

SCHIFFSARCHÄOLOGIE

DIE MARITIME KULTURLANDSCHAFT

Schiffe, Schifffahrtswege, Häfen –
Überlegungen zu einem Forschungsansatz

VON CHRISTER WESTERDAHL

Einleitung: Kulturlandschaft

Der in erster Linie in Skandinavien eingeführte Arbeitsterminus »die maritime Kulturlandschaft« ist vergleichsweise neu.¹ Er umschließt das gesamte Netz alter und neuer Schifffahrtswege samt Häfen an der Küste und die zu diesem Komplex gehörenden Anlagen und Spuren menschlicher Aktivitäten. Auf diese Weise soll der Terminus das ganze Register maritimer Erwerbszweige widerspiegeln, also nicht nur die Schifffahrt, sondern auch – im umfassenderen Sinne – die »Seewirtschaft«, um einen Ausdruck des Schifffahrtsethnologen Hasslöf zu gebrauchen.²

Man kann sagen, daß die Erforschung der Geschichte der maritimen Kulturlandschaft die geographische Ausnutzung des Raumes im maritimen Milieu erhellt, und zwar sowohl über wie unter Wasser.

Das letztere bezieht sich selbstverständlich in erster Linie auf Fischerei, aber auch auf Navigation, Hafengebauten, Brücken/Fähren, Fahrwassersperren und Furten. Es handelt sich mit anderen Worten um die totale Topographie der Strandzone, wo die Höhenlinien an Land genauso wichtig sind wie die Tiefenlinien unter Wasser.³

Schiffswracks haben in dieser Kulturlandschaft die Rolle der Indikatoren, aber – im Gegensatz zu den übrigen Überresten – manchmal ohne sichere Anbindung an den Ort, wo sie gefunden wurden. Ihr Stellenwert innerhalb der maritimen Kulturlandschaft ist deshalb problematisch.

Es ist auch ein terminologisches Problem, dies Thema unter den deutschen Begriff »Schiffsarchäologie« einzuordnen. Meiner Meinung nach deckt der Terminus maritime Archäologie⁴ die beabsichtigte Erforschung der maritimen Kulturlandschaft am besten, selbst wenn die engen Berührungspunkte z.B. in bezug auf Gemeinschaftsleben und Tradition ihn in die Nähe von Ethnologie (Volkskunde) und Kulturgeographie bringen.

Wie wir sehen werden, müssen Brücken zu anderen Disziplinen geschlagen werden, ganz besonders zur Ortsnamenforschung in Hinsicht darauf, was man die immaterielle Kulturgeographie nennen könnte, d.h. die Namenlandschaft.

Den schiffsorientierten Forschungszweig charakterisiert man für die ältere Zeit am besten als ein Stück der Transportgeographie.

Zurück zur maritimen Kulturlandschaft. Es ist nicht schwer, den Terminus zu begründen. Es gibt ja wirklich eine maritime Kulturlandschaft, die sich gut mit der Kulturlandschaft an Land

vergleichen läßt. In gleicher Weise wie die landgebundene weist die maritime Kulturlandschaft eine chronologische Schichtung auf, bei der ältere Systeme von jüngeren überlagert sind. Oft tauchen im selben Umfang wie an Land Reste einer älteren Schicht als Relikte und »Ruinen« auf. In beiden Fällen sind Teile der Landschaft durch fortdauerndes Eingreifen des Menschen stark verändert worden. Ferner gibt es sowohl an Land wie im Wasser in der Kulturlandschaft Konzentrationen von Kulturschichten. Und schließlich gibt es auch eine grundsätzliche Übereinstimmung in der traditionsgebundenen Kontinuität der ursprünglichen Haupterwerbszweige und einer Reihe anderer kultureller Elemente.

Gleichzeitig gibt es aber meiner Meinung nach jedoch auch wichtige Unterschiede, die es in hohem Maße sinnvoll erscheinen lassen, eine besondere maritime Kulturlandschaft abzusondern. Große Verschiedenartigkeit besteht nicht zuletzt in Verbreitung und geographischer Verteilung, wenn man die zugrunde liegende saisonale Besiedelung und die im Vergleich mit dem Binnenland ausgedehnten Aktionsradien der maritimen Sphäre bedenkt. Die Grenzen für bestimmte Kulturregionen – also nicht nur innerhalb rein maritimer Aktivitäten wie dem Schiffbau – scheinen anders zu sein als im Binnenland.⁵ Das ist in diesem Fall auch nur natürlich, denn da die Küstenregion für Eindrücke und Impulse von außen offen ist, kommt es hier an der Küste leichter zu einer Art Nivellierung.

Es gibt jedoch Unterschiede zwischen geographisch offenen maritimen Erwerbszweigen wie der Seefahrt und den mehr ortsgebundenen wie Fischerei und Jagd. (Die Fernfischerei, wie sie in der Ostsee besonders im Mittelalter und in Nordschweden [mit Nordfinland], das mir am besten bekannt ist, noch weit länger betrieben wurde, stimmt in ihren Gegebenheiten in dieser Beziehung mit der Seefahrt überein. Dasselbe gilt für den Seehundsfang.) Ein Ausgleich war hier dadurch möglich, daß die Besatzungen sich aus beiden Bereichen rekrutierten. Da Fischerei und Jagd an der Küste in älteren Zeiten oft ein Nebenerwerb für Bauern waren, die weit im Landesinneren wohnten, kam es sogar hier zu einem Ausgleich zwischen Küste und Binnenland.

Die maritime Sphäre zeigt also eine Variationsbreite, die es nicht zuläßt, an dieser Stelle mehr als eine sehr allgemeine Ansicht zu skizzieren.

Das galt für die Küste. Man darf aber beim Studium der maritimen Kulturlandschaft gleichzeitig die weiteren Aspekte der Transportgeographie im Binnenland nicht vergessen.

Die Wasserstraßen über Flüsse und Seen haben im Binnenland Transportwege für die Waren geboten, die über die Küste ein- oder ausgeführt wurden. Diese Wasserwege müssen genauso wie die in älterer Zeit unbedeutenden Landwegesysteme weit mehr als bisher Gegenstand der Betrachtung werden, wenn man die maritime Kulturlandschaft vollständig erfassen will.

Diese Binnenwasserstraßen trafen auf die eigentliche Küstenlandschaft in den Flußmündungsgebieten, besonders in den Ästuar en, also dort wo die Strömung abnimmt und das Wasser des Flusses sich mit dem Meerwasser vermischt. An dieser Stelle wurde die Einrichtung von Umschlag- und Tauschhandelsplätzen fast die Regel, ab und zu sogar von Fährstellen, später Brücken. Hier trafen auch die Bootstypen des Binnenlandes auf die der Küste, und so entstanden die Voraussetzungen für gegenseitig befruchtende Impulse zwischen den ungleichen Welten. Der Charakter dieser Kontaktstellen wurde allerdings nicht nur von den topographischen Gegebenheiten bestimmt, sondern auch von Kulturelementen und Traditionen.

Vom skandinavischen Standpunkt aus stehen wir in der Frage der Binnenwasserstraßen forschungsmäßig in der Schuld deutscher Forscher, nicht zuletzt von Detlev Ellmers, der nicht nur in seiner außerordentlich weit ausgreifenden Arbeit »Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt ...«⁶, sondern auch in den Aufsätzen, die den Ansatz weiterentwickeln⁷, die Aufmerksamkeit auf die generelle Bedeutung der Binnenwasserstraßen für den frühen Handel, die Besiedelungsgeschichte und sogar die Beeinflussung der Seeschiffstypen⁸ gelenkt hat. Es muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß man zweifellos diesen Zusammenhang im heutigen Zentraleuropa, wo die Binnenwasserstraßen noch immer eine große Rolle spielen, eher entdeckt als in Skandinavien, wo sie heute im großen und ganzen bedeutungslos sind. Ich bin indessen davon überzeugt, daß die Binnenwasserstraßen für das Transportwesen im skandinavischen Binnenland einst eine überragende Rolle gespielt haben.

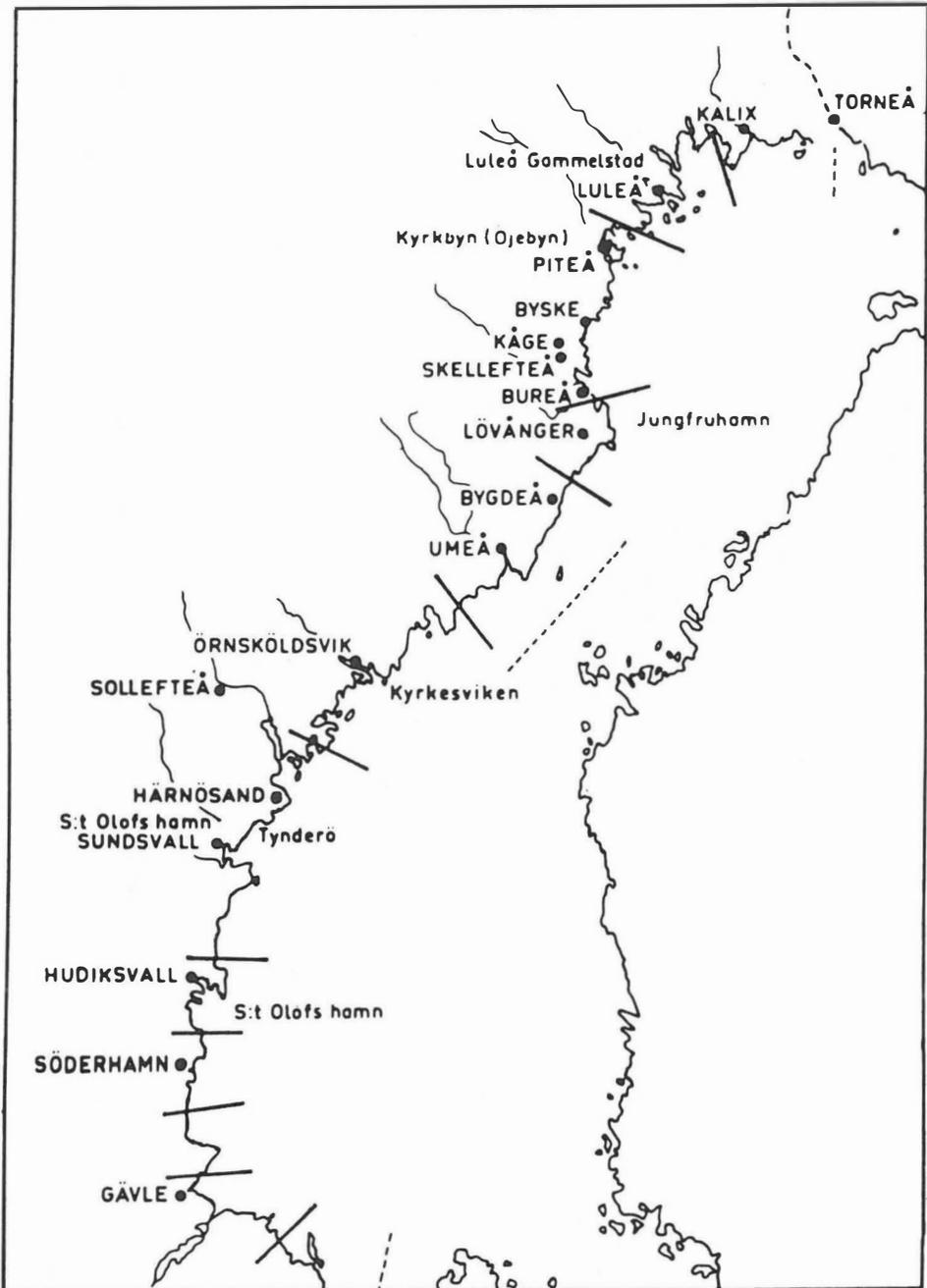


Abb. 1 Das hauptsächlichliche Inventarisationsgebiet 1975–1980, die Küste Norrlands. Versuchsweise sind hier aufgrund unterschiedlicher Ortsnamen/Dialekte, Bootstypen usw. Grenzen für die sog. maritimen Kulturbezirke angedeutet worden.

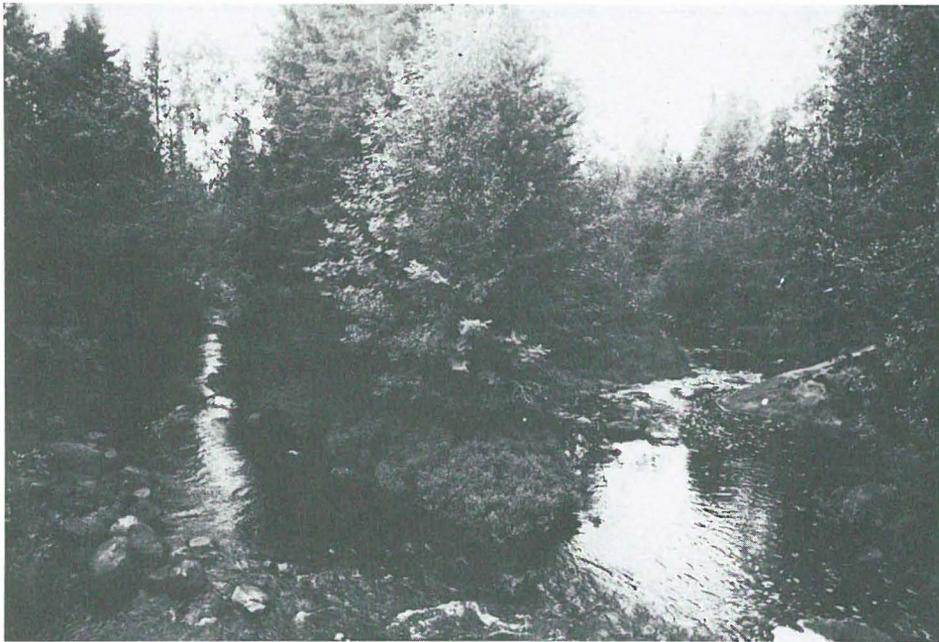


Abb. 2 Die durch Hebung flach gewordene Einfahrt in das Innenfahrwasser Avafjärdens in Lövånger, Västerbotten. Unmittelbar im Eingang zu diesen Kanälen ist das Wrack eines Schiffes von 12 m Länge und 1–1,5 m Tiefgang gefunden worden, das nach der C 14-Methode ins Ende des 15. Jhs. datiert wurde. (Foto vom Verf., 1972)

Man muß sich jedoch gleichzeitig stets bewußt sein, daß die Verhältnisse an den skandinavischen Küsten sich sehr stark von den zentraleuropäischen unterscheiden.

Unter allgemein nordischem Blickwinkel spielt der Schären Gürtel eine große Rolle. Es versteht sich von selbst, daß Wegenetz und Namenlandschaften in einer reich ausgebildeten Inselwelt vielfältiger und komplexer sein müssen als an einer offenen Küste.

In gewisser Hinsicht kann man auch die skandinavische maritime Kulturlandschaft als mehr von konstanten, naturbestimmten Formen (nicht zuletzt dem direkt aufsteigenden Urgebirge) geprägt ansehen als diejenigen Küsten, die im großen und ganzen nur aus gewaltigen quartären Ablagerungen bestehen. Jene lassen sich wesentlich schwerer durch menschliche Eingriffe verändern als diese. Beide Küstentypen sind im Norden vertreten.

Ein weiterer naturgegebener Faktor ist die Landhebung, die in meiner eigenen Umgebung in Nordschweden fast einen Meter in hundert Jahren beträgt, während Teile Südkanadaviens eine Landsenkung erleben oder konstant bleiben.

Eine neue Forschungsrichtung

Ich setze in meinen folgenden Überlegungen zum Thema voraus, daß die Erfahrungen, die ich in Schweden gewonnen habe, zu einem großen Teil von allgemeiner Bedeutung sind. Sie scheinen demnach eher kulturgebunden zu sein als auf naturgegebenen Faktoren zu beruhen.

Früher habe ich nicht erkannt, daß die Erforschung der Geschichte der maritimen Kulturlandschaft eigentlich eine neue Forschungsrichtung ist.⁹ Ich sehe sie indessen immer

noch, im Einklang mit dem oben Gesagten, als einen Teil der maritimen Archäologie, deutsch Schiffsarchäologie, an, d.h. als den Teil der Archäologie, der traditionell seinen Schwerpunkt in der Erforschung der Überreste alter Fahrzeuge hat.

Wie ich schon oben angedeutet habe, ist diese Definition unzureichend. Es geht nicht an, die gesamte geographisch bestimmte Kulturlandschaft auf ein einziges geographisch so unbestimmtes Kulturelement zu gründen wie ein Schiffswrack. Wracks sind Transportelemente, die ihren letzten Hafen in der Unterwasserlandschaft gefunden haben oder an Land.

Nebenbei sind sie selbstverständlich wichtige und zentrale Indikatoren für andere Erscheinungen, die in der maritimen Kulturlandschaft beheimatet sind, wie Häfen und – in gewissem Maße – Schifffahrtswege. Überdies ist ja die gesamte Landschaft für die Schiffe gestaltet worden, teilweise sogar mit ihnen als Mittel. Trotz allem aber sind es die lokale Landschaft und die zweifelsfrei mit ihr zu verknüpfenden Relikte, die die Basis für die Erforschung bilden.

Hier müssen die Schiffsfunde ohne weitere Voraussetzung als fremder Einschlag angesehen werden. Wie fremd sie sind, muß u.a. von den Resultaten der Landschaftsforschung selbst her beurteilt werden, d.h. durch Untersuchung der einzelnen dazugehörenden Elemente. Eines davon bilden Schiffswracks. Man kann es so formulieren, daß die Bewertung wechselseitig zwischen Landschaft und Wrack vorgenommen werden muß.

Die Ursache dafür, daß diese Forschungsrichtung bisher noch nie eingeschlagen worden ist, dürfte in der Hauptsache darin zu sehen sein, daß keine geographisch umfassenden Gesamtinventarisierungen in der maritimen Kulturlandschaft stattfinden. Dabei ist es notwendig, erst einmal ein solches Basismaterial zu besitzen, um übersichtliche Analysen machen zu können.

Inventarisations

Ich selbst hatte in den Jahren 1975–79 die Gelegenheit zu einer ersten derartigen Pilot-Studie. Sie wurde mit Unterstützung durch Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm, und den privaten Forschungsfond J.C. Kempes Minne in Örnköldsvik, Schweden, durchgeführt.

Der Hintergrund war eigentlich eine Inventarisationsmündlicher Überlieferungen gerade über ältere Schiffswracks im nördlichsten Schweden (Norrbotten). Sie weitete sich nach und nach dahingehend aus, daß sie schließlich das gesamte Küstengebiet und den Schärenring nördlich von Stockholm umfaßte. Später ist dann, um Vergleichsmaterial zu haben, die gesamte Ostküste bis hinunter zu den alten dänischen Landesteilen (Schonen), wo ein anderer Küstentyp beginnt, zumindest unter dem Gesichtspunkt der Ortsnamen herangezogen worden, teilweise auch hinsichtlich von materiellen Zeugnissen.

Es handelte sich um die Bestandsaufnahme schiffsarchäologischer Objekte im allgemeinen, doch standen die Schiffswracks stets im Vordergrund. Die übrigen Kategorien von Denkmälern, Anlagen und Bauten, wurden danach beurteilt, ob sie möglicherweise auf Wrackvorkommen hinwiesen. Die wichtigsten anderen Objekte waren:

1. Häfen, Ankerplätze und Nothäfen. Hierin einbegriffen sind unterschiedliche mit Häfen verknüpfte Zeugnisse an Land wie Ballastplätze und Kulturschichten auf dem Meeresgrund.
2. Ältere Schifffahrtswege mit dazu gehörigen Zeugnissen wie Seezeichen und Sperrsystemen.
3. Ältere Werftplätze.

Es zeigte sich nach und nach, daß die an den Schiffen orientierte Inventarisations im Verlauf der Analyse einen anderen Charakter erhielt. Das Schwergewicht verlagerte sich auf die maritime Kulturlandschaft.

Einen weiteren wichtigen Akzent setzte die Auswahl der Quellen. Hier wurden teilweise neue Gruppen benutzt und systematisiert:

- Ortsnamen;
- mündliche Informationen und Überlieferungen;

- gedruckte Quellen;
- Archivquellen;
- kartographische Quellen.

Die Berührungspunkte mit anderen Wissenschafts-Disziplinen als der Archäologie wurden, wie schon oben angedeutet, auf diese Weise sehr vielfältig. Es waren dies:

- Volkskunde, im besonderen maritime Ethnologie und volkskundliche Feldforschung;
- Sprachwissenschaft, Ortsnamenforschung, in erster Linie nordische (germanische) Sprachen, mit wichtigen Berührungspunkten im Ostseeraum mit slawischen, baltischen und fenno-ugrischen Sprachen;
- Kulturgeographie;
- allgemeine und Wirtschafts-Geschichte, einschließlich Seekriegsgeschichte;
- Quartärgeologie/Naturgeographie, mit besonderer Berücksichtigung der Landhebungsproblematik.

Wie man sieht, zeigt das Instrumentarium der voll ausgebildeten Inventarisationsmethode einen starken interdisziplinären Zug. Ich denke mir weiter, daß eine Pionier-Leistung auf diesem Gebiet größeres Gewicht erhalten sollte und daß sie sich möglicherweise zu einem wirklichen Beitrag zur Kulturforschung im ganzen entwickelt.

Es könnte vielleicht möglich werden, Gesetze für die maritime Kulturlandschaft zu formulieren, und zwar über deren Heranwachsen und Entwicklung aus natürlichen und kulturellen Faktoren heraus, mit zusätzlichen Stützen in der Namenlandschaft und in den unterschiedlichen maritimen Perspektiven, die sich auf die verschiedenen sozialen, ethnischen und ökonomischen Gruppen beziehen, die sie geschaffen und genutzt haben. Diese Gesetze könnten dann später angewendet werden, um Wrackvorkommen zu deuten – und nicht umgekehrt.

Hinzu kommt noch ein wichtiger Faktor. Die Schiffsarchäologie hat meiner Meinung nach die *ökologischen Spuren* nicht genügend berücksichtigt, die heutzutage eine so große Rolle z.B. in der Siedlungsarchäologie spielen. Es gibt allen Anlaß zu der Vermutung, daß Kulturschichten, Wracks, Häfen und Ballastplätze in maritimen Lagen ungeahnte Einblicke in dieser Hinsicht werden geben können. Das gilt gleichermaßen für die naturwissenschaftliche wie für die kulturelle Ökologie.

Die registrierten Kategorien der Inventarisierung 1975–79 haben folgende Verteilung:

	BD	AC	Y	X	C	B	Gesamt
Sagen (verschiedene Typen)	45	38	61	108	43	12	307
Bekannte Wracks (nach Register)	85	113	92	142	159	154	745
Schiffsverluste (nach Register)	35	113	85	205	230	61	729
Unbekannte Verlust-Positionen	3	1	–	2	2	1	9
Hängengebliebene / mit dem Netz aufgefishete Teile	62	53	43	87	66	65	376
Indikationen auf dem Echolot	5	2	1	10	2	3	23
Einzelfunde (Wrackvorkommen andeutend)	15	20	11	34	9	6	95
Allgemein unbestimmte Lagen	3	13	10	10	10	13	59
Häfen, Lade- und Ankerplätze	114	99	110	121	56	38	538
Ballastplätze (Mindestzahl)	5	5	10	12	13	11	56
Werftplätze	47	39	61	42	20	25	234
Fahrwassersperrern	–	–	–	2	3	1	6
Besonders interessante Ortsnamen	22	25	15	32	27	10	131
Gesamtzahl registrierter Ortsnamen ca. 500							
Gesamtsummen	441	521	499	807	640	400	3309

(BD – Norrbottens län; AC – Västerbottens län; Y – Västernorrlands län; X – Gävleborgs län; C – Uppsala län; B – Stockholms län)

Quellenmaterial

Die Quellen für die maritime Kulturlandschaft können unter einige wenige Hauptrubriken subsumiert werden:

1. Wracks mit Ladung/Ballast und Ausrüstung, lose Funde daraus;
2. Hinweise auf Wracks;
3. Hinweise auf Schiffsverluste;
4. Anlagen und Bauten für die Schifffahrt, Fischerei usw.;
5. Mündliche Traditionen;
6. Ortsnamen;
7. Historische Quellen (Archive, Karten usw.).

Schiffswracks

Das wichtigste einzelne Quellenmaterial in der maritimen Kulturlandschaft sind die Wasserfahrzeuge, Boote und Schiffe. Hierzu werden sowohl Teile der Ladung als auch der Ausrüstung gerechnet. Diese Quellengruppe soll hier kurz gewürdigt werden.

Man kann nicht a priori ein Schiffswrack eng mit dem Ort verknüpfen, an dem es gefunden wird. *A wreck-site can only have come into being by accident. ... the most serious weakness in the whole discipline, in particular noting the impossibility of knowing the port of origin of a ship from its remains, let alone its place of construction.*¹⁰ Nur durch die Analyse von beiden, dem Ort und dem Wrack, kann ein eventueller Zusammenhang festgestellt werden.

Hierzu kommt überdies noch ein weiterer Faktor: Das Schiff kann an einem ganz anderen Ort ausgerüstet worden sein als dort, wo die letzte Reise begann.

Lokale Anknüpfung

Mit einem Ort kann ein Schiff hauptsächlich unter folgenden Aspekten in Beziehung gebracht werden:

- a) mit dem Bauplatz nebst lokalen Charakteristiken;
- b) mit sekundären Reparaturplätzen. Diese Plätze können durch Analyse eventueller abweichender Bautraditionen oder Materialarten näher bestimmt werden;
- c) mit dem Heimat- oder Ausrüstungsort;
- d) mit dem Ursprungs- und/oder Bestimmungsort der Ladung der letzten Reise und/oder eventueller vorhergehender Orte, die ebenfalls Spuren in den Relikten hinterlassen haben.

Diese Orte brauchen keineswegs in einem größeren Maß identisch zu sein, selbst wenn die Aufsplitterung zwischen beispielsweise Bauort, Heimatort und Bestimmungsort in erster Linie mit den komplizierten Besitz- und Rechtsverhältnissen in der Seefahrt einer späteren Zeit zusammenhängt. Unter diesen Aspekten erkennen wir bereits das Schiff als Spiegel der sozialen und ökonomischen Verhältnisse der Zeit.

Muckelroys oben angeführte Bemerkungen, daß *eine Wrackstelle nur durch einen Unglücksfall entstehen kann*, ist im übrigen nicht richtig. Das Wrack kann sehr wohl auch absichtlich ausgerangiert oder versenkt worden sein. Wie repräsentativ für die jeweilige Zeit und den Schiffstyp ein Wrack ist, kann nämlich zum Teil gerade aufgrund der Art und Weise bestimmt werden, wie das Schiff wrack wurde, und aufgrund der Stelle, an der es liegt.

Wie wurde das Schiff wrack?

Ein Schiff wird in der Hauptsache auf zwei Arten wrack:

a) durch Unglücksfall/Verlust (Muckelroys wichtigster Fall, s.o.).

Es kann an jeder beliebigen Stelle auf der Fahrt zwischen zwei Orten sinken. Man sollte meinen, daß es in diesem Fall einen Schiffahrtsweg anzeigt. Winde und Strömungen können jedoch den letzten Ruheplatz weit von dem eigentlichen Fahrwasser weg verschieben (s.u.).

Hasslöf weist darauf hin, daß gesunkene Schiffe eher die schwächer gebauten und schlechter geführten Exemplare repräsentierten.¹¹ Andererseits kann man anführen, daß man für etwa ein Drittel aller Segelschiffe diese Art des Untergangs veranschlagt. Doch selbstverständlich ist das eine Schätzung. Konstruktionsschwächen schlecht gebauter Schiffe gibt es immer wieder, und sie können durch Vorzüge einer erfahrenen Besatzung wettgemacht werden. Die Regel gilt aber auch umgekehrt: Auch ein gut gebautes Schiff kann von einer schlechten Besatzung zugrunde gerichtet werden.

b) durch »Altersschwäche«.

Das Schiff ist in diesem Fall schon aus dem Verkehr genommen worden. Das betrifft wahrscheinlich die Mehrzahl aller Wracks. Nach der oben genannten Schätzung hätten also zwei Drittel aller Segelschiffe auf diese Weise ihr Ende gefunden. Wenn Hasslöf recht hat, müßten sich unter diesen Wracks auch die am besten gebauten Exemplare des jeweiligen Typs befinden. Die bloße Menge schon müßte für jeglichen Fall bedeuten, daß diese Kategorie eine außergewöhnlich repräsentative Auswahl in sich schließt.

Zu dieser Gruppe gehören selbstverständlich auch die Wracks, die abgebrochen wurden und von denen nur geringe Spuren zurückblieben. Deren Zahl ist wahrscheinlich sehr hoch. Bei dieser Gruppe haben wir auf alle Fälle größere Veranlassung, anzunehmen, daß das Schiff in seinem damaligen Heimathafen gelandet ist.

In praktisch allen Heimathäfen – oder in deren Nähe – hat man ausrangierte (in späterer Zeit »kondemnierte«, aufgegebene) Schiffe dem Sinken oder Versenken bzw. Verschrotten anheimgegeben. Man hat in diesen Fällen sorgfältig alle Ladung und Ausrüstung von Bord genommen, mitunter auch Teile der Schiffskonstruktion selbst. Diese Teile sind später in Neubauten wiederverwendet worden. Hier gibt es dann eine Verbindung zu Werftplätzen, häufig in der Nähe des Heimathafens, vielleicht zum Bauplatz des betreffenden Schiffes selbst.

Innerhalb dieser Kategorie gibt es sogar Schiffswracks, die nach der Aufgabe sekundäre Verwendung fanden, z.B. als Unterbau oder Verstärkung von Kajen, von Pfahl- und Steinsperren und dergl. Selbstverständlich verfuhr man nicht nur in den jeweiligen Heimathäfen so, sondern auch an anderen Orten.

Allgemeiner Wert

Welche neuen Erkenntnisse kann man durch die Erforschung von Schiffswracks gewinnen?

a) Das Schiff selbst als maritimes Kulturprodukt.

Hier stehen vor allem Bauweisen und technologische Aspekte im Vordergrund. Das Schiff ist das vielfältigste und komplizierteste vom Menschen geschaffene Gerät vor der Dampfmaschine. Es ist daher ein außergewöhnlich guter Gradmesser für den materiellen und sozio-ökonomischen Standard seiner Zeit und seiner Gegend.

b) Die Schiffsladung.

Hier steht vor allem der Handelsaspekt im Mittelpunkt, aber auch der Ursprungsort des Ballasts.

Die Bedeutung von b) im Verhältnis zu a) ist früher oft überschätzt worden. Selbstverständlich aber gewinnt man aus ihr wesentliche ökonomisch oder sozial begründete Einsichten in das Umfeld des Schiffes.

c) Die Ausrüstung an Bord.

Diese ist die Hauptquelle für die Schiffs-Gemeinschaft an Bord und Zeugnis der sozio-ökonomischen Verhältnisse auf dem Schiff selbst.

Für Kriegsschiffe entfällt meist Punkt b), und Punkt c) liefert nur widersprüchliche Informationen. In späterer Zeit ist hierunter nur der militärische Teil der Gemeinschaft gefaßt.

Geschlossene Funde

Schiffswracks werden oft als *geschlossene Funde* angesehen. Das sollte aber nach dem oben Gesagten nur bei Unglücksfällen/Verlusten zulässig sein.

Alles, was im Wrack eingeschlossen ist, gehört da zum Augenblick des Untergangs. In solchem Fall ist das Schiff geradezu extrem repräsentativ für seine Zeit. Das gilt jedoch hauptsächlich nur für Schiffe, die auf offener See untergegangen sind.

Leider ist bei Wracks selten der gesamte Schiffskörper erhalten geblieben, so daß Ladung und Ausrüstung nicht durch von außen kommende Gegenstände hätten gestört werden können. Lediglich in der Ostsee, wo der Schiffsbohrwurm (*teredo navalis*) nicht vorkommt, scheint es Schiffswracks mit einigermaßen vollständig erhaltenen Rümpfen zu geben, und auch da nur aus den letzten 300 bis 400 Jahren.

Liegt dagegen das Schiffswrack, gesunken oder dem Verrotten preisgegeben, in einem Hafenbezirk oder in der Nähe eines Schiffahrtsweges, können Gegenstände auch später ins Wrack gekommen sein, z.B. Tonpfeifen, Gefäße, Anker usw. In besonderem Maße ist das der Fall, wenn das Schiff vor oder während der Aufgabe stark beschädigt wurde, was in erster Linie bei Schiffbrüchen der Fall ist, aber auch beim vollständigen oder teilweisen Abwracken.

Man sollte schließlich auch die Möglichkeiten früherer Zeiten zur Bergung unter Wasser nicht unterschätzen. An den größerenschwedischen Schiffswracks hat sich gezeigt, daß hier technisch fortgeschrittene Bergungsversuche unternommen worden sind, besonders seit dem 17. Jahrhundert. Diese galten sowohl Kriegs- als auch zivilen Handelsschiffen.

Es muß jedoch betont werden, daß die *Schiffskonstruktion selbst* als solche immer ein geschlossener Fund vom Augenblick des Schiffsverlustes ist. Sie besteht aus einer Anzahl von Einzelementen, die sich jedoch als eine Einheit analysieren lassen. Auch hier kann vieles seit dem Zeitpunkt des Baues ausgetauscht worden sein, bei Reparaturen zu verschiedenen Gelegenheiten und an verschiedenen Orten. Meist gelingt es bei der Analyse festzustellen, welche Teile ausgetauscht worden sind. Für Schiffsfunde in Binnenwasserstraßen gelten dieselben Prinzipien, selbst wenn die geographische Streuung von möglichen Orten in diesen Fällen begrenzt ist.

Die Forderung der maritimen Betrachtungsweise nach Interregionalem und Internationalem zielt in höchstem Maße auf die Schiffskonstruktionen und die Schiffsladungen/Ausrüstungen. Deshalb ist selbst in einem nur nordeuropäischen Zusammenhang in Hinsicht auf Schiffswracks eine Betrachtungsweise notwendig, die auch mediterrane Bautraditionen bezieht.

In diesem Lichte zeigt sich erst der Wert der Ostsee über das eigene Gebiet hinaus. In unserem Binnenmeer können sich Schiffswracks aus Gebieten erhalten haben, in denen selbst unbedeutende Reste von Schiffen ungewöhnlich sind.

Schiffsladungen

Traditionell sind es die Ladungen, die von vornherein das größte – im schlimmsten Fall alles – Interesse an einem Wrack auf sich ziehen. Das scheint eine Folge der Tätigkeit der Schatzsucher zu sein und hat nichts mit wissenschaftlich begründeten Zielsetzungen zu tun.

Die wissenschaftliche Bedeutung von Ladungen hängt mit der eventuellen Eigenschaft des Wracks als geschlossenen Fundes zusammen. In der Mehrzahl der Fälle kann, wie oben gesagt, nur die Schiffskonstruktion selbst sicher als ein geschlossener Fund angesehen werden, und dann auch nur, wenn sie einigermaßen gut erhalten ist. Mit Recht ist deshalb gerade im Zusammenhang mit der Unterwasserarchäologie der Ostsee die Bedeutung der Schiffskonstruktionen hervorgehoben worden.¹²

Bei der Ladung können zwei Hauptelemente unterschieden werden. » *Wertlast* « (Fracht) und *Ballast*, von denen der letztere wiederum in zwei Komponenten aufgeteilt werden kann, nämlich in *ständigen* und *gelegentlichen* Ballast. Die Wertlast besteht aus den Handelswaren, die geladen werden, der Ballast liegt zur Stabilisierung des Schiffes auf dem

Schiffsboden. Ab und an fährt das Schiff nur in Ballast, wenn eigentliche Wertlast fehlt. Über den Ballast hinaus, der immer im Rumpf vorhanden ist, den ständigen Ballast, ist das Schiff in diesen Fällen mit zusätzlichem Ballast so tief abgeladen worden, daß es wie gewöhnlich segeln kann. Dieser, der gelegentliche Ballast, besteht oft aus Sand oder einem anderen, leichteren Material, das deutlich vom Eisen oder Stein des ständigen Ballasts unterschieden werden kann.

Häufig sind Ballast und/oder Wertlast das einzige, was vom Schiff übrig geblieben ist. Möglicherweise hüten oder verbergen sie dann die untersten Teile des Holzrumpfes. Die Ladung und/oder der Ballast dienen dann in der maritimen Kulturlandschaft als **Wrackindikatoren**.

Wenn das Wrack gut erhalten ist, kann man erwarten, daß die Ladung über die Herkunftsorte und Bestimmungshäfen des Schiffes Auskunft gibt. Im glücklichsten Fall sollte die gesamte geplante Reise dadurch nachgezeichnet werden können, daß die Wertlast auf bestimmte Weise gestaut ist, daß nämlich das für den nächsten Hafen bestimmte Kontigent obenauf liegt, darunter dann das für den nächstfolgenden vorgesehenen Hafen usw.

Im Einzelfall kann man hinsichtlich schwerer Wertlasten vermuten, daß sie ganz oder teilweise den Ballast im Rumpf ersetzt haben (vgl. z.B. die Mühlsteine im Kyrenia-Wrack von Zypern, ca. 300 v.Chr.¹³, aber auch nordische Funde mit Eisenladung, s.u., und z.B. das Vatholmen-Wrack, um 1700, bei Stockholm).

Der Ballast kann schließlich auch der einzige Teil des ursprünglichen Wracks sein, der als geschlossener Fund anzusehen ist. Es ist dann umso wichtiger, daß er genau dokumentiert und analysiert wird – und zugleich, daß geologisches und anderes naturwissenschaftliches Vergleichsmaterial verfügbar ist. Der Ballast ist in solchem Fall der feste Punkt, von dem aus die eventuellen übrigen Funde gewürdigt werden müssen. Ganz besonders gilt das außerhalb des Ostseebereichs, wo intakte Wrackfundstellen unerhört selten sind.

Was übrig bleibt, sind in den meisten Fällen weit über den Meeresboden verstreute Schiffs- und Ladungsteile, so daß die ursprüngliche Wracksituation nur aus dem Zeugnis der Fundverteilungskarten ermittelt werden kann.¹⁴

Es bleiben somit nur die Fundgegenstände, die Informationen geben können, und im schlimmsten Fall repräsentiert jeder Gegenstand nur sich selbst.

Beispiele

Für die ältere Zeit gibt es z.B. die sehr interessanten Entdeckungen von Ladungen aus der Bronzezeit vor der südenenglischen Küste (Dover, Salcombe in Devon). Aus der nordischen Wikingerzeit stammt z.B. eine Ladung von Wetzsteinen aus Eidsborg in Telemarken, Norwegen, im Klästadsschiff aus dem Beginn des 9. Jahrhunderts.¹⁵ 4 bis 6 Fundorte von Speckstein aus Norwegen sind an der dänischen Seite des Kattegats entdeckt worden, außerhalb des Limfjords (zwei Plätze bei Hals Barre), in Djursland und am Kleinen Belt. In diesem letzteren Fall hat man aus der übersichtlichen Fundverteilung den Schluß zu ziehen gewagt, daß die Ladungen auf dem Weg von den norwegischen Steinbrüchen nach dem Handelsplatz Haithabu/Hedeby waren.¹⁶

Einige besondere Aspekte von Ladung und Ballast habe ich schon früher behandelt. Einzel-funde aus einer Ladung oder Ausrüstung sind nach dem Gesichtspunkt registriert worden, daß sie auf ein Wrack in der Nähe des Fundplatzes deuten können.¹⁷

Von ganz besonderem Interesse waren die Münzfunde. In schwedischen Gewässern waren die schweren und sperrigen Münzplatten aus Kupfer wichtig. Im schwedischen Reich gab es sie im 17. und 18. Jahrhundert, aber sie fanden sich auch außerhalb des Ostseeraumes, z.B. in England und Nordamerika. In meiner Übersicht¹⁸ konnte ich die Fundorte folgendermaßen einteilen:

1. Häfen (beim Be- und Entladen verloren);
2. Binnengewässer (Wrackstellen oder Ladungen, die beim winterlichen Transport auf Schlitten durchs Eis gesunken sind);
3. Schiffswracks (auch mehrere bisher unbestimmbare Funde dürften auf Wracks deuten);

4. Fundorte an Land (Verstecke).

In erster Linie haben die Münzen jedoch die Funktion eines Datierungsmittels. Hierher gehören auch die sog. Mastmünzen.¹⁹ Im besten Fall erlauben sie die Feststellung des Baujahrs eines Schiffes. In maritimem Zusammenhang haben Münzen darin nur einen wichtigen Konkurrenz, nämlich die Tonpfeifen, allerdings erst seit dem Ende des 16. Jahrhunderts.

Aspekte des Transports von Eisen – als Ladung oder Ballast – bilden ein weiteres Thema, das ich an anderer Stelle angedeutet habe.²⁰ Im Ostseeraum sind Schiffswracks mit Eisenladungen von besonderer Bedeutung für die Erforschung der Entwicklung der Eisentechnologie und für die Wirtschaftsgeschichte des frühen Mittelalters (im skandinavischen Sinne der Bezeichnung) von ca. 1100–1300.

Im Voraufgegangenen haben wir nur Ladungen mit hohem spezifischem Gewicht angesprochen oder – wie bei den (gewöhnlichen) Münzen – solche Gegenstände, die aus anderen Gründen die Aufmerksamkeit auf sich zogen. Die übrigen Ladungskategorien zu bemerken, ist sehr viel weniger wahrscheinlich. Sie sind mit ihren niedrigeren spezifischen Gewichten eher verschwunden, sind weggeschwommen, geborgen oder im Wasser zerstört worden. Diese Ladungen können jedoch bisweilen mit naturwissenschaftlichen Methoden aufgespürt werden.

Schiffsausrüstung

Die negativen Worte, die oben über den Quellenwert der Ladungen ausgesprochen worden sind, gelten auch für die Schiffsausrüstung.

Selbstverständlich gibt es Wracks, bei denen man mit großer Gewißheit annehmen kann, daß die Gegenstände einzig und allein von einem Schiff als geschlossenem Fund stammen. Solche Funde sind ganz besonders dann stark beachtet und bearbeitet worden, wenn man sie als zu einem *historisch* bekannten Schiff gehörig ansehen konnte, dessen Ladung und Reiseweg schon bekannt waren. Vor allem gilt das für kraweelgebaute Kriegsschiffe der jüngeren Vergangenheit.²¹

Die Ausrüstung an Bord enthält eine erstaunliche Fülle unterschiedlicher Gegenstände. Das Inventarium eines Fernseglers spiegelt eine für längere Zeit berechnete Wohnstätte für 10 bis 50 Personen, die sog. Schiffsgemeinschaft.²²

Die Schiffsausrüstungen bilden die Kategorie von schiffahrtsbezogenem Quellenmaterial, die für das Verständnis der maritimen Kulturlandschaft die geringste Bedeutung hat. Die Ausrüstungen gehören zu einem vergleichsweise geschlossenen System, das wenig Kontakt mit der Umwelt hat, außer in den Häfen, wo sie erneuert bzw. ausgetauscht werden kann. Man darf jedoch annehmen, daß dieser Einschlag im vorliegenden Zusammenhang nur von begrenztem Interesse ist.

Schiffsfunde und Bautraditionen

Die Voraussetzungen für die Schiffsarchäologie sind in Nordeuropa bereits heute außergewöhnlich gut. Hier soll eine kurze, würdigende Übersicht folgen: Wahrscheinlich können alle vier Wurzeln der Schiffbaugeschichte²³ hier in Nordeuropa als ehemals vorhanden nachgewiesen werden: der Einbaum, das Floß, das Rinden- und das Fellboot. Für die zwei letztgenannten können recht rezente Funde von Birkenrindenbooten²⁴ und ein sensationeller Bericht über einen Fund von 1873²⁵ genannt werden. Die einzige »Wurzel«, die noch nicht Gegenstand näherer Untersuchung gewesen ist, scheinen die Flöße zu sein. Sämtliche Typen sind jedoch schon früher von Ellmers behandelt worden.²⁶

Von den übrigen zusammenfassenden Bautraditionen seien folgende genannt:

1. Boote mit genähten (gebundenen) Borden. Vorläufige Untergliederung in wenigstens 5 Traditionen bei Westerdahl.²⁷ Insgesamt 34 datierte Funde.

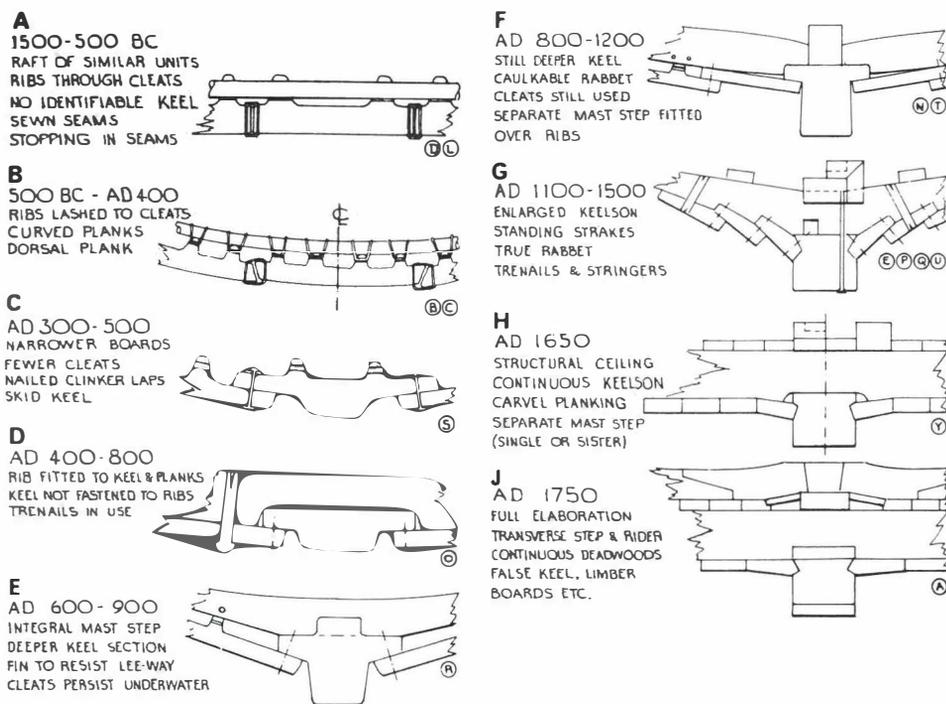


Abb. 4 Selbst Details von Schiffswracks können wertvolle Datierungshilfen in der maritimen Kulturlandschaft sein. Hier ein Versuch einer Übersicht über die Entwicklung des Kiels. (Eric McKee in: *International Journal of Nautical Archaeology* 1976, S. 4)

2. Schiffe mit holzgenagelten Borden. Gegenwärtig sind zwei Traditionen, innerhalb des slawischen Gebiets und um den Englischen Kanal herum, von mir für die ältere Zeit kenntlich gemacht worden.²⁸ Es gibt sogar rezente Traditionen bei den Gebrauchsbooten im Norden. Insgesamt 29 datierte Funde.

3. Schiffe mit Eisennieten. Eine sehr große Gruppe mit mehreren möglichen Untergliederungen innerhalb der nordischen und angelsächsischen Tradition. Im nordischen Gebiet sind aus der Zeit von ca. 400 bis 1550 n. Chr. mindestens 64 datierte Funde bekannt.

Von den binnenländischen Traditionen mit Ausläufern zur Küste sollen vor allem genannt werden:

- a) die Prahmtraditionen²⁹ mit einigen wenigen Funden (ca. 10);
- b) die keltische Tradition.³⁰ Ca. 20 Funde.

Einen großen Komplex bilden ferner die mediterranen – vorzugsweise römischen – Traditionen, die in mehr als einer Hinsicht auch den Norden berührt haben dürften.

Des Weiteren wurden im Mittelalter die Grundlagen für einige Schiffbautechnologien gelegt, die ziemlich genau definiert worden sind:

- a) die Koggetradition.³¹ Bis jetzt 16 Funde;
- b) die Kraweeltradition.³² Mehr als 50 Funde.

Der Schiffstyp *Holk* hingegen ist nur in seinem ersten Ursprung belegt, jedoch wesentlich schlechter im Mittelalter, wo er seine Hochkonjunktur erlebte. Wahrscheinlich ist er da schon ein integrierter Teil des *Kraweel*komplexes.

Man kann mit Fug behaupten, daß hinsichtlich der Kraweeltraditionen – genau wie hinsichtlich der verschiedenen jüngeren Klinkertechnologien im Ostseeraum – eine sehr große und noch jungfräuliche Forschungsaufgabe vorliegt, die es nach und nach ermöglichen wird, lokale und regionale Züge zu identifizieren. Diese Aufgabe kann aber bereits datenmäßig verarbeitet werden.³³

Damit hat innerhalb des nordeuropäischen Gebietes die Existenz von wahrscheinlich vier genetischen »Wurzeln« und mindestens 15 unterschiedlichen Schiffbautraditionen bestimmt werden können. Ole Crumlin-Pedersen hat im Fundmaterial vier Grundformen in den entwickelten Traditionen unterschieden³⁴:

1. Prahm;
2. Kogge;
3. Holk;
4. Nordischer Typ (schwed. *snipa*, mit spitzen Steven).

Die vordringlichsten Forschungsaufgaben sind nach McGrail³⁵:

1. vorgeschichtliche Plankenboote;
2. römisch-keltische Plankenboote;
3. Fell-, Schilf- und Rindenboote sowie Flöße aus allen Zeiten;
4. Bearbeitung von bisher gefundenen Einbäumen.

Man muß hinzufügen:

5. Gebrauchsboote späterer Zeiten;
6. geklinkerte und kraweelgebaute Schiffe vom 16. Jahrhundert an und besonders des Ostseeraumes.

Altersmäßig verteilen sich die dokumentierten und datierten Funde in Nordwesteuropa so³⁶:

3000 v. Chr. bis zum Jahre 0: 5 Schiffsfunde und 27 datierte Einbäume
 vom Jahre 0 bis 300 n. Chr.: 12 Schiffsfunde und 37 datierte Einbäume
 300 bis 8. Jahrhundert n. Chr.: 15 Schiffsfunde und 7 datierte Einbäume
 800 bis 12. Jahrhundert n. Chr.: 62 Schiffsfunde und 22 datierte Einbäume
 1200 bis 1550 n. Chr.: 61 Schiffsfunde und 13 datierte Einbäume
 1550 bis 1700 n. Chr.: nicht näher berechnet, vermutlich aber Hunderte von Funden, beide Kategorien zusammengenommen.

Wenn man die jüngste Periode vernachlässigt, dürfte es vorläufig im nordeuropäischen Raum mindestens 155 Schiffsfunde und wenigstens 106 datierte Einbäume aus der Zeit von ca. 3000 v. Chr. bis 1550 n. Chr. geben.

Verlust- und Wracknachrichten

Es muß stets ganz genau zwischen Verlust- und Wracknachrichten unterschieden werden. Sie beziehen sich nicht, wie oft schablonenhaft angenommen wird, auf dieselbe Position und dürfen nicht verwechselt werden.

Die Verlustposition ist der Ort, wo das Schiff seine Havarie erleidet oder außer Sicht kommt, durch Kentern im Sturm oder eine ähnliche Situation. Die Wrackposition ist hingegen der endgültige Ruheplatz des Schiffes.

Während es in Hinsicht auf verlässliche Verlustangaben eine deutliche Relation zu Schiffahrtswegen gibt, ist die Übereinstimmung hinsichtlich der Wracklagen bedeutend schwächer. (Das gilt jedoch nur mit Ausnahme von Häfen, Hafeneinfahrten und Binnenwasserstraßen.) Es hat sich nämlich gezeigt, daß viele Schiffe nach dem Verlust noch erhebliche Strecken abgetrieben werden. Öhman und Lindholm geben dafür einige Beispiele.³⁷ Die Wracks können von vorherrschenden Winden erfaßt und in exponierte Buchten getrieben, auf Landzungen oder Strände geworfen worden sein.

Eine allgemeine Regel besagt, daß die Ladung in großem Maße das Schicksal des Schiffes nach einer Grundberührung und Beschädigung bestimmt. Handelt es sich zum größten Teil um

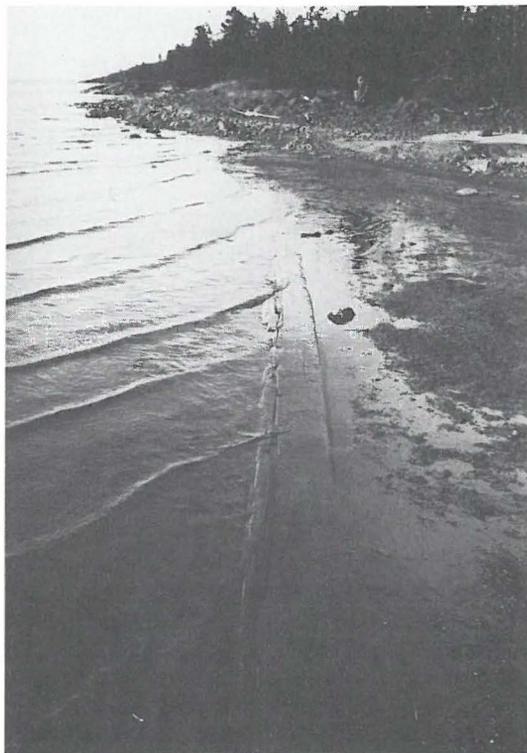


Abb. 5 Außenhautplanke am Strand bei Bjuröklubb, Västerbotten. Die Planke ist ca. 12 m lang und stammt wahrscheinlich von einem Wrack aus der Mitte des 19. Jhs., das ca. 100 m vom Fundplatz der Planke entfernt liegt. (Foto vom Verf., 1976)

Holzladung, so ist das Schiff früher oder später in seichtere Gewässer getrieben wurde, wo es dann in der Brandung zerschlagen worden ist, wenn vorher keine Möglichkeit bestand, es ganz oder teilweise zu bergen. An einem Sandstrand kann es allerdings im Sediment begraben worden sein, bevor es zwischen Steinen und Geröll ganz zermalmt wurde.

Handelt es sich hingegen um eine Ladung von höherem spezifischem Gewicht, wie Eisen oder Erz, kann man eher vermuten, daß das Schiff sehr bald nach der Grundberührung gesunken ist. Doch nicht einmal das ist völlig sicher, wie einige wohl belegte Fälle deutlich machen. Zudem waren in früheren Zeiten die Ladungen gewöhnlich gemischt, was eine zusammenfassende Beurteilung noch zusätzlich erschwert.

Während Archivnachrichten und offizielle Dokumente meist auf die Verlustpositionen als für die Schifffahrt gefährliche Orte hindeuten, geben sie nur wenige Anhaltspunkte auf die Wrackpositionen. Nach übereinstimmenden Erfahrungen von Leuten, die Wrackinventarisierungen durchführen, und Sporttauchern liegen außerdem öfter Wracks an anderen Stellen als den angegebenen.

Die einzigen verlässlichen Quellen für wirkliche Wrackpositionen sind die örtlichen Fischer, die ihre heimischen Gewässer genau kennen. In der Ostsee vor allem, aber auch in anderen Gewässern sind Wrackteile erhalten und ragen noch immer aus dem Meeresboden heraus, so daß man mit Schlepp- und Grundnetzen daran hängenbleibt. Die Fischer haben seit Generationen auf solche Stellen geachtet und versucht, ihnen möglichst auszuweichen, um ihre Ausrüstungen nicht zu beschädigen. Andererseits ist es aber auch recht verlockend, an Wracks zu fischen, denn es hat sich gezeigt, daß bestimmte Fischarten mit Vorliebe in ganzen Schwärmen an oder in der Nähe von Wrackplätzen stehen. Ist man also mit dem Hindernis unter Wasser gut vertraut, kann man demnach mit guten Fangergebnissen weiterhin dort fischen. Deshalb können erfahrene



Abb. 6 (links) *Eingebettet in Sand liegt hier ein auseinandergebrochenes Schiffswrack unbekanntes Alters. Mit einer einzigen Sonde (einem Eisenstab mit Handgriff, rechts im Bild) hat die Wrackstelle mit Hilfe der örtlichen Bevölkerung zu ca. 14 x 32 m vermessen werden können. – Das Bild ist von Bjuröklubb, Västerbotten, aus aufgenommen worden. (Foto vom Verf., 1976)*

Abb. 7 (rechts) *Fischer aus der Gävlebucht mit einem Spantfragment, einer Bodenwrange, die vor der Küste von Hälsingland mit dem Schleppnetz aus ungefähr 70 m Tiefe heraufgeholt worden ist. Die betreffende Stelle ist dafür bekannt, daß man sich oft mit dem Fischereigerät festhakt. In der Nähe ist auch ein Schiffsanker aufgefischt worden, der – der Form nach zu urteilen – aus dem 18. Jh. stammt. (Foto vom Verf., 1977)*

Fischer Zustand, Lage und allgemeinen Charakter einzelner Wracks bestimmen. Tausende von Gegenständen sind so entlang der schwedischen und der übrigen Ostseeküsten mit dem Netz aufgefischt worden oder haben sich sonstwie verfangen. Vielfach zeigte es sich bei näherer Untersuchung, daß sie aus einem oder gar mehreren Wrackvorkommen stammen. Die meisten großen bekannten Wrackfunde sind aufgrund solcher Hinweise gemacht worden.

In vielen Fällen sind Ortsnamen wegweisend gewesen. Aber die auf diese Weise gefundenen Wracks kann man meist nur schwer mit den bekannten Verlustnachrichten verknüpfen. Die Funde bleiben zum großen Teil anonym. Sichere Identifizierungen von Wracks beziehen sich fast ausschließlich auf Kriegsschiffe. Schriftliche Berichte sind noch im 17. und 18. Jahrhundert dem Interesse der Krone vorbehalten.

Viele Schiffswracks sind ferner wegen der Landhebung und Sedimentation an Land gefunden worden, und zwar sowohl einfachere Fahrzeuge wie Einbäume als auch größere Schiffe. In den meisten Fällen darf man vermuten, daß es sich um an Land gesetzte und ausgemusterte Fahrzeuge handelt.

Mindestens hundert kleinere Schiffswracks – alle vor der Küste Norrlands – liegen in so geringer Wassertiefe, daß sie bei günstigen Sichtverhältnissen von der Wasseroberfläche aus sichtbar

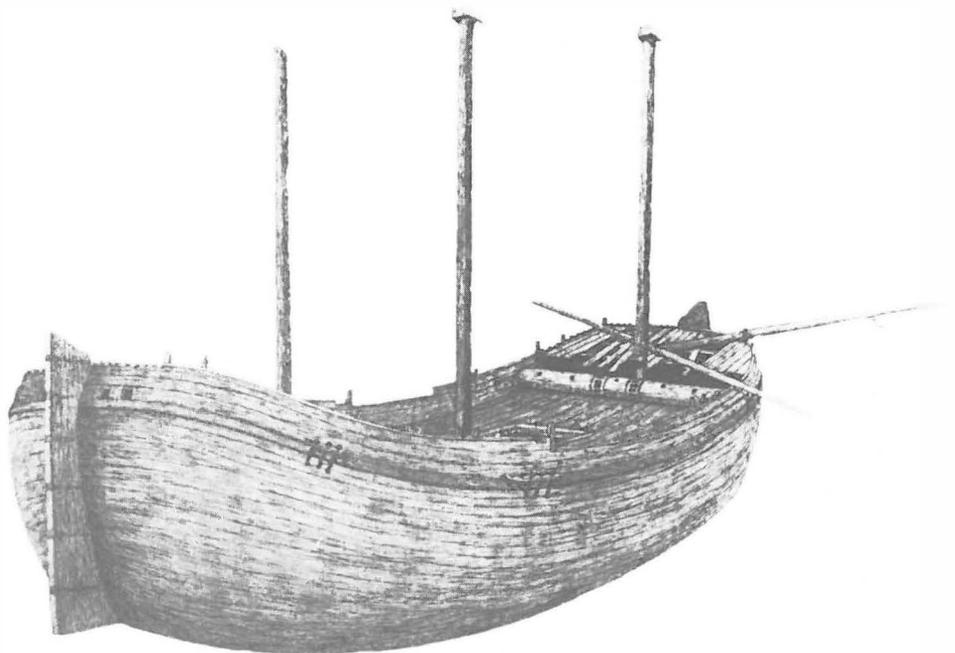


Abb. 8 Wrack von Borstö in Finnland, durch Archivforschung von Christian Ahlström, Helsingfors, als ST. MICHAEL aus St. Petersburg identifiziert, die 1747 verloren ging.

sind. Praktisch keines davon ist bisher näher untersucht worden. Sowohl unter Einheimischen als auch unter Tauchern nennt man sie voller Verachtung »Fischgräten«, und man hält sie gern für irgendeinen rezenten Bootstyp geringen Ansehens. Die überwältigende Mehrzahl von ihnen ist geklinkert. Darunter dürfte es sicher auch mittelalterliche und sogar ältere Relikte geben.

Insgesamt sind aus dem Inventarisierungsgebiet unter Beachtung aller quellenkritischen Probleme heute mehr als 1000 Schiffswracks bekannt, die leicht identifizierbaren und vergleichsweise rezenten mit eingerechnet. Viele Wracks sind jedoch durch natürliche Einflüsse wie Eisgang, Strömungen und Wellenschlag zerstört worden.

In vieler Hinsicht wird das Schicksal eines Wracks vom Küstentypus und von anderen natürlichen Gegebenheiten des Ortes bestimmt. Ideal für die Erhaltung dürfte tiefes Wasser mit unebener Topographie des Grundes sein. Das Wrack kann dort Schutz hinter steil aufsteigenden Schären und Klippen finden. Beispiele für außergewöhnlich gut erhaltene Wracks in solchen Lagen sind in Schweden das Älvsnabben-, Jutholmen- und Borstöwrack. Obwohl das letztere weit draußen auf See liegt, sind z.B. die Masten bis hinauf zu den Marsen erhalten.

Zur Zeit sind solche Funde nur aus Gebieten bekannt, auf die Sporttaucher mit gutem Kontakt zur lokalen Bevölkerung, besonders zu Berufsfischern, ein außergewöhnlich großes Interesse konzentriert haben.

Maritime Altertümer

Der englische Terminus *maritime structures* (deutsch: »Anlagen und Bauten für die Schifffahrt«) ist, soviel ich weiß, von McGrail eingeführt worden.³⁸ Meiner Meinung nach ist er sehr glücklich gewählt. Mir scheint er nämlich unter einem Dach maritime Altertümer an Land und auch unter Wasser abzudecken.

Ein Problem liegt möglicherweise darin, daß in gewisser Hinsicht auch Wracks als *maritime structures* aufgefaßt werden können. Und die sollten ja nun eigentlich nicht unter diese Gruppe subsumiert werden. Aber daß Schiffswracks außerdem eine Bestimmung wie »maritim« nötig hätten, scheint mir denn doch wie ein *additamentum ad absurdum*, und deshalb werde ich den Aspekt nicht weiter verfolgen.

Einen ersten Versuch zur Gliederung der *maritime structures* hat McGrail vorgelegt³⁹, der hauptsächlich folgende Punkte umfaßt:

1. Schiffbauplätze/Werften;
2. Landeplätze mit Anlegepfählen und -steinen;
3. *hards* (engl. = Stellen durch künstliche Einrichtungen wie Flechtmatten oder Steinschüttungen befestigten Uferlandes, besonders bei Gezeitenküsten);
4. Bootshäuser/-schuppen (ohne *naust*);
5. Schiffsländen (in Großbritannien eine Art Unterlage an schlammigen Gezeitenküsten, in Skandinavien meist von Steinen gereinigte sog. *båtkås*);
6. Kajen, Molen, Piers usw.;
7. Dämme oder Bauwerke zur Stabilisierung eines Flußbettes oder eines Strandes;
8. Sperren/Hindernisse (außer Wracks);
9. feste Fischereianlagen.

In diesem seinem wichtigen Aufsatz diskutiert McGrail lediglich die Interpretation von Anlagen und Bauten in unmittelbarem Zusammenhang mit Schiffen und Schiffstransport. (Selbst in dieser Hinsicht habe ich übrigens weiter unten einige Zusätze zu machen.) Ich möchte aber behaupten, daß die *maritime structures* auch schiffsarchäologisch interessant sind, selbst wenn (oder gerade weil) sie keine sichere Verknüpfung mit Schiffsfunden oder der Handhabung von Schiffen gestatten. Maritime Ansiedlungen dürfen meiner Ansicht nach von Schiffsarchäologen nicht vernachlässigt werden.

Selbstverständlich weitet das unlegbar den Umfang des Themas wesentlich aus, aber das muß man akzeptieren. Vielleicht ist der Unwille der auf Wasserfahrzeuge fixierten Schiffsarchäologen, die auf das Land bezogene Siedlungsarchäologie aufzugreifen, mit ein Grund dafür, daß wir so verschwindend wenig über vor- und frühgeschichtliche Schiffe und Boote wissen.⁴⁰ Gleichzeitig können aber auch die innerhalb der Siedlungsarchäologie zu findende relative Unwissenheit und das Unverständnis gegenüber maritimen Perspektiven zum selben Resultat führen.

Zu McGrails Aufstellung füge ich also von skandinavischen Erfahrungen her hinzu:

10. Siedlungsreste verschiedener Art. Hierunter werden Ansiedlungen und Siedlungsplätze mit Kulturschichten gefaßt, sowohl an Land als auch im Wasser, mit Überresten wie Hausstellen oder Hüttengrundrissen, Herdstellen/ (Back-)Öfen, Trockengestelle für Netze, Kultplätze/Kapellen/Gräber und Friedhöfe mit dem Sonderfall Bootsgräber in Binnenwasserstraßen. Hierzu kommen auch damit zusammenhängende Zeugnisse wie Befestigungen, *vårdkasar* (= Holzstöße für Feuerzeichen) und Sperren (die man auch mit Schiffahrtswegen verbinden kann, s.u.);
 11. Ballastplätze bei Häfen;
 12. Schiffahrtswegen (oft, aber nicht immer, gestützt auf immaterielle Quellen wie Ortsnamen);
 13. Seezeichen, *vårdkasar* (Spuren von Holzstößen für Feuerzeichen, auch verbunden mit Befestigungen und Sperren);
 14. Landengen mit Schleppstrecken für Schiffe, Kanäle;
 15. Fährstellen, Brücken;
 16. Anlagen für die Jagd, Spuren von Netzfang sowohl von Vögeln als auch von Seehunden, Steinwälle als Sichtschutz und andere Verstecke für die Jäger usw.
- Spezielle maritime Altertümer im skandinavischen Bereich sind ferner:
17. aus Steinen gelegte Labyrinth;
 18. Felszeichnungen (bei Naturhäfen).



Abb. 9 Primitive Hausgrundrisse von Skeppsmalen, Ångermanland. Diese Hausüberreste liegen gewöhnlich in Gruppen von 5–10 zusammen, so auch hier, und haben einen älteren Hafensplatz in der Höhe. Theoretisch könnten diese Hausgrundrisse aus der Wikingerzeit stammen, denn die Strandlinie dürfte zu jener Zeit genau unterhalb von ihnen verlaufen sein. Die Natur, felsiges Gelände mit karger Kiefernvegetation, ist typisch für weite Teile dieses Küstenstriches. (Foto vom Verf., 1976)

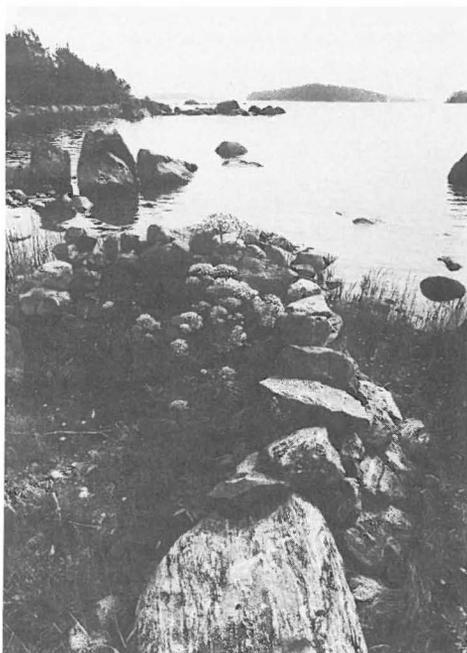


Abb. 10 Steinwall als Sichtschutz für Jäger auf der Vogeljagd an der Küste von Hälsingland. (Foto vom Verf., 1978)



Abb. 11 Steinlabyrinth bei Malnåviken, Ångermanland. Der volkstümliche Name für diese besonderen Denkmäler der Vorzeit lautet »Trojaburg«. Das Muster ist weit verbreitet und hat seinen Ursprung in der Antike. – Labyrinth liegen meist bei saisonalen Fischereisiedlungen und wichtigen Netzanlagen, und sie können als magisches Universalmittel angesehen werden (vgl. John Kraft: *Labyrinth i magins tjänst*. In: Christer Westerdahl [Ed.]: *Bottnisk Kontakt I. Örn-sköldsvik* 1982). In Finnland und Nordschweden sind die Labyrinth fast ausschließlich maritime Denkmäler; in Südschweden kommen sie auch auf prähistorischen Gräberfeldern im Landesinneren vor. (Foto vom Verf., 1976)

Bei der Untersuchung dieser verschiedenartigen Kategorien ist wiederum McGrails Zusammenstellung von allgemeinem Wert. Er belegt folgendes:

- a) Umgebung;
- b) Lage;
- c) Spuren von Anlagen und Bauten;
- d) beigeordnete Zeugnisse.

Was die Funktionen betrifft, so hat Magnusson die in Schweden bekannten Typen von archäologischen Denkmälern übersichtlich beschrieben.⁴¹ Ich gebe im folgenden eine knappe Übersicht über seine Gliederung in fünf Funktionsgruppen:

1. Siedlung (Siedlungsreste, Häfen);
2. Versorgung (Jagd und Fischerei, Handelsertrag, Werftplätze);
3. Verteidigung (*vårdkasar*, Befestigungen, Fahrwassersperren);
4. Kommunikation (Fahrwasser mit Seezeichen, Kanäle, Landengen/Schleppstrecken, Außenhäfen mit Ankerplätzen);
5. Überreste von kultureller/religiöser/magischer Bedeutung (Kapellen/Kirchen/Kultplätze, Gräber, Friedhöfe, Labyrinth).

Ich möchte hier abschließend betonen, daß zweien der oben genannten Kategorien merkwürdig wenig Aufmerksamkeit zugewendet worden ist, obwohl wir faktisch eine ganze Menge über sie wissen. Ich meine Ballastplätze und Kulturschichten, besonders unter Wasser.

Der Ballast bestand meistens aus Sand, Kies oder Steinen vom Heimatort des Schiffes. Im Laufe der Zeiten wurde eine erhebliche Menge an derartigem Material zu den Zielhäfen überführt. Vielfach waren die Gesteins- und Erdarten im Ballast sehr verschieden von denen der neuen Umgebung. Hinzu kam, daß die Transporte oft eine ganz andere Flora, zu einem gewissen Prozentsatz sogar Fauna, mitbrachten als die, welche am Hafenplatz die ursprüngliche war. Wenn diese abweichenden ökologischen Züge erhalten blieben, ermöglichen sie es, ausgehend von dem abgelagerten Ballast über oder unter Wasser, ältere Häfen oder die Herkunft der Schiffe zu ermitteln, die diese Häfen angelaufen haben.⁴²

Die Kulturschichten unter Wasser bestehen z.B. aus Schiffsteilen (nicht ganzen Wracks), Ankern und anderer Ausrüstung von Schiffen, Fischereigerätschaften und Gegenständen, die zu anderen maritimen Erwerbszweigen gehören als der Seefahrt, ferner aus verlorener Ladung und abhanden gekommenen persönlichen Gegenständen von Besatzungen und Besuchern. Daneben gibt es große Mengen von Speiseabfall, z.B. Tierknochen und ökologisches Material, inklusive sog. Ökofakte.

Bei den meisten Naturhäfen sind hauptsächlich zwei Konzentrationen beobachtet worden:

1. beim eigentlichen Ankerplatz, häufig unterhalb der Kirche, des Wirtshauses oder des Marktplatzes;
2. bei Klippen in der Nähe der Ausfahrt des Hafens, wo man bisweilen ankerte und auf günstigen Fahrwind wartete.

Die maritimen archäologischen Denkmäler an Land bilden unter dem hier aufgenommenen Quellenmaterial für die Kulturlandschaft vielleicht die Kategorie, die am dringlichsten einer besonderen, in die Tiefe gehenden Untersuchung bedarf.



Abb. 12 Interviews mit der örtlichen Bevölkerung bildeten den Kern der Inventarisierung an der Norrlandküste. Hier findet ein Gespräch mit einem 85jährigen Schuten-Schiffer (rechts) und seinem Sohn, einem Fischer, in Eskösundet statt, einer Fischersiedlung in Gästrikland. (Foto vom Verf., 1978)

Mündliche Traditionen und Mitteilungen

Die mündliche Tradition ist eine wichtige, doch häufig übersehene Quelle für die maritime Kulturlandschaft. Daß sie von Archäologen und anderen Nicht-Ethnologen nicht besser genutzt wird, beruht meist darauf, daß diese Forscher sie nicht auf die richtige Art handhaben können. Es muß betont werden, daß jegliches Sammeln von Überlieferungen – und auch von nicht registrierten Ortsnamen – eine qualifizierte Aufgabe darstellt, die von in volkskundlicher Feldforschung geschulten Personen durchgeführt werden muß.

Da dem Wissenschaftler häufig eine direkte enge Beziehung zu den Erwerbszweigen fehlt, die er beschreibt, bietet die Einsammlung eine ausgezeichnete Gelegenheit, sich selbst eine eigene maritime Perspektive zu entwickeln und die kognitive Landschaft der Küstenbevölkerung von funktionellen Gesichtspunkten aus zu verstehen. Ich habe schon früher, nach den Erfahrungen aus der Norrland-Inventarisierung, Hinweise für das Sammeln/Inventarisieren im maritimen Milieu gegeben.⁴³

Daß meine Inventarisierung in erster Linie entlang der Küste Norrlands stattfand, ist Ausdruck der Einsicht in den Wert gerade dieses Gebietes in unserem Zusammenhang. Norrland ist ein sog. Rückzugsgebiet, nicht nur hinsichtlich mündlicher Traditionen. Seine Bedeutung für die kulturhistorische Forschung ist deshalb sehr groß.⁴⁴ Aus europäischer Sicht kann wohl ganz Skandinavien noch bis in die neuere Zeit hinein als kulturelles Rückzugsgebiet bezeichnet werden. Das gilt natürlich in erster Linie für entlegene und dünn bevölkerte Siedlungsgebiete.

Es ist indessen deutlich, daß genuine epische Traditionen im großen und ganzen ausgestorben sind. Dabei waren sie noch in den 1940er und 50er Jahren lebendig. Einige erwähnenswerte ältere Beispiele werden bei Alver nacherzählt.⁴⁵

Die Regel von der kleinen Zahl Traditionsträger in einer größeren Gruppe gilt selbstverständlich weiter.⁴⁶ Von insgesamt 1200 Auskunftsgabern während meiner Inventarisierung haben gut 80 circa die Hälfte aller Mitteilungen geliefert, d.h. ca. 1500 registrierte Objekte.

Die Tradition ist an einigen Stellen besser bewahrt als anderwärts, sowohl geographisch als auch themenmäßig. Für die pragmatische Betrachtungsweise, die hier verfolgt werden soll, sind die Nachrichten aus der Tradition interessant für das Ziel, wenn der Ort von Ereignissen oder Erscheinungen übereinstimmend und wohl definiert angegeben wird. Dieser spezifisch bezeichnete Ort ist das Leitgestirn auf der Suche nach schiffsarchäologischen Indikationen. Was darüber berichtet wird, ist für das Hauptziel hingegen nur von sekundärem Wert. Hierin werden u.a. einige Grundbegriffe der Erzählforschung illustriert wie Wandersagen, aitiologische Sagen und Traditionsdominanten.

Eine Wandersage ist ein Sagentyp, dessen Grundmuster sich an vielen Orten findet, dessen Details aber dem jeweiligen Ort angepaßt sind. Häufig sind sie international verbreitet.

Als Beispiel für Wandersagen im maritimen Milieu in Schweden (und in gewissem Maße auch in Finnland) können Nachrichten über versunkene Kirchenglocken in Seen oder im Meer genannt werden, über Wracks im Wald oder in Sümpfen, über gesunkene Salzschiffe oder über Irrfeuer (falsche, in die Irre führende Leuchtfener), die von präsumtiven Wrackplünderern entzündet werden. Hierher gehören auch die Sagen, die mit der Traditionsdominante »Russen« verbunden sind, die zu Beginn des 18. Jahrhunderts die Küsten verheerten. In der Welt der Sagen rächte man sich symbolisch an den Marodeuren, indem man sich Geschichten darüber erzählte, wie durchtrieben schwedische Lotsen russische Galeeren hereinlegten, so daß sie auf Grund gerieten, oder wie sie sie durch List versenkten.

Zu den Traditionsdominanten gehören aber nicht nur die Russen, sondern auch andere frühere Feindvölker wie die Dänen (in schwedischer Tradition Jüten) oder Esten. In dänischen Berichten ist häufig die Unionskönigin Margarete (1353–1412, seit 1389 Regentin der vereinigten nordischen Reiche) die Traditionsdominante. Wie bekannt, war nach Meinung der örtlichen Bevölkerung sie es, die die Fahrwassersperrungen in der Peberrende, Skuldelev, Roskilde Fjord, hat errichten lassen, während die Sperre selbst aus über 300 Jahre älteren wikingerzeitlichen Schiffen bestand.

Neues episches Material habe ich nur in einigen wenigen Fällen registrieren können. Es gehörte u.a. zu einer besonderen Kategorie von Sagen, die sich um ältere Schiffswerften ranken.⁴⁶ Im nachhinein hat es sich gezeigt, daß es sich in Wirklichkeit um eine Wandersage gehandelt hat, die heute ausgestorben ist. Ich habe mich schließlich auch zu der Ansicht durchringen müssen, daß die Traditionsdominanten einander überlagern. Das, was früher auf das Konto der *Jü t e n* geschrieben worden war, konnte nach 1719 den *R u s s e n* zugeschrieben werden. Das einzige, was konstant blieb, war der Ort.

Abschließend soll betont werden, daß die mündliche Tradition im maritimen Milieu – im Gegensatz zu dem, was man sich möglicherweise vorstellt – auch heute noch äußerst lebendig ist. Es gibt ab und zu noch regelrechte Neuschöpfungen.

Ernster aber ist die Lage in Hinsicht auf Nachrichten über Unterwasserhindernisse für die Netzfischerei, die Kategorie, die für Schiffsarchäologen so wichtig ist. Wie oben gesagt, haben die exakten Positionsangaben da einen direkten ökonomischen Hintergrund. Die Küstenfischerei, von der die meisten dieser Wrackangaben stammten, gibt es nicht mehr. Die wenigen Fischer, die übrig blieben, fischen nun durchweg in tieferen und offeneren Gewässern.

In vielen Fällen ist das einzige, was noch an Ereignisse und Plätze erinnert, ein Ortsname.

Ortsnamen

Für jede geographisch vorgehende kulturhistorische Forschung sind Ortsnamen von außergewöhnlicher Bedeutung. In unserem Zusammenhang bietet die *N a m e n l a n d s c h a f t* der Küste eine der wichtigsten Quellen.

Die Schiffsarchäologie hat die Aufgabe, die Ortsnamen zu registrieren und eine vorläufige Filtrierung vorzunehmen, selbst wenn man dabei ein Moment der Deutung auch nicht ganz vermeiden kann. Ganz besonders muß das *N a m e n m i l i e u* für die einzelnen Namen untersucht werden, damit es die Richtung für eine glaubhafte Deutung angeben kann. Wenn für einen bestimmten Namen verschiedene Deutungen möglich sind, stärkt es eine Deutungsmöglichkeit sehr, wenn man in der engeren Umgebung Ortsnamen von derselben Art und Bedeutung findet.

Ohne enge Zusammenarbeit mit einem wirklichen Fachmann für Ortsnamen läuft derjenige, der schiffsarchäologische Inventarisierungen durchführt, Gefahr, mit seinen Deutungen in die Irre zu gehen. Andererseits hat kein Ortsnamenforscher Zugang zum gesammelten Wissensfundus des Schiffsarchäologen, einem Fundus, der vielfach die sachliche Grundlage der Deutung bieten müßte.

Selbst eine vorläufige Deutung muß die folgenden Punkte berücksichtigen⁴⁸:

1. die älteren schriftlichen Belege. Leider sind sie häufig recht jung, sofern es sich um Naturnamen im Küstenbereich handelt;
2. die dialektale Aussprache. Eine rein sprachliche Angabe. Diese beiden Punkte sind nicht zuletzt deshalb wichtig, weil die Namen auf Karten oft verkehrt aufgefaßt oder fehlerhaft geschrieben sind⁴⁹;
3. die morphologischen Regeln. Wiederum eine rein sprachliche Angabe;
4. den sachlichen Hintergrund wie
 - a) den Ortsnamenbrauch in der betreffenden Gegend (sprachlich);
 - b) die topographischen Verhältnisse;
 - c) die Pflanzen- und Tierwelt;
 - d) das Volksleben und die Erwerbszweige.

Offensichtlich sind die Angaben in hohem Maße interdisziplinär.

Die psychosozialen Mechanismen, die die Prinzipien der Namengebung im Schärenrögel geschaffen haben, müssen im Grundsatz als zeitlos und international gültig aufgefaßt werden. Die sprachliche Form hingegen ist innerhalb bestimmter Grenzen datierbar. Die Grundlage der für den Schifffahrtshistoriker so wichtigen chronologischen Schichtung in der Landschaft muß demnach von Sprachwissenschaftlern geschaffen werden.

Die grundlegende Gruppierung der aktuellen Namentypen unter schiffahrtsgeschichtlichem Gesichtspunkt⁵⁰ beruht gänzlich auf den früheren Resultaten der Ortsnamenforschung.⁵¹ Sie muß als Beitrag zur maritimen Kulturforschung im allgemeinen angesehen werden. Bei der Benutzung dieser selektiven Kategorien muß man sich stets der anderen Namengruppen bewußt bleiben, die z.B. an Lage, Erwerbszweige, Pflanzen- und Tierleben anknüpfen.

Frequenz und Verbreitung der schiffahrtshistorischen Namengruppen bilden ein bis heute stark vernachlässigtes Forschungsgebiet, das wahrscheinlich nicht nur neue gesellschaftliche und kulturelle Aspekte hervorbrächte, sondern auch zur Lösung mancher einzelnen Ortsnamendeutung beitrüge. Man sieht schon, daß die Ortsnamen, die wir suchen, nicht immer auf Seekarten oder anderen Karten zu finden sind, sondern daß sie direkt bei der örtlichen Bevölkerung registriert werden müssen. Ganz besonders gilt das für die »kleinen« Namen, die kleinere Orte in einer Gruppe mit einem kollektiven Namen bezeichnen. Nicht zuletzt in dieser Hinsicht macht das Fortbestehen von Ortsnamen einen Teil der mündlichen Tradition aus.

Gerade unter diesen letzteren gibt es viele Namen, die sich auf Scheitern und Schiffsverluste beziehen. Viele Örtlichkeiten im Schärengürtel tragen ihre Namen nach dem Schiff oder dem Schiffstyp, das bzw. der hier aufgelaufen ist oder verlorenging. Die Tendenz der Namengebung nach solchen dramatischen Ereignissen war in allen Zeiten sehr stark. Das gilt for allem für folgende Namengruppen:

- a) Namen nach dem Schiff;
- b) Namen nach dem Schiffstyp;
- c) Nationalitäts- oder Herkunftsnamen;
- d) Namen nach Personen oder Beruf/Titel – besonders nach Schiffern.

Auch Wracklagen sind auf dieselbe Weise bezeichnet worden. Die Arbeit, solche Stellen zu vermerken und exakt zu lokalisieren, muß heute in ständigem Kampf gegen die Zeit verrichtet werden. Vielfach haben wir solche Kenntnisse von einigen wenigen Fischern, die heute 80, 90 und mehr Jahre alt sind. Gewiß fällt dieses Wissen nicht gänzlich der Vergessenheit anheim, aber die Kenntnisse werden heute doch auf eine früher unnatürliche Weise verbreitet, da ja die kognitive Landschaft nicht mehr zusammenhängt, wie sie es für den »allwissenden« Küstenfischer war, sondern eingeschränkt ist auf den Landungssteg für die Sommergäste und die unmittelbareste Umgebung.

Im vorliegenden Zusammenhang kann ich auf die unzähligen Deutungsprobleme nicht näher eingehen. Sie müssen einer anderen Darstellung vorbehalten bleiben.⁵²

Hingegen soll der gewaltige Reichtum der schiffahrtsbezogenen Ortsnamengebung beleuchtet werden. Meiner Auffassung nach ist er unter Schiffahrtswissenschaftlern aller Art praktisch unbekannt. Lange Zeit gab es zwischen Schiffahrtshistorikern und traditionellen Humanisten, zu denen auch die Ortsnamenforscher gehören, eine fundamentale Grenze. Es ist an der Zeit, sie niederzureißen!

Ortsnamenkategorien

Namen mit Wrackbezeichnungen

Wrackvorkommen können im Schwedischen u.a. direkt durch Ortsnamen mit den Namengliedern *Vrak-*, *-vraket* (»Wrack-, -wrack«) kenntlich gemacht werden. Manche bezeichnen Örtlichkeiten an Land, andere Fischgründe unter Wasser. Dieser Namentyp ist ganz üblich, aber zu ihm gehören auch oft solche Namen, die nur der örtlichen Bevölkerung bekannt sind.

Zwei Fischgründe mit dem Namen *Vraket* (»Das Wrack«) im Schärengürtel Östergötlands haben beide Wrackpositionen von größeren Handelsschiffen aus der Mitte des 17. Jahrhunderts aufgezeigt.

Denselben Hintergrund haben auch Namen, die Schiffsteile bezeichnen, z.B. die Fischgründe *Kajutan* (»die Kajüte«) und *Skutbotten* (»Schutenboden«) in Västerbotten.

Einzelfunde

Ferner weisen Einzelfunde von anderen Schiffsteilen oder aus Schiffsladung und -ausrüstung auf eine Wracklage selbst hin. Auch in diesen Fällen können bestimmte Ortsnamen gute Hinweise geben, vielfach bessere als andere Nachrichten. Einige Namentypen deuten auf *Münzfunde*, *Ankerfunde*, Teile des Riggs wie *Masten*, *Wanten*, *Segel*, schließlich auf den Rumpf *Metallteile* aus Kupfer oder Messing (u.a. Nägel, die besonders begehrt waren).

Auch die Vorgehensweisen bei der Bergung oder der Wrackplünderung können für die Namengebung von Wracklagen dienen, oft in übertragener oder leicht verschleierter Bedeutung.

Eine Unterabteilung bilden hierin die Namen, die möglicherweise durch das Auffinden von ertrunkenen Seeleuten aufgekomen sind. Manchmal haben diese Toten an den betreffenden Orten auch ihr Grab gefunden.

Schließlich gibt es noch Ortsnamen, die Einzelfunde aus der Ladung bezeichnen, beispielsweise *Järngrund* (»Eisengrund«), *Tackjärnsudden* (»Roheisenkap«) und *Kornudden* (»Kornkap«). Meist weist dieser Namentyp jedoch auf Hafenplätze hin, wo die entsprechenden Waren verladen wurden.

Häfen

Die unterschiedlichen Hafenfunktionen – von Handelshäfen und Stapelplätzen bis zu Fischereihäfen – werden alle durch Ortsnamen beleuchtet. Häufig ist der Ortsname darüber hinaus das einzige überhaupt, was von einem Hafen übrig geblieben ist. In anderen Fällen kann man noch heute materielle Zeugnisse entdecken wie Konstruktionen, Ballastplätze und aufgelegte ältere Schiffswracks. Auch solch charakteristische Relikte können Anlaß für die Namengebung sein. Ortsnamen können ferner auf früheres Vorhandensein von z.B. Bootsschuppen, Festmachevorrichtungen (*Ring-*), Ausschank in einem Wirtshaus, Gottesdienst in einer Kapelle oder Kennzeichnung eines Hafens durch Seezeichen (*Kors-* [»Kreuz-«]) hindeuten.

Die einfachste Form von Ortsnamen, die Häfen bezeichnen, ist die, welche Topographie und natürliche Zufahrten bezeugen, wie elementaren Schutz vor dem Wind oder hinreichende Ankertiefe (*Vindhamn* [»Windehafen«], *Djupvik* [»Tiefbucht«]) und Frischwasserquellen (*Källvik* [»Quellbucht«], *Källa* [»Quelle«]).

Die Form des Hafens in der frühmittelalterlichen Stadt Kalmar, der einem Kessel ähnelt, d.h. eine geschützte Lagune⁵³ ist, hat in Südschweden die Veranlassung zu mehreren appellativen Namen wie *Kättilö* (»Kesselinsele«), *Kättele* (»Kessel«) usw. für Hafenplätze gegeben, die auf demselben Schiffahrtsweg wie Kalmar angelaufen wurden. Dieser Schiffahrtsweg ist identisch mit dem, für den Nordeuropas älteste Segelanweisung aus dem 13. Jahrhundert geschaffen ist. Dies sog. Itinerar gehört zum »Erdbuch« des dänischen Königs Waldemar Sejr (1202–41) und beschreibt den Weg vom südlichsten Schweden (Blekinge) nach Reval in Estland.⁵⁴ Selbst *Kalmar* kommt als Appellativ vor.

Ansonsten ist der ungleich üblichere Namentyp mit *Hamn-* (»Hafen-«) bzw. *-hammen* zusammengesetzt. Allein in meinem Inventarisationsgebiet kommen mindestens 250–300 solcher Namen vor. Man darf vermuten, daß sie alle Perioden und Funktionen umfassen.

Unter den ältesten mit Häfen verknüpften Namentypen gibt es auch solche, die auf die Beladung von natürlichen Klippenterrassen aus zielen, besonders das in Norwegen übliche *Labelle* (»Ladefels«) oder *Laberg* (»Ladeberg«) mit dem altwestnordischen Element *hlada* = »(be-)laden« mit Entsprechungen in Schweden (z.B. *Labäll*) und möglicherweise sogar in Dänemark (*Ladby* [»Ladeort«]). Eine gründliche Darstellung des norwegischen Anteils an diesem Namentyp hat Grieg vorgelegt.⁵⁵

Die Entdeckung des wikingerzeitlichen Ladepiers *Löddekar*⁵⁶ in Schonen, Südschweden, hat dazu geführt, daß die Schiffsarchäologie auf mehrere gleichartige Namen in Schonen und auf Bornholm (Dänemark) aufmerksam wurde. Solche Namen hat man bei Kämpinge, südlich der

Halbinsel Falsterbo, bei den früheren Häfen Kivik und Åhus gefunden. Crumlin-Pedersen hat sogar das Vorkommen eines *Ölkar*, eines Steins draußen vor der Mündung des Flüsschens Øleå in der Nähe des bedeutenden eisenzeitlichen Gräberfelds bei Slusegård, Süd-Bornholm, nachgewiesen.⁵⁷ Datierung und Funktion der Anlagen sind jedoch noch unklar.

Von bescheideneren Anlaufplätzen für kleinere Schiffe zeugen Ortsnamen auf *-länning* (»-lände«) und Entsprechendes (*Länna*, ein Kirchspiel in Uppland und Södermanland). Ankerplätze können auch mit dem Namenglied *Sätt-* (*Sätteberget*, *Sätteriet*) bezeichnet werden nach der Wendung »att sätt(j)a ankar« (»ankra upp«) (»Anker setzen«), belegt seit dem 17. Jahrhundert.

Ein älterer Typus auf *-sta(d)*, *-staden* (»-stadt«, »-stedt«) umfaßt Namen wie das signifikante *Snäckstavik* (Öland, Södermanland), »viken med snäckhamnen« (»die Bucht mit Schniggenhafen«), worin »snäcka« (»Schnecke«, »Schnigge«) einen wikingerzeitlichen oder frühmittelalterlichen Schiffstyp bezeichnet, der besonders in der Ledungsflotte (Kriegsflotte) verwendet wurde.

Ortsnamen können ferner auf feste und ruhige Aufenthaltsorte für Schiffe oder Besatzungen deuten. Hierzu gehören sicherlich die Namen auf *Ligg-* (*Liggskär*), *-läge* (dänisch *-leje*), zu deutsch »liegen«. In diesem Fall kommt jedoch auch das verbum aktivum »lägga« (»legen«) in Frage. Die Örtlichkeit kann dann ein Fischgrund sein, an dem man Netze auslegt.

Schließlich kann man anführen, daß es in bezug auf Häfen eine große Ortsnamengruppe gibt, die – wie das oben genannte *Snäckstavik* – mit verschiedenen Schiffstypenbezeichnungen gebildet wird (*skuta* [»Schute«], *skepp* [»Schiff«] z.B. in *Skutholmen*, *Skeppsvik*). Diese Namen können sich jedoch ebensogut auf Schiffbauplätze beziehen, die es ja häufig in der Nähe von Häfen gibt. Mit Schiffstypenbezeichnungen gebildete Ortsnamen auf hoher See hingegen geben generell Orte von Schiffsverlusten an.

Wir haben oben schon ein Beispiel für Appellativnamen nach bekannten Häfen/Städten (Typ *Kalmar*) angeführt. Aus dieser Gruppe findet sich wahrscheinlich auch Haithabu (Hedeby) in dem blekingischen Ortsnamen *He(j)abyholm* wieder.^{58a} Verschiedene andere Beispiele knüpfen an Häfen mehrerer wikingerzeitlicher und frühmittelalterlicher Städte an wie *Birka*, *Sigtuna*, (*Söder)tälje* u.a.m.

Des weiteren gibt es Ortsnamen für Häfen, die auf staatliche oder administrative Initiativen weisen (*Kron-*, *Tull-* [»Zoll-«], *Lots-* usw.).

An die Funktionen Handel und Kaufmannschaft in den Häfen schließen mehrere unterschiedliche Namentypen auf *Köp-* (»Kauf«) oder nach »kopari, kaupari« = »köpman« (»Kaufmann«) an (*Köpmanholm[en]*, *Köpstad*, vielleicht *Kopparnäs*, *Kopparsvik*).^{58b} Einige dieser Namen gehen möglicherweise bis in die Eisenzeit zurück und spiegeln auf jeden Fall ein altertümliches, dezentrales Tauschhandelswesen wider.

Noch ältere Namentypen können z.B. auf den uralten geheiligten Marktfrieden zurückgehen, den der König für solche Plätze verkündete (*Fredagsö*, *Helgö*⁵⁹).

Aufgrund dieser und anderer Namenindikationen konnten im schwedischen Bereich bis jetzt weit mehr als 600 Hafenanlagen von der Eisenzeit bis in die jüngere Vergangenheit nachgewiesen werden.

Schiffswerften, Bootsbauplätze

Eine sichere Anbindung an Hafenplätze haben auch Ballastplätze (die jedoch, soviel bekannt, in Ortsnamen keinen anderen Niederschlag gefunden haben als das offenkundige *Ballastholmen*) und manchmal auch Werften.

Der verbreitetste Namentypus ist auch hier mit *Varv-* (»Werft-«), *varv(et)* gebildet. Die Tätigkeit des Schiffbaus selbst wird in Norrland mit dem Namenglied *Bygg-* (*Byggnäsudd*) bezeichnet (*bygga* = »bauen«). Ältere Bezeichnungen, besonders mit Kriegsschiffswerften der Krone verbunden, sind *Skeppsgården* (Småland, Stockholm) und *Bankstaden* (Finnland).

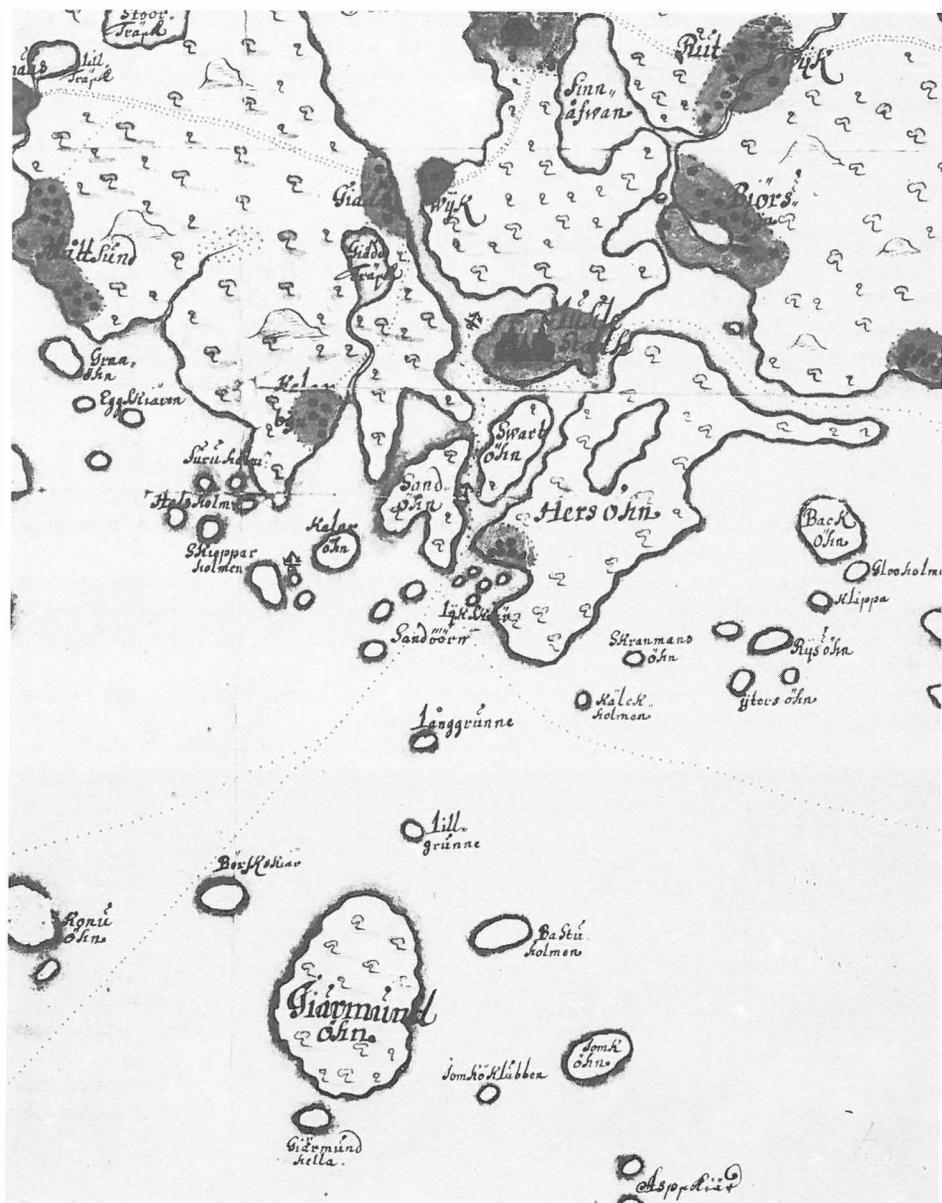


Abb. 13 Schweden besitzt in detailreichen Lokalkarten ein einzigartiges und gut erhaltenes Quellenmaterial für die älteren Stadien der maritimen Kulturlandschaft. Hier ein Beispiel, eine Karte aus dem Jahre 1764 (F. Bodin, Lantmäteriverket, Gävle) über die Einfahrt nach der Stadt Luleå, die 1621 gegründet worden ist, aber ältere Vorläufer hat. Die Schifffahrtswege und die Bebauung sind gut markiert. Das östliche (innere) Fahrwasser ist seit langem verflacht und führt heute teilweise über Land.

In anderen Fällen werden, wie oben bereits angedeutet, die Werftplätze auch nach dem Schiffstyp benannt, der gewöhnlicherweise dort gebaut wurde (*Pråmviken* [»Prahmbucht«], *Skeppsholmen*). Auch für den »basnings«-Platz (*basa* = »Planken über Feuer biegen«) gibt es ein Beispiel im Ortsnamen *Basviken* (Småland).

Kielholen

Andere auf Werfttätigkeiten beruhende Namenkategorien weisen auf das Teeren oder Verpichen hin (*Beckholmen, Tjärholmen*), wenn sie nicht das Ein- oder Ausladen solcher Waren bezeichnen (vgl. oben unter Häfen) oder Vorrichtungen für diese Tätigkeiten, wie *Bråbänken* (*Bradbänken*) (»Teerbank«). Die Steinkästen, an denen man das Schiff verankert, wenn es kielgeholt wird (schwedisch »*st(j)älptes*«), haben zu einem Namen wie *Stälp(bro)hagen* (Åland) geführt.

Aufriggen

Hierzu benannte man besondere Plätze, wo das Aufriggen und Takeln stattfand, meist in einiger Entfernung von der eigentlichen Helling.

Die Stelle, wo man von einer Anhöhe aus den Masten einsetzte, konnte *Mastberget* genannt werden. Wenn das Mastsetzen schiefling, konnte der Mast sich beim Hiszen losreißen und das Schiff, das darunter verankert war, glatt durchschlagen. Und an einer solchen Stelle liegt auch wirklich ein Wrack mit einer entsprechenden Beschädigung!

Namen vom gleichen Typus sind *Tackelkammarviken* und *Takelklippan* für Orte, an denen Takelmaterialien aufbewahrt oder Schiffe aufgetakelt wurden.



Abb. 14 Immer noch gibt es in den Wäldern an der nördlichen Küste Reste der früher bedeutenden Schiffbautätigkeit. Hier ein zugebautes Spantstück auf Iggön, nördlich von Gävle. (Foto vom Verf., 1978)

Schiffbauholz

Eine große und bisher nur unvollständig untersuchte Kategorie von Namen bezieht sich auf Orte, an denen Schiffbauholz gewonnen wurde. Häufig wurden die älteren Werftplätze auf einer Insel angelegt, wo Krüppelkiefern unter dem ständigen Wind krumm wuchsen und mit ihren Wurzeln und Ästen Hölzer für Spanten liefern konnten. Namen mit solcher Bedeutung sind z.B. *Rotholmen* (»Wurzelsinsel«) und *Rotskär*, Namen schwedischer Kriegsschiffswerften im 16. und 17. Jahrhundert. Auf dieselbe Weise deutet z.B. ein *Mastholmen* auf die Gewinnung von Mastholz (vgl. auch oben).

Im südschwedischen Binnenland kommen des weiteren viele Namen auf *Skepp-* vor, wie *Skeppshult*, *Skeppsmor* u.a., wahrscheinlich elliptische Bildungen mit »*skipsvidher*« = »*skepps-virke*« (»Schiffbauholz«).⁶⁰ Dieses Bauholz dürfte im Mittelalter über die südschwedischen Flüsse geflößt worden sein.

Noch in jüngerer Zeit wurden Landvermesser und andere Bedienstete der Krone darauf aufmerksam gemacht, daß sie im besonderen nach Vorkommen von Schiffbau- und Mastholz Ausschau zu halten und sie für zukünftige Verwendung zu registrieren hätten. Nicht einmal im waldreichen Norden war der Vorrat an Schiffbauholz unerschöpflich. Die Vorkommen, die es gab, mußten gepflegt und maßvoll genutzt werden. Ganz besonders galt das für Eichen.

Anlagen unter Wasser

Alle Arten von Unterwasserrelikten wie Molen, Kajen, künstlich angelegte Wellenbrecher, Pfahlbauten für unterschiedliche Zwecke (wie Ankerpfähle und Fahrwassersperrn sowie Verteidigungsringe um befestigte Plätze), Straßen- und Brückenkonstruktionen und feste Fischereieinrichtungen haben Spuren in der Namenflora hinterlassen. Die Bedeutung der Namen ist jedoch in Namengliedern wie *Stock-*, *Stång-*, *Stav-*, *Pål-*, *Brygg-* oder *Bro-* nur recht allgemein. Was für eine Anlage wirklich gemeint ist, ist selten von vornherein klar.

Über das Namenglied *Stäk-* (*Stek-*, *Steg-*) in *Stäket*, *Almarestäket*, *Stegeholm*, *Stege* sind sehr unterschiedliche Ansichten geäußert worden.⁶¹ Zum einen soll es Bezeichnung für (Fahrwasser-) Sperren auf Pfählen sein, zum anderen Benennung für Leitarme zu festen Fischereieinrichtungen.⁶² Beide Auffassungen sind schiffahrtshistorisch interessant. Aus der Sachüberlieferung ergibt sich nun, daß beide Arten an den engen Gewässerpassagen vorkommen, wo man heute noch *Stäk*-Namen findet.

In der Mehrzahl der Fälle hat man an diesen Stellen mit Sicherheit Fahrwassersperrn vor sich. Ungefähr 50 Namen mit *Pål-* und *Stäk-* dürften ganze Generationen solcher Sperren längs der schwedischen Ostküste bezeichnen. In Dänemark und im schwedischen Blekinge haben Archäologen mehrere sehr umfangreiche Anlagen mit Pfahlkonstruktionen unter Wasser gefunden und sie dokumentiert.⁶³

Diese Namentypen treten auch in Norrland auf, bis hinauf ins südliche Hälsingland.

Fahrwassernamen

Die umfassendste Namensgruppe von schiffahrtsgeschichtlichem Interesse bezeichne ich als *Fahrwassernamen* (Namen mit Bezug zu Schiffahrtswegen). Schiffahrtswegen können durch materielle Zeugnisse wie Seezeichen und Wracks gekennzeichnet sein, wobei die Häfen mit Ballastplätzen und anderen Einrichtungen als Knotenpunkte der Schiffahrtswegen angesehen werden müssen. Einen Schlüssel aus späterer Zeit zum Verlauf der Fahrwasser finden wir durch ältere See- und andere Karten. Ortsnamen jedoch sind in besonderem Maße erhellend, und sie zeigen eine noch ältere Schicht als das historische Quellenmaterial:

Die Fahrwassernamen bestehen aus folgenden Gruppen:



Abb. 15 Seekarte aus dem Beginn des 19. Jhs. über den südlichen Teil des Inventarisationsgebietes, nördlich von Stockholm. Der eingezeichnete Schiffahrtsweg ist der im Mittelalter und in der neueren Zeit gewöhnliche. Weiter zum Lande hin, bei der Stadt Östhammar, verlief ein – heute völlig verflachtes – in die früheste Zeit und in das frühe Mittelalter zu datierendes paralleles Fahrwasser, das an der schmalsten Landzunge noch immer Snäckgrund (vgl. die Schiffstypenbezeichnung!) genannt wird. Sicherlich gab es hier auch eine Schleppstrecke für Ruderfahrzeuge. Außerhalb des Schärenürtels mit den dichten Tiefenangaben verläuft der Schiffahrtsweg des späten 19. und des 20. Jhs.

- Namen nach Schiffen;
- Namen nach Schiffstypen;
- Nationalitäts-(Herkunfts-)Namen;
- Namen nach Personen oder Berufen/Titeln;
- Namen nach Seezeichen;
- Namen nach *vårdkasar* (Warnfeuerstellen);
- Warnnamen;
- Namen, die das Fahrwasser selbst oder die Navigation darin bezeichnen;
- Namen an Fahrstellen und Furten.

Zu diesem Komplex gehört auch die Namengebung an Wasserstraßen und Gewässern im Binnenland.

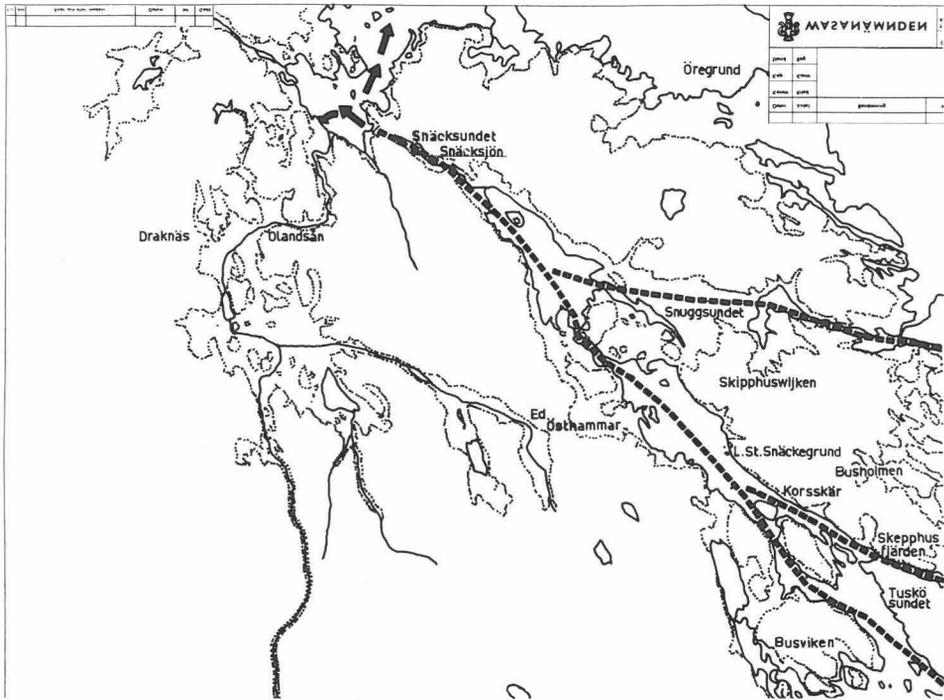


Abb. 16 Das innere Fahrwasser bei Snäckesund (vgl. Text zu Abb. 15) mit besonders interessanten älteren Ortsnamentypen. An drei Stellen im östlichen Bereich der Karte hat man – wahrscheinlich mittelalterliche – Fahrwassersperren gefunden.

Namen nach Schiffen

Die Varitationsbreite der historischen Schiffsnamen ist sehr groß. Trotzdem kann man sie teilweise datieren. Die Sitte der Namengebung beleuchtet eine jüngere Arbeit von Kennedy.⁶⁴ Diese Sitte ist weitgehend international. Beispiele für von Schiffbruch und Verlust herrührende Ortsnamen, bei denen jeweils das Schiff Namengeber war, sind in Schweden z.B. *Fortunagrund*, *Göteborg*, *Tre Bröder*, *Paulapallarna*.⁶⁵

Namen nach Schiffstypen

Auch diese Namengruppe ist höchst bedeutsam. Folgende Namenglieder sind dabei von Interesse:

<i>Bark-</i>	<i>Hax-</i>	<i>Pink-</i>
<i>Bojort-</i>	<i>Holk-</i>	<i>Präm-</i>
<i>Brandar(Brännar)-</i>	<i>Håp-</i>	<i>Ske(d)-</i>
<i>Brigg-</i>	<i>Jakt-</i>	<i>Skepp-</i>
<i>Buss-</i>	<i>Kan-</i>	<i>Skonar-</i>
<i>Båt-</i>	<i>Karv-</i>	<i>Skut-</i>
<i>Drak-</i>	<i>Knarr-</i>	<i>Snäck-</i>
<i>Galjot-</i>	<i>Kugg-</i>	<i>Struss-</i>
<i>Gallej-</i>	<i>Ostindiefarar-</i>	<i>Tjalk-</i>

In Ortsnamen treten diese Namenglieder, wie schon angemerkt, in der Hauptsache in zwei Funktionen auf. Im inneren Schärengürtel und in geschützten Lagen markieren sie meist Häfen, teilweise auch Werftplätze, während sie als Namen an Land oder an ungeschützten Stellen, oft auch im offenen Wasser, die Stelle einer Grundberührung, eines Schiffverlustes oder einer Wracklage bezeichnen. Diese Namen können über weite Strecken datiert werden und fungieren so als sehr wichtige Fahrwasserindikatoren.

Die üblichsten Typen sind in meinem Inventarisierungsgebiet an der schwedischen Ostküste *Båt*-, *Skut*- und *Skepp*-Namen, und zwar in dieser Reihenfolge. Sie erscheinen als allgemeine Bezeichnungen für Schiffe, selbst wenn sich ein gewisser Unterschied in der Größe bemerkbar macht.

Für Schiffsarchäologen dürften jedoch die Namen mit älteren Schiffstypen besonders interessant sein, die in der Wikingerzeit und im frühen Mittelalter vorkamen, wie (*Drak*-), *Buss(a)*, *Snäcka* (von »*snekkfjla*«), *Ske(d)* (von »*skeid*«). Zum Teil zeigen sie wohl Ledungs(Kriegs-)Häfen und andere Plätze an, die in der Verteidigungsorganisation von Bedeutung waren.

Am wichtigsten sind in diesem Zusammenhang die *Snäck*-Namen. Ihr Vorkommen ist für Gotland von dem Ortsnamenforscher Ingemar Olsson genau ermittelt worden.⁶⁶ Ich bereite eine vergleichbare Untersuchung für die schwedische Ostküste vor.

Ein vorläufiges Bild der Verbreitung dieser Namentypen zeigt die folgende Tabelle:

Die Verteilung älterer Ortsnamen mit wahrscheinlichen Bezeichnungen älterer Schiffstypen im Norden, besonders in Finnland und Schweden. – Vorläufige Übersicht.

Gebiet der Norrlands-Inventarisat ion	<i>Kugg-/Kogg-</i>	<i>Snäck-</i>	<i>Bus(s)-</i>	<i>Knarr-</i>
1. Oberes Norrland	2	2	–	–
2. Mittel-Norrland	–	2	–	–
3. Südliches Norrland mit Nord-Roslagen	2	6	3	1
Strecke Norrtälje–Utlängen				
1. Stockholms Schärengarten	10	9	8	3
2. Landsort–Misterhult	18	6	12	5
3. Misterhult–Utlängen	5	5	5	2
Binnenwasserstraßen (Mälaren/Vänern)	3	5	?	3
Blekinge (nach Olsson 1939) ⁶⁶	5	5	4	2
Åland	14	2	7	1
Süd-Finnland	13	2	3	?
Nord-Finnland	?	1	?	?
Gotland	1	13	1	1
Schwedens Westküste	10	4	2	13
Dänemark mit Schonen	1	8	1	2
Norwegen (vorläufig)	?	?	1*	3*
Summe	84*	70*	47*	36*

* wahrscheinlich mehr

Auch die *Kugg*-Namen sind Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit gewesen. Sie gehen auf den Schiffstyp »Kogge« zurück und könnten theoretisch sowohl friesische (vgl. den Hafennamen *Kugghamn* für die wikingerzeitliche Entsprechung Haithabus im Mälarsee in der Nähe Stockholms) als auch hansische Koggen des Mittelalters bezeichnen.⁶⁷ Diese Namen kommen in den inneren Bezirken des Bottnischen Meerbusens vor, wenn auch sehr spärlich.

Die *Snäck*- und *Kugg*-Namen sind vorzugsweise aus sprachlichen Gründen besonders untersucht worden, denn sie können als Gruppe sicherer beurteilt werden als andere Namen.

Auf regionale norrländische und finnische Bootstypen wird mit den beiden Bootsnamen *Håp*- und *Hax(e)*- für kleinere Fahrzeuge hingewiesen, die sich aus dem finnischen »*haapio*« (aus »*haapa*« = »die Baumart Espe«) und »*haaksi*« entwickelt haben. Eine entsprechende nordische Bezeichnung »*kana*« (»Kahn«) dürfte in den skandinavischen Namen für Kiew in Rußland eingegangen sein, *Könugard* (= »Kahnstadt«).⁶⁸

Einige Namen sind unsicher. So ist es weniger wahrscheinlich, daß z.B. »*drak(e)*«, altwestnordisch »*dreki*« (»Drache[nschiff]«), »*kana*« (»*kani*«) (cf. »Kahn«), *holk*, *struss* (slavischen Ursprungs) oder *tjalk* (holländischen Ursprungs) zu einheimischen nordischen Ortsnamenbildungen herangezogen worden sind. Hingegen dienen sie nachweislich in historischen Quellen als Namen für verschiedene Fahrzeugtypen.

Nationalitäts-(Herkunfts-)Namen

Auch ein gewisser Prozentsatz solcher Namen bezeichnet Schiffbruch- oder Verlustpositionen. Sie können aber auch mit Handelsplätzen und Hafeneinfahrten in Verbindung gebracht werden.

Die in meinem Inventarisationsbezirk gewöhnlichsten vermelden die Anwesenheit von Finnen (*Finn*-), anderen Nordleuten und Russen. In einer Anzahl von Namen findet sich das im älteren Schwedisch übliche Schimpfwort »*garper*« (»Wichtigtuer«, »Großmaul«, aber auch »kühner Mensch«) für »deutsch« (oft für hanseatische Seeleute in maritimem Zusammenhang) (*Garpholmen* u.a.).

Wieder andere solcher Ortsnamen erinnern wohl an Seekrieg und Plünderungen der Küsten in früherer Zeit. Wahrscheinlich gehören bestimmte Namen, die sich auf Russen (*Ryss*-) und Dänen (*Jut*-, *Dan*-) beziehen, hierzu. Es ist auch möglich, daß eine Namensschicht, die *vender* (Wenden), *ester* (Esten) und *kurer* (Kuren) nennt, ebenfalls in diesen Zusammenhang gehört, doch sind sie meist eher unbestimmt und schwer zu deuten.⁶⁹ Die Namensgruppe bezeichnet auch das Herkommen aus Landschaften und Bezirken im Lande (vgl. unten zu appellativen Namen).

Namen nach Personen/Berufen/Titeln

Dieser außerordentlich häufige Namentyp kann sowohl Fischgründe, die die benannte Person besaß oder ausbeutete, als auch Orte von Schiffsverlusten bezeichnen, für die dann der Schiffer Namengeber war. Der Hintergrund ist in den meisten Fällen unklar. Im ganzen Inventarisationsbereich findet sich nur ein rarer Fall mit wahrscheinlichem mittelalterlichen Hintergrund.

Namen nach Seezeichen

Die meisten Seezeichen in der früheren Zeit waren von der Natur gegebene Landmarken. Von Menschen errichtete Seezeichen waren nicht nur speziell erbaute Sichtzeichen, sondern auch sekundäre wie Windmühlen und Kirchtürme.⁷⁰

Die früheste Schicht der älteren schwedischen Ortsnamen nach Seezeichen, in der Mehrzahl sogar gemeinnordisch, scheint aus der mittelalterlichen Sprache zu stammen wie *grim(a)* (»Maske«), *kors* (»Kreuz«), *stång* (»Stange«), *kummel* (»Steinhaufen«, »Grabhügel«), *varde* (»Warte«), *märke* (»Mal«), *kalm* (*Kälm*-) (»Steinhaufen«) und *bak* (*båk*) (»Bake«).⁷¹

Die meisten materiellen Zeugnisse sind einfache Steinhaufen, Fundamente für verschiedene Typen von Seezeichen aus vergänglichem Material, besonders Holz. Auch diese Fundamente werden mit einer ganzen Zahl von Namengliedern benannt (*Rös*-, *Kummel*- u.a.m.).⁷²

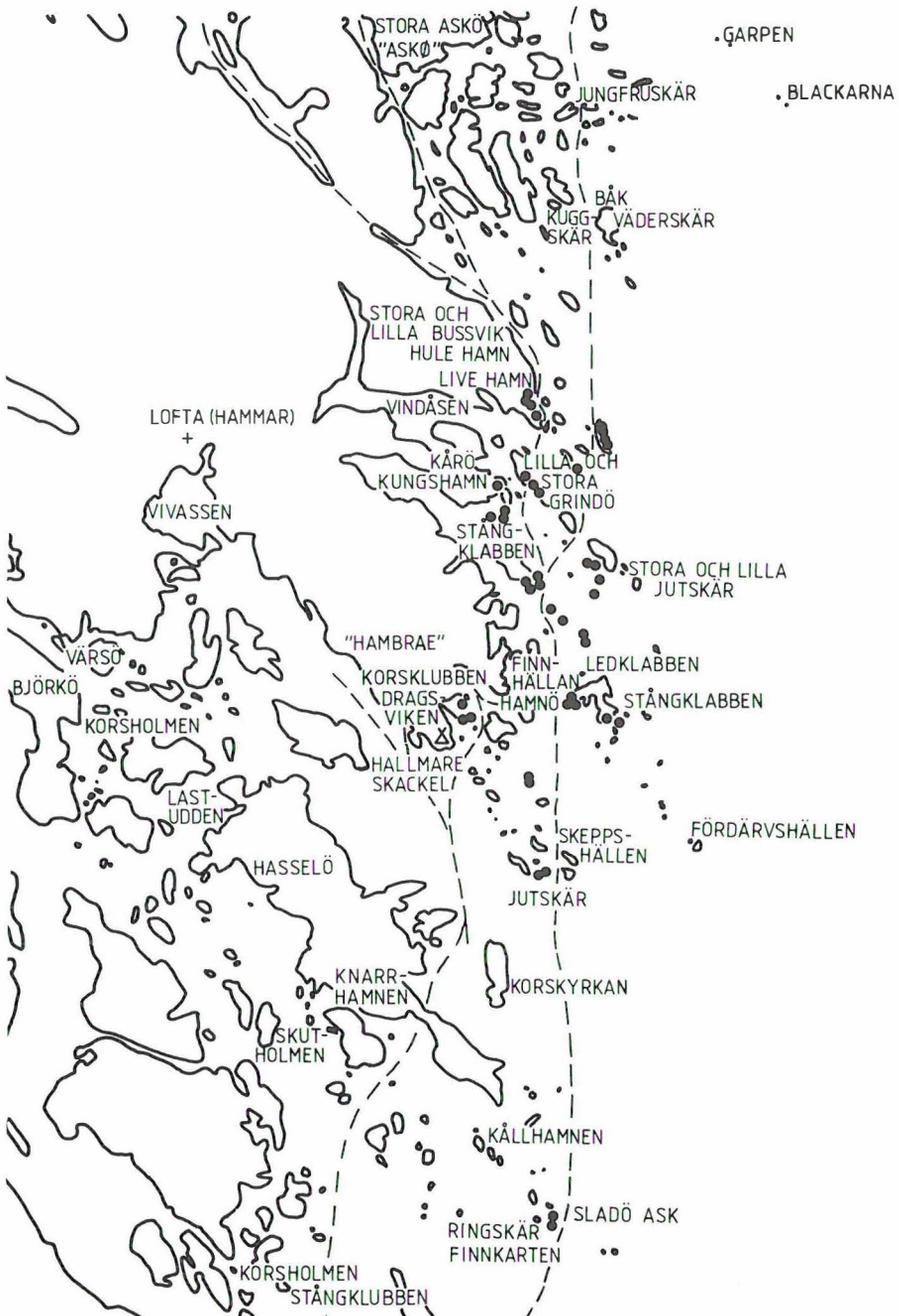


Abb. 17 In diese Karte von einem Teil der Smålandküste sind mehrere Generationen älterer Seezeichen, von denen die Steinfundamente erhalten sind, eingetragen (rosen, kummel). Sie heben ältere Schifffahrtswege hervor, von denen einige wohl schon in prähistorischer Zeit befahren wurden. (Nach Peter Norman: Båkar och kummel i Loftahammar och Östra Eds skärgårdar. In: Tjstbygden, [Västervik] 1979)

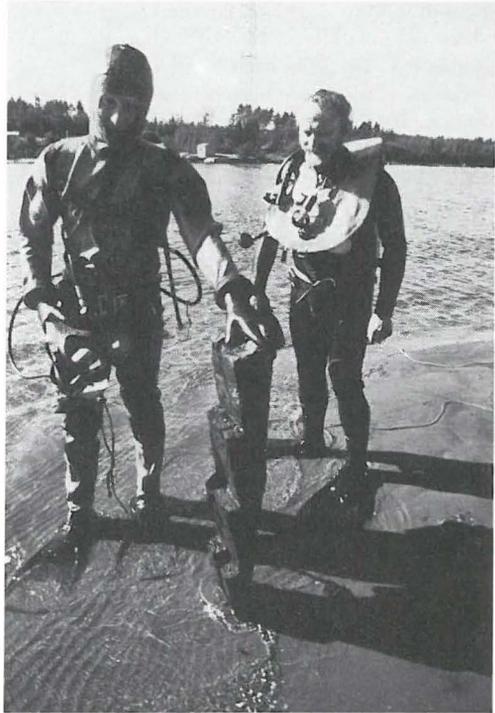


Abb. 18 Taucheruntersuchung eines geklinkerten Wracks, vermutlich aus dem 18. Jh., in Pitsundet, Norrbotten, 1977. Im Hintergrund ist ein heutiger Fähranleger zu sehen. (Foto vom Verf.)

Namen nach vårdkasar

Die nordische *vårdkase*-Terminologie geht in Ortsnamen hauptsächlich von vier allgemein üblichen Namengliedern aus, von *Vard-* (altdänisch *warth*) mit der Bedeutung »Wacht« und der Zusammensetzung *Vårdkas(e)* »Holzstoß für Feuerzeichen« im Schwedischen, von *Viti* (*Vite-*), beide westnordisch, d.h. norwegisch, *Böte-* (schwedisch/finnisch) und *Bavn* (ursprünglich *Baken-*, dänisch). Mehrere hundert dieser Namen haben in den Ortsnamen entlang der Küste überlebt. Doch gibt es solche Namen auch im Binnenland. Ihre Funktion im maritimen Zusammenhang ist mit der Seeverteidigung verbunden und mit ihrem Dienst als sekundäre Seezeichen, wo sie an Schifffahrtswegen standen (vgl. Abb. 19).

Warnnamen

Eine verhältnismäßig große Gruppe von Ortsnamen warnt den Seefahrer vor einem gefährlichen Grund. Allerdings habe ich den Eindruck, daß sie sich weniger auf tatsächliche Schiffbrüche oder Schiffsverluste beziehen, daß sie vielmehr oft in einem bestimmten Zusammenhang mit den Schifffahrtswegen stehen.

Namen, die das Fahrwasser selbst oder die Navigation darin bezeichnen

Hierzu gehören Namen wie *Ledskär*, *Ledsundet*, (*led* = »[Fahr]weg«), die an verschiedenen Stellen vorkommen. Möglicherweise sind es Plurale, d.h. sie bezeichnen den Vereinigungspunkt von zwei- oder mehr Schifffahrtswegen. Sie können auch Anschlußstellen an das offiziell

bewachte ältere Schifffahrtswegesystem (*konungsleden*) benennen, das zu einem erheblichen Maße die Grundlage der nordischen Reiche bildete (vgl. den Namen Norwegens: *Norge* = *Nordrvegr* »der Weg nach Norden«).

Ferner gibt es noch verschiedene andere Bezeichnungen und Namen für Schifffahrtswege mit direkter Beziehung zu Positionsbestimmungen, sog. Deckungslinien (Ortsnamen auf *Me[d]* = »Mitt-«, die sich auf Kreuzungspunkte von Peil- oder Deckungslinien in der Navigation beziehen). Doch ist in unserem Zusammenhang nicht der Platz, diese Namen weiter zu untersuchen.⁷³

Namen an Fährstellen und Furten

Es mag seltsam scheinen, diese Gruppe unter die Namen nach Schifffahrtswegen einzuordnen. Es gibt jedoch eine gut begründete Erklärung. An Furten ist das Gewässer so seicht geworden, daß sich ernsthafte Hindernisse für die Schifffahrt gebildet haben. Fährstellen sind häufig nahe den Ästuaren der Flüsse entstanden, wo der Abstand zwischen beiden Ufern oft besonders gering ist. In beiden Fällen wurden topographisch begründete Berührungspunkte zwischen Landwegen und Schifffahrtswegen geschaffen. Zu einem bestimmten Teil gehören sie natürlich auch zu den Binnenwasserstraßen (siehe unten). Außer Furten (*Va[d]*) selbst wurden auch solche Örtlichkeiten bezeichnet, an denen man optisch, durch Feuer oder Rauch, oder akustisch, durch Rufen, nach einem Boot (Fähre) signalisierte.

Namen nach Autoritäten

Außerordentlich schwierige Interpretationsprobleme bietet die Namensgruppe, die ich Autoritätsnamen genannt habe. Hiermit sind Namenglieder gemeint, die mit profanen oder religiösen Autoritäten verknüpft sind, personalen oder unpersonalen. Diese Autoritäten setzen eine psychosoziale Situation voraus, in der die Namengeber sie als natürlich auffassen. Solche Verhältnisse sind zeitgebunden.

Mit ziemlicher Sicherheit werden mit Namen auf *Kungs-*, *Konungs-* einige Formen staatlichen Eingreifens bezeichnet, z.B. in die Seeverteidigung (*Ledung*). Hierher gehört der Name *Kungshamn*, der sowohl in Schweden und Finnland als auch in Norwegen in maritim höchst interessanten Lagen vorkommt.⁷⁴

Ein neues Element in diese profanen Autoritätsnamen führt Hellberg⁷⁵ mit Ortsnamen ein, die mit höheren sozialen Rängen im frühgeschichtlichen oder wikingerzeitlichen *Ledungswesen*, belegt in der altwestnordischen poetischen Sprache, verbunden werden können, wie Namenglieder, die auf *Hærsa-* (»Herse« [Titel eines Häuptlings]) (*Hersby*), *Styrir* (Anführer, Kriegsmann) (*Styrsvik*) und *Visi* (Anführer) (mit *Visathing-*, »Thingversammlung unter Leitung eines Führers, Königs« [*Vishamn*, *Vistingsö*]) zurückgehen. Diese Ortsnamen sind jedoch sehr schwer zu deuten und unsicher.

Die religiös geprägten Namen können sowohl Ränge innerhalb der Kirchenorganisation (*Biskop-*) bezeichnen als auch jetzt verschwundene Kirchen- oder Kapellengebäude und in katholischer Zeit (im Norden bis ca. 1550) maritime Schutzpatrone, wie z.B. den Heiligen *Olav*, den hervorragendsten skandinavischen Schifffahrtsheligen, der in norrländischen Ortsnamen nicht selten belegt ist. Es ist denkbar, daß ein Teil dieser Namen eine noch ältere Schicht heidnischer theophorer Ortsnamen überlagert.

Besonders interessant sind weiter *Jungfrau-* Namen, von denen man wenigstens zum Teil annehmen kann, daß sie auf irgendeine Weise der heiligen Jungfrau geweiht waren und deren Funktion als Schutzpatronin der Fischerei, vielleicht auch der Seefahrt.

Das Meer wurde auch noch in nachreformatorischer Zeit in der nordischen Tradition »Jungfrau Marias Vorratskammer« genannt, auf den nordbritischen Inseln »*Mary's storehouse*«. Ältere Häfen können demnach *Jungfruhamn* heißen.

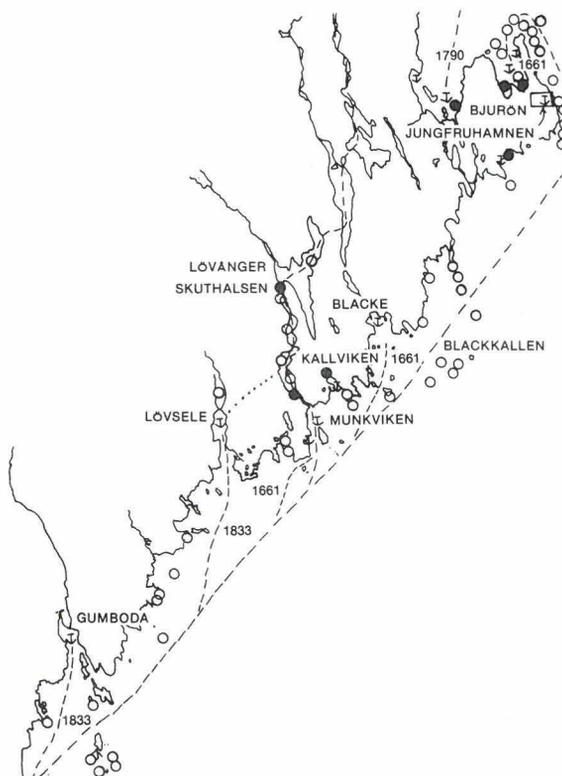
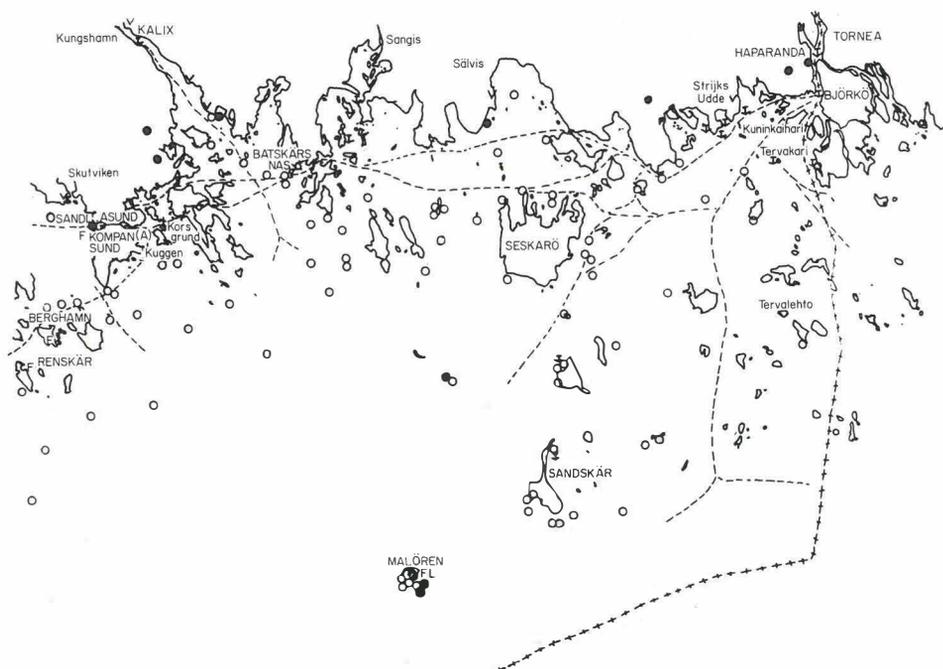


Abb. 19–20 Beispiele für die Reinzeichnung von Inventarisationskarten von zwei interessanten Küstenabschnitten mit eingetragenen Indikationen. – Abb. 19 zeigt die nördlichste Küstenstrecke, westlich der Grenze zwischen Schweden und Finnland. – Abb. 20 bildet das Gebiet unmittelbar südlich von Bjuröklubb (in der rechten oberen Ecke) ab. Das Innenfahrwasser von Lövänger (vgl. Abb. 2) ist eingezeichnet.

Den vielleicht bekanntesten Jungfrau-Namen im Norden trägt die Insel *Blå Jungfrun* (»die blaue Jungfrau«) im Kalmarsund. Es handelt sich um einen magischen Namen, einen Ersatz- oder, mit einem Terminus aus der Südsee bezeichnet, *Noa*-Namen. Der ursprüngliche Name war *Blåkulla*, die schwedische Entsprechung des deutschen Blocksberges im Harz.

Magische Tabuisierung von Namen auf See⁷⁶ erschwert im übrigen die Deutung von unterschiedlichsten maritimen Ortsnamen, nicht nur von Autoritätsnamen.

Appellative Namen

Unter den Namen, die Kultur-, Handels- und Seeverbindungen im Küstengebiet bezeugen, gibt es auch sog. appellative oder Wandernamen. Unterschiedlichen Orten der Küsten, vor allem solchen mit einem Charakter von Kommunikations- oder Knotenpunkten, also Häfen oder Flußmündungen u. dergl., sind z.B. Namen von bekannten Handelszentren beigelegt worden, auf die die Schifffahrt der Region ausgerichtet war oder von denen sie herkam (vgl. Häfen im Zusammenhang mit den Ortsnamen *Kalmar*, *Sigtuna* und *Tälje*). In gewisser Beziehung kann man sie auch mit dem allgemeinen Herkunfts-(Nationalitäts-)Namen vergleichen.

Appellativnamen, die sich auf den wikingerzeitlichen Handelsplatz *Birca* im Mälarsee in der Nähe Stockholms beziehen, dürften jedoch Beispiele für **a b s t r a k t e** Appellativa sein. Nach heute allgemein akzeptierter Ansicht, formuliert von Wessén⁷⁷, soll in *Birca* (latinisierte Form des schwedischen *Björkö* »Insel mit Birken«, nach Rimberts *Vita Anskarii*, ca. 870⁷⁸) eine besondere Jurisdiktion mit mündlich tradierten Gesetzen eingeführt worden sein. Diese wurden im frühen Mittelalter im Norden in schriftlicher Form als »Birkinselrecht« bekannt. Vermutlich haben die Orte, wo diese Gesetze angewendet wurden, ihren Namen danach erhalten.

Das Problem liegt u.a. darin, daß Ortsnamen wie *Björkö*, *Björkskär* mit mehreren Varianten vielleicht nur auf das Vorkommen der Baumart »Birke« anspielen. Oder sind sie möglicherweise in volkstümlichen Nachbildungen so gedeutet worden, nachdem die juristische Bedeutung des Namens in Vergessenheit geraten war?

Für das Namensvorkommen dieses Typus in Finnland⁷⁹ hat darüber hinaus Vahtola⁸⁰ ein finnisches Namens-element »*perkkiö*« = »gerodetes Feld« oder »gerodete Flur« nachgewiesen, das möglicherweise der Ausgangspunkt für bestimmte später schwedischte Formen gewesen ist.

Es kann jedoch nicht geleugnet werden, daß ein Teil der untersuchten *Björk*-, *Birk*- oder *Berk*-Namen in Schweden in maritim außerordentlich interessanten Lagen zu finden sind. Und schließlich soll auch angemerkt werden, daß das »Birkinselrecht« außer an Handelsplätzen auch in **F i s c h e r s i e d l u n g e n** angewendet wurde, wie beispielsweise in den norwegischen *Frostatingslag* (Gesetze des *Frostathings*) betont wird.

Binnenwasserstraßen

Mit Binnenwasserstraßen sind hier zwei Haupttypen gemeint:

1. Die innersten Küstenfahrwasser;
2. Schifffahrtswege auf Binnengewässern, d.h. auf Seen und in fließenden Gewässern.

Auch hier können bestimmte Typen von Fahrwassernamen die Schifffahrtswege bezeichnen; aber in erster Linie erhalten wir durch indirekte Belege Kenntnis von ihrem Bestehen in älterer Zeit. In den Binnenwasserstraßen sind nämlich Landhindernisse entstanden: Kurze Landstrecken zwischen den Gewässern mußten überbrückt werden, und das hat Spuren in der Namenflora hinterlassen, ab und zu auch materielle Zeugnisse.

Grundsätzlich kann man sich vier Hauptursachen für eine Fortsetzung von Schifffahrtswegen über Land auf Kanälen, Zieh-, Schlepp- und Tragestrecken vorstellen:

1. Durch eine Fortsetzung des Schifffahrtswegs über Land hat man den Weg wesentlich verkürzt und erleichtert und/oder gefährliche Passagen auf offener See vermieden.

2. Fortdauernde Landhebung und Anwachsen des Bodens durch Sedimentation im früheren Schiffahrtsweg.

Im Binnenland, wo die Landhebung keine nennenswerten Auswirkungen auf die Verhältnisse in jüngerer Zeit gehabt hat, kommen hinzu:

3. Dauernde topographische Hindernisse.

4. Fehlen eigentlicher Landwege.

Die ältere Schiffahrt hat es vorgezogen, sich auf einem Schiffahrtsweg längs der Küste so nahe am Festland zu halten wie möglich. Solange die Wassertiefe noch eine Passage mit Booten zuließ, konnten sie zunächst noch auf dem Wasser gezogen (geschleppt) oder gestakt werden. Später konnte man sie nur noch schleppen, wenn sie um die Ladung erleichtert waren und diese über Land transportiert wurde.

Kanäle waren ungewöhnlich und haben deshalb in unserem Zusammenhang allenfalls eine Nebenrolle gespielt. Aus der Wikingerzeit ist mir ein einziger Kanal bekannt, der *Kanhavekanal* auf Samsø in Dänemark.⁸¹ Er befindet sich obendrein in ganz besonderer Lage: auf einer Insel in der offenen See. Der älteste *Väddökanal* in Roslagen, Schweden, dürfte allem Anschein nach schon im 12./13. Jahrhundert gegraben worden sein.⁸² Literarische Quellen berichten ferner von einem Kanalbau bei Tønsberg in Norwegen vor 1263.

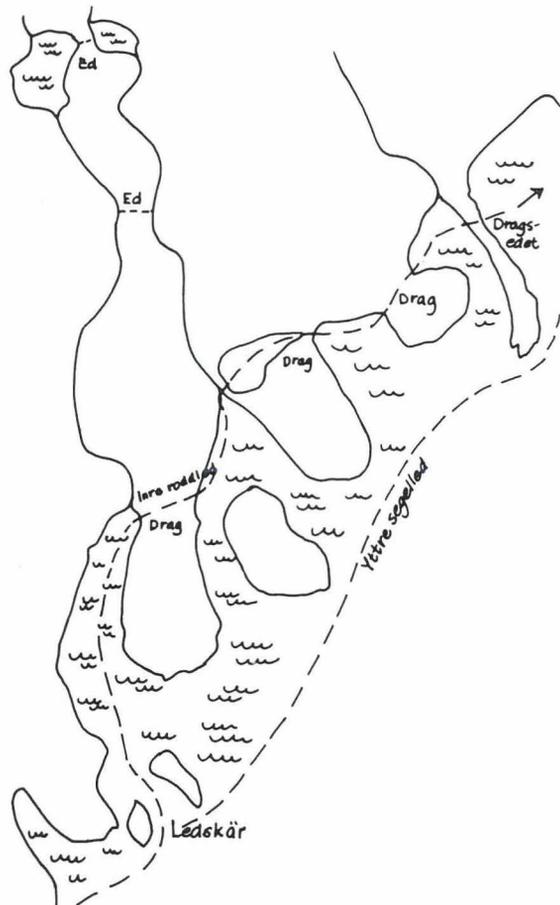


Abb. 21 *Prinzipskizze eines inneren Schiffahrtsweges für kleinere (Ruder-)Fahrzeuge an einem gedachten Teil der Ostküste Schwedens. Drag- und Ed-Namen zeigen Schlepptrecken an. Bei gutem Wetter wurde der äußere Weg befahren (von Ledsjär aus). Das Muster gilt sowohl für die ältere Zeit als auch für die Fischfangreisen späterer Epochen.*

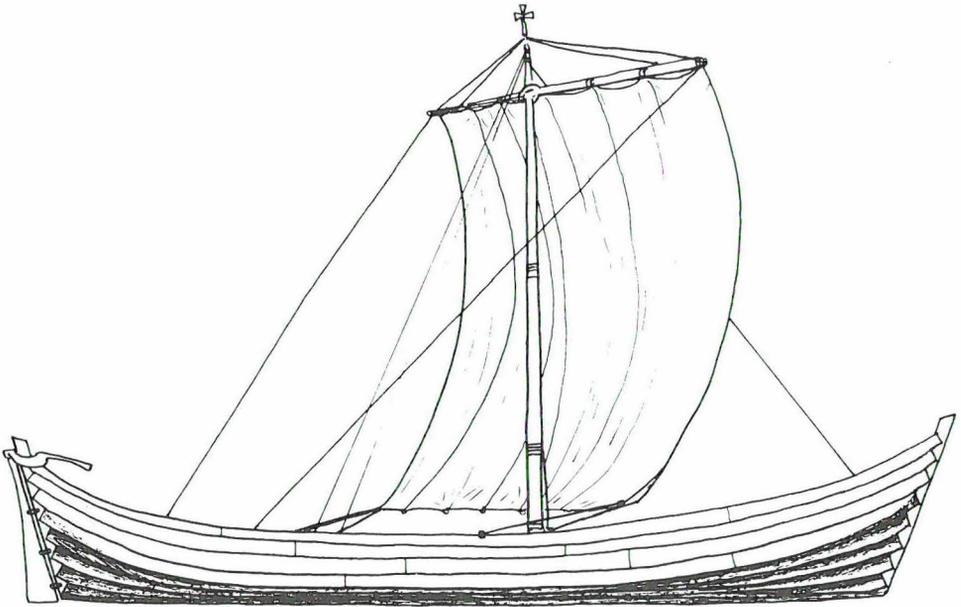


Abb. 22 Rekonstruktionszeichnung eines typischen Schiffes für die Innenfahrwasser, entwickelt auf der Grundlage des Fundes von Avafjärden, Löfvånger, Västerbotten, aus dem Ende des 15. Jhs. (Nach Seth Jansson: *Båtfyndet från Avafjärden. C 1-Aufsatz in Archäologie an der Universität Umeå, 1981. Unpubliziert*)

Stattdessen hat sich nach und nach ein System von Orten entwickelt, an denen Schiffe über Land transportiert wurden, mit heutigen Namengliedern wie *Drag-* (»Schlepp-«) (*Dragsvik, Draget*), oder möglicherweise *Ed-, -ed(et)* (»Landenge«) oder in der Zusammensetzung *Draged* (*Drageid* in Norwegen), wo die Boote »gezogen wurden«. Orte, die derart bezeichnet sind, findet man an den Küsten nach wie vor (in meinem Gebiet besonders in Hälsingland).

Diese Art, vorwärts zu kommen, scheint überdies charakteristisch für Binnenwasserstraßen gewesen zu sein. Es gab sie noch im 20. Jahrhundert als Relikt im Inneren Norrlands und im nördlichen Finnland. Eine erstaunlich große Zahl von Namenselementen bezieht sich auf solche Orte.

Außer *Drag*-Namen gibt es in Mittelschweden auch das altertümliche Namenglied *Bor-, -bor(n)* (*Borlänge, Sundborn*) mit derselben Bedeutung.⁸³

Im finnischen Bereich trifft man auf Ortsnamen wie *Vetto-kannas* (*kannas* = »ich trage«; auch in *Kantaanjärvi* = »der See wo man trägt«), *Vene-heitto* (»Bootswurf«) und Elemente wie *matka, taipale, taival*.⁸⁴ Die samischen Entsprechungen sind *muorka* (»Land zwischen zwei Seen«), im Finnischen als Lehnwort *muotka*, im Schwedischen als *mårka*. Im Russischen heißt »Boots-Schleppstelle« *volok*, ein wichtiger Name für die Wasserscheide zwischen dem Weißen Meer/Nordatlantik und den Flußsystemen, die zum Schwarzen Meer oder dem Kaspischen Meer führen.

Eine Landenge (»*ed*«, »Land zwischen zwei Gewässern, wo man gehen mußte«) heißt schließlich im Finnischen z.B. *keidas*, mit der samischen Entsprechung *skaite*, wahrscheinlich beide aus dem schwedischen *skede* entlehnt.⁸⁵

Wenn materielle Funde fehlen, müssen wir uns hier ausschließlich auf das Zeugnis der Ortsnamen verlassen.

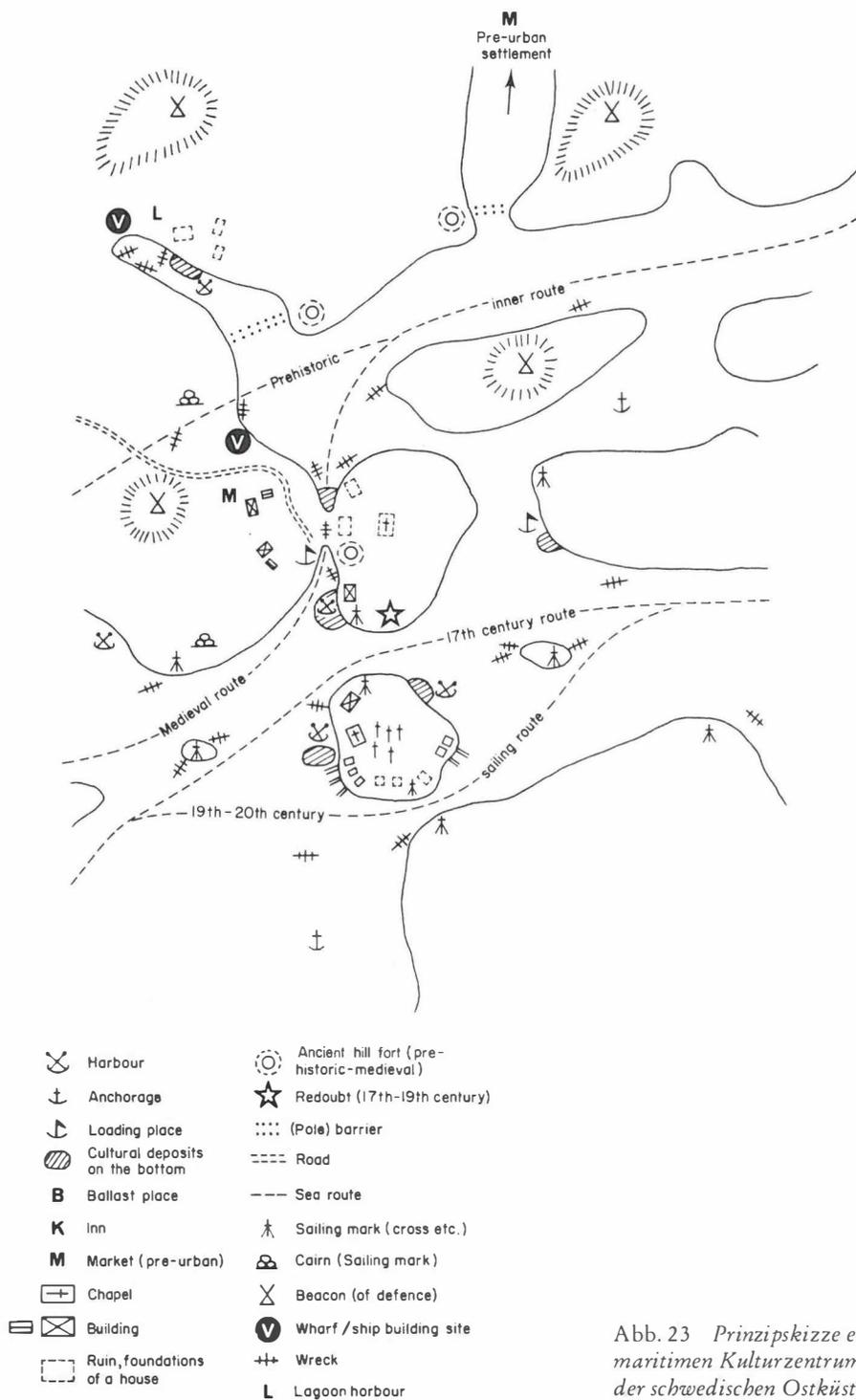


Abb. 23 Prinzipskizze eines maritimen Kulturzentrums an der schwedischen Ostküste.

Analyse

Nach der Inventarisierung folgt die Analyse der maritimen Kulturlandschaft. Wie bei jener befinden wir uns auch bei dieser in einem Pionierstadium. Hier sollen nur einige Anregungen zu begehren Wegen gegeben werden.

Der Untertitel dieses Aufsatzes lautet u.a. »Schiffe, Schifffahrtswege und Häfen«. Das beschreibt den hauptsächlichlichen Inhalt der maritimen Kulturlandschaft. Die Häfen bilden die Mikroperspektive in der Landschaft, während man die Schifffahrtswege als eine Makroperspektive ansprechen kann. Schiffswracks dienen hauptsächlich als Indikatoren.

Der Hafen beschreibt einen Punkt in der Kulturlandschaft und der Schifffahrtsweg im Prinzip die Verbindung zwischen solchen Punkten – aber demgemäß auch die Punkte in einer Folge.

Die Analyse der maritimen Kulturlandschaft muß von Kombinationen von Belegen für unterschiedliche maritime Erscheinungen ausgehen. Für Ortsnamen ist – wie gesagt – das Namenmilieu von ausschlaggebender Bedeutung. Die Ortsnamen sind der vielseitigste Quellentyp, wenn auch besondere Probleme damit verknüpft sind.

Selbstverständlich ist das Kartenbild der natürliche Ausgangspunkt für die analytische Untersuchung. Ein elementarer Schritt in der Übersichtsanalyse hat sich direkt aus Beobachtungen der Verteilung von maritimen Indikationen auf der Karte nach der Inventarisierung ergeben.

Während der Arbeit an der Norrland-Küste wurde deutlich, daß bestimmte Gebiete sich durch Verdichtungen oder Akkumulationen auszeichneten.

Ein Teil von ihnen wurde durch ein einziges Quellenmaterial ausgezeichnet, wie Verlust- und Wrackangaben. Solche »Schiffsfriedhöfe« sind seit langem an vielen Küstenabschnitten bekannt.

Es ist indessen nicht die Belegmenge, die vom kulturhistorischen Gesichtspunkt aus die Aufmerksamkeit wert ist. Die interessantesten Verdichtungen bestehen vielmehr aus qualitativ hochstehenden und vielseitig zusammengesetzten Belegen. Je vielseitiger die Sphäre schiffahrtsbezogener Tätigkeiten, desto interessanter ist das Gebiet.

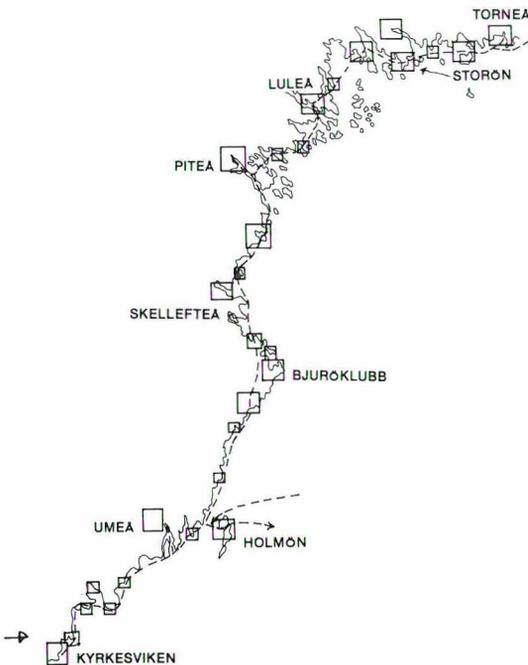


Abb. 24 Maritime Kulturzentren an der nördlichen Küste Norrlands.

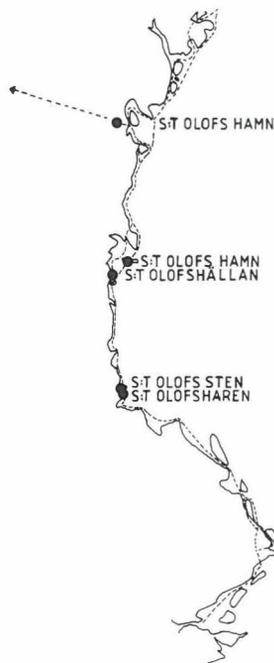
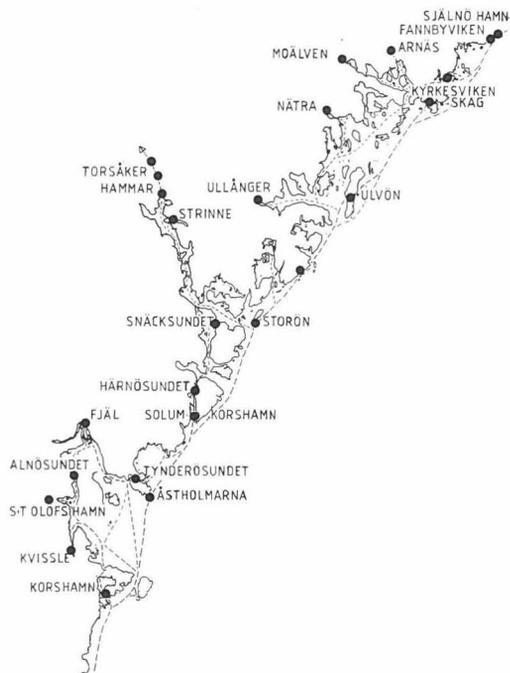


Abb. 25 (links) *Mittelalterliche und spätere Schifffahrtswege mit markierten Knotenpunkten an der Küste des mittleren Norrlands.*

Abb. 26 (rechts) *St.-Olavs-Namen an der Küste von Stockholm bis Sundsvall (Selånger), wo der Landweg zum Olavs-Grab in Nidaros (Trondheim) abzweigt.*

Nach und nach konnten bei meiner Pilotuntersuchung eine Reihe solcher Knotenpunkte herausgearbeitet werden. Sie fungieren offenbar auf mehreren, weit unterschiedenen Stufen. Ihre gemeinsame Grundlage war eine Form von Hafenfunktion(en). In ihrer am weitesten entwickelten Form zeigen diese Zentren, wo sie die Knotenpunkte bilden, fast alle Arten schiffahrtsbezogener Erwerbszweige wie Seefahrt, Fischerei, Jagd, Lotsenwesen, Schiffbau usw. Hier gab es auch ein milieugemäßes Rekrutierungspotential von einem maritimen Erwerb für einen anderen. Andere Zentren können hingegen nur das Vorhandensein von einigen wenigen Tätigkeitsgebieten innerhalb der maritimen Sphäre belegen.

Ich bin deshalb der Auffassung, daß die einfachen Hafenfunktionen allein nicht ausreichen, ihr Aufblühen und ihre Bedeutung zu erklären. Wie diese gesamte Untersuchung auf der Kombination von Belegen beruht, so, meine ich, beruhen zentrale Orte dieses Typs auf Kombinationen mehrerer sowohl natürlicher als auch kultureller Faktoren.

Versuchsweise habe ich deshalb für sie den Terminus *maritime Kulturzentren* oder *Zentren für maritime Kultur* eingeführt. Man könnte auch von *maritimen Kulturmilieus* sprechen, aber ein solcher Begriff hat meiner Meinung nach allzu allgemeine Bedeutung und müßte eigentlich synonym für die maritime Kulturlandschaft stehen. *Maritime Kommunikationszentren* wäre eine andere Alternative, doch betont dieser Ausdruck zu sehr die Transporttechnik.

Ich möchte meinen, daß auch – und sei es sekundär – in der Nähe dieser Zentren (und letztlich mit diesen als Voraussetzung) Ansiedlungen und Handels-/Marktstätten entstanden, die an die Bedürfnisse in der landfesten Kulturlandschaft anknüpfen. Später können sie noch andere Funk-

tionen an sich gezogen haben; jedoch sind einige auf einer niedrigeren Stufe der Entwicklung stehen geblieben.

Zu den Charakteristika der maritimen Kulturzentren gehört deren bedeutende *Erstreckung im Raum*. Dieser kann mehrere nautische Meilen umfassen.

Wegen der Bedeutung der Boote in deren internem Netzwerk haben die verschiedenen zusammenwirkenden Funktionen auf eine Weise sich verbreiten können, die an Land kaum möglich gewesen wäre.

Die Beurteilung dieser Zentren ist wegen des Fehlens von größeren Untersuchungen noch immer nur eine vorläufige. Von einer eingehenderen zukünftigen Erforschung dieser Zentren kann man erwarten, daß sie zu einer Methode führt, unbekanntere ältere Hafens- und Ansiedlungslagen zu erkennen und ebenso auch die Schiffahrtswege zu ihnen.

Um dies zu ermöglichen, ist eine konsequente Durchführung der *chronologischen Schichtung* in der maritimen Kulturlandschaft erforderlich.

Bestimmte Zentren gehören nur einer einzigen Zeitepoche an, die meisten anderen zeichnen sich durch *fundamentale Kontinuität* durch die Jahrhunderte aus, selbst wenn sie in der Landschaft nach draußen vorgeschoben worden sind, im Takt mit den Auswirkungen der Landhebung auf Fahrwasser und Häfen wie auch mit der Entwicklung der Schiffstechnologie.

In den Jahren 1976–80 wurde eine vorläufige und unsystematische Zahl maritimer Kulturzentren die ganze schwedische Ostküste entlang ausgewählt, von Blekinge bis an die Grenze zu Finnland im Norden.

Ihre Zahl betrug im damaligen Stadium der Arbeit 193.⁸⁶ Es ist beabsichtigt, diese Zentren je für sich besonders zu inventarisieren und von ihrer Funktion, Datierung und generellen Bedeutung in der Interpretation der Landschaft her zu analysieren. Mit Sicherheit wird das zu einer Wiederholung der Fragestellung führen, außer daß einige der kenntlich gemachten Zentren ausgedeutert oder in ihrer geographischen Ausdehnung neu definiert werden und daß neue hinzugefügt werden müssen. Die maritimen Kulturzentren dürften so im Lauf der Zeiten sowohl nach Inhalt und Funktion als auch nach erforderlichen Einrichtungen wechseln.

Sie können übersichtlich in sehr einfache (und vielleicht teilweise nichtssagende) Gruppen eingeteilt werden, die auf der Form der schwedischen Küste beruhen, mit der oft sehr zerlappten *Festlandsküste*, dem häufig bewaldeten und teilweise kultivierten *inneren Schären-gürtel* und dem *äußeren Schären-gürtel* mit spärlicherer Vegetation, windgepeitscht und lange Zeit nur für Saisonfischerei und -jagd genutzt. Im übrigen sehe ich gegenwärtig folgende sinnvolle Einteilungsgründe in dem, was ich *Basen* nenne.

I. Topographische Basis

a) *Sunde (oder Kanäle, Schleppstrecken)*, z.B. Koggesund (Kuggören), Arnösundet (Hälsingland), Härnösund (die Stadt Härnösand, Ångermanland), Vaddösund (Kanal, 12./13. Jh., Uppland), Kompan Sund/Sandlasund (Storön, Norrbotten), Blidösund, Furusund (Uppland), Romelösundsund (Västerbotten), Svartsundet (bei Söderhamn, Hälsingland), Alnösundet, Tynderösundet und Björköundet (jetzt auf dem Land) (Medelpad).

Eine gute Beobachtung über die Bedeutung der Sunde in der frühmittelalterlichen *durchgehenden* Schifffahrt wurde von Linnman angeführt.⁸⁷ Viele dieser Sundorte sind direkt an den Bedarf der Fernschifffahrtswege gebunden.⁸⁸

b) *Strom- und Flußmündungen*, genauer gesagt deren Ästuar. Beispiele: Die småländischen Flüßchen im frühen Mittelalter⁸⁹: Hagbyån, Alsterån, Emån, Åbyån; in Norrland besonders Ångermanälven mit Hammar/Nyland⁹⁰ und die Gebiete der Städte Torneå, Luleå, Piteå, Umeå mit den jeweiligen Vorgängern.

Diese Orte sind zum Teil an Umladeplätze und Tauschhandel gebunden und auch in geringerm Maß mit wichtigen Landwegen (Fähren) versehen.

c) natürliche Lagunen. Beispiel: St. Olofshamn auf Drakön (Hälsingland), Paviken (Gotland) und Galtabäck (Halland) (nach einem wichtigen Aufsatz von Lundström⁹¹).

Hier scheint zwar der geschützte Hafen der Ursprung gewesen zu sein, es ist aber auch oft der Handelsaspekt zu seinem Recht gekommen.

d) Einfahrten in größere Fjorde, die weit ins Land gingen. Als Beispiel kann der Södertäljefjord in Södermanland genannt werden.⁹² Hier gab es oft Außenhäfen für größere Handelszentren, die am Ende der jeweiligen Bucht lagen (vgl. IIIc).

II. Kommunikationstechnische Basis

a) Binnenfahrwasser, besonders deren Einfahrten. Beispiel: Die Gegend von Bergö in Hälsingland (Rogsta), Löfvånger in Västerbotten.

Hier sind die maritimen Kulturzentren meist direkt mit der Ansiedlung verknüpft.

b) Zielpunkte von Wegen oder Wegekreuzungen an Land, z.B. Selånger am Küstenweg (Norrstigen) und der Weg nach Nidaros (Norwegen).

c) Ausgangspunkte für Fahrten an eine Gegenküste, dort wo die Überfahrt am kürzesten oder aus anderen Gründen am zweckmäßigsten war. Als Beispiele können hier die Schärengebiete von Holmö und Björkö in Kvarken (Bottnischer Meerbusen), Björkö-Arholma in Stockholms Schärengebiet und mehrere Zentren im Gebiet der Åland-Inseln genannt werden.



Abb. 27 Der mittelalterliche Schiffahrtsweg mit Ortsnamen, die mit Schiffstypenbezeichnungen gebildet sind, an der südlichen Küste Schwedens von Blekinge bis zum südlichen Abschnitt von Stockholms Schärengebiet.

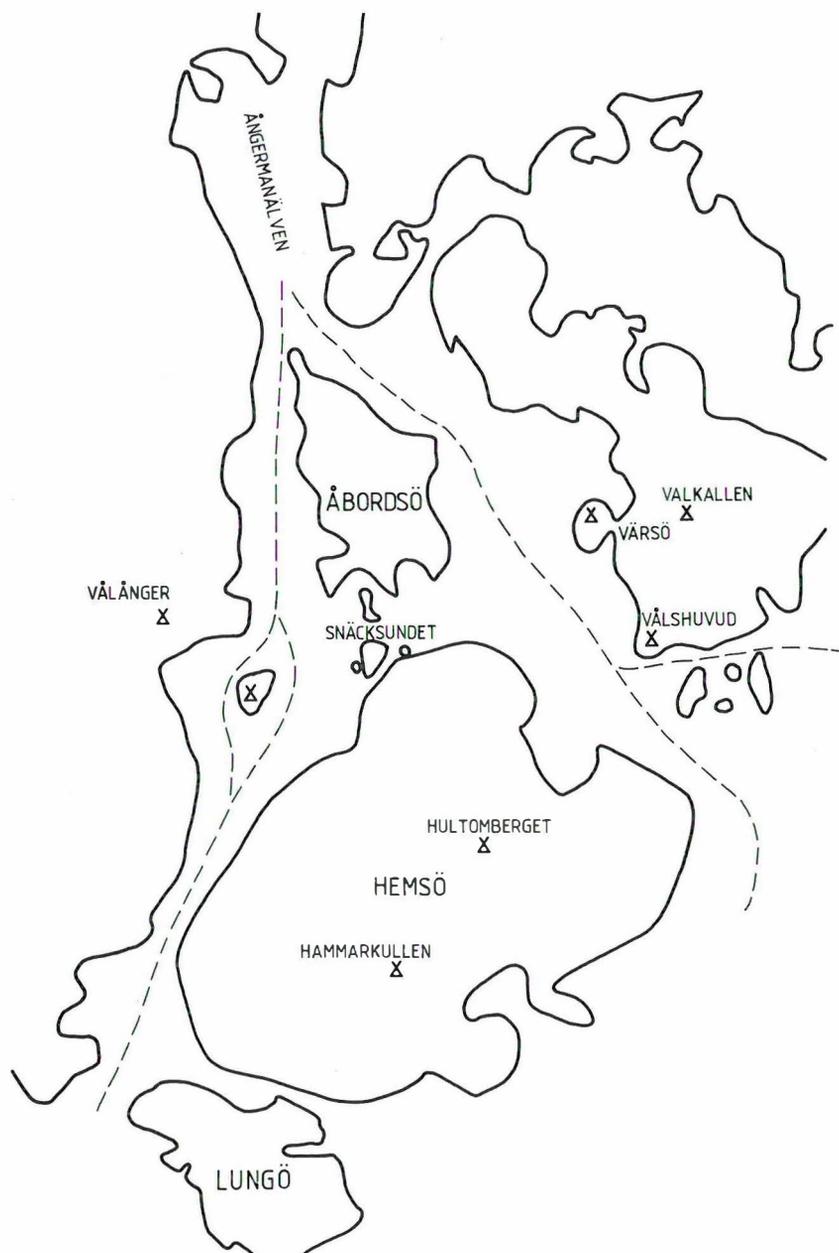


Abb. 28 Einfahrt in den Ångermanälven, Ångermanland, mit zwei Haupt-Schiffahrtswegen/ Einfahrten. In der Mitte der Karte liegt Snäcksundet (Ende des 17. Jhs.), später Snättsundet geschrieben. Dieser Ort kann vorteilhafte Dienste als Standquartier oder Ausgangspunkt für ein Kriegsschiff (Ledungsschiff) vom snäcka-Typ geleistet haben. Die strategische Bedeutung des Gebietes wird auch durch die vårdkase- und vakt-Namen hervorgehoben wie Vålånger (mit Vålön), Valkallen, Vårsö, Vålshuvud und die zwei später sehr bekannten vårdkas-Berge Hammarkullen und Hultomberget.

III. Funktionelle Basis

a) Häfen

1. **Ladeplätze** für die Verschiffung von schon von vornherein örtlich gebundenen Gütern (natürliche Ressourcen, Industrie). Der Ort ist dafür vom nautischen Standpunkt her häufig schlecht geeignet, und dann braucht man besondere Einrichtungen. Diese Plätze haben oft nur eine kurze Lebensdauer und werden dann gewöhnlich an eine nahegelegene andere Stelle verlegt.
2. **Nothäfen/Rasthäfen**, wo Bedarfsgüter wie Wasser oder eventuell auch Proviant übernommen werden konnten. Diese Häfen bieten natürlichen Schutz.

b) **Handelsplätze an Land**, wo Waren von See aus angelandet werden, um ein Hinterland mit Gütern von außerhalb zu versorgen, bisweilen Vorgänger von Städten und auch mit kommunikationstechnischer Basis. Hierfür gibt es sehr viele Beispiele, die nicht einzeln aufgeführt werden müssen.

c) **Außenhäfen** von Städten und größeren Handelsplätzen, meist außerhalb von deren Zollbezirken, was ein Anlaß unter mehreren für deren Entstehung gewesen sein kann. Einige Beispiele seien genannt: Solumshamn (Härnösand, Ängermanland); und jeder der Zentralorte Söderköping, Valdemarsvik und Västervik, die alle am Ende einer tief ins Land reichenden Bucht liegen (vgl. Id), hat solche Häfen gehabt, möglicherweise schon im frühen Mittelalter.⁹³

d) **Fischereihäfen**, die auch eine bedeutende Rolle als Rasthäfen (mit Verproviantierungsmöglichkeiten, Möglichkeiten für Transport und inoffizielle Lotsen) für die Fernschiffahrt (durchgehende Schiffsfahrtswege) spielten.

IV. Administrative Basis

Hier handelt es sich um ein nur wenig erforschtes Gebiet. Diese Zentren können zu verschiedenen Zwecken direkt von der staatlichen Autorität angelegt worden sein, mit einer topographischen Basis in der Landschaft.

In bezug auf die **frühen Kriegshäfen** zeichnet sich hier eine große, gesonderte Forschungsaufgabe ab, die von Ortsnamenuntersuchungen ausgeht.⁹⁴

Mögliche metrische Aspekte

Bei einer Schicht maritimer Kulturzentren, die besonders altertümlich zu sein scheint, zeigte sich bei der Inventarisierung, daß sie in 4–6' (eine Bogenminute entspricht einer Seemeile) Abstand voneinander lagen. Auch andere verdächtige Gebiete passen sich diesem ungefähren Intervall an. Aber die Küsten sind z.Zt. nur stückweise durch solche Beobachtungen abgedeckt; in anderen Fällen scheint es überhaupt keinen Standardabstand zu geben.

Wenn es sich dabei um ein akzeptiertes Maß handelt, so stimmt es zufällig mit dem ältesten nordischen Längenmaß zur See überein, der *vikusjö* (dänisch *uge søs*, niederdeutsch *weke sees*). Es versteht sich von selbst, daß, selbst wenn ein solches Standardmaß wirklich auf See zwischen Rasthäfen angewendet wurde, es nicht hätte verwendet werden können, wenn die Topographie keine Häfen ermöglicht hätte. Es ist hingegen bekannt, daß man im Itinerar für die Ostküste um 1300 (in König Waldemars »Erdbuch«) den Abstand zwischen Punkten in *vikusjöar* angibt. Häufig ist zwischen ihnen nur eine einzige Einheit, in anderen Fällen mißt man den Abstand durchgehend in dieser Weise.

Die *vikusjö* entspricht der Strecke, die die Ruderer ohne Ablösung schätzungsweise rudern konnten, um dann einer anderen Rudermannschaft »att vika« (»zu weichen«).

Eine solche Berechnungsgrundlage kann keinerlei exaktes Längenmaß ergeben, dürfte aber völlig hinreichend gewesen sein, solange zurückgelegte Distanzen nicht z.B. auf einer Seekarte oder einem Pinnkompaß notiert werden konnten.

In erster Linie ist es jedoch ein Überbleibsel aus der Zeit der großen Ruderer. Man kann wohl vermuten, daß ein Teil derjenigen Zentren an den der Küste nahen Schiffahrtswegen, die in das System mit der *vikusjö* als Maß passen, wirklich in frühhistorische Zeit zurückreichte.

Man wird jedoch im allgemeinen kaum nach jeder zurückgelegten *vikusjö* geankert oder still gelegen haben. Unter Segel vor günstigen Winden war eine solche Maßnahme vollkommen unnötig und ebenso, wenn man eine Ablösung für seine Ruderer hatte. Der Navigator aber hatte andererseits praktische Sichtpunkte für die Distanzangaben. Er brauchte vor allem gute Anhaltspunkte in der Natur, um sich nicht zu verirren. Daher war es besonders wertvoll, wenn er bei einigermaßen günstigen Sichtverhältnissen von einem Punkt seines Fahrwassers den nächsten Peilpunkt sehen konnte.

Wer in einem Meter Höhe über dem Wasser sitzt, sieht eine niedrige Schäre aus 2' Entfernung. Höhere Klippen und Schären sind dann natürlich aus weiterer Entfernung sichtbar; die Entfernung zum Seehorizont nimmt bekanntlich mit wachsender Höhe über der Wasseroberfläche zu. Wenn die Natur es aber gestattete, wählte man demzufolge gewiß die Peilpunkte auf dem Schiffahrtsweg mit einer größten Entfernung voneinander, die doppelt so groß war wie die eben genannte, d.h. 4 (-6)' (= 1 *vikusjö*). Dann konnte man ziemlich sicher sein, während der gesamten Fahrt den einen oder den anderen Punkt in Sicht zu haben.

Wurde es tagsüber diesig oder neblig, gab es vielleicht gar schweres Wetter, war es ebenfalls sehr gut zu wissen, daß es in geringer Entfernung einen möglichen Rastplatz oder Nothafen gab.

Diese Überlegungen stimmen ganz zu den Beobachtungen, die Roald Morcken in Norwegen gemacht hat.⁹⁵ Hier gab es Ruderwege entlang der Küste, für die im Abstand von je 6' (d.h. je einer *vikusjö*, norw. *vika*) Rudererwechsel (bemannte »Haltepunkte« bzw. Relaisstationen) belegt sind.

Diese Entfernung kann auch aus anderem Grunde zweckmäßig gewesen sein. Gab es entlang der Küste solche »Relaisstationen« mit Mannschaften, konnte man auf diese Weise ganz einfach neue Ruderer einwechseln.

Ein einfaches, inoffizielles Lotsensystem funktionierte möglicherweise auf dieselbe Art. Der Fischer oder Lotse konnte dann innerhalb zumutbarer Zeit zum Ausgangspunkt zurückrudern. Und es war auch hervorragend, wenn man genau wissen konnte, wie lange es dauern würde, bis Hilfe einträfe, wenn ein plötzlicher Piratenüberfall einen Stützpunkt bedrohte. Die Einteilung in *vikusjöar* kann folglich sogar einen administrativen/militärischen Aspekt gehabt haben.

Wenn diese Beobachtung richtig ist, eröffnen sich weite Perspektiven.⁹⁶ Sicher ist beim gegenwärtigen Stand nur, daß der Anfang einer chronologischen Schichtung erkennbar ist, von dem aus möglicherweise Brücken zur vorgeschichtlichen Zeit geschlagen werden können.

Anmerkungen:

- 1 Im Sinne eines Ablegers der ländlichen Kulturlandschaft: Carl-Olof Cederlund: Marknadshamn, gårdshamn, fiskehamn eller övernattningshamn? Om vikingatida och medeltida hamnplatsers funktion. In: Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet nr. 2, (Stockholm) 1979; im umfassenderen Sinne einer eigenständigen maritimen Kulturlandschaft: Christer Westerdahl: Något om äldre maritim kultur. In: Västerbottens Norra Fornminnesförening/Skellefteå museum Meddelande XLI-XLII, (Skellefteå) 1978-80, bes. S. 8f.
- 2 Der schwedische Terminus *sjöbruk* (»Seewirtschaft«) ist von Hasslöf parallel zu *jordbruk* (»Landwirtschaft«) gebildet worden. Anm. d. Übersetzers.
- 3 Vgl. Ole Crumlin-Pedersen: Søvejen til Roskilde. In: Historisk Årbog fra Roskilde amt, (Roskilde) 1978.
- 4 Vgl. Sean McGrail: Maritime Archaeology Present and Future. In: S. McGrail (Ed.): Aspects of Maritime Archaeology and Ethnology. Greenwich, National Maritime Museum 1984.
- 5 Christer Westerdahl (wie Anm. 1), S. 40f.

- 6 Detlev Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. (= Schriften des DSM 3, Offa Buch 28). Neumünster 1972. 2. Aufl. ebd. 1984.
- 7 z.B. Detlev Ellmers: Hafentechnik und ihre Bedeutung für die Siedlungsgenese. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 52, Heft 2, (Meisenheim) 1978.
- 8 Für das letztere vgl. besonders: Detlev Ellmers: Keltischer Schiffbau. In: Jb. des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz 16, 1969.
- 9 Vgl. z.B. meine Aufsätze: Något om äldre maritim kultur (wie Anm. 1) und: On oral traditions and place names. In: International Journal of Nautical Archaeology 4, (London) 1980.
- 10 Keith Muckelroy: Maritime Archaeology. In: New Studies in Archaeology, (Cambridge) 1978, S. 217.
- 11 Olof Hasslöf: Wrecks, archives and living tradition. In: Mariner's Mirror 49, 1963 – hier zitiert nach Muckelroy (wie Anm. 10), S. 232.
- 12 z.B. Carl Olof Cederlund: The Old Wrecks of the Baltic. Archaeological recording of the wrecks of carvel-built ships. (= British Archaeological Reports, International Series 186.) Oxford 1983.
- 13 Keith de Vries und Michael L. Katzev: Griechische, etruskische und phönikische Schiffe und Schiffahrt. In: George F. Bass: Taucher in die Vergangenheit. Unterwasser-Archäologen schreiben die Geschichte der Seefahrt. Luzern, Frankfurt 1972.
- 14 Vgl. Keith Muckelroy (wie Anm. 10), S. 182f. Hier werden die beiden Varianten *continuous sites* und *discontinuous sites* genannt.
- 15 Zu den bronzezeitlichen Funden vgl. Keith Muckelroy: Two Bronze Age Cargoes in British Waters. In: Antiquity 54, 1980; zum Klåstad-Schiff vgl. Arne Emil Christensen: Klåstad-skipet – utgrävning og restaurering. In: Det Norske Videnskabs-Akademis Årbok, (Oslo) 1979.
- 16 Hans Hellmuth Andersen: Grydestenens veje. In: Skalk, (Højbjerg) 1968, Nr. 5. – Vgl. auch Heid Gjøstein-Resi: Skandinavisk handel mot sør og vest i vikingtid. (= Förtryck av mötesföredrag XV nordiska arkeologmötet). Visby 1978.
- 17 Christer Westerdahl: Marinarkeologi i Gästrikland. Ett första försök. In: Från Gästrikland, (Gävle) 1980; s.u.
- 18 Christer Westerdahl: Marinarkeologisk inventering med utgångspunkt från ett norrländskt exempel. C-Arbeit in Archäologie an der Universität Stockholm. 1979 (unpubliziert), S. 34; ders.: Något om mynt och marinarkeologi. In: Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet Nr. 4, (Stockholm) 1981.
- 19 Henning Henningsen: Coins for luck under the mast. In: Mariner's Mirror 51, (London) 1965.
- 20 Christer Westerdahl: Något om järnet och marinarkeologin. In: Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet Nr. 1, (Stockholm) 1979.
- 21 Vgl. Carl Olof Cederlund (wie Anm. 12), S. 17.
- 22 Vgl. Reinder Reinders: The inventory of a cargo vessel wrecked in 1888. In: Carl Olof Cederlund (Ed.): Postmedieval Boat and Ship Archaeology. (= British Archaeological Reports International Series 256/ Swedish National Maritime Museum Stockholm, Report No. 20.) Oxford/Stockholm 1985, S. 81f.
- 23 Basil Greenhill: Archaeology of the Boat. London 1976.
- 24 Christer Westerdahl: Sewn boats of the North I–II. In: International Journal of Nautical Archaeology, (London) 1985, No. 2–3.
- 25 Detlev Ellmers: 200 Jahre Schiffsarchäologie im Flußgebiet der Weser. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 8, (Hamburg) 1985, S. 55f.
- 26 Detlev Ellmers (wie Anm. 6).
- 27 Christer Westerdahl (wie Anm. 24) und ders.: Holznägel und Geschichte. Eine schiffsarchäologische Hypothese. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 8, 1985, S. 11f.
- 28 Christer Westerdahl: Holznägel und Geschichte ... (wie Anm. 27).
- 29 Detlev Ellmers: Punt, barge or pram – is there one tradition or several? In: Sean McGrail (Ed.): Aspects of Maritime Archaeology ... (wie Anm. 4).
- 30 Detlev Ellmers (wie Anm. 8); Peter Marsden: A boat of the Roman period found at Brugges, Belgium, in 1899, and related types. In: International Journal of Nautical Archaeology 5, (London) 1976, No. 1; Olaf Höckmann: Zur Bauweise, Funktion und Typologie der Mainzer Schiffe. In: Gerd Rupprecht: Die Mainzer Römerschiffe. Mainz 1982; ders.: Late Roman shipbuilding techniques in Mainz, Germany. In: O.L. Filgueiras (Ed.): 3rd ISBSA, Porto, Lisbon (im Druck); M.D. de Weerd: A land-lubber's view on shipbuilding practices in the Celtic barges of Zwammerdam, The Netherlands. In: Ebd. (im Druck) – letztere Beiträge mit Betonung der früher nicht so gewürdigten römischen Züge bei bestimmten Schiffsfunden.
- 31 Ole Crumlin-Pedersen: Cog-kogge-kaag. Træk af en frisisk skibstypes historie. In: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog, (Helsingør) 1965; Detlev Ellmers (z.B. wie Anm. 6); zuletzt Reinder Reinders: Cog finds from the IJsselmeerpolders (= Flevovericht nr. 248.) Lelystad 1985.
- 32 z.B. Carl Olof Cederlund (wie Anm. 12).

- 33 z.B. Carl Olof Cederlund (wie Anm. 12) und ders.: A systematic approach to the study of the remains of old boats and ships. In: Sean McGrail (Ed.): *Aspects of Maritime Archaeology ...* (wie Anm. 4).
- 34 Ole Crumlin-Pedersen: From Viking Ships to Hanseatic Cogs. (= 3rd Paul Johnstone Memorial Lecture, No. 4.) National Maritime Museum, Greenwich 1983; ders.: Schiffe und Seehandelsrouten im Ostseeraum 1050–1350 – von der schiffarchäologischen Forschung aus gesehen. In: *Lübecker Schriften für Archäologie und Kulturgeschichte* 7, (Bonn) 1983.
- 35 Sean McGrail (wie Anm. 4), S. 19f.
- 36 Nach u.a. Sean McGrail: *Maritime Archaeology ...* (wie Anm. 4), S. 30f; Christer Westerdahl: Skepp, hamnar och fartyg. Källor och metoder till analys av det maritima kulturlandskapet. (Arbeits-titel der archäologischen Dissertation. In Vorbereitung.)
- 37 Alf Öhman: Barken Superiors förlisning. In: Västerbottens Norra Fornminnesförening/Skellefteå museum Meddelande XLI–XLII, (Skellefteå) 1978–80; Marcus Lindholm: Fördelning mellan förlisningsuppgifter och vrakfynd. In: M. Karlsson (Ed.): *Bottnisk Kontakt* II, (Mariehamn) 1984.
- 38 Sean McGrail: The interpretation of archaeological evidence for maritime structures. In: *Sea Studies. Essays in honour of Basil Greenhill*. National Maritime Museum, Greenwich 1983.
- 39 Ebd.
- 40 Vgl. jedoch einen Versuch von Ole Crumlin-Pedersen: Havne og søfart i romersk og germansk jernalder. In: H. Thrane (Ed.): *Gudme problemer. Beretning fra et bebyggelsesarkæologisk symposium på Hollufgård 24–25 okt. 1984*. Odense 1985.
- 41 Gert Magnusson: Fornminnesinventering i kustmiljö. In: Chr. Westerdahl (Ed.): *Bottnisk Kontakt* I, (Örnsköldsvik) 1982.
- 42 z.B. Christer Westerdahl (wie Anm. 17).
- 43 Christer Westerdahl: *Marinarkeologisk inventering ...* (wie Anm. 18); ders.: Medeltida sjöleder och ortnamn. In: *Tjustbygden*, (Västervik) 1978; ders. (wie Anm. 36).
- 44 Vgl. z.B. Chr. Westerdahl (wie Anm. 36).
- 45 Brynjulf Alver: Historiska sägner och historisk sanning. In: af Klintberg (Ed.): *Tro, sanning, sägen*. Stockholm 1973 (ursprünglich 1962 in Norwegen erschienen).
- 46 Carl Wilhelm von Sydow: Om traditionsspridning. In: *Scandia* V, (Lund) 1932.
- 47 Christer Westerdahl: En varvssägen. In: *Västerbotten* no 2, (Umeå) 1979.
- 48 Bengt Pamp: *Ortnamnen i Sverige*. Lund 1970.
- 49 Jöran Sahlgren: Kartornas ortnamn. In: *Namn och Bygd*, (Uppsala) 1931.
- 50 Christer Westerdahl (wie Anm. 18 und 43) u.a.
- 51 Besonders wichtig in diesem Zusammenhang: Karin Calissendorff: Helgö. In: *Namn och Bygd*, (Uppsala) 1964; dies.; Place-name types denoting centres. In: *Early Medieval Studies* 3. = *Antikvariskt Arkiv* 40, (Kgl. Vitterhets-Historie- och Antikvitets-Akademien, Stockholm) 1971; Sven Friberg: Studier över ortnamnen i Källands härad. In: *Nomina Germanica* no 5, (Uppsala) 1938; Botolf Helleland (Ed.): *Norske stedsnavn/stadnamn*. Oslo 1975; Bengt Hesselman: Långheden och Hålsingskogen. In: *Namn och Bygd*, (Uppsala) 1930; Bente Holmberg: Stednavne som kulturhistorisk kilde. København 1980; Aage Houken: Håndbog i danske stednavne. København 1976; Per Hovda: Okse, galt, hund og andre dyrenevne i skjernamn. In: *Bergens museums årbok, historisk-antikvarisk rekke* no. 7, (Bergen) 1941; ders.: *Norske fiskemed. Landsoversyn og to gamle médbøker.* (= *Skrifter fra Norsk Stadnamnarkiv* 2). Oslo/Bergen 1961; Lars Huldén: *Ortnamnen i Munsala.* (= *Studier i nordisk filologi* 40/41. = *Skr. utg. av Svenska Litteratursällskapet i Finland* 336.) Helsingfors 1952; Gustav Indrebø: *Stadnamn fraa Oslofjorden.* (= *Skr. utg. av Det Norske Videnskaps Akademi* II, *Historisk-Filosof. Klasse* nr. 5.) Oslo 1929; Bent Jørgensen: *Stednavne og samfærdselshistorie*. København 1979; ders.: *Dansk Stednavneleksikon I–III*. København 1980–83; T.E. Karsten: *Svensk bygd i Österbotten nu och fordom I–II.* (= *Skr. utg. av Svenska Litteratursällskapet i Finland* 155, 171.) Helsingfors 1921; Hjalmar Lindroth: *Namnforskningar bland västkustens öar och skär. Populärt vetenskapliga föreläsningar vid Göteborgs högskola*. Göteborg 1921; ders.: *Kust- och skärgårdsnamnen i Göteborgs och Bohuslän. Sjökortet Tjörn.* (= *SIOD* III.) Göteborg 1922; Ivar Modéer: *Småländska skärgårdsnamn*. Uppsala 1933; ders.: *Färdvägar och sjömärken vid Nordens kuster. Namntolkningar*. Uppsala 1936; ders.: *Svenska kustnamn som vittnesbörd om sjöfartsförbindelser med utlandet*. In: *Saga och Sed*, Kgl. Gustaf Adolfs akademis årsbok, (Uppsala) 1945; ders.: *Skeppsnamn och skärgårdsnamn*. Uppsala 1956; Kristen Møller: *Kås og brygge*. København 1968; Bertil Ohlsson: *Blekingskusten mellan Mörrums- och Ronnebyån. Namnhistoriska undersökningar*. Lund 1939; Ingemar Olsson: *Snäcknamn på Gotland*. In: *Fornvännen* 3/4, (Stockholm) 1972; Jørn Sandnes, Ola Stemshaug u.a. (Ed.): *Norsk Stadnamnleksikon*. Oslo 1976; Nils Gustaf Stahre: *Stångskäret, Kåksna och Kummelberget*. In: *Stockholm Studies in Scandinavian Philology* 9, (Stockholm) 1952; ders.: *Ortnamn i Stockholms skärgård*. Stockholm 1986; Gusten Widmark: *Ordet bor som appellativ och ortnamnelement*. In: *Namn och Bygd*, (Uppsala) 1958; Kurt Zilliacus: *Ortnamnen i Houtskär.* (= *Skr. utg. av Svenska Litteratursällskapet i Finland* 416.) Borgå 1966.

- 52 Demnächst Westerdahl (wie Anm. 36).
- 53 Vgl. über Lagunenhäfen Per Lundström: *Lagunhamnarnas tid*. In: *Sjøfartshistorisk Årbok*, (Bergen) 1971.
- 54 Christer Westerdahl: *Medeltida sjöleder ...* (wie Anm. 43) und ders.: *Itinerarieleden Blekinge-Reval*. In: M. Karlsson (Ed.): *Bottnisk Kontakt II*, (Mariehamn) 1984.
- 55 Sigurd Grieg: *Lahellnavnet i arkeologisk og kulturhistorisk lys*. In: *Universitetets Oldsaksamling Årbok*, (Oslo) 1969.
- 56 Per Inge Lindqvist: *Lödde kar*. In: *Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet no 3/81*, (Stockholm) 1981.
- 57 Ole Crumlin-Pedersen: *Fotevik. De marinarkeologiske undersøgelser 1981 og 1982*. In: *Pugna forensis-? Länsstyrelsen i Malmöhus län. Malmö 1984*, S. 75f.
- 58a Bertil Ohlsson (wie Anm. 51), S. 25f.; Ingemar Atterman: *Kring Hallarumsviken*. In: *Blekingeboken*, (Karlskrona) 1967.
- 58b Bror Åkerblom: *Handelsnamn*. In: *Folkmålsstudier. Meddelanden från Föreningen för nordisk filologi i Helsingfors 1948; Per Lundström: De kommo vida. Statens sjöhistoriska museum. Stockholm 1981*, S. 134, 137 mit Hinweis auf Gunnar Fritzell: *Kaupungs-gårdarna på Gotland*. In: *Gotländska Studier 2*, (Visby) 1973.
- 59 Vgl. dazu Lars Hellberg: *Forn-Kalmar. Ortnamnen och stadens förhistoria*. In: I. Hammarström (Ed.): *Kalmar stads historia I. Kalmar 1979*, S. 149f.; Karin Calissendorf: *Helgö* (wie Anm. 51).
- 60 Bror Lindén: *Björkskipus och Skipustjärn*. In: S. Erixon und G. Berg (Ed.): *Gruddbo på Sollerön. Stockholm 1938*, S. 510f.
- 61 Vgl. z.B. Gunnar Bolin: *Stockholms uppkomst. Uppsala 1933*, S. 61f.; Gösta Franzén: *Stegeborg*. In: *Namn och Bygd*, (Uppsala) 1978, mit gleichartigen Deutungen; Ivar Modéer: *Namn och ordgeografiska studier. Uppsala 1937*. Anders in Nils Gustaf Stahre: *Ortnamn i Stockholms skärgård. Stockholm 1986*, S. 88f.
- 62 Ivar Modéer: *Namn och ordgeografiska studier*. (wie Anm. 61).
- 63 Ingemar Atterman (wie Anm. 58); ders.: *Rapport från Busseviksspärren*. In: *Blekingeboken*, (Karlskrona) 1969; Jonas Frykman und Jan Sandström: *Vikingatid ur annorlunda perspektiv. Från Blekinge museums marinarkeologiska arbetsfält*. In: *Blekingeboken*, (Karlskrona) 1974; Ole Crumlin-Pedersen: *Helnæsspærringen*. In: *Fynske Minder 1973*, (Odense) 1974; ders. (wie Anm. 57) und öfter. – Vgl. dazu Christer Westerdahl: *Farledsspärrar ännu en gång*. In: *Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet Nr. 1*, (Stockholm) 1981; ders.; *Holznägel und Geschichte ...* (wie Anm. 27), S. 17f, 22f.
- 64 Don H. Kennedy: *Ship Names, Origins and Usages during Centuries*. Charlottesville (Virg.) 1974.
- 65 Vgl. Ivar Modéer: *Färdvägar och sjömärken ...* (wie Anm. 51), S. 39f; ders.: *Skeppsnamn och skärgårdsnamn ...* (wie Anm. 51), S. 51f.
- 66 Ingemar Olsson (wie Anm. 51).
- 67 Ole Crumlin-Pedersen (wie Anm. 31), S. 119f.
- 68 Vgl. Olavi Korhonen: *Samisk-finska båttermen och ortnamnsselement och deras slaviska bakgrund*. (= Skr. utg. av Dialekt-, Ortnamns- och Folkminnesarkivet i Umeå [DAUM], Serie A, Dialekter Nr. 3). Umeå 1982.
- 69 Christer Westerdahl: *Vender, ester och kurer. Några idéer om maritima ortnamn*. In: *Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet Nr. 3*, (Stockholm) 1986.
- 70 Vgl. Uwe Schnall: *Navigation der Wikinger. Nautische Probleme der Wikingerzeit im Spiegel der schriftlichen Quellen*. (= *Schriften des DSM 6*). Oldenburg 1975, S. 57ff.; Roald Morcken: *Europas eldste sjømerker*. In: *Sjøfartshistorisk årbok*, (Bergen) 1969 (ersch. 1970), S. 87.
- 71 Ivar Modéer: *Färdvägar och sjömärken ...* (wie Anm. 51), S. 110f.
- 72 Peter Norman: *Båkar och kummel i Loftahammars och Östra Eds skärgårdar*. In: *Tjustbygden*, (Västervik) 1979.
- 73 Per Hovda: *Norske fiskemed* (wie Anm. 51).
- 74 Adolf Schück: *Ledung och konungshamn*. In: *Sjöhistorisk årsbok*, (Stockholm) 1950.
- 75 Lars Hellberg: *Schwedische Ortsnamen und altwestnordische Dichtersprache*. In: *The Vikings*. Uppsala 1978; ders. (wie Anm. 59), S. 147f.
- 76 Svale Solheim: *Nemningsfordommer ved fiske*. (Det Norske Videnskaps Akademi). Oslo 1940. Siehe auch: Patrick B. Mullen: *I Heard the Old Fisherman Say. Folklore of the Texas Gulf Coast*. Austin/London 1978.
- 77 Elias Wessén: *Bjarköarätt*. In: *Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid (KLNLM)*. København usw. 1956 (Neudruck 1980).
- 78 Rimbart: *Vita Anskarii*. In: *Quellen des 9. und 11. Jahrhunderts zur Geschichte der hamburgischen Kirche und des Reiches*. (= *Freiherr-vom-Stein-Gedächtnisausgabe, Band XI*). Darmstadt 1978.
- 79 Vilho Niitema: *Die frühen Städte Finnlands*. In: *Die Zeit der Stadtgründung im Ostseeraum*. = *Acta Visbyensia 1*, (Visby) 1963.

- 80 Jouko Vahtola: Tornionjoki- ja Kemijokilaakson asutuksen synty. Nimistötieteellinen ja Historiallinen tutkimus. (Societas Historica Finlandiae Septentrionalis.) Rovaniemi 1980, S. 496f.
- 81 Hans Stiesdal: Kanalen der skærer Samsø over. In: Skalk, (Højbjerg) 1960 no. 4; Søren Nancke-Krogh: Sagntidens havn. In: Skalk, (Højbjerg) 1969 nr. 6.
- 82 Bo Strömberg: Den äldsta Väddökanalen. In: Rospiggen, (Norrtälje) 1984.
- 83 Bengt Hesselman (wie Anm. 51); Gusten Widmark (wie Anm. 51).
- 84 Erik Wahlberg: Ackjefyndet från Soukolojärvi. In: Norrbotten, (Luleå) 1956.
- 85 Gunnar Pellijeff: Excursus. Archaeology and Place-Names. In: U.E. Hagberg: The Archaeology of Skedemosse II. (Royal Academy of Letters, History and Antiquities.) Stockholm 1967, S. 134 (nach Itkonen).
- 86 Christer Westerdahl: Maritima kulturcentra i östra Sverige. In: Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet nr. 4, (Stockholm) 1982.
- 87 Nils Linnman: Med husbåt på 1200-talsled. In: Svenska Turistföreningen årsbok, (Stockholm) 1951.
- 88 Vgl. auch Christer Westerdahl (wie Anm. 54), S. 44.
- 89 Christer Westerdahl (wie Anm. 43); Ulf Enk Hagberg: Förmådada marknadsplatser längs Kalmarskusten. In: Inventori in honorem (till Folke Hallberg). Riksantikvarieämbetet, Stockholm 1980.
- 90 Christer Westerdahl: Vraket vid Hammar. = Rapport från Örnsköldsviks museum nr. 2, (Örnsköldsvik) 1984.
- 91 Per Lundström (wie Anm. 53).
- 92 Christer Westerdahl (wie Anm. 27), S. 33f.
- 93 Christer Westerdahl (wie Anm. 43); ders.: Om maritima kulturcentra med utgångspunkt från Norrlandskusten. In: Chr. Westerdahl (Ed.): Bottniskt Kontakt I, (Örnsköldsvik) 1982.
- 94 Vgl. Adolf Schück (wie Anm. 74) über *K u n g s h a m n* u.a.m.; Christer Westerdahl z.B.: Ledungshamnar i Roslagen. In: Rospiggen, (Norrtälje) 1982; ders.: (wie Anm. 93) über *S n ä c k*-Namen, u.a. nach Ingemar Olsson (wie Anm. 51).
- 95 Roald Morcken: Veien mot nord. Vikingetidens distansetabell langs den norske kyst fra svenskegrensen til Hvitehavet. In: Sjøfartshistorisk årbok, (Bergen) 1978, S. 7f.; ders. (wie Anm. 70).
- 96 Man kann beispielsweise trotz des Fehlens anderer Belege die Schifffahrtswege und deren Peilpunkte ungefähr rekonstruieren, sowohl an der Küste als auch an Binnenwasserstraßen. Bei diesen letzteren wurden übrigens verschiedene *vikusjö*-Maße benutzt, eines stromauf und ein anderes stromab.

Aus dem Schwedischen übersetzt von Uwe Schnell.