavischen Länder und des Ostseegebietes in der Schiffsarchäologie nun ist mehr oder weniger einzigartig auf der Welt. Eine praktisch ununterbrochene Kette von Schiffsfunden und bildlichen Darstellungen von Schiffen – wie Felszeichnungen oder steinerne Grabschiffe, von denen einige gut publiziert und dokumentiert sind – von der Bronzezeit bis hin zum Mittelalter bietet eine Fülle von Material für das Studium der Schiffsentwicklung – und für Kontroversen.

Der einzige ernsthafte Konkurrent in dieser Hinsicht wäre die mediterrane Welt mit ihrer weit prächtigeren und variantenreicheren Schifffahrtsgeschichte. Der einzige große natürliche Vorzug, der zugunsten unserer Region entscheidet, ist das Fehlen des Schiffsböhrwurms (*Teredo navalis*) in der Ostsee, der in anderen Meeren der hartnäckigste Zerstörer aller hölzernen Schiffswracks ist.

Die katastrophale Wirkung der Wikingerflotten in Westeuropa im 9. Jh. n. Chr. ist sicherlich auf eine in funktioneller Hinsicht unverkennbare Überlegenheit im Schiffbau zurückzuführen.⁷ Aber es ist ebenso klar, daß die Funde prähistorischer Schiffe mehr darauf hinauslaufen, eine zusammenhängende Entwicklung zu verdeutlichen als einen plötzlichen Sprung in der Wikingerzeit. Der entscheidende Schritt der Einführung des Segels auf skandinavischen Kriegsschiffen wurde mindestens 200 Jahre (vielleicht 300 Jahre⁸) vor dem ersten überlieferten Wikingerzug getan. Seeräuberei »in geordneter Art« war mithin ein gesellschaftliches Produkt, nicht die notwendige Folge der Schiffstypen.

Auch drangen die Wikinger nicht in ein Gebiet ohne Schiffsverkehr ein. Westeuropa kannte das Segel schon einige Jahrhunderte früher, ganz zu schweigen vom Mittelmeer, wo unzweifelhafte Zeugnisse es schon für das 3. Jahrtausend v. Chr. belegen.

Unser Material von Schiffsfunden in Nordwesteuropa ist mindestens so groß, daß es uns in die Lage versetzt, Hypothesen über Schiffbau-Traditionen mit ausgeprägt ethnischem Anstrich zu formulieren. Einige von ihnen scheinen ihre Vorläufer schon in der Bronzezeit zu haben, erschöpften jedoch ihre Leistungsfähigkeit völlig im frühen Mittelalter. Andere vermischten sich und führten zu den vorherrschenden kraweel-gebauten seetüchtigen Schiffen der Renaissance.

Formen – Kulturen – Traditionen

Die hauptsächlichlichen Schiffformen sind von Crumlin-Pedersen skizziert worden⁹: 1. das skandinavische geklinkerte Kiel-Schiff, lanzettförmig, elegant und leicht, 2. der lanzettförmige, kantige und schwere Kogge-Typ, 3. der bananenförmige Holk und 4. der kastenförmige Prahm. Diese Urformen scheinen in der Hauptsache verschiedene Funktionen und umgebungsgebundene Adaptionen zu betonen (Abb. 1).

Ich möchte den Akzent auf die Traditionen und ethnischen Ursprünge hinter den herrschenden Schiffbautechnologien legen, will aber nicht früheren Versuchen folgen, die einen faden Nachgeschmack hinterlassen haben. Auch auf anderen Gebieten der Archäologie sind viele verfehlt ethnische Klassifikationen aufgestellt worden – *vestigia terrent*.

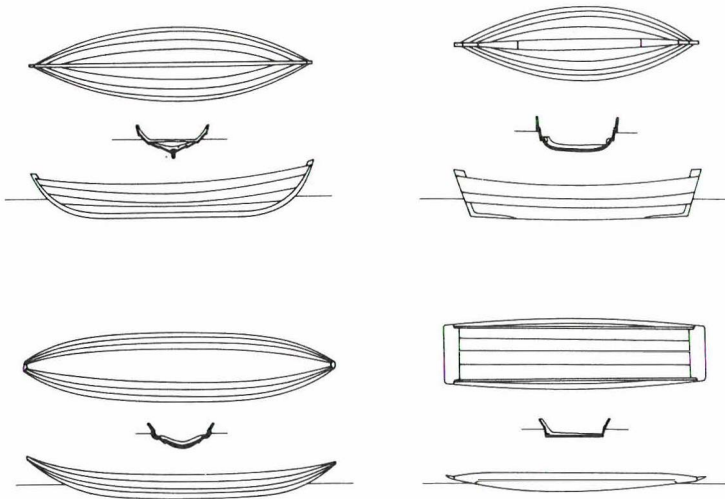


Abb. 1 Schiffsfornen Nordwesteuropas. (Nach O. Crumlin-Pedersen, wie Anm. 9)

Traditionen jeglicher Art kann man nur dadurch charakterisieren, daß man sie Kulturen zuordnet. Wir wollen deshalb schlicht annehmen, daß wir diesen Kulturen einen Namen geben – möglicherweise einen ethnischen –, und überlegen, ob das ein für unsere Untersuchung sinnvoller Ansatz ist.

In der Tat ist es nur ganz selten der Fall, daß wir für eine bestimmte Bootskultur eine ethnische Bezeichnung zu benutzen wagen. Die skandinavischen und baltischen Regionen scheinen als einzige für einen solchen Versuch geeignet.

Es ist vielleicht kein Zufall, daß die meisten von ihnen offenbar fest auf gemeinsamen Techniken basieren, der skandinavischen Tradition der Eisenzeit, und daß sie anscheinend eng miteinander verwandt sind.

In Mitteleuropa ist durch Bemühungen verschiedener Forscher eine keltische Schiffbautradition identifiziert worden.¹⁰ Ich selbst habe die bedeutende Entwicklungslinie von den Quellen des Rheins über seine Mündung in den Niederlanden, über den Englischen Kanal in das Gebiet von London und schließlich zu den ersten Kogge funden Dänemarks an anderem Orte zusammengestellt.¹¹ Weiter muß – obwohl unser Wissen darüber höchst fragmentarisch ist – irgendeine Verbindung zwischen den britischen bronzezeitlichen Funden von North Ferriby¹² und dem Holk-(Bananen-)Typ von Utrecht aus dem 8. Jh. n. Chr. bestehen. Ellmers hat jüngst die Probleme diskutiert, die mit den Prähm-Formen zusammenhängen.¹³

Ebenso können wir eine Verschmelzung von britisch-keltischer Tradition mit skandinavischen Zügen im Graveney-Fund in Südwest-England aus dem 10. Jh. feststellen.¹⁴ Es ist auch möglich, daß die skandinavischen Einflüsse der frühen Wikingerzeit auf britischem Boden durch die großen Kriegsschiffe König Alfreds des Großen verfeinert und verbessert nach Skandinavien zurückflossen, wie einige Autoren meinen.¹⁵

Diese Zusammenstellung der Ergebnisse der wissenschaftlichen Diskussion scheint einige der angeführten Funktions-Typen von Crumlin-Pedersen in hochinteressanter Weise mit Kulturen und Traditionen verbunden zu haben, illustriert aber auch offensichtlich den Verlust der Funktion und die fundamentale Umgestaltung angesichts von Veränderungen der Umgebung. Einige Ergebnisse könnten sogar verallgemeinert werden als ein erster Schritt, Gesetzmäßigkeiten der Kultur festzustellen.

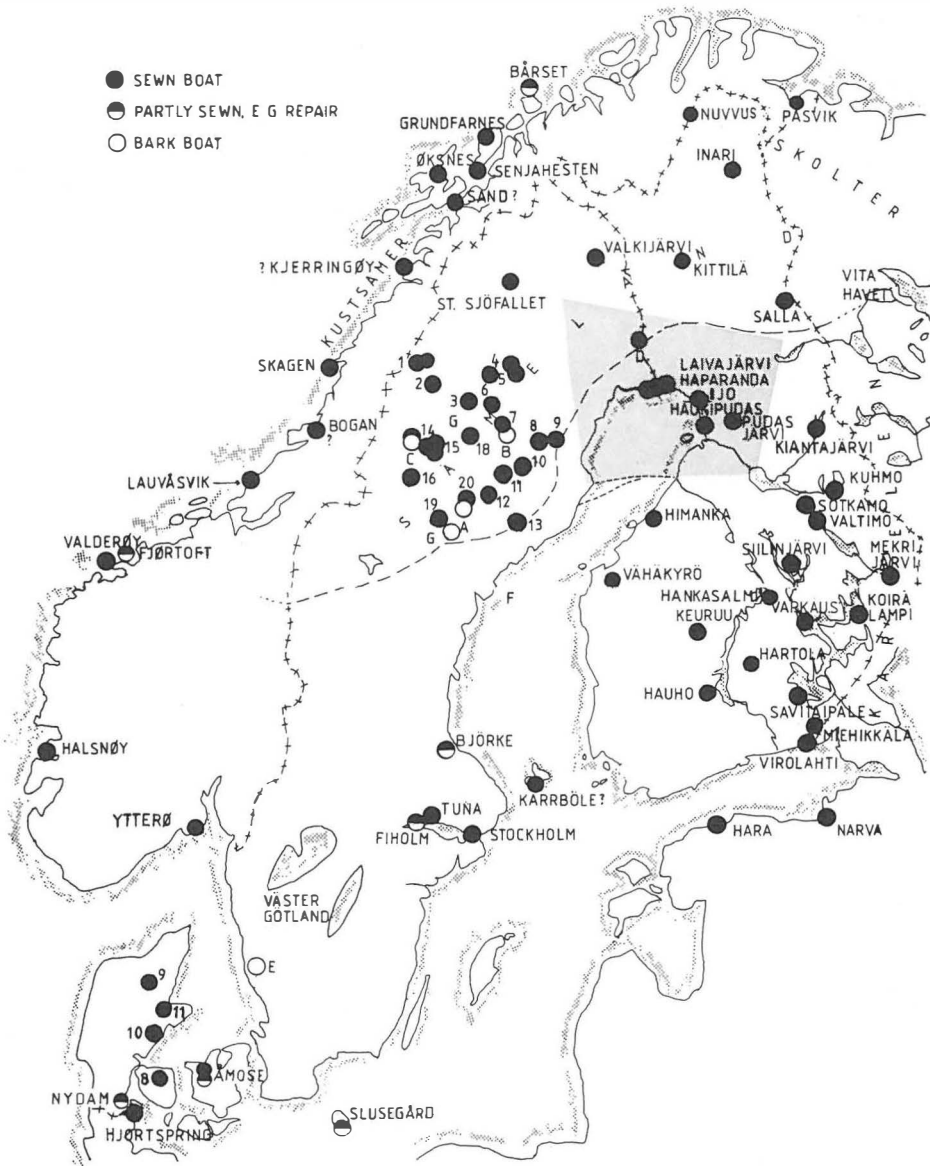


Abb. 2 Funde genähter Boote in Nordeuropa außer Rußland. ● = genähte Boote, ⊖ = teilweise genäht, z. B. bei Reparatur, ○ = Rindenboote. (Zeichnung C. Westerdahl)

Traditionen im Ostseeraum

Die Verhältnisse im Ostseeraum sind möglicherweise weniger kompliziert. Die gemeinsame Basis für die verschiedenen Schiffbau-Traditionen ist die skandinavische eisenzeitliche maritime Kultur.

Ich habe versuchsweise die folgenden Haupttraditionen vorgeschlagen¹⁶:

1. Die direkten Nachfolger der skandinavischen Tradition selbst.¹⁷ Im 4. Jh. n. Chr.

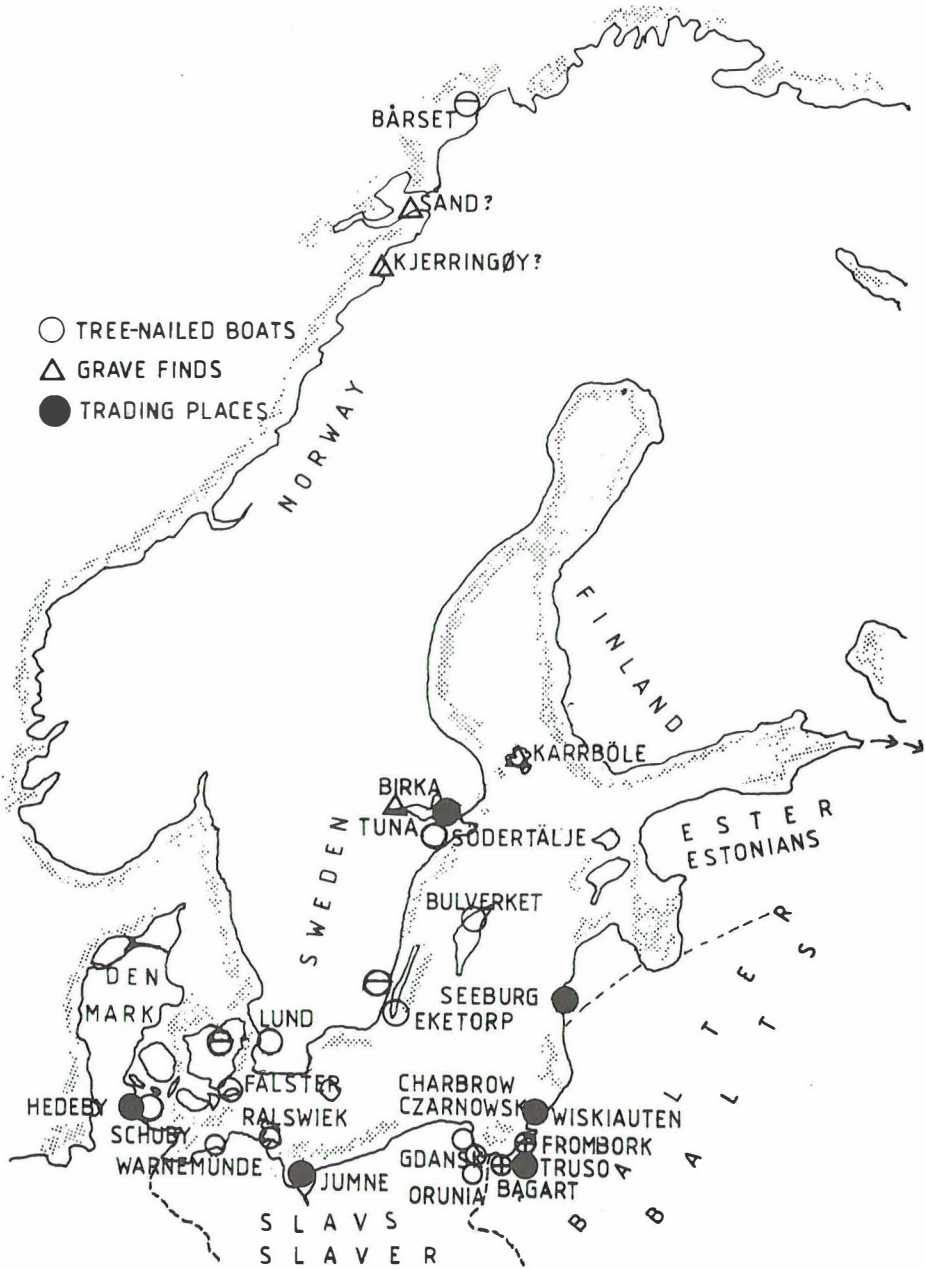


Abb. 3 Funde holzgenagelter Boote in Nordeuropa. ○ = holzgenagelte Boote, △ = Grabfunde, ● = Handelsplätze. (Zeichnung C. Westerdahl)

scheint das Zusammennähen (oder -schnüren) der Plankengänge zugunsten der Befestigung mit Eisennieten aufgegeben worden zu sein, und im Zusammenhang damit – vielleicht aber auch früher – auch das Paddeln zu Gunsten des Ruderns. Im 7. Jh. wurde in größerem Maße das Segel eingeführt. In bestimmten Gebieten bestanden aber Nähen und Paddeln fort.

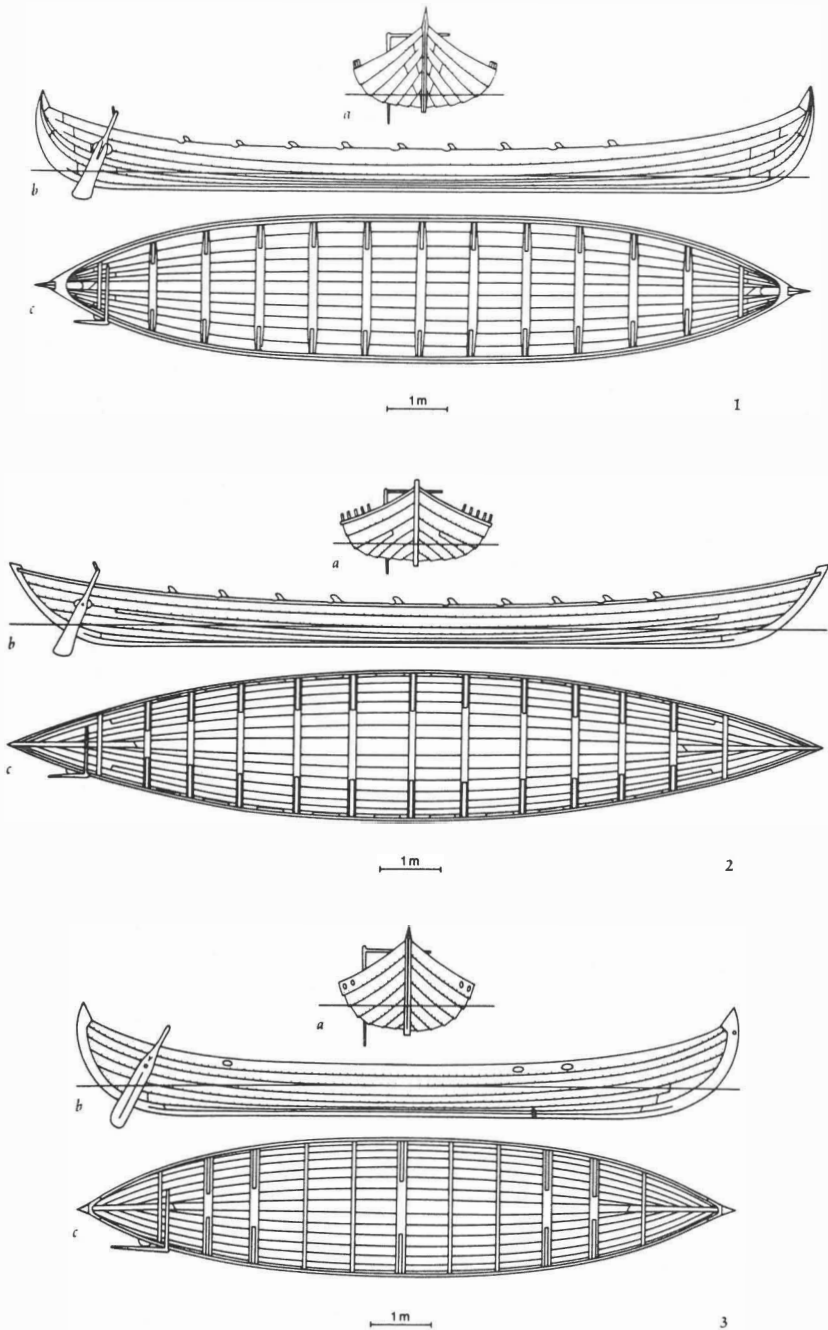


Abb. 4 Funde slawischer Schiffe von Orunia (Odra) bei Gdańsk (Danzig): 1. Orunia I, 2. Orunia III, beides Kriegsschiffe; 3. Orunia IIa, Lastschiff. (O. Lienau/D. Ellmers, hier nach M. Slaski 1978, wie Anm. 5)

2. Die genähten Boote der Saamen, die später, wohl durch die Finnen vermittelt, einige russische Elemente übernahmen. Diese Entwicklung fand in historischer Zeit statt, vermutlich sehr spät.
3. Die finnische binnenländische Tradition genähter Boote, Fahrzeuge vom frühen skandinavischen Typ, die mindestens bis ins 17. Jh. fort dauerte, auch mit wahrscheinlichen russischen Einflüssen, die zu den Saamen weitergewandert sein könnten.
4. Die karelische Tradition genähter Boote, die – wie es den Anschein hat – schon im Mittelalter bestimmte russische Elemente aufnahm.
5. Die slawische Tradition, mit Befestigungen durch Holznägel – außer an Vor- und Achtersteven –, Kalfaterung mit Moos und einer anderen Form des Mastfußes als in skandinavischen Schiffen. Diese Tradition kann auch andernorts Ableger haben oder Boote für andere Gebiete hervorgebracht haben, da das Kerngebiet einen hervorragenden Bestand an Eichenwäldern besitzt.

Die russischen Traditionen, die bis heute im Westen weithin unbekannt sind, machen einen weiteren bedeutenden Faktor im Ostseebereich aus (Abb. 2 u. 3).¹⁸

Ich habe an anderer Stelle versucht, auch die vielen Funde genähter Boote des Nordens nach den verschiedenen Traditionen zu gruppieren. Das Ergebnis ist noch längst nicht schlüssig, vor allem wegen Datierungsschwierigkeiten und des fragmentarischen Zustandes der Überreste, aber es ist doch gewiß ein erster Schritt in der Bewertung des Materials.¹⁹

In medias res

In diesem Artikel möchte ich versuchen, bestimmte Aspekte der unbekannteren Seite des schwedischen Mittelalters von ca. 1050 bis 1250 n. Chr. ins Blickfeld zu rücken. Während Dänemark und Norwegen eigene historische Quellen besitzen, wird Schweden nur gelegentlich von fremden Autoren erwähnt. Die Chronisten, die ich zu Rate gezogen habe, sind in den Anmerkungen genannt.²⁰

Das Modell, mit dem ich das erreichbare Beweismaterial zu vergleichen habe, ist in erster Linie Dänemark. Durch bemerkenswerte Fortschritte im Feld der Schiffsarchäologie haben dänische Forscher ihren Quellenbestand zur Illustration der rauen militärischen Tatsachen kräftig erweitert. Im besonderen möchte ich Ole Crumlin-Pedersen von Vikingeskibshallen in Roskilde für jahrelange, äußerst wertvolle Anregungen und Diskussionen danken. Als Beispiel einer guten Kombination schriftlicher Quellen verweise ich auf Steenstrup.²¹

Ein weiteres ernstes Quellenproblem betrifft die heidnische Seite der Ostsee. Die christlichen Kreuzzüge gegen die östlichen Völker während der fraglichen Zeit sind eine traurige Geschichte von Fanatismus und grausamen Massakern an Zivilisten, durch keine Saladin-artige Ritterlichkeit wie im Süden erhellt. Das kulturelle und soziale Leben der unterworfenen Völker wurde verdrängt oder verunglimpft, obwohl es den Skandinaviern durch lebhaften Verkehr und eine ganze Reihe von Innovationen (Holzhausbau²²) früher viel bedeutet haben muß. Jeder Forscher, der die materielle Kultur der Zwangsgetauften ergründen wollte, z. B. den Bootsbau, fände, daß das Material gleich Null ist. Erst in den letzten Jahren sind die eigentümlich slawischen Techniken in diesem Bereich erkannt worden²³; einige deutsche Forscher jedoch hielten die Schiffsfunde von Pommern noch in den fünfziger Jahren für skandinavisch – und dadurch letztlich für germanisch!

Jüngst hat uns ein bedeutender finnischer Historiker aus Helsinki, Prof. Matti Klinge, in einer anregenden Streitschrift mit dem finnischen Titel »Muinaisuutemme merivallat« (»Unsere alten Seereiche«), die gerade auch auf schwedisch erschienen ist, an diese nebelhafte Epoche erinnert.

Klinges Hauptgesichtspunkte sind etwa die folgenden: Die nationale epische Literatur Finnlands wurde im wesentlichen erst im 19. Jh. nach Sammlungen mündlicher Tradition im Innern Kareliens aufgezeichnet, obwohl eine mehr küstenorientierte estnische Fassung des

Kalevala existiert, das Kalevipoeg. Epenforscher haben somit den maritimen Charakter des Schauplatzes übersehen. Klinge versucht zu zeigen, daß die Südküste Finnlands wenigstens hundert Jahre nach der Wikingerzeit unabhängig und wahrscheinlich zusammen mit den südöstlichen baltischen Völkern auch heidnisch blieb. Es könnte sogar zwischen diesen heterogenen Völkern ein Zweckbündnis gegeben haben, vielleicht auch zeitweilige politische Allianzen.

In diesem Stadium zeigt das Kalevala nach Klinge zwei hauptsächliche politische Handlungsräume im nördlichen Ostseegebiet. Einer ist das schwedische *Ruotsi* (finnisch für Schweden) oder *Pohja* (*Pohjola*) – später Sinnbild für das Reich des Todes –, das Schweden selbst und angrenzende Teile des heutigen Südwest-Finnlands umfaßt wie die Åland-Inseln, Satakunta und den südlichen Österbotten (finnisch *Pohjanmaa*).

Der andere ist der Bereich von *Saari* (die Insel) mit seinem Zentrum offensichtlich auf Ösel (*Eysys[s]la*, »der Inseldistrikt« der nordischen bzw. *Saaremaa* der estnisch-finnischen Tradition). Die Bedeutung Ösels läßt sich leicht nachweisen, z. B. in der Chronik des Heinrich von Lettland.²⁵ Dieser Bereich soll irgendwie verbunden sein mit dem finnischen Festland, wo fast dieselbe Sprache gesprochen wurde. Die heidnischen Empörungen und Aufstände Estlands, von Ösel, den Festlandsprovinzen oder von Kurland ausgehend, müssen die finnischen Rückfälle ins Heidentum beeinflusst haben, auf die in mehreren päpstlichen Sendschreiben an schwedische Könige und Bischöfe Bezug genommen wird.

Ich sehe keinen ernsthaften Einwand gegen das generelle Bild Klinges. Sein Buch geht allerdings viel weiter und enthält eine Vielzahl von Hypothesen, wahrscheinliche und auch unwahrscheinliche; doch will ich mich an dieser Stelle nicht mit ihnen auseinandersetzen.

Die einzige Antwort auf dieses zum Nachdenken anregende Buch muß von der Archäologie kommen, und nicht zum wenigsten von ihrem schiffahrtsbezogenen Ableger.

Ich habe den Eindruck, daß die Implikationen des Angriffs der östlichen Völker in Schweden nicht richtig verstanden worden sind. Die ernsteste Schwächeperiode des schwedischen Reiches fiel mit der Hochblüte der Seeräuberei zwischen 1080 und 1150 n. Chr. zusammen. Sogar die anderen nordischen Länder waren in der Lage, 1124–1125 einen Kriegszug zur See gegen das südöstliche Schweden durchzuführen. Nicht weniger als zwei Könige – ein dänischer und ein norwegischer – und zwei dänische Fürsten heerten während des sog. Kalmare ledungs (*Kalmarna leidangr*) in Småland und wohl auch auf Öland.

War Schweden durch die Invasoren geschwächt, oder lud es durch seine Schwäche diese erst ein?

Das recht entfernte Königreich Norwegen wurde 1135 mitten ins Herz getroffen, als Fürst Ratibor von Pommern mit einer Flotte von 650 Schiffen (mit Reiterei an Bord) die größte und reichste Stadt des Reiches, Konungahella, eroberte und niederbrannte.

Was war mit Schweden los? Niemand weiß es.

In der Mitte des 12. Jh.s fielen die dänischen Inseln Fünen, Lolland, Falster und Møn und sogar große Teile der jütischen Halbinsel fast in Trümmer. Zeitweise waren ganze Bezirke verödet. Slawische Wikingerflotten durchzogen ungehindert die Meerenge von Öland (Kalmarsund), den Sund und die Belte.

Wir wollen zum Kern der Sache kommen.

Ich zitiere Saxo Grammaticus zum Jahre 1153 n. Chr.:

Iisdem temporibus effusis piraticæ habenis a Wandalicis finibus Eidoram usque omnes per orientem vici incolis vidui: ruraque culturę expertia iacuerunt. Sialandia ab ortu et meridie marcida situ vastitate torpebat. Siquidem agrestium inops patrię loco prædonibus fuit. Fionię nihil residuum præter paucos incolas piratica fecerat. Falstria spacio quam virtute contractior incolarum fortitudine paruitatis damna pensabat. Quippe tributarii ignara iugi: aut pacto hostem: aut viribus submouebat. At Lalandia tametsi Falstrie granditate præstaret: pacem tamen pensione petebat. Cætera vastitas occuparat. Itaque non armis: non viribus confisum: anfractus equorum: quo minus piratas admitterent: prælongis palis ac sudibus extruebantur.

In jenen Tagen war die Piraterie so ungezügelt, daß alle Ortschaften an der Ostküste, von Vendsyssel bis zur Eider, von den Einwohnern verlassen waren, und die Ackerflur lag unbestellt. Seeland war gegen Osten und Süden verödet und lag entvölkert darnieder. Das Fehlen der Landbevölkerung machte es zu einer Heimstatt für Räuber. Piratenüberfälle hatten nichts von Fünen übriggelassen, mit Ausnahme von ein paar Einwohnern. Falster war kleiner an Größe als an Mut und wog den Nachteil der Kleinheit durch die Tapferkeit der Bewohner auf. Denn es blieb unberührt vom Joch des Tributs und hielt den Feind entweder durch Vertrag oder durch Waffengewalt entfernt. Aber Lolland, obwohl es Falster an Größe übertrifft, flehte dennoch um Frieden und zahlte Tribut. Andere Gegenden wurden verlassen. Also gab es kein Vertrauen auf die Waffen oder auf Befestigungen; um die Piraten am Eindringen zu hindern, wurden in den Einfahrten der See lange Pfähle und Palisaden aufgerichtet.²⁶

Einige Inselbewohner, wie die Lolländer und Falstringer, scheinen zeitweilig mit den Räufern Vergleiche geschlossen zu haben, indem sie für jene die Gefangenen bewachten, Informationen über die jeweiligen Aufenthaltsorte der königlichen Flotte lieferten usw. Solche Kollaboration mag es von alters her gegeben haben.

Eodem anno ciuitas Arusyensis acerrimis piratarum incuribus afflictata proditur. Tunc quoque Falstrensibus paucitatem suam aduersus infinitam Sclauorum classem publica munitione tuentibus, quum forte pincerna regis ad alia negocia obeunda in eam provinciam missus communi obsidione premeretur, prouincialium quidam arbitris regis segnitiam exprobrando dixisse fertur / priores reges in talis / presentem vero in prima pedum parte calcaribus assueuisse. Quod dictum pincerna desidiæ conscientia prouocatus / maligna animi interpretatione regis auribus modo quo non debuit inculcauit: et quod suæ contumeliæ erat in maiestatis opprobrium transtulit. Alia quoque haud leuiori criminatione aduersum Falstrenses asperatum regis animum inflammabat: vnus præcipitis linguæ vehemenciam vniuersorum excidio mulctare cupiens. Siquidem impiissimam eis proditionis noxam affixit / quasi consiliorum omnium aduersum Sclauiam conceptorum indicia ad eam transmittere solitis: familiaritatemque quam interdum conciliandæ sibi salutis gratia ad hostes habebant in crimen deducens / obsequia timori potius quam charitati erogabat / perfidiæque deputabat. Nam et captiuos a Sclauis sibi commissos in custodia asseruare / et plerunque patriæ arma metu potius quam beneuolentia adducti / lato hostibus nuntio præcurrere consueuerant: scilicet vt salutem suam / quam viribus protegere nequibant saltem beneficio munirent. Huius itaque pestifera rex exhortatione corruptus, reliquas Falstriae ferro penitus exhaurire constituit [...] Sed hunc eius errorem sinisteris monitis concitatum fortunæ violentia felici remedio præcurrit.

Im selben Jahr [1158/59] – so wird berichtet – wurde die Stadt Århus von den verheerendsten Piratenüberfällen heimgesucht. Und die Falstringer, so wenige sie auch waren, waren zu der Zeit draußen, um sich mit dem allgemeinen Verteidigungswerk gegen eine unzählbare Flotte von Slawen zu wehren, als der Mundschenk des Königs, der zufällig wegen anderer Geschäfte in diese Provinz geschickt worden war, durch einen allgemeinen Angriff vom Pöbel attackiert wurde; und einer der Einheimischen soll vor Zeugen – die Untätigkeit des Königs tadelnd – gesagt haben, daß frühere Könige die Sporen an den Fersen zu tragen pflegten, der jetzige trüge sie an den Zehen. Der Mundschenk, der über die allgemeine Kenntnis dieser Untätigkeit verärgert war, legte diese Worte böse aus, prägte sie dem König in unangemessener Weise ein und machte aus der Beschimpfung seiner selbst eine Majestätsbeleidigung.

Und noch durch eine andere, kaum weniger schwerwiegende Beschuldigung stachelte er den schon gegen die Falstringer aufgereizten Sinn des Königs an und versuchte die Heftigkeit der vorschnellenden Zunge eines einzelnen durch die Vernichtung aller zu bestrafen. Denn er sagte ihnen das in höchstem Maße gewissenlose Verbrechen des Verrats nach, so als pflegten sie die Informationen über alle gegen die Slawen gerichteten Maßnahmen an diese weiterzugeben. Er verklagte sie wegen des Umganges, den sie zeitweilig um ihrer eigenen Sicherheit willen mit

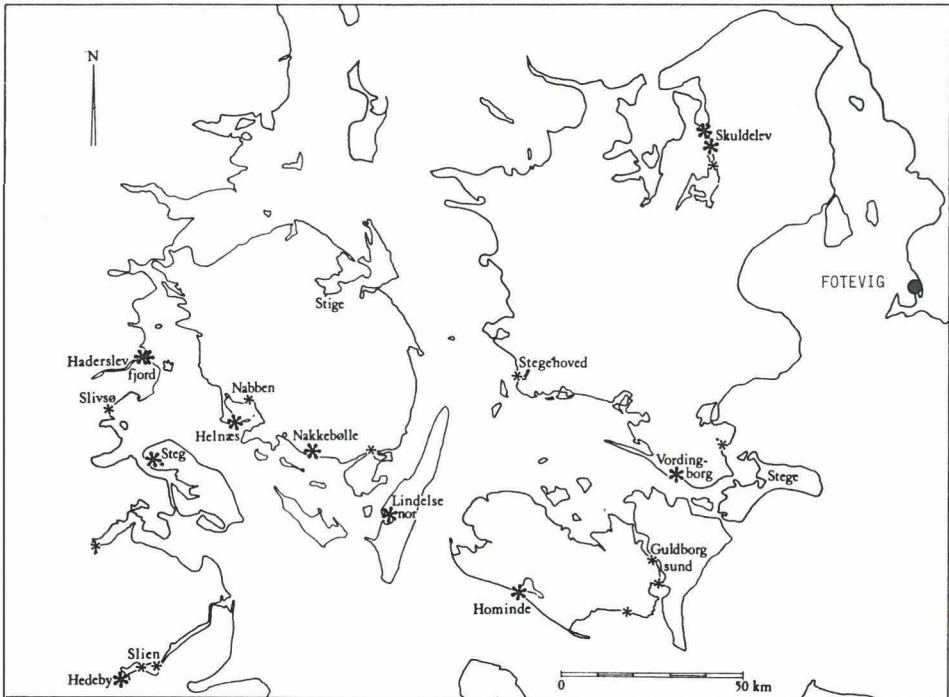


Abb. 5 Sperren von Schiffahrtswegen im frühmittelalterlichen Dänemark. (Nach O. Crumlin-Pedersen 1973, wie Anm. 33, unter Hinzufügung von Fotevik im heutigen Schweden)

dem Feinde hatten, und stellte die Willfährigkeit, die sie mehr aus Furcht als aus Liebe zeigten, als Treulosigkeit hin. Denn sie hatten gewöhnlich sowohl die Gefangenen, die ihnen von den Slawen anvertraut wurden, bewacht als auch oftmals – mehr von Furcht getrieben als von freundschaftlicher Gesinnung – die Kriegszüge ihres Heimatlandes durch Nachricht an die Feinde vereitelt: natürlich um sich wenigstens durch solche Dienste zu schützen, da sie es durch die Kraft der Waffen nicht vermochten. So wurde der König durch die verderblichen Aufmunterungen dieses Mannes irregeleitet, und er beschloß, die letzten Reste Falsters mit dem Schwerte ganz und gar zu vernichten [...]. Aber ein Schlag des guten Geschickes kam diesem seinem mit böser Absicht angestifteten Irrtum durch ein glückliches Mittel zuvor.²⁷

Mit Hilfe der Schiffsarchäologie haben wir vor kurzem einen kleinen Einblick in die Realität Falsters erhalten. Ein slawischer Schiffbauplatz wird z. Z. ausgegraben.²⁸ Anderes Belegmaterial ist recht überraschend, doch hat schon Steenstrup darauf verwiesen²⁹: Es gibt sowohl auf Falster als auch auf Lolland slawische Ortsnamen. Sie sind nicht eben häufig, bezeugen aber etwas, was auch eine fehlgeschlagene Besiedlungspolitik gewesen sein könnte.³⁰ *Es ist wahrscheinlich, daß Lolland und Falster bis zu einem Zeitpunkt um 1100 n. Chr. völlig oder teilweise von Wenden besetzt gewesen sind.*³¹

Ein weiteres Ergebnis der Schiffsarchäologie veranschaulicht die oben zitierten Behauptungen Saxos: *Um die Piraten am Eindringen zu hindern, wurden in den Einfahrten der See lange Pfähle und Palisaden aufgerichtet.* Eine große Anzahl von Barrieren aus Pfählen und von Ortsnamen in Dänemark, die solche Konstruktionen andeuten (Stege-, Stige- und verwandte Namentypen), sind durchmustert und teilweise untersucht und datiert worden (Abb. 5).³²

Crumlin-Pedersens Forschung über die maritime Kulturlandschaft hat ihn weitergeführt zu den Systemen von Warn-Zeichen und Befestigungen an Land³³, wozu der erste Anstoß von den großartigen Funden von Skuldelev ausging. Durch Crumlin-Pedersens Initiative ist ein Gegenstück zur Steinbarriere von Skuldelev in Fotevik auf der heute schwedischen Seite des Sundes gefunden worden mit mindestens der gleichen Zahl von Schiffswracks.³⁴ Außerdem sind holzgenagelte Schiffsplankenfragmente auf dem Friedhof aus dem 11. Jh. in Lund³⁵ (Abb. 6) und möglicherweise in Löddeköpinge³⁶ ausgegraben worden. Schonon gehörte ebenfalls zu den schwer betroffenen Gebieten Dänemarks, obwohl seine gefürchteten Sandbänke eine zusätzliche Verteidigungslinie gebildet haben mögen. Holzgenagelte Schiffswracks müßten auch vor Halland zu finden sein, wenn wir einer Aussage Saxos über eine schreckliche slawische Schiffskatastrophe im Jahre 1157 Glauben schenken wollen.

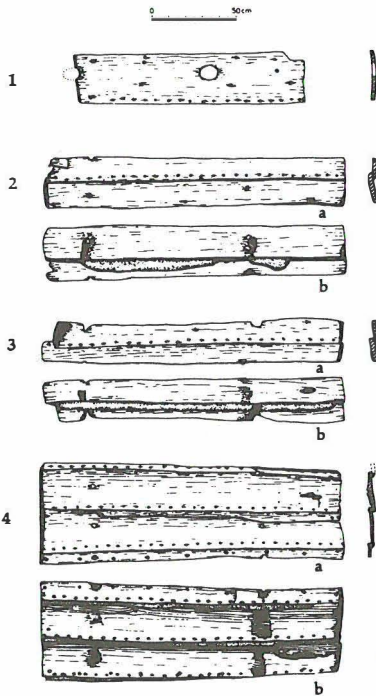


Abb. 6 Holzgenagelte Plankengänge, in Särgen wiederverwendet. Funde aus Lund, 11. Jh. (Nach S. Lundström, wie Anm. 35)

Schweden

Die Grundtatsachen des schriftlich überlieferten schwedischen Eindringens ins östliche Ostseegebiet in der Wikingerzeit finden sich in Rimberts Vita Anskarii³⁷, und B. Nerman hat die gesamte Überlieferung zusammengestellt.³⁸

Die älteste Erwähnung östlicher Seeräuberei in Schweden findet sich in dänischen und norwegischen Quellen aus dem Jahre 1170, ist also früher als die päpstlichen Ermahnungen an die nordischen Reiche, den christlichen Glauben bei den wilden heidnischen Esten zu verbreiten und die Rückfälle ihrer finnischen Verwandten ins Heidentum zu unterbinden.

König Waldemar der Große von Dänemark hat sein Kreuzzugswerk in den Gewässern von Rügen beendet, und wir fahren mit den Worten Saxos fort:

Quinetiam naues a propinqua statione reuocatas longinquam agere iussit quo citius profunde barbarię pyratas offenderent: ante feriam quę Ioannis censetur participandę solemnitate gratia reuersuras. Discedentes quoque præmonuit ne huius generis pyratas callidius quam fortius confligere solitos repente lacerarent: et quibus id consuetudinis sit ut hostili classe superueniente nauigiis suis in littus subductis de industria citato cursu latebram petant / hostibusque liberum instandi locum tribuant. Sed mox ut eorum nauigia ardenti remigum studio passim littoribus applicata conspexerint: improviso recursu latebris erumpentes eadem brachiis per foros iniectis apprehensa subducant subductaque nautis partim lapidum partim telorum nymbo obrutis ferro perfodiant ac crebris foraminibus absumant. Hos itaque tametsi fugere videantur audius insequendos non esse / quorum non minus fuga quam impetus metui debeat: neque terga præbentibus præpropere innitendum: sed potius et littus composito nauigationis genere petendum et in aciem iunctis patienter ordinibus descendendum. Hęc agentibus in expedito victoriam fore / quod inermes illi nudisque pene corporibus dimicantes plus astu quam apparatu niti soleant. His monitis incalescentes se in Olandiam appulerunt. Verum quoque Sueones ac Dani inimicitias gererent ne destinatam paganis cladem christianis infligerent insulę parcendum duxerunt religionis concordiam regnorum odiis præferentes. Hic ab indigenis permixtos Estonibus Curos propinquo in portu pyriticam exercere perdocti: indicatum sibi locum ut cuique nauigationis celeritas suppetebat / cum contemptu hostium regii monitus immemores certatim subintrant. Quo viso speculatrix Estonum ratis remigio in altum excessit: obuiaque nauigatione diffugere quam socię classi visorum nuntium afferre maluit.

Er befahl also den Schiffen, die von ihren nahegelegenen Stationen zurückgerufen worden waren, in entfernteren Gewässern zu operieren, um die Piraten der äußeren Barbarei so schnell wie möglich zu züchtigen, bevor sie zurückkehrten, um an den Feierlichkeiten des St.-Johannis-Tages teilzunehmen. Als sie abfuhren, warnte er sie, diese Art von Piraten nicht mit einem Schlag anzugreifen, denn diese pflegten eher arglistig als kühn zu kämpfen, und es sei ihre Gewohnheit, daß sie, wenn eine feindliche Flotte erscheine, ihre eigenen Schiffe auf den Strand setzten, so schnell wie möglich zu einem Versteck rannten und den Feinden nur einen unverteidigten Landeplatz ließen. Aber sobald sie die Schiffe des Feindes mit großem Eifer und ohne Ordnung heranrudern sähen, brächen sie unversehens aus ihren Schlupfwinkeln hervor, hielten sie fest, indem sie ihre Arme durch die Rojepforten steckten, schleppten sie weg, überschütteten die Seeleute mit einem Hagel von Steinen und Waffen, durchlöcherten die Schiffe mit dem Stahl und vernichteten sie durch zahlreiche Löcher. Deshalb sollten sie auch nicht kühn verfolgt werden, wenn sie auch zu fliehen schienen, denn ihre Flucht sei nicht weniger zu fürchten als ihr Angriff; die Flüchtenden sollten nicht überhastet bestürmt werden, sondern die Küste solle vielmehr in geordneten Formationen angesteuert werden und die Landung solle in Schlachtlinie in aller Ruhe erfolgen. Wenn sie so voringen, müßten sie siegreich sein, denn jene kämpften ohne Waffen und fast unbekleidet und verließen sich gewöhnlich mehr auf die List als auf Kriegswerkzeug. Durch diese Ermahnung beeindruckt, steuerten sie nach Öland.

Obwohl Schweden und Dänen Krieg gegeneinander führten, beschlossen sie, um die den Heiden zuge dachte Zerstörung nicht den Christen zuzufügen, diese Insel zu verschonen, und stellten so die Gemeinsamkeit des Glaubens über ihre Streitigkeiten. Hier erfuhren sie von Einheimischen, daß Kuren zusammen mit Esten den nächstgelegenen Hafen für ihre Seeräuberi benützten, und als sie den Ort bestimmt hatten, eilten sie um die Wette dahinein – jeder segelte so schnell wie er konnte – unter Nichtachtung der Feinde und uneingedenk der Warnungen des Königs. Ein estnisches Aufklärungsschiff ruderte, als es das gesehen hatte, auf die hohe See hinaus; es flüchtete lieber in entgegengesetzter Richtung, als daß es der Flotte der Verbündeten Nachricht über die Beobachtungen gebracht hätte.³⁹

Genau die oben beschriebene Taktik wandten die Piraten an, als die Dänen angriffen, ohne den Rat des Königs zu beherzigen. Die landende Flotte mußte schwere Verluste an Schiffen und Mannschaft hinnehmen. Die Dänen konnten nicht mehr tun, als die Hafeneinfahrt zu blockie-

ren, damit der Feind nicht über Nacht entfliehen konnte, und die Piraten ergriffen Gegenmaßnahmen:

Itaque partim propriis hostiumque nauigiis quibus potiti fuerant partim siluestribus truncis arboreisque molibus munitionem ad urbis instar ædificant: binos habentem introitus arctos admodum angustiisque difficiles / quibus quos veluti posticis submissus irreperet: latera quoque quæ ex nauigiis conpegerant velis in multiplices ordines conuolutis exterius imminebant / propugnaculorum vsum a telarum consertionibus mutuantes. Præterea aliis sectos stipites figendis ictibus exacuerunt: aliis littoralia saxa iactibus idonea legere curæ fuerant.

Sie bauten teils aus den Schiffen des Feindes, die sie erobert hatten, teils aus Baumstämmen und Massen von Ästen ein Verteidigungswerk wie eine Stadtbefestigung. Dazu gab es zwei ziemlich enge, schmale Eingänge, durch die man wie durch Hintertürchen gebückt hineinkriechen mußte. Und sie hängten auf die Außenseite der Verteidigungsanlage, die sie aus Schiffsholz zusammengebaut hatten, dicht aufgerollte Segel, aus denen sie durch Besatz mit Waffen eine Schutzwehr machten. Daneben spitzten einige von ihnen abgeschnittene Stöcke an und befestigten sie im Boden, andere sammelten Steine am Strand, die zum Schleudern geeignet waren.⁴⁰

Im Morgengrauen ließen die Dänen einige Mann für die Blockade zurück und griffen den Feind im Rücken an. Diesmal hatten sie vollen Erfolg, und der Feind wurde so vollständig vernichtet, daß es aus ihrer ganzen Menge keinen einzigen Überlebenden mehr gab, der die Nachricht dieser Katastrophe hätte überbringen können.⁴¹

Die Dänen fuhren triumphierend davon, nachdem sie ihre gefallenen gemeinen Soldaten am Ort begraben hatten. Die Leichname ihrer adligen Mitstreiter führten sie mit sich.

In der Knytlinga saga⁴² wird diese Episode in etwas anderer Form erzählt. Von den Kuren wird berichtet, daß sie auf dänischem Boden in Blekinge heerten, so daß die Dänen meinten, sie sollten besser ihre Truppen teilen. Das uns interessierende Detachement zog nach Öland und eignete sich bewegliche Habe und Menschen (von den Schweden?) an. Dann erhielten sie Nachricht über Kuren auf der dänischen Insel Møn, ließen daraufhin ihre Gefangenen frei und griffen ihre Feinde bei einem Ort namens *Járnloka* (Eisentür) an.

Die Kuren landeten ihre Schiffe an und bereiteten sich auf einen Kampf an Land vor in der Meinung, ihre Feinde seien Schweden. Ein alter Mann unter ihnen riet ihnen, nicht zu verweilen, da die Angreifer anscheinend Dänen seien. Die anderen beachteten seine Meinung nicht; er aber entkam mit seinem Schiff und überließ es den übrigen neun Schiffsmannschaften, den Angriff abzuwarten. Diesem Bericht zufolge fielen alle Kuren, jedoch nur zwei Dänen. Die von Saxo berichteten hitzigen Auseinandersetzungen werden mit keinem Wort erwähnt.

Der Schauplatz ist von verschiedenen Autoren diskutiert worden. Da Møn vor Südostsee-land zu weit im Westen liege, schlug Larsen eine der Inseln im Archipel von Blekinge vor.⁴³ Olrik meinte, daß das estnische Mohn (*Moen*, estnisch *Muhu*) als Inselname eher in Frage käme.⁴⁴ Die betreffende Bucht wäre dann Matsalu Laht (nordisch Einvik) auf dem Festland, der Insel gegenüber.

Die Feind-Strategie scheint aber vorauszusetzen, daß sie sich noch auf fremdem Territorium befinden. Man kann mit guten Gründen auf die bedeutende Eisenproduktion des Gebietes am Kalmarsund im früheren Mittelalter verweisen, um einen Ortsnamen wie *Járnloka* zu erklären.⁴⁵ Denken könnte man dabei an die Gegend direkt südlich von Kalmar, die als *Järnsängen* (»Das Eisenbett«) bekannt ist.⁴⁶

Eine mögliche Alternative wäre der Hafen von Kurahamn (heute Kårehamn) an der Ostküste von Öland selbst, der einst als der beste der Insel angesehen wurde. Sein Name könnte »Hafen der Kuren« bedeuten.⁴⁷

In der Chronik des Heinrich von Lettland finden sich einige Episoden, die in bezug auf Schweden von Interesse sind.

Zum Jahre 1203 wird von einem Raubzug der Einwohner Ösels in Blekinge berichtet; 1210 töteten die Kuren einige wenige angreifenden Kreuzfahrer in der Färösund-Straße, einem Hafen, den man traditionell mit Hau Gröno identifiziert⁴⁸; 1212/13 kaperten Friesen einige Schiffe einer rückkehrenden kurischen Piratenflotte in gotländischen Gewässern; 1220 fand der fehlgeschlagene Versuch von König Johan Sverkersson statt, Leal (Lihula) und die Provinz Wiek in Estland zu erobern, und schließlich 1226 der letzte überlieferte Raubzug von Bewohnern Ösels nach Schweden, um Sklaven zu gewinnen.

Wir brauchen nur zwei Belegstellen zu zitieren, die von unmittelbarer Bedeutung für unser Thema sind.

Zuerst die Begebenheit von 1203.

Bischof Albert von Riga begab sich mit seiner Gefolgschaft von Kreuzfahrern nach Lister in Dänemark (heute Ost-Blekinge in Schweden), und dort *paganos Estonos de Osilia insula cum sedecim navibus invenit, qui recenter ecclesia combusta, hominibus occisis et quibusdam captivatis terram vastaverant, campanas et res ecclesie asportaverant, sicut tam Estonos quam Curones pagani in regno Dacie et Suecie hactenus facere consueverant. – Dort fand er heidnische Esten von der Insel Ösel mit sechzehn Schiffen vor, die eben erst eine Kirche zerstört, Menschen getötet, einige gefangengenommen, das Land verwüstet und Glocken und Kirchengesetz weggeschleppt hatten, wie es sowohl die heidnischen Esten als auch die Kuren im Königreich Dänemark und Schweden bisher zu treiben gewohnt waren.*⁴⁹

Die Esten entkamen dem Grimm der Kreuzfahrer dadurch, daß sie darauf hinwiesen, sie hätten gerade mit Riga Frieden geschlossen, und da es keine Möglichkeit gab, ihre Behauptung nachzuprüfen, durften sie unbehelligt davonfahren.

Jedoch trafen die Kreuzfahrer die Esten erneut in Visby, wo sie den Kaufleuten und Bürgern der Stadt vorwarfen, sie hätten die Feinde der Christenheit mit ihrer Beute entkommen lassen. Schließlich griffen sie allein an, eroberten zwei der sechzehn heidnischen Schiffe und gewannen dabei offenbar die meisten der Gefangenen, die Kirchenglocken und die Priestertalare wieder zurück.

Der letzte Eintrag Heinrichs von Lettland, der hier zitiert werden soll, betrifft das Jahr 1226. Der päpstliche Legat Wilhelm von Sabina, Bischof von Modena, Kanzler des Papstes, wurde Zeuge des Ergebnisses eines Raubzuges der Leute von Ösel und verlangte prompt einen Kreuzzug:

Sedes apostolice legatus Lyvoniam derelinquens ad naves circa mare diu resedit, ventorum gratiam expectans. Et vidit subito redeuntes Osilianos a Suecia cum spoliis et captivis quam plurimis. Qui multas miserias et nequicias cum captivis et mulierculis et virginibus exercere solebant omni tempore, illudentes eas et copulantes alias sibi in uxores, tres unusquisque vel duas vel plures, licitantes sibi illicita, cum non sit coniunctio conveniens Christi cum Belial nec pagani copula congrua cum christiana; quas et Curonibus et paganis aliis eciam vendere solebant. Intelligens ergo dominus legatus omnia mala, que fecerant in Suecia, ecclesiis videlicet incensis et sacerdotibus interfectis et sacramentis delatis et violatis et similibus miseris, condoluit captivis, orans ad Dominum. ut fiat vindicta de malefactoribus. Veniensque in Gotlandiam verbum Dei seminavit, cunctis christiani nominis signum sancte crucis exhibens in remissionem peccatorum, at faciendam vindictam de perversis Osilianis. Obediunt Theutonici, crucem recipiunt; Gothi renuunt; Dani verbum Dei non audiunt. Soli mercatores Theutonici celestia sibi desiderant mercari, equos comparant, arma preparant, Rigam veniunt.

Der Legat des Apostolischen Stuhles blieb, nachdem er Livland verlassen, längere Zeit bei den Schiffen am Meere in Erwartung der Gunst der Winde. Und plötzlich erblickte er Öseler, die aus Schweden mit Beute und zahlreichen Gefangenen zurückkehrten. Die pflegten mit den Gefangenen, Weibern und Jungfrauen, allezeit viel Jammer und Schändlichkeit zu

treiben, mißbrauchten sie und nahmen sich einige zu Weibern, ein jeder drei oder zwei oder mehr, erlaubten sich Unerlaubtes, da es doch keine passende Verbindung Christi mit Belial gibt, noch eines Heiden zulässige Ehe mit einer Christin: auch pflegten sie diese an die Kuren und andere Heiden zu verkaufen. Da nun der Legat alles Übel erfuhr, das sie in Schweden begangen, nämlich Kirchen verbrannt, Priester getötet, Sakramente weggeschleppt und geschändet und ähnliches Elend, da jammerte ihn der Gefangenen, und er betete zum Herrn, daß an den Übeltätern Vergeltung geschehe. Und da er nach Gotland kam, säte er das Wort Gottes und bot allen Menschen des christlichen Namens das Zeichen des heiligen Kreuzes an zur Vergebung der Sünden, um Vergeltung zu üben an den verworfenen Öselern. Die Deutschen gehorchten und nahmen das Kreuz, die Gotländer weigerten sich, die Dänen hörten das Wort Gottes nicht. Allein die deutschen Kaufleute trugen Verlangen, himmlisches Gut zu gewinnen, kauften Pferde, besorgten die Waffen und kamen nach Riga.⁵⁰

Allgemeines zur schwedischen Ostküste

Über die Verteidigungsmaßnahmen entlang der schwedischen Ostküste gibt es in der Tat eine Menge zu sagen. In der Abb. 7 sind sie zusammengestellt.

Pfahl-Barrieren sind an verschiedenen Stellen in Blekinge gefunden, dokumentiert und datiert worden.⁵¹ In der Mehrzahl passen sie gut zu den dänischen Datierungen in das spätere 11. Jh. Und es gibt noch mehr zu untersuchen.

Steinbarrieren werden von M. Olsson und Hagberg im Zusammenhang mit frühmittelalterlichen Befestigungen im Gebiet am Kalmarsund genannt.⁵² Sie liegen an strategisch wichtigen Flußmündungen, deren Bedeutung für den Eisenexport vom Binnenland aus von Nihlén herausgearbeitet worden ist.⁵³ Ingelman-Sundberg berichtet von Palisaden außerhalb des wikingerzeitlichen Handelsplatzes Birka.⁵⁴ Weitere Unterwasser-Bauten sind vor kurzem in der Nähe gefunden worden.⁵⁵

Ortsnamen, die dasselbe Wortelement wie die betreffenden dänischen enthalten, schwedisch *Stäk*- und verwandte Namentypen, sind von Bolin, Modéer und Franzén behandelt worden⁵⁶, obwohl Modéer der Interpretation nicht zustimmt. Doch zeigen viele dieser Orte überzeugende Beweise für Palisaden, deren Funktion nur eine defensive sein kann. Die Zahl solcher Orte hat die 50 überschritten (die Abb. 8 zeigt die Situation 1937 nach Modéer).

Die Arbeiten von Frölén, M. Olsson und Tuulse sind Standardwerke für ihren Gegenstand, für Wehrkirchtürme und andere turmartige Befestigungsanlagen der romanischen Epoche (ca. 1100–1250).⁵⁷

Das Warnzeichen-System (schwed. *vårdkase*, *vårdböte*, *böte*) ist von Modéer, Arbman und Hellberg untersucht worden⁵⁸, dessen Arbeit über die Ortsnamen am Kalmarsund für viele Fragen grundlegend ist (Abb. 9 aus Arbmans Werk). Auf verschiedene andere Werke, die z. B. die Verhältnisse in Östergötland untersuchen, kann ich aus Platzgründen hier nicht eingehen.

Ortsnamen jedoch, die Elemente von Völkernamen aufweisen, wie *Kur*- (Kuren-), *Liv*- (Livländer) und *Est*- (Esten), sind in ihrer Bedeutung für die hier angesprochenen Fragen noch nicht untersucht worden.

Durch verschiedene Zugänge und Mündungsgebiete konnten von Invasoren in schnellen Vorstößen großflächige binnenländische Gewässersysteme erreicht werden. 1187 gelang es einer heidnischen Raubflotte, in den Mälar-See vorzudringen, wobei sie den Erzbischof in Almare Stäk erschlugen und den Hauptort Sigtuna niederbrannten. Bolin bezweifelt die Authentizität der Annalen⁵⁹, doch hat sich seine Ansicht nicht durchgesetzt. 1206 wurde Herzog Johann, der gerade von einem neunjährigen Kreuzzug zurückgekommen war, von Esten auf der Insel Ekerö erschlagen, die ebenfalls im Mälar-See liegt. Die Quellen, die diese Ereignisse überliefern, stammen aus einer Zeit (14. Jh. und später), als andere Ostleute



Abb. 7 Wichtige Ortsnamen sowie Verteidigungsanlagen und -maßnahmen an der Ostseeküste Schwedens und des dänischen Schonens. Die Grenzen sind nach frühmittelalterlichen Quellen eingetragen. Hügelbefestigungen (einige sind zweifellos im Mittelalter benutzt worden) und Warnzeichen sind nicht eingezeichnet worden bis auf einige Fälle auf Öland und Gotland. (Zeichnung C. Westerdahl)

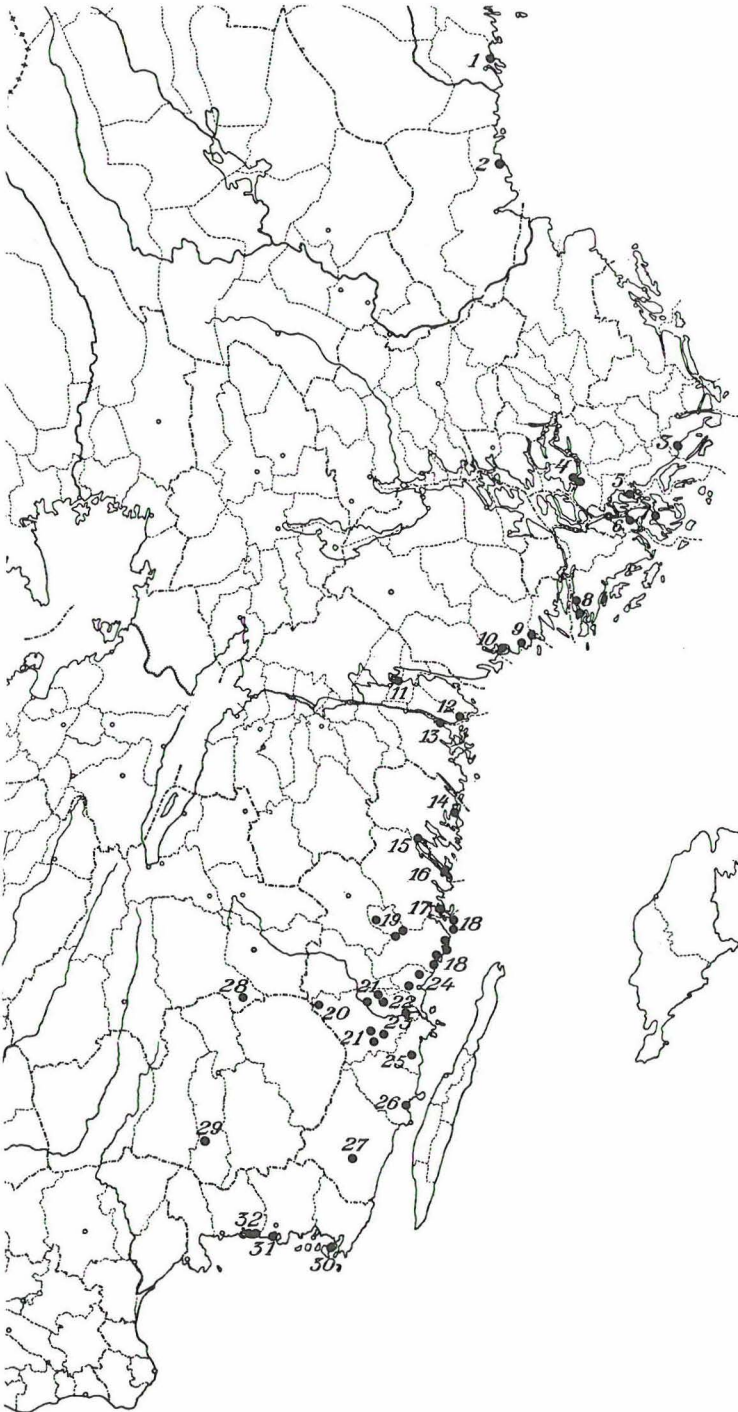


Abb. 8 Stäk-Namen an der schwedischen Ostseeküste. (Nach I. Modéer, wie Anm. 56). Neue Funde sind nicht markiert worden.

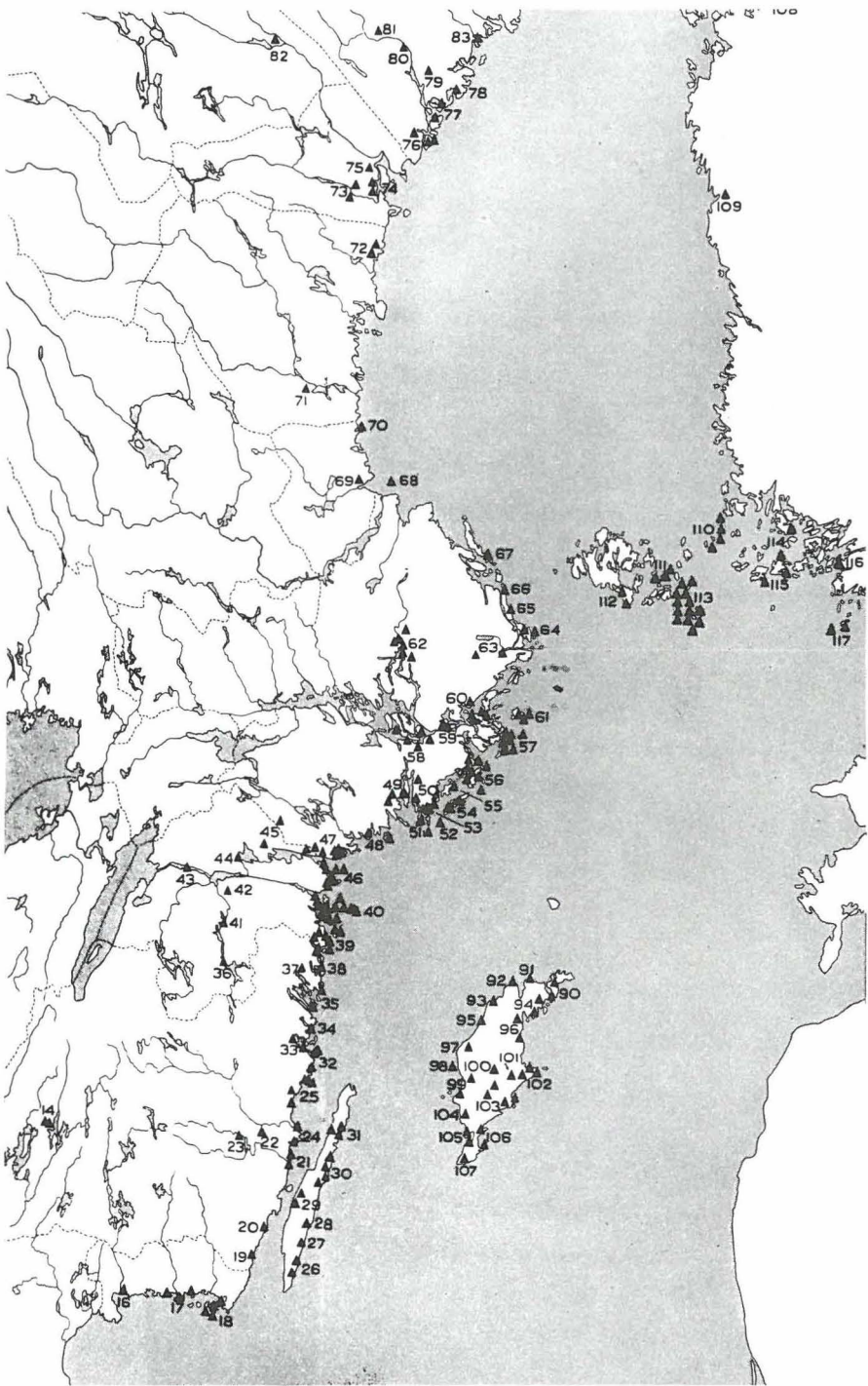


Abb. 9 Warnzeichen verschiedener Zeitabschnitte. (Nach H. Arbman, wie Anm. 58)

(Karelen) ständig die nordischen Reiche (Schweden, Norwegen) angriffen, und sie verwechseln deren Nationalitäten. Vielleicht ist es kein Zufall, daß der bedeutendste Königssitz im frühen schwedischen Mittelalter sich in Näs befand, auf der Insel Visingsö im Vätter-See, in der Tat weit im Binnenland (vgl. Abb. 7)!

Als Beispiel für eine Kombination verschiedenartiger Evidenzen auf dem Festland habe ich weiter unten (als letzten Testfall) den Södertälje-Kanal gewählt.

Der Fall Öland

In seinem kurzen Artikel über das älteste Dokument über die Ausweitung des schwedischen Reiches, eine Kirchenliste aus Florenz von ca. 1120, weist Adolf Schück behutsam darauf hin, daß die wichtigen Provinzen Møre und Öland fehlen.⁶⁰ Für diesen Sachverhalt gibt es verschiedene Erklärungsmöglichkeiten, u. a. daß sie *vielleicht irgendeinem heidnischen Fürsten tributpflichtig waren oder von einem fremden Volk (Wenden?) erobert worden waren*. Der Autor bezieht sich auf Funde wendischen (slawischen) Ursprungs in einigen Befestigungen auf dem Unterland Ölands.⁶¹ Soweit ich weiß, ist der slawische Charakter dieser Funde in letzter Zeit ziemlich heruntergespielt worden.

Schück erwähnt auch eine seltsame småländische Überlieferung, die darauf deutet, daß Kinder von Öland hier im christlichen Glauben erzogen worden sind, vielleicht ein Ergebnis einer heidnischen – einheimischen oder fremden – Reaktion auf ihrer Heimatinsel. Weiter oben ist bereits der norwegisch-dänische Kreuzzug von 1123–24 erwähnt worden, Kalmare ledung genannt.

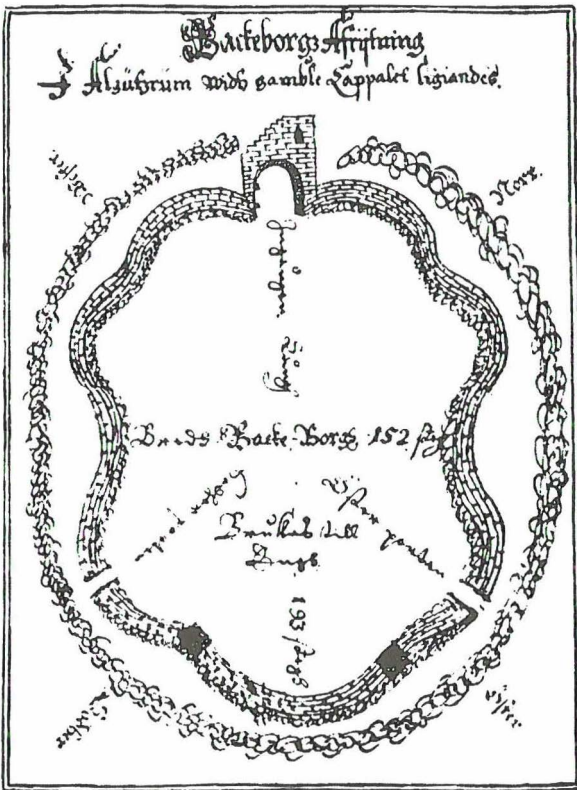


Abb. 10 Die Unterland-Befestigung Backaborg (Gråborg), Öland, gezeichnet von Rhezelius, 17. Jh.



Abb. 11 Holzgenageltes Plankenfragment von Eketorp, Öland. (Foto F. Herschend)

Es gibt auch eine fortbestehende Tradition auf Öland, daß ein kriegerischer Fürst mit dem slawischen Namen Bugislev, der seinen Sitz in der mittelalterlichen Version der Unterland-Festung Backaborg (Gråborg, Abb. 10) gehabt habe, einst die ganze Insel erobert haben soll. Dieser ist von Stenberger mit einem der schwedischen Fürsten aus königlichen Geblüt aus dem Sverker-Geschlecht identifiziert worden, Burislev genannt, der der Sohn der slawischen Prinzessin Rikissa war, der Tochter König Boleslavs III. von Polen. Er soll zwischen 1167 und 1173 von dem späteren König Knut umgebracht worden sein, dem Sohn des Königs Erik, der den Märtyrertod erlitten hat.⁶² Dies ist, wie man leicht sehen kann, auch die Zeit der dänischen Quelle über die Kurländer. Es gibt aber keinen Grund, Burislev mit Öland in Zusammenhang zu bringen. Weiter ist die korrekte Namenform der Fürsten in der Tradition Bugislev. Dies ist z. B. der Name des letzten großen Fürsten des unabhängigen Pommern, der 1184 zum Vasallen des dänischen Königs gemacht wurde. Pommern ist sicher nicht mit Kurland zu verwechseln, aber es gibt eindeutige Möglichkeiten einer frühen Allianz der beiden heidnischen Fürstentümer, obwohl ihre Sprachen grundverschieden waren.

Ein einziges Fragment eines holzgenagelten Schiffes gibt es aus den tiefer gelegenen Schichten der gut ausgegrabenen Unterland-Festung von Eketorp auf Öland. Es besteht aus Teilen zweier Planken, die offensichtlich zu einem Wäscheklopper umgearbeitet wurden. Unglücklicherweise (für unseren Zweck) ist der Wäscheklopper durch die Radiokarbonuntersuchung auf 635 ± 95 (St 4912 von den äußeren Jahresringen) datiert, und der Fundzusammenhang macht es völlig unwahrscheinlich, daß er wesentlich jünger sein könnte (Abb. 11).⁶³ Das umgebende Fundmaterial könnte jedoch auf mögliche völkerwanderungszeitliche Verbindungen mit der Gegend der Weichselmündung deuten.⁶⁴ Nichts läßt vermuten, daß diese Verbindung nicht friedlicher Natur war.

Bemerkenswerterweise fehlt bisher auf Öland jegliches Zeichen einer fremden Besiedelung, ganz im Gegensatz zu den – wenn auch spärlichen – slawischen Ortsnamen auf Lolland und Falster in Dänemark. Demnach scheint die einzige Gegend in Schweden, die ausdrücklich als Ziel der Kuren genannt wird, diejenige zu sein, die die wenigsten wirklichen Anzeichen dafür bietet. Das natürlich nur dann, wenn man die eindrucksvollen Verteidigungsanlagen zu beiden Seiten des Kalmarsundes nicht berücksichtigt. Vielleicht haben diese am Ende ihren Zweck erfüllt?

Der Fall Bulverket

Die Route der kühnen Kuren führte offensichtlich direkt über die Ostsee über Gotland und die Fårösund-Strasse. Man muß übrigens feststellen, daß die Gotländer in ihrer Haltung gegenüber den Heiden erstaunlich passiv waren. 1226 weigerten sie sich, das Kreuz zu nehmen, und 1203

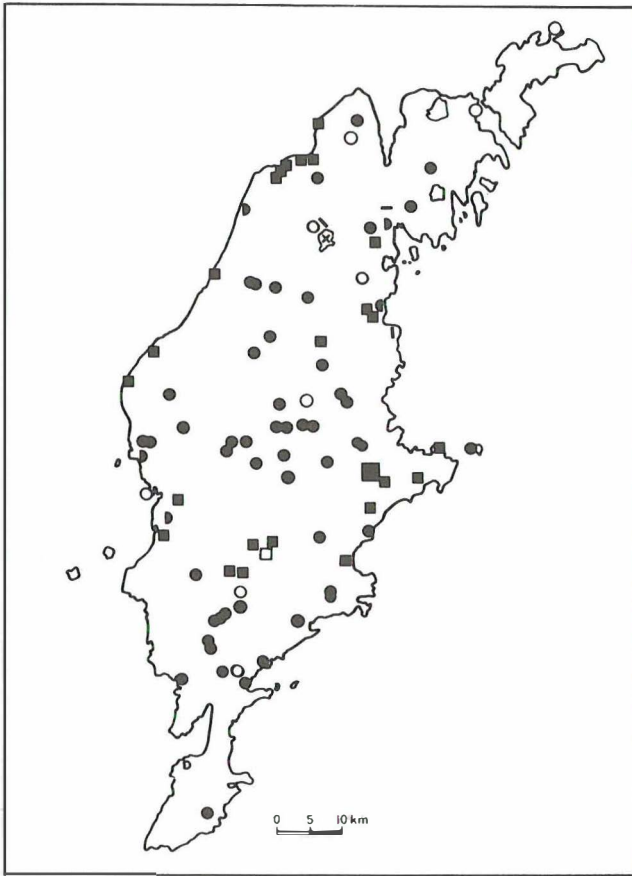


Abb. 12 Hugel- und Unterlandbefestigungen auf Gotland aus verschiedenen Zeiten. (Nach P. Manneke, wie Anm. 67). Bulverket ist mit einem X markiert.

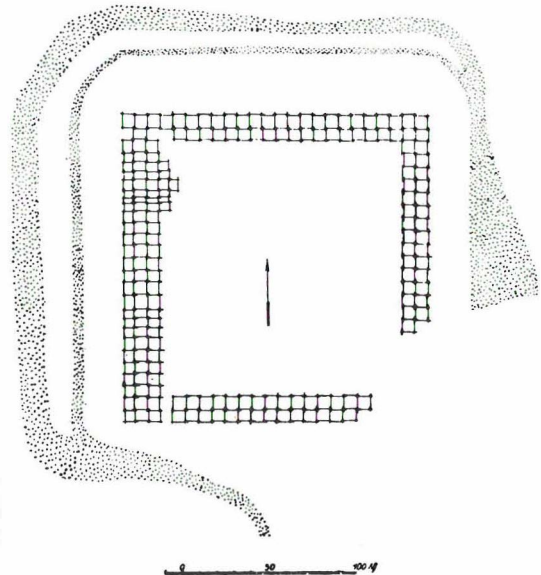


Abb. 13 Vereinfachte Zeichnung von Bulverket. (Nach C. Bendegard 1983, wie Anm. 66)

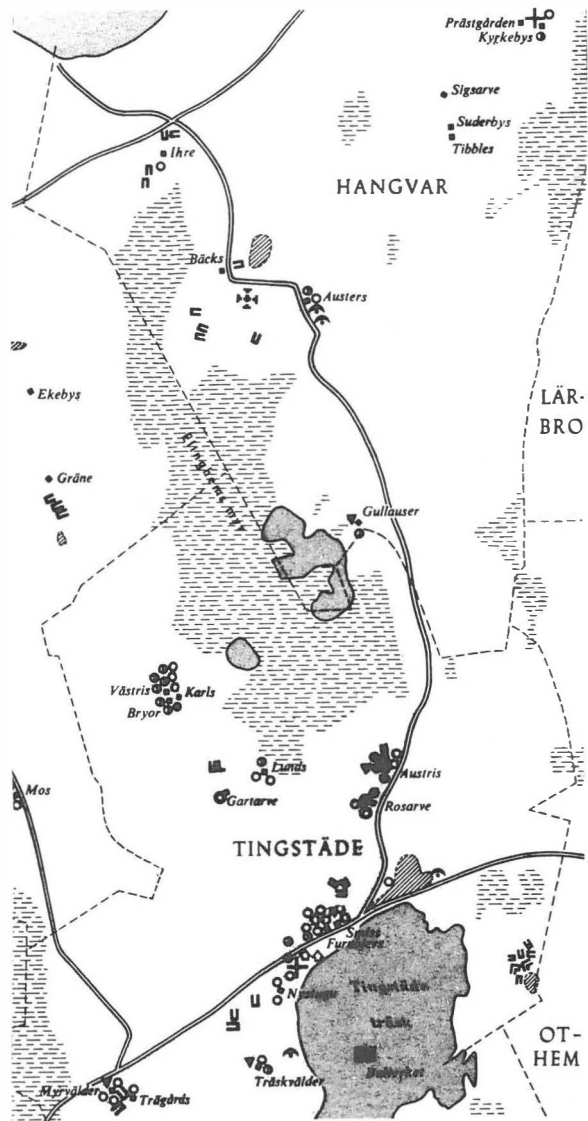


Abb. 14 Die Umgebung von Bulverket mit eisenzeitlichen Siedlungen, dem ehemaligen See im Norden und der Ostsee. (Nach M. Stenberger, wie Anm. 69, Bd. II)

hinderten sie tatsächlich die Kreuzfahrer daran, die heidnische Piratenflotte anzugreifen. Selbstverständlich trieben die *farmanna*/Händler Gotlands aktiv Handel mit den heidnischen Völkern. In jenen Zeiten waren sie mehr oder weniger die Handelsmagnaten der mittleren Ostsee. Anscheinend sind sie auch nie selbst von Piraten angegriffen worden. Einige Autoren meinen, daß es richtige Verträge zwischen den Gotländern und – neben anderen – den Kuren gegeben habe.

Wäre es ganz unmöglich, daß diese Kaufleute die Piraten aktiv unterstützten, indem sie ihnen Informationen über die Stärke und die Bewegungen möglicher Feinde weitergaben, Gefangene für sie bewachten usw., um an die Worte Saxos über die Falstringer und Lolländer in Dänemark zu erinnern? Das wäre, scheint es, eine ganz normale Art der Beziehungen zwischen unabhängigen Gemeinwesen, besonders da die Verbindung zwischen dem schwedischen Reich und Gotland in jener unruhigen Zeit ziemlich schwach gewesen sein mag.

Was könnte nun die Hilfe sein, die z. B. von den Kuren erwartet wurde? Wie man sehen kann, handelten sie offensichtlich mit Sklaven. Selbst wenn es hier nicht bewiesen werden kann, spricht doch vieles für einen beständigen Sklavenhandel in der Ostsee seit der Wikingerzeit, von dem die Gotländer selber nicht notwendigerweise ausgeschlossen gewesen sein müßten. Förmliche Sklaverei wurde in Schweden erst 1350 abgeschafft!

Die Schiffe, die für die Raubzüge entlang der Küste verwendet wurden, hatten eine beschränkte Tragfähigkeit. Darüber hinaus verließen sie sich sowohl für den Überraschungsangriff als auch, um Verfolgern zu entkommen, ausschließlich auf ihre Schnelligkeit. Nach einem erfolgreichen Raubzug, mit Gefangenen an Bord, war demnach die Flotte sehr verwundbar, so tief wie die Schiffe nun im Wasser lagen. Sie hätte sofort nach Hause zurückkehren müssen, wenn sie ihre übermäßige Ladung nicht an einem dafür geeigneten Ort hätten löschen können. Vorausgesetzt, diese Annahme sei in sich richtig, glaube ich, daß sie keinen anderen oder für diese Angelegenheit besser geeigneten Platz hätten finden können als einen auf Gotland.

Wir wissen, daß Gotland über ein offenbar gut entwickeltes System von Warnzeichen⁶⁵, Verteidigungstürmen, Befestigungen auf Hügeln und im Unterland verfügte (zu letzteren vgl. Abb. 12), von denen einige im Mittelalter in Gebrauch gewesen sein können. Die meisten von ihnen passen sehr gut zu der Besiedlungsstruktur und zu den Bedürfnissen der Gotländer selber, ihren Traditionen und ihrer unabhängigen Art.

Aber es gibt eine Ausnahme von dieser Regel. Nahe dem nördlichsten Teil der Insel, am Eingang des Färösund-Gebietes, liegt eine höchst bemerkenswerte Befestigung, »Bulverket«. Im Gegensatz zu allen anderen bekannten Befestigungen liegt sie in einem See. Eine gewaltige Großtat des Holzbaus, die ein sauberes Quadrat von 170m Seitenlänge bildet (Abb. 13), könnte sie wohl die gesamte Bevölkerung Nord-Gotlands aufnehmen, wenn man ihre ganze

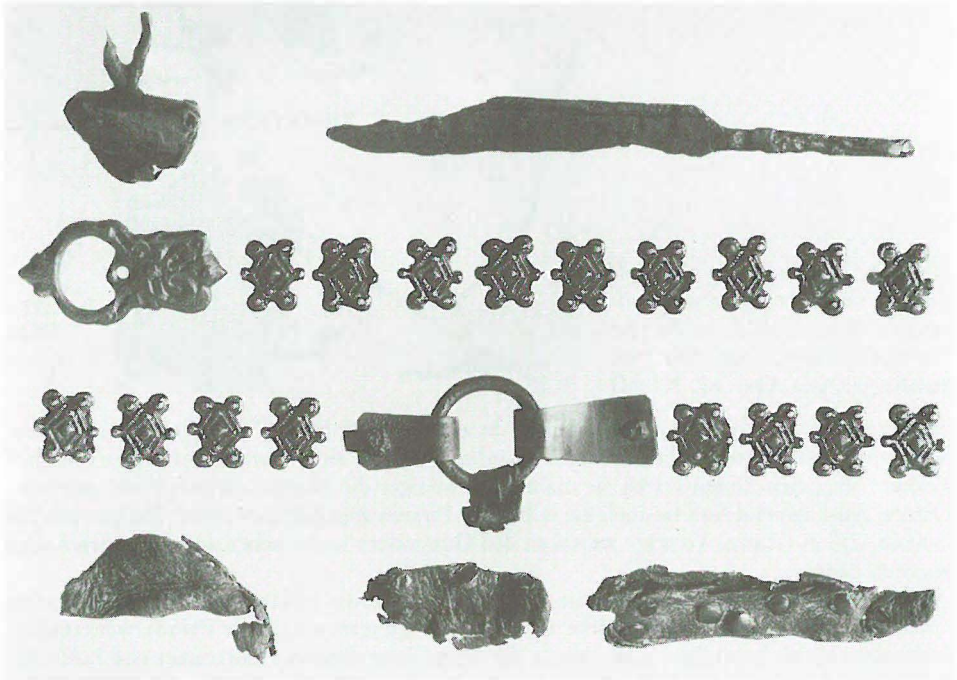


Abb. 15 Funde östlicher Herkunft von Bulverket. (Nach C. Bendegard 1980, 1983, wie Anm. 66; Foto Antikvarisk-Topografiska Arkivet ATA, SHM: S, 20 773)

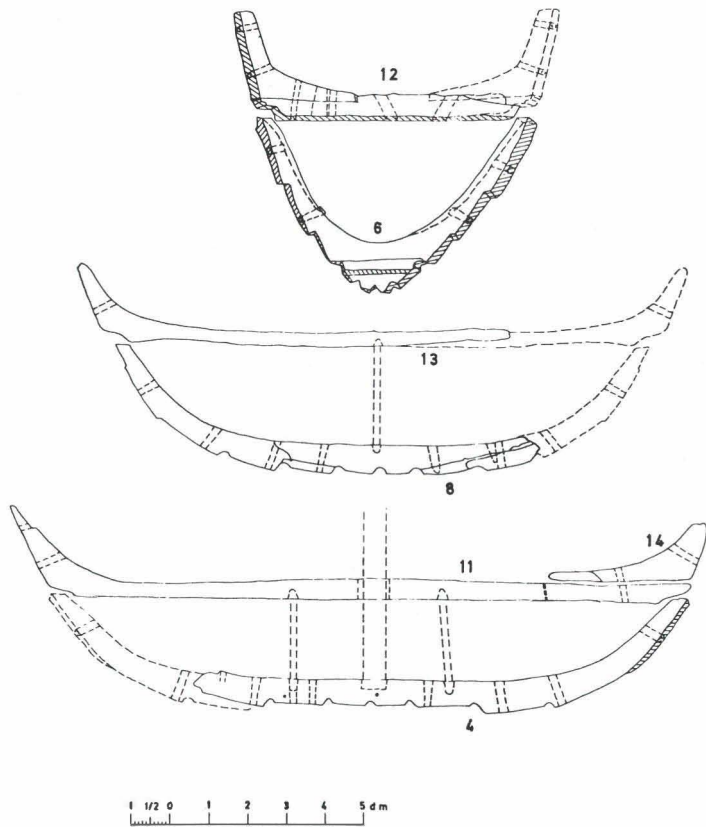


Abb. 16 Spantschnitte des Bulverket-Bootes nach der Rekonstruktion von Varennius 1979 (wie Anm. 68)

Kapazität ausnützte. Der See, Tingstäde träsk, liegt weit im Binnenland, ca. 12 km, ist aber durch ein Tal mit einem sehr flachen See (heute Sumpf) und wenigen flachen Hügeln mit dem Meer verbunden (Abb. 14). Die Kalksteinanhöhen an der Küste sind so gut wie unbewohnt, doch bewacht im Hafen Irevik, in den die Wasser der Binnenseen fließen, eine Gruppe von mehreren Befestigungen auf Hügeln die Küste (Abb. 12).

Es gibt – in sich selbst ein merkwürdiges und vielsagendes Faktum? – keine Überlieferung, die Bulverket betrifft, außer einer volkstümlichen Redensart, die auf den Brand des Bauwerks hinweist. Bulverket ist durch Artefakte sicher in das Ende des 11. Jh.s datiert. Die Funde sind alle östlicher Herkunft (Abb. 15).⁶⁶ Parallelen zur Bauweise und der Grundidee einer Befestigung in einem See sind hauptsächlich im südöstlichen Ostseebereich zu finden.⁶⁷

Es gibt auch einen bedeutsamen Bootsfund, das Bulverket-Boot (Abb. 16), das offenbar Holz Nagelung aufweist⁶⁸ und dessen am engsten verwandte Gegenstücke unter den Schiffen von Gdańsk-Orunia (Danzig-Ohra) in Polen zu finden sind. Das Holz des Fundes ist durch chemische Mittel konserviert worden, und die Datierung kann zweifelhaft sein. Die Radiokarbonanalyse weist ins 13. Jh., obwohl das Boot eher an die Wikingerzeit erinnert.

Meine Annahme ist nun, daß Bulverket als Sklaven-Station gedient haben könnte, um die Leute eingeschlossen zu halten, und nicht in erster Linie als Verteidigungsanlage, um die Leute draußen zu halten.

Die ursprünglichen Besitzer können Gotländer gewesen sein oder Mitglieder eines gemeinschaftlichen Unternehmens mit Ausländern. Wenn man die Stärke der Gotländer in Betracht zieht, kann man sich nicht vorstellen, daß solch ein gewaltiges Bauwerk ohne Einverständnis

der Inselbewohner hätte errichtet werden können. Doch waren es unzweifelhaft Bewohner der gegenüberliegenden Ostseeküste, die der »See-Festung« Bulverket das Aussehen gaben.

Die Forts auf den Hügeln von Irevik könnten dann die Befestigungen Bulverkets gewesen sein, die das Einholen der Boote und die Sklaventransporte beschützen sollten. Bis zu einem gewissen Grad ist wohl auch die Erbauung Bulverkets das Werk von Sklaven.

Nicht ohne Interesse könnte auch die Tatsache sein, daß die angrenzenden Kirchspiele von Stenkyrka und Tingstäde zu denen mit den reichsten wikingerzeitlichen Silberfunden zählen, was auf Reichtum hinweist, nicht notwendigerweise auf Bedrohung von außen.⁶⁹ Bulverket ist bisher auf Gotland singulär, aber es können, wie Manneke hervorhebt⁷⁰, der lokalen Tradition zufolge auch noch andere Holzbauwerke in gotländischen Binnenseen vorhanden sein.

Es ist sehr gut möglich, daß der bedeutende Hafen in Paviken (Västergarn), wo in jüngster Zeit neue Reste von Kaianlagen gefunden worden sind^{70a}, auch Spuren holzgenagelter Schiffe enthalten hat. Mündlichen Mitteilungen zufolge, die der bekannte Feldforscher P. A. Säve gesammelt hat, waren in den 1870er Jahren in einem Graben nahe der Mündung »krumme Schiffsspannen, alles mögliche Schiffsholz, Planken, geklinkerte Plankengänge usw., wobei kein Eisen zu finden war, nur Holzdübel, alles aus Fichte«^{70b} gefunden worden.

Der Fall Åland

Die Raubzüge der Esten folgten gewöhnlich der überlieferten Seeroute, wie sie in einem Zusatz von ca. 1300 zum Landregister (Jordebog / Liber Censu Daniae) des dänischen Königs Valdemar Sejr (1202–41) niedergelegt ist.⁷¹ Diese Segelanweisung reicht von Dänemark (Blekinge) bis Reval (Tallinn) in Estland. Die Seeräuber sind schlicht in umgekehrter Richtung gefahren, denn das ist für eine Flotte von Ruderschiffen der einzig sinnvolle Weg, obwohl nicht der einzig mögliche. Die Kuren zogen es z. B. vor, direkt über die Ostsee zu segeln.

Der erste schwedische Landkontakt waren dann für die Öseler und andere die Åland-Inseln. Die umstrittenen Ansichten, die der Ortsnamenspezialist Prof. Lars Hellberg aus Uppsala vorgetragen hat, könnten vor diesem Hintergrund in anderem Licht erscheinen. Es ist klar, daß die fast ausschließlich schwedischen Ortsnamen der Åland-Inseln aus dem Mittelalter stammen, wie auch immer das zu erklären sein mag.⁷² Die Archäologie nun belegt aber eine ununterbrochene Besiedlung mit starkem schwedischem Charakter (Mälär-Kultur) während der späteren Eisenzeit. Doch gibt es, wie Hellberg herausstellt, eine Lücke, die im späten 11. Jh. beginnt. Soweit es das Verschwinden heidnischer Grabhügel betrifft, paßt die neue christliche Sitte der Bestattung auf Kirchhöfen ausgezeichnet dazu. Die Besiedlungsstruktur zeigt ein gewisses Maß an Kontinuität. Die Fundlücke während der fraglichen Zeit hat auch andernorts Parallelen, z. B. in Schweden.

Doch ist der sprachliche Befund eindeutig und verlangt eine Erklärung.

Ist es möglich, daß die Inseln während einer einzigen Generationen dauernden Periode ständiger feindlicher Raubzüge – vielleicht sowohl von Finnland als auch von Estland (Klinges Saari-Reich) aus – von den meisten Bewohnern verlassen worden sind? In späteren Zeiten mußten die schwer geprüften Äländer ihre Inseln vor den verheerenden russischen Kriegsflotten des Großen Nordischen Krieges (1700–21) fluchtartig verlassen. Doch hat, soweit wir wissen, diese kurze Periode nur sehr wenige Spuren in der Kontinuität der Ortsnamen hinterlassen. Die hypothetische Wiederbesiedlung (im 13. Jh.?) hätte dann mit derselben Tradition der Namengebung stattgefunden, die die schwedische Kolonisation in Finnland (vielleicht auch in Estland) und auf dem schwedischen Festland charakterisiert, besonders an der Küste, die zeitlich mit einer Landnahme größeren Stils im Binnenland zusammenfällt.

Die unheilvollen Überfälle hätten dann im späteren 11. Jh. begonnen und möglicherweise im 12. Jh. angesichts zunehmender schwedischer Gegenangriffe auf die Heimatländer der Invaso-

ren ihr Ende gefunden. Es gibt bis jetzt keine Hinweise auf äländische Verteidigungsmaßnahmen bis auf Warnzeichen und sechs Hügelbefestigungen, die weitgehend undatiert sind. Soweit mir bekannt, sind weder Palisaden noch Steinbarrieren gefunden worden, außer bei der Burg Kastelholm (frühes 16. Jh.).

Eine alternative Erklärung wäre natürlich, daß eine nicht Schwedisch sprechende Bevölkerung vor dem Bruch der Kontinuität ausgerottet oder vertrieben worden wäre. So weit unsere Kenntnisse reichen, könnte eine solche Bevölkerung nur finnisch-estnisch gewesen sein.

Es gibt in dem Archipel einige undatierte Ortsnamen, die auf estnische oder kurische Anwesenheit hinweisen. Jedoch haben estnische Seefahrer diese Gegenden ununterbrochen bis in unsere Tage hinein angelaufen.

So scheint die Grundlage für die Annahme unruhiger Zeiten und eines Überfalls guter alter Art sehr unsicher. Jedenfalls gibt es offenbar auf den Åland-Inseln keine Archäologie des frühen Mittelalters.

Unsere letzte Möglichkeit ist die Heranziehung von Booten und Bootsbau, und – befremdlich genug – hier gibt es ein Rätsel, das es zu lösen gilt.

Bei den Booten der prähistorischen Bootsgräber der Inseln bestehen offensichtlich alle Verbindungen zwischen den Plankengängen aus Eisennägeln. Eine einzige Ausnahme gibt es, wo nichts vom Holz oder von den Verbindungen übrig ist, eine stärkere Alternative als Holznägel aber unzweifelhaft das Nähen wäre (Karrböle, Kirchspiel Jomala).⁷³ Das Bootsgrab stammt möglicherweise aus dem 10. Jh. Zu jener Zeit wurden auf dem schwedischen Festland noch immer genähte Boote verwendet (Tuna, Västmanland⁷⁴), vielleicht auch in Finnland.

Das Verwunderliche ist jedoch, daß auf den östlichen und nördlichen Åland-Inseln holzgenagelte Boote absolut vorherrschen, soweit die Überlieferung reicht.⁷⁵ Sollte die Holznagelelung durch Fremde eingeführt worden sein, möglicherweise im Zusammenhang mit der oben erwähnten Unterbrechung der Besiedelung im frühen Mittelalter? Oder ist es ein Relikt der ursprünglichen eisenzeitlichen Bevölkerung?

Wie wir sehen können, sind Holznägel ein Charakteristikum slawischen Bootsbaus im südlichen Ostseebereich. Andere gemeinsame Züge sind jedoch nicht zu entdecken. Wir wissen sehr, sehr wenig über die Schiffe der Finnen, Öseler oder Esten. Es scheint möglich, daß die Finnen genähte Boote benutzten wie in später historischer Zeit noch im Binnenland. Genähte Boote sind auch in Ost-Estland gefunden worden, aber diese stehen wohl in Verbindung mit russischen Traditionen (Funde von Hara und Narva⁷⁶). Vieles spricht dafür, daß diese Völker entweder slawische Bautechniken übernahmen oder, wahrscheinlicher, daß sie mit den Slawen zusammenarbeiteten und/oder ihre Boote durch Handel aus dem südlichen Ostseebereich erhielten. Und unsere möglichen Invasoren mögen natürlich auch selbst einer slawischen Nationalität angehört haben. Das alles sind Fragen, die gestellt werden müssen!

Der Fall Södertälje-Kanal

Der letzte Testfall dieser Hypothese über den Angriff der *pagani* ist die wichtige Bucht bzw. der Eingangskanal nach Södertälje im Südwesten von Stockholm. Meiner Meinung nach war dies die zweitwichtigste Seeroute von der Ostsee zum Mälarsee-Tal (die wichtigste war die bei Stockholm, die aus mehreren Kanälen bestand, darunter verlief einer nördlich der jetzigen Innenstadt). Bei Södertälje mußten die Seeleute allerdings ihre Schiffe über einen schmalen Isthmus schleppen.⁷⁷ Seit 1819 durchschneidet ein Kanal mit Schleusen den Isthmus und verbindet so das Salzwasser der Ostsee mit dem Süßwasser des Mälarsees.

Dieser Zugang führt den von See kommenden Besucher direkt zur Insel Birka/Björkö dem ersten großen Handelsplatz in Schweden zur frühen Wikingerzeit (und zu seinem Vorgänger auf Helgö). *Telgas* (Södertälje) wird im späten 11. Jh. bei Adam von Bremen genannt.⁷⁸

Die Arme der äußeren Bucht sind an strategisch wichtigen Stellen durch unterschiedliche Verteidigungsanlagen abgetrennt worden. Zu verschiedenen Stellen wird von Unterwasserhin-

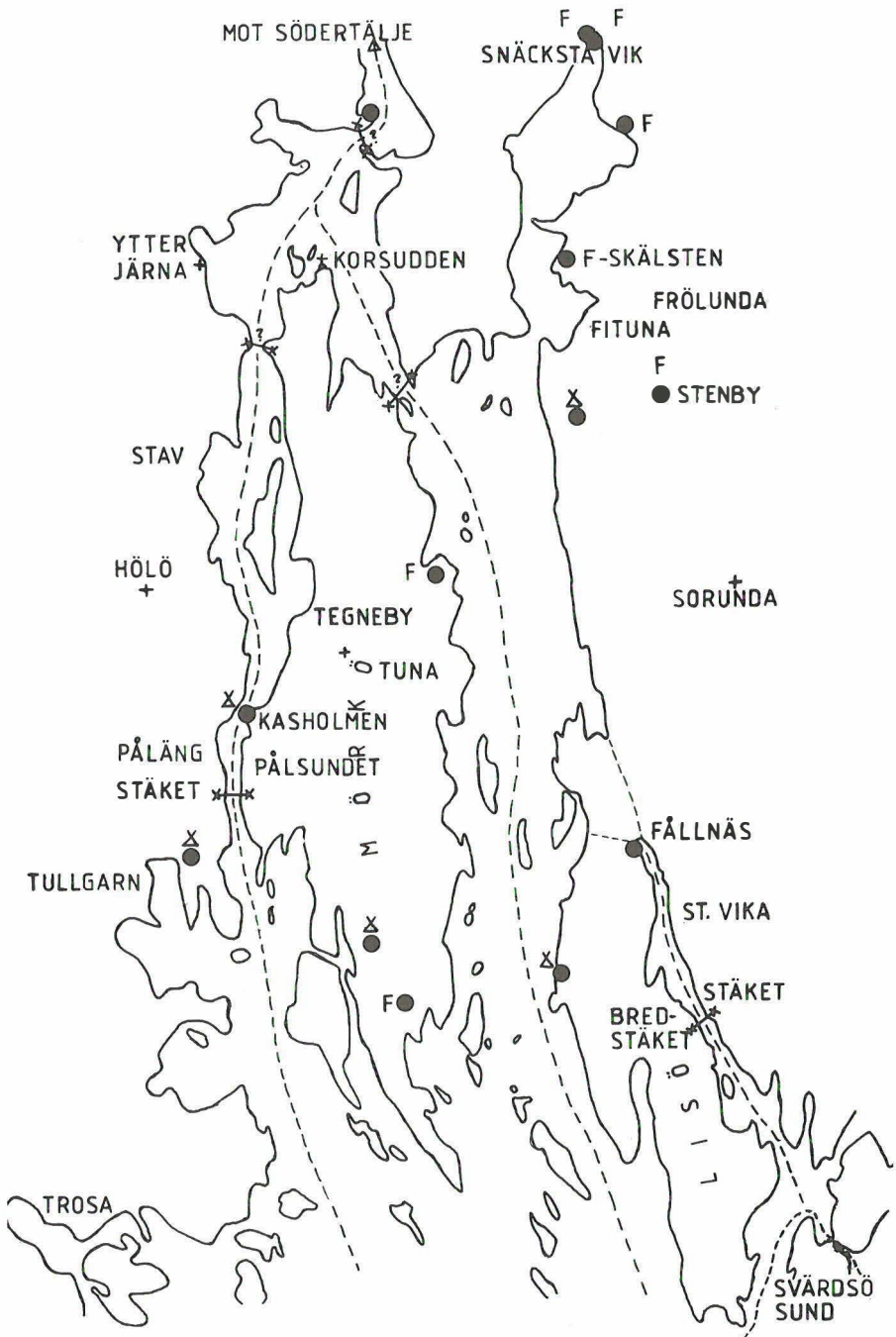


Abb. 17 Der Södertälje-Kanal mit bezeichnenden Ortsnamen und Verteidigungsanlagen.
(Zeichnung C. Westerdahl)

Sedan slussen med vindbryggan och strandmurarne var uppmurade och vattenpumpningen inställd, så att begge jordvallarne som afstängt slussrummet, kunde medelst muddring borttagas, yppades i utlopps-kanalen vid målarstranden 2:ne vrak af halfdäckade fartyg eller större barkasser nedbäddade i sanden, djupt under målarbotten, och 8 till 10 fot under vattentytan. De gäfvö tillkänna en hög ålder, i det, att här liksom i lödjan, ned emot Maren, endast trädnaglar i stället för spik blifvit nyttjade, och att de prydnader som på förstäfverne föreställde menniskobufvuden, voro till den grad uppjukade eller förmultnade, att de efter torkningen alldeles förlorade deras ursprungliga skapnad, och kunde såsom loshrända kol södersmulas. De voro sämre byggde än lödjan, och af furu, samt hade mellan sig ett ankare. Likt det som längre ned i kanalen fanns.

Abb. 18. *Ausschnitte aus E. Nordewall: Om jordhvarfven vid Södertälje ... (1832) mit den sensationellen und bisher nicht bemerkten Funden der holzgenagelten Boote von Södertälje. Das abwechselnd holz- und eisengenaugelte Boot wird in diesen Textfragmenten nicht erwähnt.*

nar bred mellan murarne. Och äntligen: 5:0 blifver denna tanke ännu mera sannolik deraf, att vid kanalens gräfnung mellan Maren och Mälaren, fanns vid 500 alnars afstånd från Marstranden uppemot Mälaren, och till 6 fots djup under jordtytan, men till lika djup med Marens vattenbryn, ett vrak af en Lödja, eller lång och smal roddarbåt, som med förstäfven vänd uppemot Mälaren, var nedbäddad i en svartaktig, stinkande jord, men öfverböjd till nyssnämde böjd 6 fot, med rent grus eller klappurblandad sand, med större och mindre jordstenar af ända till 1 à 2 kubik alnars storlek. Fartyget, som var af ek, gaf tillkänna en hög ålder, i det att intet tecken till jern fanns i dess sammansättning, utan allenast trädnaglar, både i köl, timmer och bordläggning. Årtullarne, som varit 4 à 5 på hvardera sidan, voro icke löst insatte, utan voro en förlängning af timren eller vrängerne, som deringo 7 tum öfver relingen. Arbetet var med yttersta granlagenhet gjort; och framdelen, som, af den öfverliggande jordmassan, var minst skadad, visade ännu en särdeles vacker skapnad. Den svarta jordmassan, uti hvilken fartyget med framdelen stod inbäddadt, var, ett par famnar framom förstäfven, tvers afskuren och möttes der af en klappurbädd, som hade allt utseende af att en gäng halva utgjort sjö- eller hafstrand.

dernissen aus Pfählen berichtet (in die Karte Abb. 17 eingetragen). Einige der Pfahl-Barrieren sind durch Ortsnamen bezeichnet, die auf ihr Vorhandensein hinweisen: Stäket (zweimal), Bredstäket, Pålundet usw., die zu mindestens zwei verschiedenen Generationen von Verteidigungsanstrengungen gehören. Einige sind heute Fährlinien, andere sind ausgebaggert worden. Im Gebiet von Fällnäs Bredstäket sind beim Baggern viele Pfähle gefunden worden, und einige Exemplare sollen von einheimischen Fischern aufbewahrt werden.

Die Bucht Fällnäs viken zeigt andere interessante Züge. Im Innern der Bucht ist offenbar eine Schlepprinne gegraben worden, um sie mit dem Hauptkanal zu verbinden; sie ist undatiert, war aber unzweifelhaft für militärische Zwecke bestimmt. Die örtliche Überlieferung erklärt sie für ein Werk der Russen aus dem Jahre 1719. Eine Gruppe von Kriegsschiffen soll fälschlicherweise informiert worden sein, daß sie von der schwedischen Flotte eingeschlossen sei. Deshalb hätten sie die schmale Einfahrt durch Palisaden gesperrt und ihre Schiffe über Land geschleppt, und so seien sie auf See entkommen. Aber sowohl die angegebene Zeit als auch die allgemeinen Umstände sprechen eindeutig gegen die Wahrheit dieser Geschichte. Darüber hinaus beherrschen die Russen die jüngere ostschwedische Tradition, und jegliches mögliche Stückchen von Legende oder von quasi-historischem Material wird ihnen zugeschoben.

Nordström hat auf höchst bemerkenswerte Baureste unter dem heutigen Schloß von Fällnäs hingewiesen⁷⁹, wo die Schlepprinne anfängt. Im 18. Jh. sind die imposanten Grundmauern eines runden Turmes vom selben Typ wie die anderen an der Ostküste ausgegraben worden. Vermutlich stammt er aus derselben Zeit wie die anderen und gehört so ins Ende des 12. Jh.s. Uns interessieren im besonderen die Abmessungen des Turmes. Er scheint nach Aussage der Vermessung während der Ausgrabung größer gewesen zu sein als selbst der ursprüngliche Turm des Stockholmer Schlosses, Tre Kronor.

Das Gebiet hat offensichtlich mindestens einen wichtigen Liegeplatz für Kriegsschiffe, wie durch den Ortsnamen Snäckstavik bewiesen wird. Snäcka ist der Haupt-Schiffstyp, stabebedeutet Landestelle. Sein Schloß hat bedeutende Verbindungen mit den frühen königlichen Geschlechtern.

Das Umfeld der Ortsnamen deutet für die späte prähistorische Epoche mit mehreren Tuna-Namen zentrale Verwaltungsorte in diesem Gebiet an.⁸⁰ Höchstwahrscheinlich hatten diese auch eine militärische Bedeutung.

Nach meiner Ansicht passen die interessanten Funde von wenigstens vier Schiffen in Södertälje hervorragend in dieses Bild. Sie kamen während der großen Kanalisierungsarbeiten von 1809–19 ans Licht und sind von ihrem vertrauenswürdigen Ingenieur Eric Nordewall beschrieben worden. Ihre Konstruktion ist in der Tat signifikant: Nicht weniger als drei ziemlich große, ausschließlich holzgenagelte Wracks wurden lokalisiert. Das vierte war abwechselnd holzgenagelt und eisengenietet (vgl. Abb. 18a u. b).⁸¹ Zwei der Schiffe trugen Menschenköpfe als Vor- und Achterstevenhäupter. Vielleicht können sie durch die (Wolfs-?) Köpfe der berühmten Bronzetüren der Kathedrale von Gniezno (Gnesen) in Polen illustriert werden (Abb. 19). Sie werden gemeinhin um 1180 n. Chr. datiert. Geschnitzte Menschenköpfe gehören zu den typischen Zügen slawischer religiöser Kultur. Bekannt ist auch, daß wendische Krieger an Land im Kampf heidnische Symbole trugen.

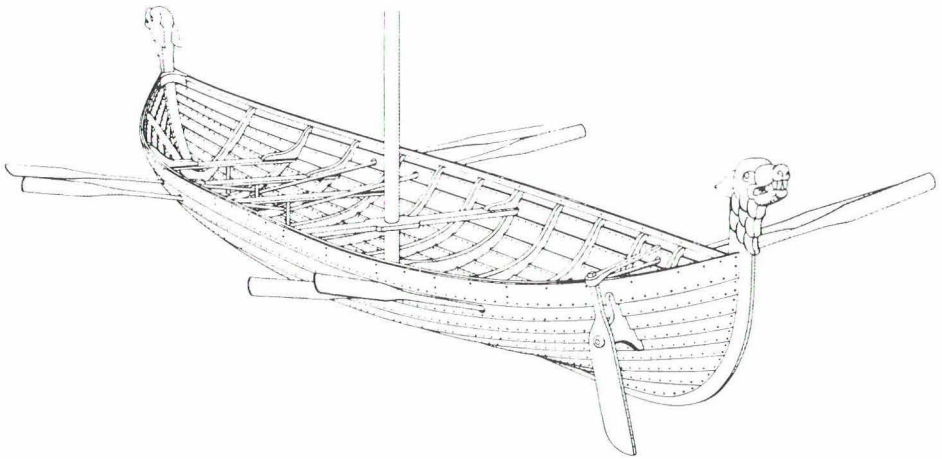


Abb. 19 Rekonstruktionsversuch des Schiffsbildes auf den Bronzetüren der Kathedrale von Gniezno (Gnesen), Polen. (S. Sieja, hier nach M. Slaski, 1978, wie Anm. 5)

Der Angriff von Esten auf Herzog Johann im Mälarsee im Jahre 1206, der schon weiter oben erwähnt worden ist, braucht also nicht, wie Ahnlund postulierte⁸², vorauszusetzen, daß der einzige Zugang bei Stockholm gewesen sei. Ahnlund sah in diesem Angriff einen Beweis dafür, daß es zu dieser Zeit keine Befestigungen an den Kanälen der Altstadt gegeben habe, daß also der Turm Tre Kronor noch nicht in den 1190er Jahren errichtet worden sein könne, wie frühere Autoren behauptet hatten.⁸³

Wie dem auch sei, wir haben nun auch den Beleg für einen Turm in Fällnäs. Doch ist es keinesfalls sicher, daß irgendeine dieser Befestigungsmaßnahmen viel genutzt hätte.

Um zum Schluß zu kommen: Ich meine, daß die allermeisten Züge aus der betreffenden Region Zustände des 11.–13. Jh.s illustrieren und slawische, vielleicht auch öselsche/kurische Präsenz belegen. Ich glaube ferner, daß entsprechende Analysen an verschiedenen Zentren maritimer Kultur entlang der Ostküste Schwedens vorgenommen werden könnten.

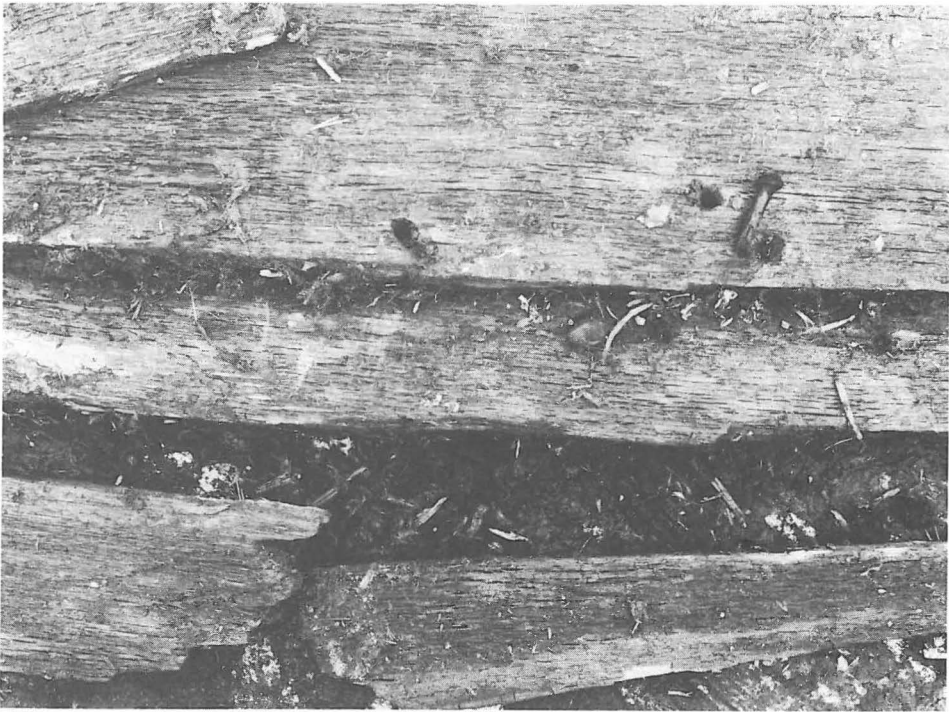


Abb. 20 Detail des Bootsfundes vom Nasen-See, Kjula socken, Södermanland. (Foto Antikvarisk-Topografiska Arkivet ATA, A 9: 296)

Ein letztes Wort

Es gibt immer Probleme bei einem eingleisigen Vorgehen. Ich meine aber, daß es mir zumindest gelungen ist, einen Schwachpunkt zu finden. Weiter habe ich versucht, meine Kollegen zu einer möglicherweise vereinten Anstrengung zu ermuntern, die Bedrohungen zu erklären, gegen die unsere sehr deutlich sichtbaren Verteidigungsmaßnahmen im frühen Mittelalter gerichtet waren. Eine hypothetische Erklärung habe ich in diesem Artikel angeboten. Ich gebe jedoch ernste Schwierigkeiten bei der Datierung zu.

Was nun holzgenagelte Schiffe betrifft, so gestehe ich, daß es in der Tat Schiffe gibt, die nicht in mein ordentlich entworfenen System passen. Ein solcher Fund kam in einem kleinen See ans Licht, dem Nasen in Södermanland, in der Gemeinde Kjula (Abb. 20). Der See ist eindeutig nicht mit dem Mälarsee verbunden, liegt vielmehr ziemlich hoch in den Hügeln (Höhe über dem Meer ca. 43 m). Es gibt zu diesem Fund keine verlässliche Datierung; ein Geologe hat eisenzeitliche Herkunft vermutet. Das könnte natürlich bedeuten, daß es am Mälarsee eine einheimische Bootsbautradition mit Holz nagelung gegeben hätte. Leider wissen wir nur sehr wenig über Arbeitsboote in den entsprechenden Epochen. Mein Gegenstand waren die größten Schiffe. Slawische Schiffe wiederum zeigen, wie ich schon erwähnt habe, auch noch andere Charakteristika als nur die Holz nagelung der Plankengänge.

Es gibt auch noch eine weitere Tradition der Holz nagelung, nämlich in der Gegend um den Englischen Kanal herum. Vor kurzem ist bei New Fresh Wharf in London ein Schiff des 8.

oder 9. Jhs. gefunden worden⁸⁴, das ohne Zweifel hätte slawisch sein können. Andererseits gibt es Holznägel und Kalfaterung/Dichtung mit Moos auch in den Niederlanden (Utrecht-Schiff, 8. Jh.). In England wurden beim Schiff von Blackfriars/London (2. Jh. n. Chr.)⁸⁵ die kraweelen Planken mit den Spanten durch Holznägel verbunden, durch die wiederum der Länge nach Eisennägel getrieben wurden.

Eng verwandt damit ist der zeitgenössische Fund von Brügge in Belgien⁸⁶, und dieselbe Technik taucht – merkwürdig genug – wieder auf bei dem wesentlich späteren Graveney-Schiff aus dem 10. Jh., doch verbinden hier die kombinierten hölzernen und eisernen Nägel lediglich die Plankengänge. Wie Marsden beim New Fresh Wharf Bauplatz aufzeigt, *ist es ebenso möglich, daß es ein lokales Fahrzeug war.*⁸⁷

Green erinnert an den Fund von Ashby Dell aus dem eisenzeitlichen Britannien, ein Fund, der 1830 auftauchte und unglücklicherweise zerstört wurde.⁸⁸ Die Konstruktionsbeschreibung meint anscheinend, daß das Schiff (ca. 18 m lang) entweder holzgenagelt oder daß es gebunden bzw. genäht war.

Natürlich gibt es viele andere Konstruktionselemente, die gewürdigt werden müssen, bevor man ein Boot einer besonderen Tradition zuordnet.⁸⁹ Unglücklicherweise verlockt der fragmentarische Zustand der meisten Bootsfunde dazu, nur mit einem der augenfälligsten Merkmale einen Versuch zu machen. Aber auch bei der Holz Nagelung gibt es natürlich Unterschiede.

Anmerkungen:

- 1 Der deutsche Terminus »Schiffsarchäologie« ist nicht nur auf Schiffe beschränkt, sondern umgreift auch die schiffahrtsbezogenen Bereiche wie Ladung, Häfen, Navigation usw. Vgl. zur Definition: Ellmers, Detlev: Schiffsarchäologie. In: Geschichtswissenschaft und Archäologie. (= Vorträge und Forschungen 22). Sigmaringen 1979. S. 485 ff. (Anm. des Übersetzers).
- 2 Hafström, Gerhard, und Vilho Niitemaa: Kungsådra. In: Kulturhistoriskt Lexikon för Nordisk Medeltid. (Malmö usw.) Bd. 9, 1964, Sp. 518 ff.
- 3 Vgl. z. B. Finley, M. I.: The World of Odysseus. Ed. Harmondsworth. 1956, 2. Aufl. 1979, mit nordischen Quellen.
- 4 Allgemein dazu Hafström, Gerhard: Ledung och marklandsindelning. Stockholm 1949; Schück, Adolf: Ledung och konungshamn. In: Sjöhistorisk Årsbok, (Stockholm) 1950.
- 5 Vgl. Herrmann, Joachim: Zwischen Hradschin und Vineta. Frühe Kulturen der Westslawen. Leipzig usw. 1971, 2. Aufl. 1976; Slaski, Kazimierz: Die Schiffe der Ostseeslawen und Polen vom 9. bis 13. Jahrhundert im Lichte neuer polnischer Forschungen. In: Zs. f. Archäologie des Mittelalters 2, (Köln/Bonn) 1974; ders.: Slawische Schiffe des westlichen Ostseeraumes. In: Offa 35, (Neumünster) 1978; Smolarek, Przemyslaw: Zabytki szkutnictwa Skandynawskiego. In: Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, Tom I, (Gdańsk) 1963; ders.: Studia nad szkutnictwem Pomorza Gdańskiego X – XIII w. Gdańsk 1969 (Beide Titel mit engl. Zusammenfassung); vgl. auch Westerdahl, Christer: Något om slaviskt båtbyggeri vid Östersjön. In: Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet 4/4, (Stockholm) 1981.
- 6 Westerdahl, Christer: Sewn Boats of the North. A preliminary catalogue with comments. In: International Journal of Nautical Archaeology, (London) 1985 (im Druck; weitere Folgen sind geplant).
- 7 Almgren, Bertil: Vikingatåg och vikingaskepp. In: Tor, (Uppsala) 1962.
- 8 Stępień, Wiesław: Archaeological excavations in Puck Harbour, Gdańsk District, Poland. In: International Journal of Nautical Archaeology 13, (London) 1984.
- 9 Crumlin-Pedersen, Ole: From Viking Ships to Hanseatic Cogs. = 3rd Paul Johnston Memorial Lecture, occasional lecture no 4. National Maritime Museum. London 1983; ders.: Schiffe und Seehandelsrouten im Ostseeraum 1050 – 1350 – von der schiffsarchäologischen Forschung aus gesehen. In: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 7, (Lübeck) 1983.
- 10 Crumlin-Pedersen, Ole: Cog – Kogge – Kaag. In: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog, (Helsingør) 1965; ders.: From Viking Ships to Hanseatic Cogs.; Marsden, Peter: Roman ship from Blackfriars. (Guildhall Museum). London 1966; ders.: A boat of the Roman period found at Bruges, Belgium, in 1899 and related types. In: International Journal of Nautical Archaeology 5, (London)

- 1976; Ellmers, Detlev: Keltischer Schiffbau. In: Jb. d. Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz 16, (Mainz) 1969 (ersch. 1972); ders.: Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. (= Schriften des DSM 3/Offa-Bücher 28). Neumünster 1972; Arnold, Béat: The Gallo-Roman Boat from the Bay of Bevaix, Lake Neuchatel, Switzerland. In: International Journal of Nautical Archaeology 4, (London) 1975; usw.
- 11 Westerdahl, Christer: Från Bevaix till Kollerup. In: Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet 3/6, (Stockholm) 1983.
- 12 Wright, E. V.: The North Ferriby Boats. National Maritime Museum, Greenwich 1976.
- 13 Ellmers, Detlev: Punt, barge or pram – is there one tradition or several? In: McGrail, Sean (Hrsg.): Aspects of Maritime Archaeology and Ethnography. (National Maritime Museum). Greenwich 1984.
- 14 Fenwick, Valerie (Hrsg.): The Graveney Boat. (= National Maritime Museum / BAR British series 53). Greenwich/Oxford 1978.
- 15 Z. B. Morcken, Roald: Langskip, knarr og kogge. Bergen 1980.
- 16 Westerdahl, Christer: Sewn Boats of the North... 1985 ff.
- 17 Cf. Brøgger, A. W., and H. Shetelig: The Viking Ships. Their ancestry and evolution. Oslo 1951, 2. Aufl. 1971.
- 18 Die Beschäftigung damit ist initiiert worden von Cederlund, Carl-Olof: Ett fartyg byggt med syteknik. (= Statens Sjöhistoriska Museum, rapport 7). Stockholm 1978 (mit engl. Zusammenfassung).
- 19 Westerdahl, Christer: Sewn Boats of the North... 1985ff.
- 20 Neben den weiter unten einzeln zitierten Werken von Adam von Bremen, Saxo Grammaticus, Rimbart und Heinrich von Lettland handelt es sich um folgende Quellen: Arnold von Lübeck (Arnold af Lybek): Slavekrønike. Dänische Übersetzung von P. Kierkegaard. Kopenhagen 1885; Finlands Medeltidsurkunder I (-1400 n. Chr.). Hrsg. R. Hausen. Helsingfors 1910; Helmold von Bosau: Chronica slavorum/Slawenchronik. Hrsg. und übersetzt von H. Stoob (= Freiherr-vom-Stein-Gedächtnisausgabe, Reihe A, Bd. 19). Darmstadt 1983; Jomsvikingerne Saga. Dänisch von Degnbøl, H., und H. Jensen. Kopenhagen 1978; Kock, Ernst Albin (Hrsg.): Den norsk-isländska skaldektingen. I-II. Lund 1946-1949; Nestors Krønike. Beretningen om de svundne år. Dänisch von G. O. Svane. Århus 1983; Den første Novgorod-Krønike. Dänisch von K. Rahbek-Schmidt. Kopenhagen 1964.
- 21 Steenstrup, Johannes: Venderne og de Danske før Valdemar den Stores tid. Kopenhagen 1900. – Nur wenige Autoren haben in Schweden ähnliche Fragestellungen – meist im Zusammenhang mit für diese Studie nebensächlichen Themen – erhoben, z. B.: Ahnlund, Nils: Jon Jarl. In: ders.: Svensk sägen och hävd. Stockholm 1928; Bolin, Gunnar: Stockholms uppkomst. Uppsala 1933; Schück, Adolf: Ledung och konungshamn... 1950; ders.: Den äldsta urkunden om svearikets omfattning. In: Fornvännen 47, (Stockholm) 1952; Tunberg, Sven: Jon Jarl. In: Fornvännen 46, (Stockholm) 1951; Tuulse, Armin: Hossmo. En försvarskyrka med östtorn. (= Kungl. Vitterhets-Historie-och Antikvitets Akademien, Handl. Antikv. ser. 2). Stockholm 1955; ders.: Sveriges Kyrkor. Blekinge band V:1. Översikt av landskapets kyrkokonst. (Kungl. Vitterhets-Historie-och Antikvitets Akademien). Stockholm 1961; Wallin, Curt: Knutsgillena i det medeltida Sverige. In: Hist. Arkiv 16, (Kungl. Vitterhets- Historie-och Antikvitets Akademien, Stockholm) 1975.
- 22 Zu anderen Einflüssen, z. B. auf den Bootsbau, vgl. Korhonen, Olavi: Samisk-finska båttermor och deras slaviska ursprung. (Diss.). (= Skrifter utg. av DAUM, Umeå, Ser. A: Dialekter, nr. 3). Umeå 1982.
- 23 Crumlin-Pedersen, Ole: Das Haithabuschiff. (= Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu 3). Neumünster 1969; Smolarek, Przemyslaw: Studia nad sztuknictwem Pomorza Gdańskiego... 1969.
- 24 Klinge, Matti: Muinaisuutemme merivallat. Keuruu 1983 – schwed. Übersetzung: Östersjöväliden. Helsingfors 1984.
- 25 Heinrich von Lettland: Chronicon Livoniae/Livländische Chronik. Hrsg. und übertragen von Albert Bauer. (= Freiherr-vom-Stein-Gedächtnisausgabe, Reihe A, Band 24). Darmstadt 1975.
- 26 Saxo Grammaticus: Gesta Danorum. Vol. I: Books X-XIII, Vol. II: Books XIV-XVI, Vol. III: Books XIV-XVI. Translated to English with comm. and notes by Eric Christiansen. (= BAR Intern. Ser. 84, 118 I-II). Oxford 1980-81. – Hier lib. XIV, fol. CXLII, Christiansen S. 392. – Hier und bei den folgenden Saxo-Zitaten habe ich die Kürzel des lat. Drucktextes stillschweigend aufgelöst.
- 27 Ebd. lib. XIV, fol. CXLVIII, Christiansen S. 420.
- 28 Skamby-Madsen, Jan: Snekkeværft. In: Skalk, (Højbjerg) 1984, nr. 2; ders.: Et skibsværft fra slutningen af 1000-talet ved Fribrødre å på Falster. In: Karlsson, M. (Hrsg.): Bottnisk kontakt II, (Mariehamn) 1984.

- 29 Steenstrup, Johannes: Venderne og de Danske ... 1900, S. 111 f.
- 30 Wissenschaftliche Behandlung der dänischen Ortsnamen in dem umfangreichen Werk von Bjerrum, A., u. a.: Danmarks Stednavne.
- 31 Skamby-Madsen, Jan: Snekkeværft ... 1984, S. 8.
- 32 Wählin-Andersen, Vagn: Skuldelevskibene i perspektiv. In: Skalk, (Højbjerg) 1964 nr. 4.
- 33 Crumlin-Pedersen, Ole: Søvejen til Roskilde. In: Historisk årbog fra Roskilde amt (og Vikingeskibshallen), (Roskilde) 1978. – Vgl. auch: Ders.: Helnæs-spærringen. (= Fynske Minder). Odense 1973.
- 34 Crumlin-Pedersen, Ole: Fotevik. De marinarkæologiske undersøgelser 1981 og 1982. Pugna forensis – ? (Länsstyrelsen i Malmöhus län). Lund 1984.
- 35 Lundström, Sven: Båtdetaljer. In: Uppgrävt förflutet för PK-banken i Lund, (Malmö) 1976.
- 36 Cinthio, Hampus: The Löddeköpinge investigation III. The Early Medieval Cemetery. (= Meddelanden från Lunds universitets historiska museum, New Ser. Vol. 3). Lund 1980, S. 116.
- 37 Rimbart: Vita Anskarii. Hrsg. und übertragen von W. Trillmich. In: Quellen des 9. und 11. Jahrhunderts zur Geschichte der Hamburgischen Kirche und des Reiches. (= Freiherr-vom-Stein-Gedächtnisausgabe, Reihe A, Band 11). Darmstadt 1961, 3. Aufl. 1978.
- 38 Nerman, Birger: Die Verbindungen zwischen Skandinavien und dem Ostbaltikum in der jüngeren Eisenzeit. (= Kungl. Vitterhets- och Antikvitets-Akademien Handl.) Stockholm 1929; ders.: Grobin-Seeburg. Ausgrabungen und Funde. (= Kungl. Vitterhets- Historie- och Antikvitets Akademien). Stockholm 1958.
- 39 Saxo Grammaticus lib. XIV, fol. CLXXI, Christiansen S. 512 f.
- 40 Ebd. lib. XIV, fol. CLXXII, Christiansen S. 514 f.
- 41 Ebd. lib. XIV, fol. CLXXIII, Christiansen S. 516 f.
- 42 Knytlinga saga. Hrsg. von J. P. Aegidius, H. Bekker-Nielsen und Ole Widding. København 1977.
- 43 Larsen 1925, zitiert bei Christiansen: Saxo Grammaticus, S. 849.
- 44 Olrik 1931, zitiert ebd.
- 45 Nihlén, John: Studier rörande äldre svensk järntillverkning. (Jernkontoret). Stockholm 1932; ders.: Äldre järntillverkning i Sydsverige. (Jernkontoret). Stockholm 1949.
- 46 Vgl. Hellberg, Lars: Forn-Kalmar. Ortnamnen och stadens förhistoria. In: Hammarström, J. (Hrsg.): Kalmar stads historia I. Kalmar 1979, Karte S. 146. – Ebd. S. 164 Anm. 187 wird eine andere Erklärungsmöglichkeit für »Järnsången« genannt.
- 47 Blomkvist, Nils: Medieval Eketorp and Contemporary Turn-over Places on Öland. In: Näsman, U., und E. Wegraeus (Hrsg.): Eketorp. Fortification and Settlement on Öland, Sweden. The Setting (= Kungl. Vitterhets- Historie- och Antikvitets Akademien). Stockholm 1979, S. 72, S. 93 Anm. 72. – In »Karlskrönikan« v. 6604 wird von *Curahamn* gesprochen: Karlskrönikan. In: Svenska Medeltidens Rim-Krönikor. Hrsg.: Svenska Fornskriftsällskapet, G. Klemming. Stockholm 1866.
- 48 Olsson, Erik: Gotland – mitt i Östersjön. Visby 1983, S. 32 f.
- 49 Heinrich von Lettland: Chronicon Livoniae ... VII, 1; Ausgabe 1975, S. 24 f. – Sperrungen von mir.
- 50 Ebd. XXX,1; Ausgabe 1975, S. 328 f. – Sperrungen von mir.
- 51 Vgl. Atterman, Ingemar: Kring Hallarumsviken. In: Blekingeboken, (Karlskrona) 1967; ders.: Rapport från Busseviksspårren. In: Blekingeboken, (Karlskrona) 1969; ders.: Om forntida vakt och värn vid Blekingekusten. In: Blekingeboken, (Karlskrona) 1983; Frykman, Jonas, und Jan Sandström: Vikingatid ur annorlunda perspektiv. In: Blekingeboken, (Karlskrona) 1974.
- 52 Olsson, Martin: En grupp runda kastaler från romansk tid på Sveriges östkust. In: Fornvännen, (Stockholm) 1932; Hagberg, Ulf Erik: Den förhistoriska Kalmarbygden. In: Hammarström, I. (Hrsg.): Kalmar stads historia I. Kalmar 1979; ders. (zusammen mit K. Haglund und G. Winberg): Fornminnesinventering och sockenöversikter. In: Ebd.
- 53 Nihlén, John: Studier rörande äldre svensk järntillverkning ... 1932; ders.: Äldre järntillverkning i Sydsverige ... 1939.
- 54 Ingelman-Sundberg, Catharina: Undervattensarkeologiska undersökningar utanför Birka. In: Fornvännen, (Stockholm) 1972.
- 55 Nach freundlicher Mitteilung von Herrn Erik Enström, Stockholm.
- 56 Bolin, Gunnar: Stockholms uppkomst. 1933; Modéer, Ivar: Namn- och ordgeografiska studier. In: Uppsala universitets årsskrift, (Uppsala) 1937: 12; Franzén, Gösta: Stegeborg. In: Namn och Bygd, (Uppsala) 1978.
- 57 Frölen, Hugo F.: Nordens befästa rundkyrkor I–II. Stockholm 1910–11; Olsson, Martin: En grupp runda kastaler ... 1932; Tuulse, Armin: Hossmo ... 1955; ders.: Sveriges Kyrkor. Blekinge ... 1961.
- 58 Modéer, Ivar: Namn och ordgeografiska studier ... 1937; Arbman, Holger: Svenska vårdkasar. In:

- Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm, Årsbok, (Stockholm) 1942; Hellberg, Lars: Forn-Kalmar... 1979.
- 59 Bolin, Gunnar: Stockholms uppkomst. 1933, Exkurs.
- 60 Schück, Adolf: Den äldsta urkunden om svearikets omfattning. In: Fornvännen, (Stockholm) 1952, S. 186.
- 61 Stenberger, Märten: Öland under äldre järnåldern. I. Stockholm 1933; ders.: Ölands forntida borgar. (= Svenska Fornminnesplatser No. 21). (Kungl. Vitterhets- Historie- och Antikvitets Akademien). Stockholm 1966.
- 62 Stenberger, Märten: Är Gråborgs ombyggnad verk av en historisk person? In: Fornvännen, (Stockholm) 1927.
- 63 Frdl. briefl. Mitteilung vom 28. 8. 1984 von Dr. Frands Herschend, einem der Ausgräber Eketorps.
- 64 Helbæk, Hans: Agronomic Practices in Migration Period Eketorp. In: Näsman, U., und E. Wegraeus (Hrsg.): Eketorp. Fortification and Settlement on Öland, Sweden. The Setting. (Kungl. Vitterhets- Historie- och Antikvitets Akademien). Stockholm 1979.
- 65 Söderberg, Nils: Gotländska vårdkasar. In: Gotländskt Arkiv, (Visby) 1947.
- 66 Bendegard, Christina: Bulverket. In: Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet 3/3, (Stockholm) 1980; dies.: Bulverket i Tingstäde träsk. In: Jansson, I. (Hrsg.): Gutar och vikingar. (Statens Historiska Museum). Stockholm 1983.
- 67 Bendegard, Christina: Ebd.; Manneke, Peter: Gotlands fornborgar. In: Jansson, I. (Hrsg.): Gutar och vikingar... 1983.
- 68 Varenius, Björn: Bulverketbåten. (= Statens Sjöhistoriska Museum, rapport 11). Stockholm 1979, S. 36.
- 69 Stenberger, Märten: Die Schatzfunde Gotlands der Wikingerzeit. I-II. (Kungl. Vitterhets- Historie- och Antikvitets Akademien). Stockholm 1947, 1958, Bd. I, S.14.
- 70 Manneke, Peter: Gotlands fornborgar... 1983, S. 71.
- 70a Vgl. Englund, Stig: Stelor i Västergarn – en nyupptäckt hamnanläggning. In: Gotländskt Arkiv, (Visby) 1984, S. 198 f.
- 70b Munthe, Henrik: Om gamla tilläggsplatser för farkoster på Gotland. In: Gotländskt Arkiv, (Visby) 1947.
- 71 Westerdahl, Christer: Medeltida sjöleder och ortnamn. In: Tjustbygden, (Västervik) 1978; ders.: Itinerarieleden Blekinge-Reval. Några synpunkter. In: Karlsson, M. (Hrsg.): Bottnisk Kontakt II. Mariehamn 1984.
- 72 Hellberg, Lars: Ortnamnen på Åland. Uppsala 1980.
- 73 Dreijer, Matts: Arkeologiskt nytt från Åland. In: Åländsk odling, (Mariehamn) 1969; Müller-Wille, Michael: Bestattung im Boot. Studien zu einer nordeuropäischen Grabsitte. (= Offa- Bücher 25/26). Neumünster 1968/69 (ersch. 1970), S. 151 f.; Westerdahl, Christer: Sewn Boats of the North... 1985 ff.
- 74 Westerdahl, Christer: ebd.
- 75 Högnäs, Per-Ove: Den åländska storbåten. (= Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet 2/6). Stockholm 1983; ders.: Bruksbåtar på Åland – några kännetecknande drag. In: Karlsson, M. (Hrsg.): Bottnisk Kontakt II. Mariehamn 1984.
- 76 Cederlund, Carl-Olof: Ett fartyg byggt med syteknik... 1978.
- 77 Damell, David: Om Södertäljeleden. In: Fornvännen, (Stockholm) 1972 (ersch. 1973); Ders.: Nya fakta om Södertäljeleden. In: Fornvännen, (Stockholm) 1973.
- 78 Adam von Bremen: Gesta Hammaburgensis Ecclesiae Pontificum/Bischofsgeschichte der Hamburger Kirche. Hrsg. und übertragen von Werner Trillmich. In: Quellen des 9. und 11. Jahrhunderts zur Geschichte der Hamburgischen Kirche und des Reiches. (= Freiherr-vom-Stein-Gedächtnisausgabe, Reihe A, Band 11). Darmstadt 1961. 3. Aufl. 1978 – Hier Adam IV, 29. Ausgabe 1973, S. 474.
- 79 Nordström, Alf: Sorunda – en socken för sig. Stockholm 1980, S. 67.
- 80 Wijkander, Keith: Kungshögar och sockenbildning. (Diss.) (= Sörmländska handlingar 39). Nyköping 1983, z. B. S. 53–56.
- 81 Nordewall, Eric: Om jordhvarven vid Södertelge och om några jordfynd, gjorda vid kanalgrävningen derstädes. (= Kgl. Vetenskaps-Academiens Handlingar för år 1832). Stockholm 1833.
- 82 Ahnlund, Nils: Jon Jarl. In: ders.: Svensk sägen och hävd. Stockholm 1928.
- 83 Vgl. dazu Olsson, Martin: En grupp runda kastaler... 1932; Tunberg, Sven: Jon Jarl. In: Fornvännen, (Stockholm) 1951.
- 84 Marsden, Peter: The Medieval Ships of London. In: McGrail, Sean (Hrsg.): The Archaeology of

Medieval Ships and Harbours in Northern Europe. (= National Maritime Museum /BAR International Ser. 66). Greenwich/Oxford 1979, S. 86.

85 Marsden, Peter: Roman ship from Blackfriars . . . 1966.

86 Marsden, Peter: A boat of the Roman period at Bruges . . . 1976.

87 Marsden, Peter: The Medieval Ships of London . . . 1979, S. 86.

88 Green, Charles: Sutton Hoo. London 1968, S. 60f.

89 Vgl. Cederlund, Carl-Olof: A systematic approach to the study of the remains of old boats and ships.
In: McGrail, Sean (Hrsg.): Aspects of Maritime Archaeology and Ethnology. Greenwich 1984.

Übersetzt von Uwe Schnall