

Rudolf Simek
Die Schiffe der Wikinger

Rudolf Simek

Die Schiffe der Wikinger

Mit 36 Abbildungen

Reclam

Alle Rechte vorbehalten

© 2014 Philipp Reclam jun. GmbH & Co. KG, Stuttgart

Umschlagabbildungen: Rekonstruktion des Oseberg-Schiffs © Robert Harding

World Imagery / Alamy (vorne); Rekonstruktion des Skuldelev-Wracks 2

© The Viking Ship Museum, Denmark (Foto: Werner Karrasch) (hinten);

Langschiff, Zeichnung © Roland Geyer; Autorenphoto © Rudolf Simek

Gesamtherstellung: Reclam, Ditzingen

Printed in Germany 2014

RECLAM ist eine eingetragene Marke

der Philipp Reclam jun. GmbH & Co. KG, Stuttgart

ISBN 978-3-15-010999-1

www.reclam.de

Inhalt

Vorwort	7
1. Aussehen und Image der Wikingerschiffe	9
2. Der historische Kontext: Die Wikingerzeit in Nord- und Westeuropa	16
3. Die archäologischen Schiffsfunde	23
4. Typen und Klassen von Wikingerschiffen	40
5. Rudern und Segeln	50
6. Navigation	60
7. Vom Einbaum zum Langschiff: Die Entwicklung des Schiffbaus in Skandinavien vor der Wikingerzeit . .	71
8. Der Schiffbau in der Wikingerzeit	77
9. Politische und soziale Organisation der Wikingerfahrten und des Leidang	88
10. Das Schiff und seine Bedeutung in der Religion der Wikinger	93
11. Das Wikingerschiff heute	102
Glossar	105
Weiterführende Literatur	108
Abbildungsnachweise	111

Vorwort

Wie kein zweites Symbol steht das Wikingerschiff für die fast ganz Europa umfassende bewegte Phase der Wikingerzeit. Schnelle, schöne Schiffe bestimmen unser Bild von ihr fast ebenso sehr wie die Vorstellung von einem freien Krieger- und Entdeckerleben, auch wenn die harsche Wirklichkeit ein wenig anders ausgesehen haben mag. Nicht erst die Kinder des 21. Jahrhunderts träumen von den hölzernen Drachenschiffen, die vor über 1000 Jahren die gesamte damals bekannte Welt (und darüber hinaus) unsicher machten – ganze Flotten tauchten schon in den Träumen der Wikingerkinder auf, besonders derer, die zu künftigen Königen bestimmt waren:

»Und am nächsten Tag gingen der König und seine Mutter Asta in der Nähe des Hofes spazieren. Sie gelangten an einen Teich, an dem die Buben, Aastas junge Söhne Guthorm und Halfdan, spielten. Diese hatten große Bauernhöfe und Kornscheunen gebaut, mit vielen Rindern und Schafen. Das war ihr Spiel. Nicht weit davon bei einer schlammigen Bucht des Teiches spielte Harald mit Holzspänen, von denen er viele neben dem Ufer treiben ließ. Der König fragte ihn, was das denn sei, und er antwortete, es seien seine Kriegsschiffe.«*

Dass das Wikingerschiff in vielfältiger Weise in unserem eigenen Alltag präsent ist – in Filmkulissen oder Firmenlogos, Kinderspielzeug und kitschigen Souvenirs –, zeugt nicht nur von seiner Beliebtheit als historisches Objekt, sondern weist weit

* Über den zukünftigen König Harald, den Halbbruder Olafs des Heiligen; aus der Saga über Olaf den Heiligen, *Ólafs saga helga*, Kap. 76, aus Snorris *Heimskringla*, vgl. Bjarni Aðalbjarnarson, *Snorri Sturluson: Heimskringla I*, Reykjavík 1979 (Íslenzk fornrit, 27), S. 108 (eig. Übers.).

darüber hinaus auf das Drachenschiff als Symbol für die Dynamik eines ganzen Zeitalters hin, als Symbol, das, in eine elegante Form gegossen, die Jahrhunderte überdauert hat und sogar die Mobilität unserer eigenen Zeit einfängt. Dass die Schiffe der Wikinger den Skandinaviern ermöglichten, schon ein halbes Jahrtausend vor Kolumbus den Europäern den Blick auf Amerika zu eröffnen, trägt zusätzlich zu ihrer Faszination bei.

Außer Angaben zu den Schiffen selbst in ihrer historischen Entwicklung und zu den Techniken des Schiffbaus findet der Leser in diesem Buch auch Informationen über die navigatorischen Künste der wikingerzeitlichen Seefahrer und ihre offensichtlich effizienten Organisationsformen bei ihren Reisen.

Unsere Kenntnis der Schiffe dieser frühmittelalterlichen Periode beruht einerseits auf den literarischen Aussagen, den dichterischen Umschreibungen der Zeitgenossen selbst, der Skaldendichtung, zum anderen auf den archäologischen Funden, anhand derer man erst im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts viele Rätsel um die Wikingerschiffe, zumal zu technischen Aspekten, lösen konnte. Von diesen beiden Quellengruppen wird nun zuerst die Rede sein.

1. Aussehen und Image der Wikingerschiffe

Denkt man an die Wikinger, so denkt man an ihre Schiffe – oder vielleicht an den unhistorischen Hörnerhelm. Die eleganten Langschiffe verdeutlichen durch ihre schon optisch erkennbare Schnittigkeit und Schnelligkeit die gefährliche Plötzlichkeit der Überfälle wikingischer Seeräuber. In der Tat waren die frühmittelalterlichen Skandinavier ausschließlich durch ihre Schiffe ihren Gegnern überlegen, denn ihre Bewaffnung unterschied sich kaum von derjenigen der Franken, Engländer oder Iren.

Es ist daher nicht überraschend, dass die Schiffe auch bei den Wikingern selbst einen enorm hohen Stellenwert einnahmen, der sich in Namen und Bezeichnungen, in Dichtung und Bildern der Zeit manifestiert, ebenso wie in den Dekorationen, Ausstattungen und Bemalungen der hochgeschätzten Schiffe selbst: Die skandinavischen Seefahrer schätzten ihre Schiffe so sehr, dass sie dafür in reichhaltig geschnitzte Bugpartien, angeblich sogar mitunter vergoldete Steven, aber auch vergoldete Ständer, Wimpel und andere Verzierungen der Steven investierten. Am bekanntesten sind die geschnitzten Drachenhäupter (Abb. 1 und 2), die bei Kriegsschiffen auf den Vorsteven montiert werden konnten, bei einer friedlichen Annäherung an das Land aber abgenommen werden mussten, wie ein isländisches Gesetz es vorschrieb. Diese Drachenhäupter gaben wohl einer ganzen Klasse von großen Kriegsschiffen ihren Namen, und wir sprechen heute noch von Drachenschiffen (frz. sogar nur *drakkar* »Wikingerschiffe«), wenn wir die wikingischen Langschiffe meinen.

Solche Drachenhäupter sahen allerdings ein wenig anders aus, als wir uns heute Drachenköpfe vorstellen; und wie sie auf wikingerzeitlichem Schmuck dargestellt sind, scheinen sie uns eher harmlos, auch wenn die Namen der großen königlichen Kriegsschiffe anderes erwarten ließen: *Ormr inn langi* (»Der

lange Drache«) des norwegischen Königs Olaf Tryggvason hatte 64 Ruderer und konnte über 100 bewaffnete Krieger transportieren.

Neben der reichen Dekoration und der Bemalung, die teure Kriegsschiffe und königliche Yachten aus der Menge der schwarz geteerten Handelsschiffe heraushoben, investierten die Wikinger besonders in teure Segel. Dabei ging es nicht nur, wie heute meist, um hochwertiges Material, das die Segel durch seine Dichte steif und haltbar machen sollte, sondern noch mehr um ein prachtvolles Aussehen. Dabei kamen rot- und weiß- oder gar buntgestreifte Segel zum Einsatz, und auch die Lieken der Segel wurden mit teuren (Seiden-)Stoffen verziert, um den Reichtum der Schiffseigner hervorzuheben und den Gesamteindruck der Flotte zu verstärken.

Besonders eine Quellengattung gibt uns eine Vorstellung davon, wie sehr die Wikinger ihre Schiffe schätzten und mit welchen poetischen Ausdrücken sie sie belegten: die Dichtersprache der Skalden, der nordischen Hofdichter der Wikingerzeit. Allein in den erhaltenen Gedichten finden sich 500 poetische Umschreibungen für Schiffe, welche alle ein ganz bestimmtes Bild evozieren: Bald wirkt die Wortwahl blumig und zeugt damit von großer Wertschätzung, bald deutet sie auf die vielfältigen Funktionen der Schiffe in der Wikingerzeit.

Die dichterischen Umschreibungen (altnord. *Kenningar*) der Skaldensprache zeigen, welches Bild die Zeitgenossen von den Schiffen hatten. Häufig ist es das von einem schnellsegelnden Kriegsschiff, wenn das Schiff mit einem über das Wasser dahinnennenden schlanken Tier verglichen wird: *faxi byrjar* oder *skær hríðar* (»Windpferd«), *valr svalheims* (»Falke des kühlen Landes«) und *valr víka* (»Falke der Buchten«), *vargr hafs* (»Wolf des Meers«) und *hjørtr stringa* (»Hirsch der Leinen«), *rifhind* (»Riff-Hinde«) oder *elgr oediveðrs* (»Elch des Sturmwindes«). Aber auch der dahingleitende Ski wird zum Vergleich herangezogen, wie in *hafskið* (»Meer-Ski«) oder *öndurr svanvangs*



Abb. 1: Flotte von Wikingerschiffen, eingeritzt auf einem Holzstäbchen aus Bergen (Norwegen, 13. Jh.): Wir sehen recht zahm wirkende Drachenhäupter, vielleicht auch andere Tierköpfe, daneben aber die metallenen Goldstandarten (sie zeigen gegen den Wind, sind also vor dem Steven fest montiert) und Wimpel mit Bändern, die im Wind flattern.



Abb. 2: Drachenkopf als Verzierung eines Möbelstücks oder Schlittens aus dem Oseberggrab, 9. Jh.; Drachenköpfe auf Schiffsteven müssen wesentlich größer gewesen sein, waren aber vielleicht in ähnlichem Stil gearbeitet.

(»Ski der Schwanbank« – die Bank der Schwäne ist die Welle). Das Gefühl des Fliegens über das Meer, das man beim Segeln in einem schnellen Schiff hat, kommt in Umschreibungen wie *valr svalheims* (»Falke des kühlen Grunds«) oder *kennivalr sandhimins* (»wissender Falke des Himmels des Sands«) zum Ausdruck.

Kriegerischere Assoziationen mit dem Bild eines geruderten Schlachtrosses rufen die Kenningar *hémarr ára* (»Kriegspferd der Riemen«) oder *már Marnar* (»Pferd des Flusses Marne«) hervor, Assoziationen mit dem eines gefährlich schleichenden Wolfes eher die Umschreibungen *ulfr elfar* (»Wolf der Flüsse«) und *vargr hafs* (»Wolf des Meers«).

Aber selbst die langsameren und schwerfälligeren Lastschiffe wurden mit poetischen Metaphern umschrieben: Man kann sich so ein beladenes Hochseelastschiff, einen Knörr, durchaus unter dem Ausdruck *hardvigg umbands allra landa* (»starkes Zugtier der Umgürtung aller Länder«), *skautbjörn* (»Schoten-Bär«) oder gar *unnsvín* (»Wellen-Schwein«) und *súðfreyr* (»Plankenochse«) vorstellen.

Am häufigsten finden sich jedoch Vergleiche mit Pferden, Vögeln (besonders Falken), Hunden und Wölfen, womit nicht in erster Linie auf den Nutzen der Schiffe angespielt wird, sondern auf ihre Schönheit: *blakkr svana strindar* (»Ross des Schwänlandes«), *sóti svanbekks* (»Pferd der Schwanbank«) und *fagrdrasill lögstíga* (»schönes Pferd des Meerwegs«).

Es waren aber nicht nur die Dichter, die im Auftrag ihrer seefahrenden Dienstherren, der Fürsten und Könige, blumige Umschreibungen für die Langschiffe fanden, auch die Eigner selbst bevorzugten – wie heutige Schiffsbesitzer – schicke Namen. Zwar weisen einige davon einfach auf den Besitzer, die Funktion oder (später) auch auf einen Heiligen hin, aber viele der Namen reflektieren direkt das Wunschenken des Besitzers in Hinblick auf Schnelligkeit und Eleganz, wie etwa *Fífa* (»Pfeil«) oder *Hárknifr* (»Rasiermesser«), oder sogar reale Schönheit, wie



Abb. 3: Runenstein von Sparlösa, Schweden, um 800, mit stark stilisierter Darstellung eines Schiffs; immerhin sind Takelage und das Ruder auf der Steuerbordseite deutlich erkennbar.

Gullbringa (»Goldbrust«). Aber auch Tiernamen wie *Hreinn* (»Rentier«), *Gammr* (»Greif«) und *Elftr* (»Schwan«) fehlen nicht, und trockener Humor scheint durch, wenn andere (wohl nicht der Eigner selbst) ein etwas lang geratenes Schiff *Görn* (»Darm«) nennen oder wenn das meist mit Büchern beladene Schiff des Bischofs Nikulás als *Bókaskreppa* (»Büchersack«) bezeichnet wird.

Auch in den meisten uns erhaltenen bildlichen Darstellungen der Wikingerzeit spielen Schiffe eine zentrale Rolle: Vor allem die gotländischen Bildsteine (s. Abb. 32) geben uns ein eindrucksvolles Bild von der Bedeutung der Schiffe in der wikin-gischen Gesellschaft. Die Darstellungen, die fast alle dieser Bildsteine dominieren, können aus realienkundlicher Sicht wohl nicht als besonders realistisch gelten – da sie als Symbol dienen sollten (vgl. Kap. 10), mussten sie diesen Anspruch aber auch nicht erfüllen (vgl. auch den Runenstein von Sparlösa, Abb. 3).

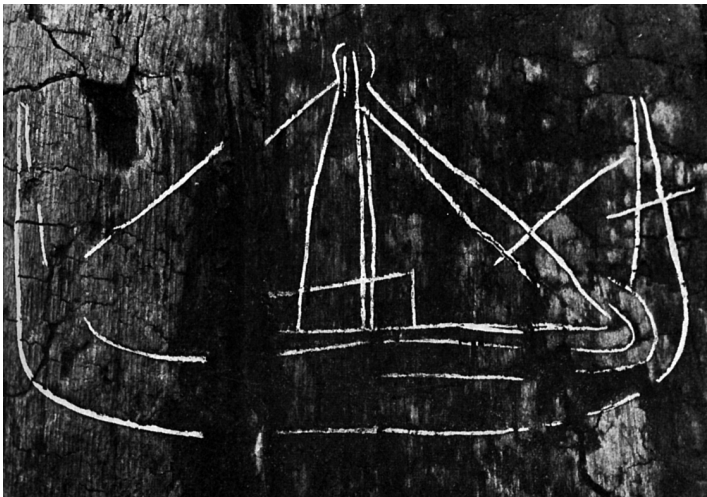


Abb. 4: Graffito eines Schiffs von einer Holzplanke aus der Wikingerstadt Dublin, um 1100.

Graffiti, wie eines aus Dublin in Irland, zeigen, dass man das Motiv des Schiffes auch in durchaus spielerischer Weise aufgriff (s. Abb. 4).

Durch die Dichtung und die Bildkunst der Wikingerzeit wird also auch noch über den Abstand von 1000 Jahren hinweg greifbar, dass das Wikingerschiff, Grundvoraussetzung der Wikingerzeit, wichtigstes Verkehrsmittel ebenso wie gefährlichste Waffe der Skandinavier, nicht nur unter utilitaristischen Gesichtspunkten betrachtet wurde, sondern mindestens mit derselben Liebe, die Seefahrer aller Zeiten ihren Schiffen entgegenbrachten.

2. Der historische Kontext: Die Wikingerzeit in Nord- und Westeuropa

Das Wort *viking* bedeutete auf Altnordisch (also der Sprache Norwegens und Islands im Mittelalter) eigentlich nur »Seeräuber, Pirat«. Mit den Angriffen dieser Piraten aus dem Norden auf weite Küstenbereiche Westeuropas gewann das Wort aber mit der Zeit immer weitere Verbreitung und erfuhr eine Ausweitung, so dass man heute mit »Wikinger« alle Skandinavier des Frühmittelalters bezeichnet, egal, ob sie Seefahrer, Bauern oder Händler waren.



Abb. 5: Die wikingischen Expansionsbewegungen in Europa im 9.–11. Jh.

Die Wikingerzeit, die Krisenzeit des frühen Mittelalters in Europa, lässt man üblicherweise mit dem Jahr 793 beginnen, mit dem Überfall auf die vor Nordostengland gelegene Insel Holy Island mit dem Kloster Lindisfarne, obwohl schon für die Zeit vorher vereinzelt Überfälle auf englische Küstenstädte belegt sind. Das Ende der Wikingerzeit war spätestens 1066 gekommen, als nicht nur Wilhelm der Eroberer, selber Normanne, von der Normandie aus England eroberte, sondern vor allem, als der Norwegerkönig Harald der Harte, den man wohl als den letzten Wikingerkönig bezeichnen kann, schon Wochen vorher bei dem Versuch, England zu erobern, in der Schlacht von Stamford Bridge bei York unterlag und sein Leben verlor.

Die dazwischenliegenden gut 250 Jahre skandinavischer Aggression sind keineswegs eine zusammenhängende Periode – für England spricht man geradezu von zwei Wikingerzeiten, eine Mitte des 9., die andere Ende des 10. Jahrhunderts –, und der Zeitraum wurde auch nicht ausschließlich durch kriegerische Konflikte in Westeuropa geprägt. Die Besiedlung der nordatlantischen Inselgruppen von Island und Grönland aus mit den daran anschließenden Expeditionen in die Neue Welt gehört ebenso dazu wie die Formation eines skandinavischen Reiches im Osten durch handeltreibende schwedische Wikinger, Waräger oder Rus' genannt (s. Abb. 5).

Diese drei sehr unterschiedlichen Aspekte der Wikingerzeit – Raubzüge, Siedlungsbewegung und Handel – fallen zwar alle in den umrissenen Zeitrahmen, sind aber keineswegs gleichzeitig zur verorten und haben miteinander nur wenig zu tun. Was alle diese drei Migrationsbewegungen des 9. bis 11. Jahrhunderts gemeinsam haben, ist die Tatsache, dass sie ohne die Schiffe der Skandinavier nicht möglich gewesen wären: weder die plötzlichen Überfälle auf die Britischen Inseln und die westeuropäischen Küsten noch die sukzessive Besiedlung der nordatlantischen Inselgruppen und Islands noch die Bewältigung der enormen Distanzen in Osteuropa über die Flusssysteme.

Schon beim Überfall auf das Kloster Lindisfarne am 8. Juni 793, der, wie beschrieben, den Beginn der Wikingerzeit markiert, griffen die Wikinger mit einer ungenannten Zahl von Schiffen das Heiligtum der englischen Kirche auf der vorgelegerten Gezeiteninsel an, plünderten und zerstörten es. Die Plötzlichkeit des Überfalls, das so unerwartete Auftauchen der Seeräuber über das Meer war es, was die englischen Chroniken bewog, den Überfall wie eine Naturkatastrophe zu beschreiben und ihm damit zu dauerhaftem Ruhm zu verhelfen. Diese Plötzlichkeit aber war ausschließlich den schnell segelnden Schiffen zu verdanken: Selbst wenn die Mönche die am Horizont auftauchenden Segel als die von Seeräuberschiffen und nicht als die von Pilger- oder Handelsschiffen erkannt hätten, was in frühestens fünf Seemeilen Abstand möglich gewesen wäre, wäre vielleicht nur eine halbe Stunde vergangen, bis diese Schiffe (guten Wind vorausgesetzt) am Ufer der Insel landeten.

Der Angriff auf Inseln hatte für die Wikinger praktische strategische Vorteile: Die Küstenlänge war begrenzt, unterstützende Verteidigungsmannschaften mussten erst aus dem Festland übergesetzt werden, wobei die schnelleren Schiffe der Skandinavier ohnehin durchwegs im Vorteil waren, und häufig genug konnte man kleine Inseln gleich selbst als leicht zu verteidigendes Lager ausbauen. Dies geschah nicht nur vor der schottischen und englischen Küste, wo die Wikinger im Jahr 850 auf den Inselchen Thanet und Sheppey in der Mündung der Themse erstmals auch überwinterten: Derartige Lager sind für die frühe Wikingerzeit auch in Irland belegt, ebenso auf Inseln in Frankreich, nämlich Oissel oder Jeufosse in der Seinemündung, die Île de Groix in der Bretagne, und vor der Camargue an der Rhône-mündung. Auch andernorts nutzten die Piraten die Inseln für eine Verteidigungsstellung: so Walcheren in der Scheldemündung, eine Rheininsel vor Neuss, ja selbst die Insel Qubtil (heute Isla Menor) in der Mündung des Guadalquivir war für einige heiße Wochen des Jahres 844 ein Basislager für den Angriff auf

Sevilla. Solche Insellager waren ideale Ausgangspunkte für Raubzüge in die Umgebung, zugleich boten sie bei feindlicher Übermacht eine gute Rückzugsmöglichkeit für die durch ihre Schiffe mobilen Wikinger; ein Extrembeispiel hierfür ist das Vorgehen Karls des Kahlen bei der Belagerung von Paris im Jahr 845: Er teilte sein Heer auf, um an beiden Ufern der Seine operieren zu können; auf der einen Seite wurden seine Truppen aufgerieben, die Wikinger zogen sich auf eine Seine-Insel zurück und erhängten dort vor den Augen der hilflosen Franken auf der anderen Flussseite 111 adelige Gefangene.

Bei der Besiedlung der nordatlantischen Inselgruppen durch die wikingerzeitlichen Skandinavier spielten Inseln in anderer Hinsicht eine zentrale Rolle. Norwegische Bauern wanderten mit Kind und Kegel aus, um neues und größeres Land zu erwerben oder (angeblich) der Unterdrückung durch das neue norwegische Zentralkönigtum zu entgehen. Gleichgültig, ob sie nun politische Flüchtlinge oder Wirtschaftsflüchtlinge waren, die meisten von ihnen segelten nicht direkt über das offene Meer Richtung Island – wie es uns die viel später verfassten isländischen Sagas mitunter glauben machen wollen –, sondern ließen sich zunächst im äußersten Norden Schottlands (in Caithness, altnord. Katanes »Katzenhalbinsel«), auf den Orkney-Inseln, auf den Hebriden und selbst im östlichen Teil Irlands nieder. Erst später, oft erst nach mehreren Generationen, wurden auch weiter entfernte Inselgruppen erschlossen, so die Shetlands, die Färöer und schließlich Island. Dieses schrittweise Vorgehen bei der Erschließung des Nordatlantiks wird verständlich, wenn man sich vor Augen hält, dass viele der Auswanderer weder über große Langschiffe – die als Kriegsschiffe allerdings nur bedingt hochseetauglich waren – noch über die großen hochbordigen Frachtschiffe vom Typ des Knörr verfügten, sondern wohl meist mit ihren privaten Fahrzeugen aufbrachen, die vielleicht nur 11–14 m lang waren und mit denen man zwar eine Familie und Lebensmittel, aber kaum viele Tiere oder gar Baumaterial

befördern konnte und mit denen auch nur im Ausnahmefall Nachfahrten über die hohe See unternommen wurden. Die Überfahrt nach Island mit solchen kleineren Fahrzeugen war bei den besseren klimatischen Bedingungen der Wikingerzeit zwar möglich, die Ladekapazität war hingegen für eine echte Auswanderung in der Regel zu gering. Lebensmittel, Hausrat und Waffen, Saatgut und Zuchtvieh, sogar Baumaterialien waren aber zwingend notwendig, um auf waldlosen oder waldarmen Inseln wie den Färöern oder Island einen Hausstand zu gründen. Es bedurfte also eines funktionierenden sozialen Netzes und nicht unbeträchtlicher Investitionen, um zusätzlich einen großen Knörr für die Fahrt nach Island auszurüsten und mit allem Notwendigen zumindest für das Überleben im ersten Winter zu versorgen.

Island mangelte es am Rohstoff Holz, und trotzdem muss es dort noch gegen Ende der Wikingerzeit zahlreiche Schiffe gegeben haben, wenn auch immer weniger und meist nur kleinere Fischereifahrzeuge. Als nämlich im Jahr 986 der in Island wegen Totschlags geächtete Norweger Eirik der Rote nach der Erforschung Grönlands und einer erfolgreichen Werbekampagne für die Besiedlung der von ihm selbst Grönland »Grünes Land« getauften Insel mit einigen hundert Siedlern aufbrach, konnte er mit 25 Schiffen abfahren. Wegen eines Sturms erreichten allerdings nur 14 von ihnen sicher die Ostsiedlung im Eiríksfjorð (heute: Qagssiarssuk unweit von Julianehåb) oder zumindest den vereinbarten Treffpunkt. Noch 10 Jahre später reichten die Schiffe aus, um eine weitere, die 500 km weiter nördlich gelegene Westsiedlung (heute um Godthåb) anzulegen, und selbst nach der Jahrtausendwende gab es in Grönland genügend hochseetüchtige Schiffe, um zwei oder drei – die Quellen widersprechen sich – Expeditionen nach Westen entlang der nordamerikanischen Ostküste zu unternehmen, zu einer Zeit, als die Gesamtbevölkerung Grönlands kaum 3000 Menschen ausgemacht haben dürfte. Als man Neufundland erreichte, und dies ist trotz

aller amerikanischen Spekulationen (man vermutet Wikinger weiter südlich) die einzige archäologisch belegbare Siedlung der Skandinavier in Amerika, waren damit aber auch trotz der schnellen Schiffe die Versorgungswege überspannt, so dass die Siedlung in L'Anse-aux-Meadows in Neufundland nicht lange bestehen blieb.

Ganz anders ging die skandinavische Expansion im Osten vor sich. »Schwedens Flüsse fließen nach Osten«*, und schon früh hatte man dort gelernt, die Flüsse und Seen Schwedens, natürliche Verbindungswege wie die Fjorde Norwegens, als Verkehrswege zu benützen. Es lag also für die schwedischen Händler, Kaufleute, Abenteurer, Söldner und Eroberer nahe, ebenso die riesigen und träge fließenden russischen Flüsse als Wasserwege für eine Erforschung und Eroberung des Ostens zu nutzen. Auch die russischen Flüsse sind von großen Seen unterbrochen, die sich ideal für das Segeln und mitunter sogar das Rudern bei nur geringer Strömung eignen (s. dazu Kap. 5). Der Handel dürfte wohl der ursprüngliche Anlass für die weiten Reisen in Osteuropa gewesen sein, wobei der Menschenhandel das einträglichste Geschäft war: Die sich hier Waräger nennenden Wikinger verschleppten Menschen von Irland bis Friesland und vor allem um das Baltikum und aus slawischen Gebieten und verkauften sie als Sklaven an die islamischen Reiche im Nahen Osten – die enormen Mengen arabischen Silbers, die man in Schweden und auf der Insel Gotland gefunden hat, sind in diesem Kontext zu sehen. Allerdings wurden die Sklaven nicht über lange, zusammenhängende Strecken transportiert, sondern mehrmals weiterverkauft: in den Handelsstädten an Westeuropas Küsten, in Skandinavien selbst und wohl nochmals in Russland – benannt nach den Skandinaviern im Osten, den Rus'.

* So Erna Patzelt, die die jahrhunderte- und jahrtausendelangen Kontakte zwischen Schweden und Osteuropa sowie dem asiatischen Kontinent behandelt (*Schiffe machen Geschichte*, Köln/Wien 1981).

Diese Rus' erschlossen zuerst zwei Siedlungsgebiete, zum einen im Norden um Aldeigjuborg (heute Nowgorod), zum anderen weiter südlich um Kaenugardr (heute Kiew). Die Schweden wären von den zerstrittenen slawischen Stämmen im 9. Jahrhundert ins Land geholt worden, um sie zu regieren, erzählt uns die älteste russische Chronik, aber diese Chronik wurde von den Fürsten von Kiew, den Nachfahren der skandinavischen Einwanderer, in Auftrag gegeben und diente wohl nur dazu, die herrschende Gesellschaftsordnung historisch zu legitimieren. Es war nämlich, wie Ausgrabungen in Nowgorod gezeigt haben, eine relativ schmale Oberschicht von reichen Skandinaviern, die schließlich auch politisch das Sagen hatten, weil sie mit Hilfe ihrer Schiffe den Handel kontrollierten.

War es in Westeuropa, in England und Irland die Chance auf leichte Beute oder Lösegeld, welche die seeräuberische Tätigkeit zu einer Massenbewegung anwachsen ließ, und im Nordwesten die Hoffnung auf mehr und besseres Land, so war es im Osten die Aussicht auf hohe Gewinnmargen im Handel mit dem Nahen Osten, welche die Skandinavier hierher zog. Es waren jedenfalls die Schiffe der Skandinavier, die alle drei Expansionsbewegungen überhaupt erst ermöglichten.

3. Die archäologischen Schiffsfunde

Die bei weitem wichtigste Quelle für unsere Kenntnis der Wikingerschiffe sind die archäologischen Funde von Schiffen des Frühmittelalters. Sie sind wesentlich aussagekräftiger als die literarischen Beschreibungen, die meist erst aus deutlich späterer Zeit stammen und die Schiffe bei Leser und Hörer als bekannt voraussetzen, so dass nur Ausnahmerecheinungen, etwa die besonders großen Schiffe der norwegischen Könige Olaf Trygvason oder Harald der Harte, beschrieben werden. Auch die Bilddenkmäler helfen oft wenig weiter, weil die Schiffe häufig stark stilisiert dargestellt sind.

Die archäologischen Schiffsfunde zerfallen in zwei große Kategorien: Zum einen kennen wir eine ganze Reihe von Grabschiffen (s. dazu Kap. 10), zum anderen gesunkene oder gar absichtlich versenkte Schiffe. Erstere sind allerdings keineswegs immer so gut erhalten wie im Falle der Funde von Oseberg und Gokstad am Oslofjord. Denn manchmal sind nur mehr einzelne massivere Holzteile unverrottet und somit weit weniger als 10 Prozent des ursprünglichen Schiffskörpers erhalten geblieben, so etwa in Tune, ebenfalls im Oslofjord. In anderen Fällen ist sogar nichts weiter als ein Abdruck in Form einer Verfärbung des Untergrunds zurückgeblieben, sämtliches Holz ist vergangen, und vom Material selbst sind nur die Eisennieten der Planken zurückgeblieben; dies ist etwa beim dänischen Schiffgrab von Ladby auf Fünen oder dem noch deutlich vorwikingerzeitlichen Königsgrab von Sutton Hoo in England der Fall (dem ostanglischen König Rædwald zugeordnet, gestorben um 625), aber auch bei vielen kleineren Bootgräbern, etwa bei dem erst 1991 entdeckten Bootgrab von Scar auf der Insel Sandey in den Orkney-Inseln: Zwischen 875 und 950 wurde dort eine ganze Familie in einem nur 6,5 m langen Vier-ruderer (Faering) bestattet, wozu man quer durch das Grab-

schiff eine Steinmauer errichtete, um für die drei Leichen eine Art Grabkammer zu schaffen, in die man anschließend reiche Beigaben legte.

Häufig wurden Schiffe als Teil des Begräbnisses auch zusammen mit den Toten verbrannt, und in diesen Fällen haben wir außer Knochenresten nur mehr die Eisennieten in der Asche erhalten. Zwar weisen solche Nieten auf eine Schiffsbestattung hin, wir erfahren aber wenig über das Schiff selbst (immerhin kann man in manchen Fällen aus der Zahl der Nieten auf die etwaige Größe des Fahrzeugs schließen).

Bei anderen Schiffsfunden wiederum handelt es sich um Schiffe, die einst absichtlich versenkt wurden, etwa um Fahrriegen gegen feindliche Invasionen zu versperren. Man wählte meist alte, ausgediente Schiffe und belud sie mit Steinen, bis sie sanken; einem solchen Fall verdanken wir den einmaligen Fund von Skuldelev im Roskildefjord, wo man 1957–59 fünf Wikingerschiffe nahe beieinander entdeckte. Aber auch im Hafen von Haithabu hat man ein besonders großes Langschiff, das offenbar als Brander verwendet worden war und durch das Feuer an Bord an der Kaimauer sank, gefunden.

Im 19. Jahrhundert, also noch vor den ersten großen Wikingerschiffsfunden, hatte man nur recht vage Vorstellungen davon, wie die Schiffe der Wikinger ausgesehen hatten: Man nahm zwar (richtig) an, dass es klinkergebaute Doppelenderkonstruktionen waren, weil die skandinavische Schiffbautradition bis ins 20. Jahrhundert kaum davon abgewichen war, und man wusste auch um die mittelalterlichen Texte, welche die Schiffe als Drachenschiffe bezeichneten und sie sogar mit Drachenköpfen beschrieben, aber darüber hinaus hatte man kaum eine Vorstellung davon, wie schlank und elegant die wikingischen Langschiffe im Vergleich mit den Schiffstypen der darauffolgenden Jahrhunderte in Europa, geschweige denn mit denen der Frühen Neuzeit waren. Erst als 1880 das relativ gut erhaltene Gokstadschiff an der Westseite des Oslofjords entdeckt und vom norwe-

gischen Reichsarchivar Nicolay Nicolaysen ausgegraben wurde, bekam man eine Ahnung von der Größe, Form und Bauweise der Wikingerschiffe. Zwar hatte Nicolaysen schon 1865–67 mit Oluf Rygh das Tuneschiff bergen können, aber von diesem um 900 als Grabschiff verwendeten, etwa 18,5 m langen und 4,4 m breiten Schiff war nur die Kielpartie erhalten geblieben, so dass es recht wenig Aussagekraft besaß, und es war noch schlechter erhalten als das kleinere und bereits 1850 geborgene Borreschiff.

An den Ausgrabungen und Erfassungen der Wikingerschiffe seit diesen frühen Funden in Norwegen lassen sich auch die Entwicklungen auf dem Gebiet der Archäologie gut zeigen: In den nur 150 Jahren seit der Bergung des Tuneschiffs haben die Techniken bei der Ergrabung und Erhaltung von 1000 Jahre alten Schiffsfunden einen grundlegenden Wandel erfahren. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte man das Tuneschiff, aber auch das viel besser erhaltene Gokstadschiff noch mit Spaten und Schaufel vom Lehm befreit und im wesentlichen nur die einigermaßen gut erhaltenen Holzreste bergen und zusammenfügen können, so, wie sie jetzt im Wikingerschiffsmuseum auf der Halbinsel Bygdøy in Oslo besichtigt werden können, wobei man fehlende Teile relativ großzügig aus entsprechendem Holz ergänzte; nach knapp 100 Jahren sind diese Ergänzungen jedoch kaum mehr als solche zu identifizieren. Als aber der norwegische Universitätsprofessor Gabriel Gustafson 1903 das Osebergschiff entdeckte und im Sommer 1904 in nur drei Monaten ausgraben ließ (Abb. 6), ging man schon wesentlich vorsichtiger zu Werke und bemühte sich, im Rahmen der 21 Jahre dauernden Restauration möglichst viele originale Holzteile zu verwenden, so dass beim Osebergschiff, das 1926 als erstes in das neue Museum überführt wurde, ein Erhaltungszustand von ca. 90 Prozent angenommen werden kann.

Einen echten Durchbruch brachten aber erst die Funde von Skuldelev im Roskildefjord auf Seeland in Dänemark: Zum ersten Mal wurden Schiffe geborgen, die nicht als Grabschiffe