

EINE AUSWANDERUNGSFLOTTE DER VÖLKERWANDERUNGSZEIT

VON TORSTEN CAPELLE

Die Zeit vom 4. bis 6. Jahrhundert nach Christi Geburt ist in weiten Teilen Europas durch Völker- und Stammeswanderungen geprägt. Trotz des Namens »Völkerwanderungszeit« für diese die weitere europäische Geschichte maßgeblich bestimmende Epoche wird es sich dabei nur in den wenigsten Fällen um geschlossene Wanderungen im engeren Sinne des Wortes gehandelt haben. In der Regel haben sich die weiträumigen Bewegungen großer Bevölkerungsgruppen über lange Zeiten, ja manchmal sogar über mehrere Generationen, hingezogen. Vorboten und Nachhuten gehörten zumindest bei den festländischen Wanderungen ebenso dazu wie zwischenzeitliche Niederlassungen in nahrungsliefernden Gebieten, die nur als Etappen auf dem Weg zu wenig genau bestimmten Zielräumen angesehen wurden. Diese langfristig unstete Lebensweise hat natürlich nur selten zu archäologisch gut greifbaren Hinterlassenschaften geführt. Daher sind die Kenntnisse über Wanderungswege, Transportverfahren, Größenordnungen der beteiligten Stammesgruppen und anderes mehr bislang noch überaus fragmentarisch. Auch die zeitgenössische schriftliche Überlieferung hilft da nur selten mit einigermaßen genauen und ernstzunehmenden Angaben weiter; dabei muß nämlich stets berücksichtigt werden, daß es sich in der Regel um Fremdqellen handelt, in denen die betreffenden Geschehnisse aus römischer oder griechisch-byzantinischer Sicht geschildert werden. Für den Archäologen kommt erschwerend hinzu, daß nicht immer klar ist, worauf sich die antiken Angaben beziehen oder mit welchem Fundgut sie in Verbindung gebracht werden dürfen. Das hängt vor allem damit zusammen, daß die germanischen Stämme der Völkerwanderungszeit untereinander über rege Beziehungen verfügten, die zu leicht verwechselbaren Ausprägungen verschiedenster Kulturerscheinungen geführt haben und eine ethnische Zuweisung materieller Güter somit nur unter Schwierigkeiten zulassen. Zwar sind allenthalben einschneidende Bewegungen, Veränderungen und Entwicklungen zu erkennen, doch bleibt häufig offen, wem sie zu verdanken sind. Die Anonymität bezieht sich dabei nicht nur auf einzelne Persönlichkeiten als verantwortliche Initiatoren, sondern auch auf ganze ethnische Gruppen, wobei sich durch die neuere historische Forschung immer deutlicher abzeichnet, daß eine ethnische Zugehörigkeit in der Völkerwanderungszeit selbst von den Trägern der jeweiligen Kulturgruppen als weniger verbindlich angesehen wurde als dieses in der modernen Geschichtsschreibung oft geschah.

Eine der wenigen wirklich gut erfaßbaren Völkerwanderungen stellt die germanische Landnahme Britanniens über See dar; sie ist eigentlich nur mit dem Übersetzen der Vandalen 429 unter Geiserich von Gibraltar nach Nordafrika zu vergleichen. An der Besiedlung Britanniens waren Angeln aus dem östlichen Landesteil Schlesiens und in besonderem Maße Sachsen aus dem Elbe-Weser-Dreieck beteiligt. In beiden Räumen werden zahlreiche Siedlungen zu Beginn des 5. Jahrhunderts aufgelassen, und die Belegung der zugehörigen Urnenfriedhöfe findet ein Ende.¹ Dort archäologisch belegte Formen verschiedenen Fundgutes dieser Zeit finden ihre entwicklungsgeschichtliche Fortsetzung in England. Noch im 8. Jahrhundert weiß der angelsächsische Kirchenhistoriker Beda die Herkunft der Einwanderer aus dem norddeutschen Raum genau zu beschreiben. Er nennt als weitere Teilnehmer

auch Jüten von der kimbrischen Halbinsel. Darüber hinaus gibt es Hinweise, daß Angehörige anderer Stämme wie etwa der Friesen ebenfalls in diesen Sog gerieten. Im ausgehenden 4. Jahrhundert setzte diese Völkerbewegung ein, am Anfang des 5. Jahrhunderts erreichte sie ihren Höhepunkt, und in der Mitte desselben Jahrhunderts war sie bereits weitgehend abgeschlossen.

Die Vorstellungen über die Form und vor allem den Umfang der Wanderung über See sind uneinheitlich.

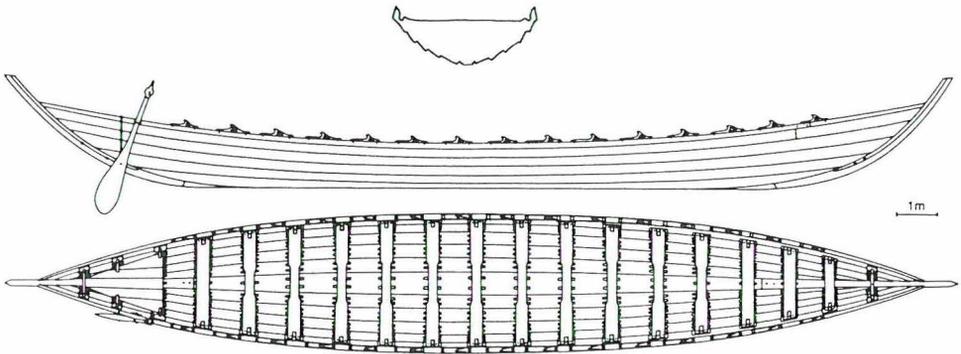


Abb. 1 Das Nydamboot (nach D. Ellmers).

Den besten Anhaltspunkt bietet immer noch das sogenannte große Nydamboot (Abb. 1), das mit vielen anderen Opfergaben zusammen in einem Moor in Nordschleswig angetroffen wurde. Wahrscheinlich ist es als Kriegsbeute niedergelegt worden.² Das gut 23 m lange Boot ist in Klinkertechnik aus Eichenbohlen über einer starken Kielplanke gebaut. Es hatte eine Belastbarkeit von gut fünf Tonnen.³ Dieses ausschließlich zum Rudern eingerichtete Fahrzeug ist spitzoval symmetrisch. Damit war es in beide Richtungen gut manövrierbar – eine Besonderheit germanischen Schiffbaues, die bereits Jahrhunderte zuvor Tacitus vermerkt.⁴ Mit seinem dreieckig geschwungenen Querschnitt war das Nydamboot zumindest bei ruhigem Wetter durchaus seetüchtig, da es bei voller Beladung mittschiffs immer noch mit der Bordkante etwa 60 cm über dem Wasserspiegel lag.⁵

Das Nydamboot entstand in der Zeit um oder kurz vor 400 n. Chr. Damit gehört es in die Anfangsphase der Auswanderung von Angeln und Sachsen. Da das Boot aus dem weiteren Heimatraum und nicht aus dem Zielgebiet der Auswanderer stammt und da in England bisher kein Originalfahrzeug dieser Art gefunden wurde, könnte daran gezweifelt werden, daß dieser Schiffstyp von den Auswanderern verwendet wurde. Nun gibt es aber zwei Befunde, die darauf hinweisen, daß gerade dieser Typ nach der Wanderungszeit in England geläufig gewesen ist, das heißt, die Tradition des einheimischen kontinentalen Schiffbaues wurde in der neuen Heimat fortgeführt. Zum einen handelt es sich dabei um ein kleines Bootsmodell von Sibertswold in Kent aus der Zeit um 700⁶ und zum anderen um das große Grabboot von Sutton Hoo in East Anglia aus dem frühen 7. Jahrhundert.⁷ Beide zeigen im Querschnitt, in der Längsachsensymmetrie und in Konstruktionsdetails noch typische Merkmale des wesentlich älteren Nydambootes.⁸ Damit ist zwar nicht mehr zu bezweifeln, daß dieser Bootstyp für die Nordseefahrt genutzt wurde, wobei wie noch in der Wikingerzeit⁹ möglichst lange mit Küstensicht – im hier betreffenden Falle wohl bis auf die Höhe von Calais

am Ärmelkanal – und nicht quer über die Nordsee gefahren wurde, doch ergibt sich dadurch noch kein Einblick in die Größenordnung der Auswanderung.

In der sagenhaften Überlieferung heißt es, daß Hengist und Horsa mit drei Schiffen als Landnehmer kamen. Solche kleinen Kontingente werden aber sicher nicht in so kurzer Zeit ausgereicht haben, große Siedlungsgebiete im Nordwesten des Kontinents veröden zu lassen und Britannien zu besiedeln. Dafür waren ganze Flotten notwendig.

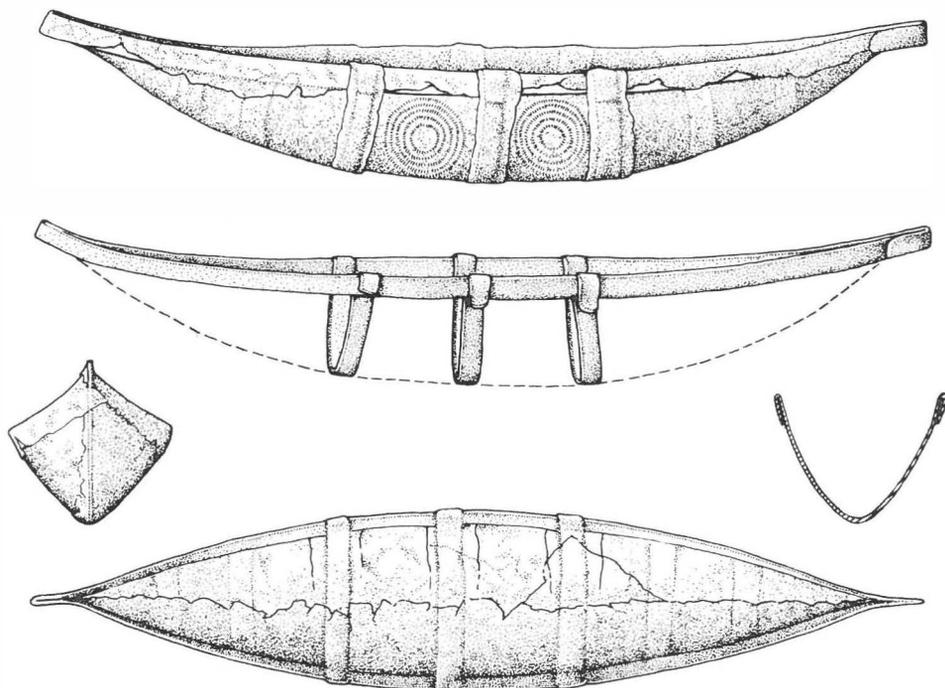


Abb. 2 *Eines der Goldboote von Nors (nach S. Müller).*

Seit langem ist ein einzigartiger Fund (Abb. 2) von Nors in Nordjütland bekannt¹⁰, der inzwischen überzeugend mit dem Nydamboot in Verbindung gebracht wurde.¹¹ Es handelt sich um etwa hundert kleine spitzovale Boote mit gleichmäßig geschwungener Kiel-Steven-Linie, die zum Teil über einem Rahmenwerk von schmalen Bronzebändern aus dünnem Goldblech gefertigt sind. Ihre Datierung etwa in die Zeit des Nydambootes ist umstritten.¹² Diese fragilen Miniaturboote von etwa 10–12 cm Länge fanden sich jeweils zu mehreren ineinandergesteckt als Votivgabe in einem vergrabenen und mit einer Steinplatte abgedeckten Tongefäß. Das war keiner der Edelmetallschätze, wie sie sonst in Form von Münzen, Schmuckanhängern, Bruch- und Ringgold aus der Völkerwanderungszeit Nordeuropas bekannt sind. Vielmehr handelt es sich dabei um die gezielte Darbringung von symbolischen Booten. Opferungen, auch solche symbolischen Charakters, an höhere Mächte fanden entweder statt, um damit den günstigen Ausgang bevorstehender Ereignisse zu erbiten, oder um für bereits erhaltene Gunst zu danken.¹³

Da die Symbolboote von Nors nicht in Abständen nacheinander, sondern auf einmal niergelegt wurden, werden sie kaum als Dankesgaben für wiederholte Fahrten einer nord-

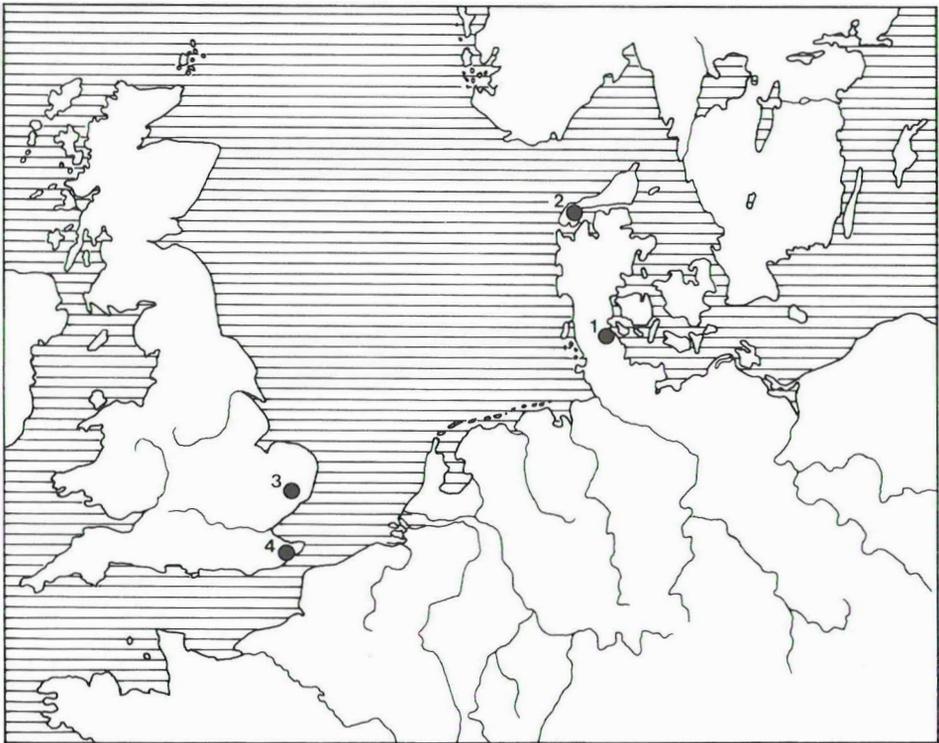


Abb. 3 Lage der behandelten Fundorte mit der im weiteren Nordseeküstenbereich üblichen Schiffsforn im 4.–7. Jahrhundert: 1. Nydam, 2. Nors, 3. Sutton Hoo, 4. Sibertswold.

jütischen Gruppe oder für eine Art Pendelverkehr zu einem uns unbekanntem Ziel, etwa im Rahmen eines über längere Zeit aufrechterhaltenen Handelsverkehrs, aufzufassen sein. Vielmehr weisen sie auf ein einmaliges Vorhaben hin, das in einem großen geschlossenen Flottenverband mit Schiffen gleichen Typs durchgeführt werden sollte. Die entsprechende Flotte ist viel zu groß gewesen, als daß sie ein nördliches Handelsunternehmen des frühen Mittelalters repräsentieren könnte. Sie kann dagegen sehr gut für die Emigration großer Bevölkerungsgruppen geeignet gewesen sein. Um den glücklichen Ausgang eines solchen gewaltigen Unternehmens zu sichern, wurde die Flotte insgesamt symbolisch in Form von goldenen Miniaturen einer schützenden Macht dargebracht und damit gleichsam anvertraut.¹⁴

Die Entfernung zwischen dem Fundort Nors und den festländischen Siedlungsgebieten der Angeln und Sachsen kann diese Deutung des Fundes von Nors als Zeichen einer Auswanderungsflotte nicht beeinträchtigen: Zum einen hat sich der Nydamtyp als übliche Schiffsforn im weiteren Nordseeküstenbereich dieser Zeit erwiesen (Abb. 3), zum anderen nennt Beda ausdrücklich auch Jüten als Teilnehmer an der Auswanderung, und zum dritten sollen sich die Jüten gerade in Kent niedergelassen haben, wo ja in Sibertswold ein etwas jüngerer Modell des Nydam-Nors-Typs gefunden wurde.

Nur durch den Einsatz so großer Flotten ist die erstaunlich schnelle germanische Landnahme Britanniens zu erklären. Von verschiedenen festländischen Küstengebieten zwi-

schen Jüten im Norden und Friesen im Westen muß sie mit großen Kontingenten ihren Ausgang genommen haben. Noch Jahrhunderte später waren die ehemaligen Siedlungsräume als Folge der enormen genutzten Transportkapazitäten weitgehend entvölkert.

Anmerkungen:

- 1 Übersichtlich zusammenfassend und mit weiterer Literatur verschiedene Beiträge in: C. Ahrens (Hrsg.), Sachsen und Angelsachsen (1978).
- 2 C. Engelhardt, Nydam Mosefund (1865).
- 3 J. Brøndsted, Nordische Vorzeit, Bd. 3, Eisenzeit in Dänemark (1963), S. 251ff.
- 4 Germania cap. 44.
- 5 J. Brøndsted (wie Anm. 3), S. 253.
- 6 Auf dessen Bedeutung machte vor allem aufmerksam: H.E.F. Vierck, The Origin and Date of the Ship's Figure-Head from Moerzeke-Mariekerke, Antwerpen, Helinium X, 1970.
- 7 R. Bruce-Mitford, The Sutton Hoo Ship-Burial 1 (1975).
- 8 Allgemein dazu: D. Ellmers, Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa (?1984). Ders., Die Schiffe der Angelsachsen, in: C. Ahrens (wie Anm. 1), S. 495ff.
- 9 U. Schnall, Navigation der Wikinger (1975).
- 10 S. Müller, Votivfund fra Sten- og Bronzealderen. Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie 1886, S. 236ff.
- 11 H.E.F. Vierck (wie Anm. 6).
- 12 J. Brøndsted (wie Anm. 3), S. 234f. mit einem Foto des gesamten Fundes. – M. Müller-Wille, Bestattung im Boot. Studien zu einer nordeuropäischen Grabsitte. Offa 25/26, 1968/69, S. 116.
- 13 Stichwort »Opfer«, in: M. Ebert, Reallexikon der Vorgeschichte, Bd. 9 (1927), S. 184.
- 14 Ein malerisches Foto einiger am Ufer drapierter Boote des Fundes von Nors zeigt W. Torbrügge, Europäische Vorzeit (1968), S. 151.