I. Abhandlungen

Von den Anfängen deutscher Schifffahrt¹⁾

Von Walther Vogel

Als die ersten Menschen von Süden her an die Nord- und Ostseeküsten gelangten und nach Jütland und dem südlichen Schweden einwanderten, bestand wahrscheinlich noch eine Landverbindung zwischen diesen beiden Gebieten. Die Ostsee war ein abgeschlossenes Süßwasserbecken, ähnlich den grossen Seen in Nordamerika. Indessen kann die Zahl der Ankömmlinge erst gering gewesen sein. Jahrhunderte vergingen, die erwähnte Landbrücke erlag einer Bodensenkung und der ununterbrochen nagenden Tätigkeit der Meeresfluten, die Gewässer der Nordsee und Ostsee mischten sich; ja, das Land senkte sich derart, dass die Verbindungsstrassen zwischen beiden Meeren, der Sund und die Belte, breiter wurden, als wir sie jetzt sehen. Und gerade in dieser Zeit muss die Haupteinwanderung nach dem südlichen Skandinavien stattgefunden haben.²⁾ Sie konnte nur stattfinden auf Seeschiffen.

Das Land bot in jener „Litorinazeit“, wie man sie nach einer Austernart genannt hat, die damals in der wesentlich salzhaltigeren Ostsee, dem „Litorinameer“ gedieh (heute könnte sie dies nicht mehr), einen ganz anderen Anblick als in der Gegenwart. Nicht Buchen-, sondern lichte Eichenwälder umsäumten die Ufer der dänischen Inseln. Die Menschen, die damals, etwa im 4. Jahrtausend v. Chr., auf jenen Inseln, in Südschweden, im heutigen Schleswig-Holstein und Mecklenburg hausten, lebten noch auf einer recht niedrigen Kulturstufe. Sie waren Jäger und Fischer. Ihre Lebensweise und ihren Kulturstand können wir uns aus den riesigen Abfall- oder Muschelhaufen, gewöhnlich mit dem dänischen Wort Kjökkenmöddinger bezeichnet, rekonstruieren, die sie hinterlassen haben. In solchen Abfallhaufen haben sich Gräten von Dorsch, Heering, Scholle und anderen Seefischen gefunden, ein sicherer Beweis, dass diese Menschen sich auf die offene See hinauswagten, um ihrer Nahrung nachzugehen.³⁾ Ausserdem ist, wie gesagt, durch die Tatsache der Besiedelung Südskandinaviens über die

1) Der Aufsatz erschien zuerst in der Zeitschrift „Deutsche Schifffahrt“ 1. u. 2. Probeheft (Dez. 1911) und ist hier mit einigen Änderungen abgedruckt.

2) Hoops, Waldbäume und Kulturpflanzen im german. Altertum. S. 79.

3) Montelius, Kulturgeschichte Schwedens. S. 24.

breiten Arme des Litorinameeres hinweg der Beweis geliefert, dass wir es hier bereits mit seefahrenden Stämmen zu tun haben. Von den Fahrzeugen, in denen die Menschen dieser Zeit die Seefahrt betrieben, können wir uns keinerlei bestimmte Vorstellung machen. Alle Arten von Schiffen oder Wasserfahrzeugen kann man aus drei Urtypen ableiten, ohne dass sich behaupten liesse, einer von diesen sei der älteste. Gewöhnlich wird ja der Einbaum als das Urbild des Schiffes betrachtet, und zweifellos war ein treibender Baumstamm oder eine Baumwurzel das erste und einfachste künstliche Mittel, dessen sich der Mensch bediente, um sich auf längeren Strecken über Wasser zu halten. Aber von da bis zum künstlichen Aushöhlen eines Baumstammes mit dem Meissel oder mit Feuer, das erst den richtigen Einbaum schafft, ist noch ein weiter Schritt, und mindestens ebenso naheliegend war es, mehrere Baumstämme oder Holzklötze zu einer breiteren schwimmenden Plattform, einem Flosse, zu vereinigen. Dergleichen primitive Flossfahrzeuge, sogenannte Katamarangs, finden sich noch heutigentags an einigen Seeküsten in Gebrauch, so in Brasilien, in Neu-guinea. Es ist nun bemerkenswert, dass bereits in der ältesten Zeit der Besiedelung Südkandinaviens, in der dem Einbruch des Litorinameeres voraufgehenden Ancycluszeit, das Floss als menschliche Wohnstätte in Dänemark nachweisbar ist. Diese Leute hausten auf einem flachen Binnensee nahe der Westküste der Insel Seeland, dem später versumpften *Maglemose*, auf einer schwimmenden Plattform von Kiefernstämmen;¹⁾ ähnliche schwimmende Siedelungen sind im Schweizer Pfahlbauggebiet, in Württemberg nachgewiesen. In kleinem Massstabe bietet sich hier das Bild einer Wohnweise, der der Reisende noch heute in den schwimmenden Dörfern und Städten auf den Strömen Hinterindiens und Chinas begegnet. Der Gedanke liegt nahe, dass sich die Ureinwohner Skandinaviens und Norddeutschlands ähnlicher, kleinerer Flösse auch zu Schifffahrtzwecken bedienten. Eine weitere Möglichkeit ist die, dass sie die dritte Schiffsurform, das hohle Rindengefäss oder -boot, kannten und benutzten. Doch davon später.

Die Zeit vom Beginn des dritten bis zur Mitte oder bis gegen das Ende des zweiten vorchristlichen Jahrtausends umfasst in Nordeuropa die Kulturperiode der sogenannten neolithischen Zeit oder jüngeren Steinzeit, so genannt, weil man sich damals zwar noch ausschliesslich nichtmetallischer, besonders steinerner Werkzeuge bediente, sie aber nicht mehr bloss durch Behauen in die gewünschte Form brachte, sondern sie sorgfältig zu bearbeiten, zu glätten und schleifen verstand. Die Dichtigkeit der Bevölkerung war jetzt schon grösser und wir dürfen uns die damaligen Bewohner Nord-europas keineswegs mehr als rohe Wilde oder schweifende Nomaden vorstellen. Sie besaßen eine in ihrer Art nicht unbedeutende Zivilisation, trieben Feldbau und Viehzucht und bestatteten ihre Toten mit einem gewissen Aufwand und Pomp in besonderen Grabstätten. Ganz in Übereinstimmung damit steht es, wenn sich jetzt die Anzeichen einer schon mehr

1) Sarauw, *En Stenalders Boplads i Maglemose* (Aarb. f. nord. oldkyndighed og historie. 2. R. 18 (1903) S. 148.

geregelten und mit besseren Hilfsmitteln betriebenen Seeschifffahrt mehrten. Beispielsweise lässt sich die grosse Ähnlichkeit zwischen den Altertümern, die diese Periode auf den Inseln Gotland, Oeland, Bornholm und auf dem benachbarten schwedischen Festland hinterlassen hat, nur durch einen regelmässigen Seeverkehr erklären. Obwohl Bornholm von Natur fast keinen Feuerstein besitzt, finden sich dort zahlreiche Geräte aus diesem Material, die alle über See eingeführt sein müssen. Ja, aus der auffallenden Ähnlichkeit gewisser Grabformen an der Westküste Schwedens und der Ostküste Englands muss man sogar auf einen direkten Seeverkehr quer über die

Abb. 1 a—d. a—b) Schiffsdarstellungen von schwedischen Felszeichnungen. c) Wagandaboot. d) Boot aus dem Nydammoor.

Nordsee schliessen, da sich die entsprechenden Formen in Dänemark, Nordwestdeutschland und den Niederlanden nicht finden.¹⁾ Gerade die Grabformen leiten uns zu interessanten Schlüssen auf die Art des Verkehrs und der Verkehrswege im damaligen Europa. Im dritten und zweiten Jahrtausend erhoben sich in den Küstenländern des Nordens und Westens überall jene mächtigen, gemeinhin unter dem Namen „Hünengräber“ bekannten, von den Archäologen als „Riesenstuben“ und „Ganggräber“ bezeichneten Grabmonumente. Aus derselben Zeit aber stammen genau entsprechende, nur viel kunstvoller in wirklicher Mauer- und Kuppelarchitektur ausgeführte Bauwerke im Mittelmeergebiet, namentlich im Osten, in Griechenland,

1) Montelius, Der Handel in der Vorzeit (Präh. Zeitschr. 2. Bd. S. 256).

Kreta und Kleinasien. Unzweifelhaft ist diese Bestattungssitte ungefähr gleichzeitig in allen Küstenländern Europas verbreitet gewesen — dagegen fehlt sie vollständig im Innern des Kontinents, in Süd- und Mitteldeutschland, der Schweiz, Norditalien, Österreich-Ungarn, Russland und Polen. Dies ist ein klarer Beweis, dass die Verkehrswege durch den Kontinent damals noch unerschlossen waren, dass der Verkehr sich vielmehr aussen herum längs der Küsten bewegte, sich also vorwiegend der Seeschifffahrt bedient haben muss.¹⁾ Man hat dabei keineswegs an grosse ausgedehnte Seefahrten zu denken, vielmehr an einen Lokal- und Küstenverkehr in einer Reihe aufeinander folgender beschränkter Verkehrskreise, deren Peripherien sich berührten und schnitten.

Abb. 2 a—c. Schiffsdarstellungen. a—b) auf dänischen Bronzemessern. c) schwedische Felszeichnung.

Spätestens aus der Mitte des zweiten Jahrtausends besitzen wir nun die ersten unzweideutigen Darstellungen des Seeverkehrs in unseren Meeren. Überall an den Küsten Schwedens und Norwegens, nirgendwo aber in grösserer Zahl als in der schwedischen Landschaft Bohuslän (am Skagerak, nördlich von Gotenburg) finden sich in Felswänden und -flächen eingegrabene Zeichnungen, die sogenannten „Hällristningar“ (von schwed. häll = Felsplatte und ristning = Einritzung). Die weit- aus am häufigsten auf ihnen wiederkehrenden Gegen-

stände sind Schiffe, Schiffe von den verschiedensten Grössen und Formen und oft von recht wunderlicher Gestalt (Abb. 1 a, b). Die zahlreiche Besatzung ist meist durch einfache Striche angedeutet, während die Hauptleute, oft mit geschwungenen Äxten und Schilden, überlebensgross über dem niederen Volk hervorragen. Was diese nicht selten sehr ausgedehnten Darstellungen eigentlich für einen Sinn und Zweck hatten, ist heute noch umstritten. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass sie bisweilen wenigstens einen religiös-symbolischen Charakter tragen, und dass viele Schiffe — entsprechend einem noch weit später vorkommenden Volksglauben — Totenschiffe darstellen sollen, die die Seelen der Erschlagenen

1) Müller, Urgeschichte Europas S. 77. Montelius, Der Handel in der Vorzeit, a. a. O. S. 276.

ins Jenseits hinüberführen. Andere mögen einfach als Erinnerungsdenkmäler an wirkliche Begebenheiten, Schlachten und Seekämpfe usw., aufzufassen sein. Jedenfalls gewinnt man den Eindruck, dass die Seeschifffahrt für die Bewohner dieser Landstriche eine ausserordentlich wichtige Rolle spielte.

Das hohe Alter dieser Hällristningar ergibt sich schon daraus, dass sie, wie aus verschiedenen Anzeichen zu schliessen, ursprünglich am Ufer, meist im innersten Winkel tief einschneidender Meeresbuchten, angelegt, sich jetzt ziemlich weit von der Küste befinden. Sie müssen also zu einer Zeit hergestellt sein, als die Fluten des Litorinameeres, das sich ja nur ganz allmählich zur heutigen Ostsee zurückbildete, noch weit tiefer ins Land hinein-

Abb. 3. Grabstele von Novilara mit Darstellung kämpfender Schiffe.

reichten, als vielleicht noch Südschweden durch einen über Wener, Wetter und Mälar verlaufenden Meeresarm vom Norden abgetrennt war. Man hat daher neuerdings angenommen, dass die Hällristningar überwiegend bereits der nordischen jüngeren Steinzeit, d. h. dem zweiten und vielleicht schon dritten Jahrtausend v. Chr. entstammen,¹⁾ während man sie bisher für ein Erzeugnis der nachfolgenden Bronzezeit (etwa 1500 oder 1200 bis 500 v. Chr.) hielt, was für einen Teil allerdings unzweifelhaft zutrifft.

Wie haben wir uns nun die Schiffe jener Zeit vorzustellen? Ich sagte schon, dass sie oft recht sonderbare Formen aufweisen. Ihr auffälligstes Merkmal ist vielleicht der häufig wiederkehrende doppelte Schiffsschnabel

1) Coll, Fra Helleristningernes Omraade (Aarsberetning af Foreningen til Norske Fortids mindesmærkers Bevaring 1901, S. 33—59, 1902, S. 106—140, 1903, S. 1—34.)

oder geschwungene Vorsteven am vorderen Ende, der ihnen oft beinahe das Aussehen von Schlitten gibt. Es hat daher auch nicht an Leuten gefehlt, die sie als Schlitten und gar nicht als Schiffe gedeutet wissen wollten. Das ist nun freilich sicher falsch, wie sich aus vielen Gründen dartun lässt. Vielmehr ist klar, dass es sich um grössere, aus verschiedenen Teilen, Kiel Spanten und Aussenhaut, zusammengesetzte Schiffe handelt, denn die Spanten usw. sind oft deutlich dargestellt. Es ist nun ein Verdienst vor allem Eduard Hahns, dargelegt zu haben, dass wir es hier höchstwahrscheinlich mit genähten Schiffen, und zwar jedenfalls Rindenbooten zu tun haben.¹⁾ Genähte Schiffe? Das mag manchem seltsam klingen. Und doch ist das aus einem zugleich zähen und biegsamen Stoffe genähte Fahrzeug neben Einbaum und Floss die dritte, weit verbreitete und offenbar die wichtigste Urform des Schiffes. Denn von ihr stammt das heutige Seeschiff in gerader Linie ab, keineswegs von den wenig entwicklungsfähigen Formen des Einbaums und Flosses. Der aus Rinde zusammengebogene und dann mit Bast oder anderem Material genähte Rindentrog ist eines der einfachsten und häufigsten Werkzeuge primitiver Menschheit. Man bedurfte seiner schon zu der uralten Herstellung gegorener Getränke. Und wie leicht musste sich dem Verfertiger eines Rindentroges zeigen, dass sein leeres Gefäss vorzüglich auf dem Wasser schwamm, also als Schiff benutzt werden konnte. Bedienen sich doch noch jetzt z. B. einige Indianerstämme ihrer Rindenboote zum Bierbrauen, oder wenn man will, umgekehrt, ihrer Braugefässe zur Wasserfahrt. Es sei auch an die Urverwandtschaft der Worte „Schaff“ (= Gefäss, Eimer) und „Schiff“ erinnert. Dass nun die Schiffe der Hällristningar genähte Rindenboote waren, wird vor allem dadurch wahrscheinlich gemacht, dass die ältesten noch jetzt erhaltenen Seeschiffe des Nordens (davon später) klinker gebaut waren, d. h. ihre Planken stiessen nicht mit den stumpfen Kanten aneinander, sondern griffen dachziegelartig übereinander weg — eine Bauart, die noch während des ganzen Mittelalters vorherrschte und selbst heute bei kleineren Nordsee- und Ostseefahrzeugen bekanntlich nicht selten ist. Der Klinkerbau ist aber nichts als ein im Material etwas modifiziertes Zusammennähen der Planken. Freilich besteht auch die Möglichkeit, dass die Aussenhaut der Hällristningarschiffe aus tierischen Häuten oder Leder bestand, wie bei den irischen Coracles, den grönländischen Kajaks usw., als wahrscheinlicheres Material sind jedoch Rindenstreifen, später vielleicht schon Planken vorzusetzen. Der einzige gute Rindenbaum des Nordens ist aber die Birke, und wir stossen hier auf eine zweite, gewiss nicht zufällige Wortverwandtschaft: Birke, Borke und Barke (letzteres Wort wird freilich von einigen aus dem Ägyptischen abgeleitet).

Die Erkenntnis, dass wir es bei den Schiffen der Hällristningar mit

1) Hahn, Über Entstehung und Bau der ältesten Seeschiffe (Zeitschrift f. Ethnologie 1907, S. 52—56). Ähnliches hatten früher schon angedeutet Warre in Encyclopaedia Britannica 9. Ed. (1886) XXII, 804; Nicolaysen, Langskibet fra Gokstad S. 10, Coll a. a. O. 1905, S. 1 ff.

genähten Schiffen zu tun haben, eröffnet jedoch noch eine merkwürdige Perspektive, deren Konsequenzen sich noch nicht völlig überblicken lassen.

Das Gegenstück zu den genähten Schiffen des Nordens findet sich nämlich an der gerade entgegengesetzten Ecke des europäischen Kulturbereichs, im Nillande. Hahn macht im Anschluss an Schweinfurth¹⁾ darauf aufmerksam, dass die Ägypter der vordynastischen Zeit ihre grossen Nilfahrzeuge aus rein afrikanischen Motiven heraus ausgebildet haben und stellt die Hypothese auf, dass diese Boote als aus ursprünglich afrikanischen Rindenbooten hervorgegangen und allgemein als genähte Schiffe angesehen werden dürfen. Allerdings scheint das, was wir vom ägyptischen Schiffbau des alten Reiches wissen, nicht unbedingt für diese Hypothese zu sprechen. Die von Morgan bei Dahchour 1894 ausgegrabenen Fahrzeuge zeigen vielmehr eine Verbindung der auffallend kurzen (1—2 m) und Kante auf Kante (also im Karveelbau) aneinandergefügt Planken durch eingelassene hölzerne Zapfen;²⁾ aber ob dies, wie Assmann behauptet,³⁾ im Einklang mit der Beschreibung steht, die Herodot (II, 96) von ägyptischen Schiffbau gibt, ist doch fraglich. Herodot scheint in seiner etwas dunklen Beschreibung vielmehr von einem Anfügen (Anbinden?) der Planken an dichtgereimte, lange Holzleisten (?) zu sprechen (*περὶ γόμφους πυκνοὺς καὶ μακροὺς περιείρουσι τὰ διπύχια ξύλα*), vielleicht nach der von Rawlinson⁴⁾ beobachteten und beschriebenen Methode, die noch heute wenigstens für die Schanzverkleidung der Nilfahrzeuge üblich sein soll. Ebenso sind die Seeschiffe des Roten Meeres und der anstossenden Gewässer, deren Muster im 3. und 2. vorchristlichen Jahrtausend wahrscheinlich die Nilbarke bildete, noch heute genähte Schiffe. Gehen wir aber einmal jener Anregung, dass die ältesten ägyptischen Fahrzeuge aus afrikanischen Mustern herausgebildet und ursprünglich als genähte Rindenboote anzusehen seien, nach, so stossen wir auf eine eigentümliche Tatsache. An den Quellen des Nil, bei den Waganda am Nordufer des Viktoria-Njanza, finden wir noch heutzutage Schiffe, die, wie mir scheint, den Schlüssel zur Erklärung wenigstens einer rätselhaften Eigentümlichkeit der nordischen Hällristningarschiffe an die Hand geben (Abb. 1c). Die Waganda-Boote, von denen Kollmann eine eingehende Beschreibung geliefert hat,⁵⁾ bestehen in einem ausgehöhlten Baumstamm von etwa 14 m Länge als Boden, auf den beiderseitig je zwei Plankengänge aufgesetzt und durch biegsame Ruten sowohl untereinander wie an den Boden festgebunden, d. h. also genäht sind. Die Plankengänge sind da, wo sie an der vorderen und hinteren Spitze zusammentreffen, durch einen Vor- und Hintersteven zusammengefügt und

1) Schweinfurth, Über den Ursprung der Ägypter (Verhandl. d. Berlin. Ges. f. Anthrop. u. Urgesch. 1897) S. 263 f. und 391 f.

2) J. de Morgan, Fouilles à Dahchour, Mars-Juin 1894 (Wien 1895) S. 81—83.

3) Assmann, Nautica III (Hermes Bd. 31, S. 180 f.).

4) The History of Herodotus. A new English version... by G. Rawlinson (London 1858) II p. 154 Anm. Die mir vorliegende Photographie einer „Gaiassa“ (Nil-Frachtfahrzeug) zeigt, dass diese Schiffsart, wenigstens in dem über Wasser liegenden Teil, klinkerweise gebaut ist.

5) P. Kollmann, Der Nordwesten unserer ostafrikanischen Kolonie (1898) S. 14—18.

abgeschlossen. Der den Boden des Kanus darstellende Baumstamm ragt jedoch noch ein bedeutendes Stück über den Vordersteven hinaus und trägt einen zweiten etwa $1\frac{1}{2} m$ vor dem Vordersteven aufragenden und (etwa wie der Rammbug eines modernen Kriegsschiffes) etwas nach hinten überfallenden Steven. Hier finden wir also deutlich den doppelten Schiffsschnabel der Hällristningarschiffe, überdies bei einem, ebenso wie vermutlich diese, genähten Schiffe, das in mancher Hinsicht auffallend ihrem Abkömmling, dem Nydamer Boote, gleicht. Welchem Zwecke jener vordere Schiffsschnabel dient, ist nicht ohne weiteres klar. Wahrscheinlich trägt er zu einem günstigeren Zerteilen der Wogen bei oder dient dazu — was bei Rindenbooten und in den klippenreichen nordischen Gewässern besonders wichtig sein musste —, den leicht verletzlichen Bug beim Auflaufen auf blinde Klippen oder vor treibenden Schiffahrtshindernissen zu schützen.¹⁾

Ich würde es für gewagt halten, aus diesen Tatsachen auf einen inneren Zusammenhang zwischen zwei räumlich so weit entfernten Gebieten zu schliessen, und muss es dahingestellt sein lassen, ob wir es hier mit völlig selbständiger Entstehung im Norden und Süden, oder allmählicher Übertragung einer bestimmten Bauweise von Land zu Land, von Stamm zu Stamm, oder endlich gar mit einem Anzeichen uralter Völkerwanderungen zur See zu tun haben. Immerhin sei bemerkt, dass ein Mittelglied zwischen jenen äussersten Punkten vorhanden ist: ein altes, vermutlich aus der ersten Hälfte des letzten vorchristlichen Jahrtausends stammendes Grabdenkmal zu Novilara (Prov. Pesaro, am Adriat. Meere) zeigt, worauf schon Undset hingewiesen, Schiffsdarstellungen, die in ganz auffallender Weise denen der Hällristningar und besonders denen etwa gleichzeitiger dänischer Bronzemesser ähneln²⁾ (Abb. 3).

Kehren wir zum Norden zurück. Ich erwähnte schon, dass die Bohusläner Felsenzeichnungen, zum Teil wenigstens, erst der Bronzezeit entstammen, der auf die jüngere Steinzeit folgenden Kulturperiode, die im Norden etwa ein Jahrtausend, mindestens sieben bis acht Jahrhunderte umfasst (bis etwa 500 v. Chr.). Wir haben für dieses Zeitalter keineswegs ein Zurücktreten der Schifffahrt, sicher vielmehr eine Steigerung des Verkehrs anzunehmen. Aber die Verkehrsverhältnisse hatten inzwischen einschneidende Veränderungen erfahren. Bereits gegen Ende der Steinzeit war ein direkter Weg vom Norden nach dem Süden Europas und zum Orient durch die russische Tiefebene erschlossen worden,³⁾ und nun öffneten sich nach und nach die grossen Querwege durch den Kontinent, die samt und sonders den Tälern der Hauptströme von der Weichsel bis zum Rhein folgten. Die Binnenschifffahrt [muss in dieser Zeit eine gewisse Bedeutung gewonnen haben. Wir kennen nicht näher die Art dieses Verkehrs, müssen

1) Coll a. a. O. 1905, S. 1 f. Vgl. Die Kosmographie des Istriers Aithikos, hrsg. v. Wuttke (Leipzig 1853) lib. IV. c. 49, S. 32.

2) Brizio, Monumenti antichi dei Lincei t. V (1895) S. 96. Vgl. Undset, Zwei Grabstelen von Pesaro (Zeitschrift f. Ethnologie XV [1883], 209 f.).

3) Montelius, Kulturgesch. Schwedens S. 42–43.

aber annehmen, dass er sich vorwiegend der Flösse oder einfacher, nach vollendeter Talfahrt zum Zerschlagen bestimmter Schiffe gleich den noch heute vorkommenden Schachteln, Pletten usw. bediente. Besonders wichtig war offenbar die Verkehrsstrasse der Elbe, Moldau und Donau, auf der der Bernstein von der Küste Jütlands und Schleswig-Holsteins nach Griechenland und Kleinasien, wie umgekehrt die Gold- und Bronzegegenstände dieser Gegenden nach dem Norden gelangten; das meiste zu der im Norden verarbeiteten Bronze erforderliche Kupfer stammte, wie sein starker Nickelgehalt beweist,¹⁾ aus den Minen von Norikum und Pannonien (Steiermark, Kärnten und West-Ungarn) und wurde auf der Weichsel nach Norden transportiert. Ein Teil der Bronze, obwohl ein geringerer, kam aus England, und schon daraus geht hervor, dass von einem Zurücktreten der Seeschifffahrt damals keine Rede sein kann; denn alle in Skandinavien verarbeitete Bronze musste zur See eingeführt werden. Wir besitzen auch aus dieser Zeit Anzeichen eines direkten Seeverkehrs zwischen England und Südschweden, eines Verkehrs auf verschiedenen Wegen quer über die Ostsee usw. Dass auch an unserer Nordseeküste Seefahrer zu Hause waren, geht schon daraus hervor, dass auf Helgoland die Überreste einer Stein- und Bronzekultur erhalten sind, die vollständig mit denen der benachbarten Festlandküste übereinstimmen.²⁾

Aber schon längst wird sich der Leser die Frage vorgelegt haben: wer waren denn nun diese Seefahrer, die in ihren gebrechlichen Fahrzeugen so kühn den Gefahren der nordischen Meere trotzten? Mit völliger Sicherheit kann die Wissenschaft diese Frage für die Stein- und Bronzezeit nicht beantworten. Aber es besteht allerdings ein hoher Grad von Wahrscheinlichkeit dafür, dass die Bevölkerung unseres nordwestdeutschen Landes, Dänemarks und Südschwedens, seit Jahrtausenden im wesentlichen unverändert dieselbe geblieben ist. Mit anderen Worten, dass unsere stein- und bronzezeitlichen Seefahrer der drei letzten vorchristlichen Jahrtausende Germanen oder doch, — falls man Bedenken trägt, für diese frühe Zeit den Namen eines späteren Sonderzweigs der indogermanischen Völkerfamilie anzuwenden — Vorfahren der Germanen waren.

In der Tat sprechen auch innere Gründe für diese Annahme. Tief hat das Meer eingewirkt auf Charakter und Denkweise der Germanen. Von ihrem ersten geschichtlichen Auftreten an zeigen sie eine innige Vertrautheit mit der See, die sich nur erklären lässt durch eine langdauernde Berührung mit diesem Elemente. Eine grosse Anzahl von Ausdrücken, die mit der See zusammenhängen, ist allen germanischen Sprachen gemeinsam, stammt also aus urgermanischer Zeit.³⁾ Dazu gehören beispielsweise: See, Haß, Flut, Woge, Klippe, Strand, Möve, Seehund, Wal, Stör, Angel, Netz, Schiff, Bord usw. Das Wort „Meer“ teilen die Germanen mit

1) Montelius, Der Handel in der Vorzeit, a. a. O. S. 283.

2) Olshausen, Zur Vorgeschichte Helgolands (Verh. d. Berlin. Ges. f. Anthrop. 1893, S. 522).

3) Schrader, Die Deutschen und das Meer (Wiss. Beihefte d. Zft. d. Allg. Dtsch. Sprachvereins 11).

Slaven, Kelten, Italikern, dagegen nicht mit den Griechen. Auch in den religiösen Anschauungen der Germanen hat das Meer seine Spuren hinterlassen. Dass der Glaube an die Fahrt der Abgeschiedenen auf dem Totenschiff ins Jenseits uralte ist und vielleicht schon den Darstellungen der Hällristningar zu Grunde liegt, wurde bereits erwähnt. Noch in späterer Zeit ist im Bereich der Nord- und Ostsee die Sitte weit verbreitet, den Toten in einem Schiffe oder einem schiff förmigen Steingrabe beizusetzen oder die Leiche, auf brennendem Schiffe aufgebahrt, hinauszusenden aufs hohe Meer. Gottheiten des Meeres und der Schifffahrt, so die Isis, die Göttin Nehalennia (auf Walcheren) verehrten mehrere germanische Stämme, und gar die spätere nordgermanische Mythendichtung ist ganz durchdrungen von der Anschauung des Meeres als einer göttlichen Macht. Dies alles würde fast unerklärlich scheinen, wenn die Germanen erst in relativ später Zeit als wandernde Nomaden etwa aus dem osteuropäischen Steppenlande nach den Küsten der Nord- und Ostsee gezogen wären. Keineswegs soll geleugnet werden, dass, wie in historischer, so auch in vorhistorischer Zeit vielfache Wanderungen und Verschiebungen einzelner germanischer Stämme stattgefunden haben und dass für einige zeitweise die Bedeutung von Meer und Schifffahrt zurückgetreten ist. Aber für die germanische Völkerfamilie als Ganzes ist die uralte und tiefwirkende Verbindung mit der See kaum zu bezweifeln, namentlich wenn man damit das Verhältnis der Slaven, der Italiker zum Meere vergleicht, die gegenüber den Germanen geradezu „wasserscheu“ erscheinen. Und es ist gewiss kein blosser Zufall, dass noch gegenwärtig drei Viertel der Welthandelsflotte den Völkern germanischen Stammes angehören.

Als die Germanen durch die Berührung mit den Römern zuerst in das volle Licht der Geschichte treten, fällt den fremden Eroberern sogleich als ein bemerkenswerter Zug auf, wie sich diese Barbaren auf und an dem Meere zu Hause fühlen, das sie selbst, die an die Milde des blauen Mittelmeeres gewöhnten Südländer, als schreckensvolle graue und wilde Wasserwüste fürchten. Plinius (Nat. Hist. XVI, 1, 1—2) kann sich nicht genug tun, das „beklagenswerte“ Fischervolk der Chauken an der friesischen Nordseeküste zu bedauern, die ihm auf ihren Wurten, abwechselnd von Flut und Ebbe umströmt, bald wie Seefahrer, bald wie Schiffbrüchige erscheinen.

Was uns die Römer im übrigen von der Schifffahrt der Nordseegermanen zu erzählen wissen, klingt nicht gerade sehr imponierend. Als Fahrzeuge dieser Stämme erwähnen sie nur Einbäume aus Eichenstämmen, oft allerdings von gewaltiger Grösse, so dass sie 30, ja 40 Menschen aufnehmen konnten.¹⁾ Dass dies keine blosser Fabel ist, geht daraus hervor, dass man wirklich Einbäume dieser Grösse ausgegraben hat, so bei Brigg in England 1886 einen solchen von 15 m Länge.²⁾ Dagegen ist zu Tacitus aus der fernen Ostsee die Kunde gedungen, dass dort die Suionen (Schweden) nicht

1) Plin. N. Hist. XII, 76, 2. Tac. Hist. V, 23.

2) Boelmer, Prehistoric naval architecture of the north of Europe (Report of U. S. National Museum, Smithsonian. Instit. 1891) S. 537f.

nur an Männern und Waffen, sondern auch zur See an Flotten mächtig seien.¹⁾ Ihre Fahrzeuge schildert er als grosse, vorn und achtern gleichartig gebaute Ruderschiffe, also schon als Erzeugnisse einer höher entwickelten Technik. Das entspricht ganz dem, was wir auch sonst annehmen müssen, dass nämlich die beschränktere, buchtenreiche und weniger wilde Ostsee, nicht die Nordsee, die eigentliche Stätte des Wachstums germanischer Seeschifffahrt ist. Aber auch die Nordseegermanen scheuten sich nicht auf ihren Einbäumen in der Emsmündung und am Niederrhein den römischen Geschwadern entgegenzutreten, und welch gefährliche Gegner diese Seehähne und Piraten werden konnten, das sollten die Römer bald zu ihrem Leidwesen erfahren. Noch bevor jenes allgemeine Andrängen germanischer Völkerschaften gegen die römische Reichsgrenze beginnt, das die Periode der Völkerwanderung einleitet, setzt an der Nordsee eine lange Reihe von Seeraubfahrten gegen die belgischen, gallischen und britannischen Küsten des Weltreiches ein. Bereits im Jahre 47 n. Chr. bildete die Raubflotte des *Kanninefaten* (aus dem heutigen Nordholland) *Gannascus* den Schrecken der gallischen Gestade, bis der Statthalter *Corbulo* sie vernichtete.²⁾ Wie tief dieser verwegene Seefahrergeist jenen deutschen Stämmen im Blute lag, das beweist auch die Erzählung des *Tacitus* von der in Britannien stationierten Kohorte *Usipier* (eines später oberfränkischen Stammes), die im Jahre 82 meuterte, sich dreier Schiffe bemächtigte und auf diesen unter fortwährenden Gefechten mit den Strandbewohnern ganz Britannien raubend und plündernd umfuhr, bis sie schiffbrüchig in die Hände der *Sueven* und *Friesen* fiel.³⁾ Diese Piratenfahrten, die anfänglich in der Hauptsache von *Chauken* und *Friesen*, seit dem 3. Jahrhundert von *Franken* und *Sachsen*, in denen die *Chauken* aufgegangen waren, ausgingen, setzten sich mit geringen Unterbrechungen bis ins 5. Jahrhundert fort und wuchsen sich zu immer grösseren Unternehmungen, schliesslich zu förmlichen Auswanderungsfahrten aus. Sie bildeten also ein vollkommenes Gegenstück einerseits zu den Wanderungen der kontinentalen germanischen Stämme, der *Goten*, *Vandalen* usw., anderseits zu den Wikingerfahrten der *Normannen* im 9. und 10. Jahrhundert. An den Küsten der späteren *Normandie*, an der *Loiremündung*, nisteten sich sächsische Seeräuber und Auswanderer ein, und von hier aus hauptsächlich fand um 450 jener letzte entscheidende Angriff auf Britannien statt, der die meerumschlungene Insel endgültig in die Hände der *Angelsachsen* lieferte. Die Gründung des germanischen England, der späteren ersten Seemacht der Welt, bezeichnet hier in Westeuropa den Schlusspunkt der Völkerwanderung.

Auch die ostgermanischen Stämme, die *Goten*, *Vandalen*, *Burgunder* usw., deren Züge das eigentlich bewegende Element in der „Völkerwanderung“ darstellen, konnten dabei der Seeschifffahrt nicht entraten. Es wird jetzt ziemlich allgemein angenommen, dass die ursprünglichen Sitze dieser Völker-

1) Tac. Germania c. 44.

2) Tac. Ann. XI, 18, 19.

3) Tac. Agricola c. 28.

schaften im Einklang mit ihren Stammeslegenden im südlichen Skandinavien zu suchen sind.¹⁾ Die Burgunder sassen auf Bornholm, dessen Name aus Burgundarholm zusammengezogen ist. Die meisten dieser Stämme müssen also bei ihrer Wanderung nach Süden die Ostsee gekreuzt haben, ein Teil allerdings wanderte durch Jütland; und zwar geschah diese Verschiebung wahrscheinlich in den letzten vorchristlichen Jahrhunderten. Der dann folgende Jahrhunderte lange Aufenthalt im ostdeutschen und polnisch-russischen Binnenlande musste allerdings dazu beitragen, die Ostgermanen dem Meere zu entfremden, soweit sie nicht noch an der Südküste der Ostsee damit in Verbindung standen. Als dann im 3. Jahrhundert n. Chr. das allgemeine Andrängen gegen die römische Reichsgrenze begann, als im 4. und 5. Jahrhundert die Katastrophe des Weströmischen Reiches sich vollzog, sehen wir in den ostgermanischen Siegern keine eigentlichen Seevölker, und keineswegs bedienten sie sich eigener technischer Hilfsmittel bei ihren Fahrten im Schwarzen und Mittelländischen Meere, wie das vielfach irrig angenommen wird. Vielmehr benutzten beispielsweise die Ostgoten bei ihren Angriffen auf Kleinasien und Griechenland um 260 und 275 requirierte Fahrzeuge der Bosphoraner und pontischen Seeräuber, und die Seemacht der Vandalen, die fast ein Jahrhundert lang (etwa 425—533) das westliche Mittelmeer beherrschte, war vom technischen Standpunkt aus eine römische Flotte, von römischen Ingenieuren erbaut und sicher zum grössten Teile von einheimischen Seeleuten des Mittelmeeres bedient, während die Vandalen sich auf ihnen zunächst nur als Führer und Krieger einschifften.²⁾ Mit gutem Grunde ward es daher durch ein römisches Gesetz vom Jahre 419 bei Todesstrafe verboten, den Barbaren beim Schiffbau Hilfsdienste zu leisten,³⁾ freilich ohne Erfolg, denn auch die Kriegsflotten der Ostgoten und Westgoten im 6. und 7. Jahrhundert stellten ähnliche, der Hand der Eroberer geliehene Waffen römischer Technik dar. Aber wenn auch der Schrecken Italiens, die flinken schwarzen Liburnen der Vandalen, keine nordischen „Drachen“ waren, so beweist doch ohne Zweifel der Blick, den diese ostgermanischen Völker für die strategische Bedeutung der See besaßen, die energische Art, in der sie sich sofort der Seemacht als kriegserischen Hilfsmittels zu bedienen wussten, dass ihr geschichtlicher Charakter sich im engsten Zusammenhang mit der See gebildet, dass sie ihre Jugend im Rauschen des Meeres durchlebt hatten. Wie ganz anders, wie hilflos und verständnislos stehen wirkliche Binnenvölker, wie die Türken, die Slawen, selbst die Römer den Aufgaben und Möglichkeiten des Meeres gegenüber! Überdies zeigen einzelne Berichte, dass in verschiedenen Fällen auch die Germanen im Mittelmeergebiet Beweise einer wirklichen Seetüchtigkeit an den Tag legten. So waren die Heruler, die in rascher Wanderung von Skandinavien zum Mittelmeer gelangten, in der Tat seebefahrene Leute,

1) Vgl. Schmidt, *Gesch. d. deutschen Stämme* I, 29.

2) Rappaport, *Die Einfälle der Goten in das Römische Reich* S. 47—78. Schmidt, *Gesch. d. Vandalen* S. 32 u. öfter.

3) *Cod. Theodos. IX, 40, 24* ed. Mommsen u. Meyer I. 2, 507.

bei den Vandalen wird später ihre Seetüchtigkeit (im Gegensatz zu den Mauren) gerühmt, und um schliesslich noch ein nautisches Heldenstückchen rheinländischer Landsleute zu erwähnen: eine Schar Franken, die Kaiser Probus um 280 zwangsweise in Thrakien angesiedelt hatte, bemächtigte sich, da es ihr am öden Pontusstrande nicht mehr behagte, einiger Schiffe und kehrte in dreijähriger kühner Seeraubfahrt über Griechenland, Sizilien, Afrika und durch die Strasse von Gibraltar in die fränkische Heimat zurück.¹⁾

So bilden die ersten fünf Jahrhunderte unserer Zeitrechnung eine Blütezeit germanischer Schifffahrt. Aber es wäre verkehrt, zu glauben, dass sich deren Betätigung in Kriegs- und Raubfahrten erschöpfte. Das bekannte mephistophelische Wort, dass Krieg, Handel und Piraterie dreieinig und nicht zu trennen seien, gilt durchaus auch für diese Zeit. Ungetrennt war im sächsischen Seefahrer die Person des Kriegers, Räubers und Kaufmanns vereinigt, und es hing von den Umständen ab, welche Seite er hervorkehrte. Der Handel gehörte genau so zu seinem Geschäft wie der Raub, er war einfach die ergänzende Funktion dazu; denn alle Beute, die er nicht unmittelbar für sich verwenden konnte, musste er auf die eine oder andere Weise loszuschlagen suchen. Besonders der Sklavenhandel ist mit solchen Heldenzeiten des Seeräubertums untrennbar verknüpft. Ausserdem leiteten die Raubfahrten, genau wie einige Jahrhunderte später in der Wikingerzeit, allmählich zu einer Auswanderungsbewegung über, und um das Bild zu vervollständigen, muss man sich, besonders gegen das Ende der Periode, das Meer belebt denken von Auswandererschiffen, beladen mit Weibern, Kindern und fahrender Habe. Aber es würde überhaupt eine vollkommen falsche Ansicht sein, dass die kriegerischen Seeraubfahrten jener westgermanischen Abenteurerhaufen in den Augen der Zeitgenossen die Physiognomie der Schifffahrt beherrschten. Während der ersten vier Jahrhunderte, solange die römische Herrschaft in Gallien und Britannien noch feststand, und selbst in den Zeiten nach ihrem Zusammenbruch, setzte sich der eigentliche legitime Seehandel ruhig fort. Ja, während des 3. Jahrhunderts, als die Berichte über fränkische und sächsische Raubfahrten sich häufen, muss er geradezu eine Blütezeit erlebt haben. Noch unter Julian (360 n. Chr.) waren angeblich 800 Kornschiffe im Handel zwischen Gallien und Britannien tätig.²⁾ Namentlich die Binnenschifffahrt auf dem Rhein und der Donau hat damals unzweifelhaft einen erheblichen Aufschwung erfahren. Der Leinpfad am Mittel- und Niederrhein und an der Mosel stammt noch aus römischer Zeit, und wir wissen von Binnenschiffer-Genossenschaften am Rhein, Inn und der Salzach. Der Rheinhandel, dessen wichtigster Knoten- und Berührungspunkt mit der Seeschifffahrt wahrscheinlich in Nimwegen zu suchen ist, setzte sich längs der Nordseeküste fort und führte römische Gewerbeprodukte (Bronzeimer, Glas- und Silbergefässe, Töpfereiwaren, Stoffe) und vor allem gallischen und Moselwein die westdeutschen Flüsse

1) Fl. Vopiscus in Probo IV c. 18.

2) Zosimus III 5 (Mon. Hist. Britt., S. LXXXVI d).

(Ems, Weser, Elbe) hinauf in das freie Germanien. Der „Rotspon“ war also schon damals an unserer Wasserkante nicht unbekannt. Ja, auch in das Ostseegebiet drang dieser römisch-germanische Seehandel, und die Insel Gotland war damals, wie sich aus dem massenhaften Vorkommen römischer Denare dort nachweisen lässt, ein wichtiger Mittelpunkt des Seehandels, und ist dies bis tief in das Mittelalter geblieben.¹⁾

Nun darf man sich freilich unter Handel nicht einen Massentransport mit Gegenständen des täglichen Bedarfs denken, — ein solcher kam nur zwischen den römischen Provinzen, z. B. Gallien und Britannien, in Frage — sondern, wie schon angedeutet, mehr eine Art Hausier- und Kramhandel. Wenige Stapel, Säcke oder Tonnen genügten, die Ware des Händlers zu bergen, der sich auf die Reise begab. Es bedurfte daher auch nicht besonders eingerichteter Handelsschiffe, um diesen Verkehr zu bewältigen. Das Seeschiff jener Tage lässt sich am treffendsten vielleicht als „Personentransportschiff“ kennzeichnen. Wir können uns von den damaligen Ostseeschiffen eine recht gute Vorstellung machen, da uns ein vorzügliches Beispiel in dem 1863 aus dem Nydamer Moor ausgegrabenen altgermanischen Seeboot erhalten ist.²⁾ Dem geneigten Leser sei dringend empfohlen, sich bei Gelegenheit dieses jetzt im Kieler Museum vaterländischer Altertümer aufgestellte Fahrzeug anzusehen, das in Deutschland leider noch längst nicht genügend bekannt und gewürdigt ist, obwohl es doch zu den ältesten erhaltenen Seeschiffen der Welt zählt. Wir sehen da ein schlankes, schön geschwungenes Ruderboot von 24 m Länge und 3,4 m grösster Breite vor uns, das aus 11 mächtigen Eichenplanken klinkerweise gebaut ist, woraus, wie oben erwähnt, die ursprüngliche Herkunft aus einem genähten Rindenboote erhellt. Ein Segel führte dieses Boot nicht, es war auch gar nicht zum Segeln geeignet. Vielmehr müssen wir es uns denken, wie es von den kräftigen Armen einer Kriegerschar, der Insassen eines Germanendorfes, getrieben, rasch und leicht die Wogen durchschneidet. Nähere Überlegung lehrt, dass dies der naturgemäss gegebene Typus des germanischen Seeschiffes war. Denn nicht selten waren die Gelegenheiten, bei denen sich die in verstreuten Siedelungen wohnenden Genossen eines Gaues, einer Landschaft, zusammenfinden mussten, z. B. zu den Dingversammlungen, den politischen und gerichtlichen Zusammenkünften der Landgemeinde, zu religiösen Festen usw. In vielen Gegenden, z. B. in Friesland, Norwegen, auf den dänischen Inseln und an der schwedischen Küste waren aber solche Versammlungen ohne Fahrten über See gar nicht möglich. Daher das Ruderboot der Dorfgemeinde oder [des Hofbesitzers mit seinem Gefolge. Es ist dabei so gut wie sicher, dass sich an dergleichen Versammlungen, besonders bei religiösen Festen, zugleich Märkte knüpften, denn wo fand sich

1) Vgl. Willers, D. röm. Bronzeimer von Hemmoor (1901). S. 191—202. — Eine Zusammenstellung der wichtigsten Materialien und Quellen zur Geschichte der germanischen Seeschifffahrt bis zum Jahre 1000 werde ich in dem im Erscheinen begriffenen Reallexikon der German. Altertumskunde, hrsg. von Hoops, veröffentlichen.

2) Engelhardt, Nydam Mosefund (1865).

bessere Gelegenheit zu Tausch und Handel? Noch heute liegen ja Kirchen-feste und Messen gern beieinander. Es ist kein Zufall, dass die wichtigste Handelsstätte der Insel Gotland, deren wir als eines bedeutenden Verkehrsmittelpunktes bereits Erwähnung taten, den Namen Wisby, d. h. Stätte des Tempels oder Heiligtums, führt. Auch anderswo lässt sich die Verbindung von Kultstätten und Märkten nachweisen.¹⁾ So erhielt der Handel jener Tage eine gewisse natürliche Regelmässigkeit. Das germanische Ruderboot, das die Dinggenossen, die Andächtigen, die Händler zur Zusammenkunft heranzuführte, das ebenso die Krieger zu plötzlichem Angriff gegen die feindliche Küste trug, war der vollkommenste Ausdruck seines Zwecks, zugleich rasch und unabhängig von der Windrichtung zu befördern. Wo ein ähnlicher Zweck fortbestand, hat sich daher auch die Form dieses Bootes erhalten. Auf dem Silja-See in Schweden, wo, wie das schwedische Lied singt:

Die Kirchen am Strande stehen,
Schimmernd wie Lilien in ihrer weissen Pracht,

führen noch heutzutage langgestreckte scharfgebaute Ruderboote, die dem Nydamerboot aufs Haar gleichen, die Bewohner der entfernten Pfarrgemeinden allsonntäglich zum Gottesdienst in die Kirchdörfer. Das Aufkommen und die weitere Verbreitung des Segelschiffs knüpft sich daher erst an eine spätere Zeit, als der einzelne Kaufmann, der nicht über soviel hilfsbereite Arme verfügen konnte, dabei aber schon grössere und schwerere Warenmassen befördern musste, sich mit seinen beschränkten Hilfsmitteln auf grössere Unternehmungen, weitere Seefahrten hinauswagte. Natürlich musste er da bedacht sein, die kostenlos zur Verfügung stehende Kraft des Windes auszunutzen. Bekannt war das Segel freilich den Germanen schon früher, vielleicht durch römischen Einfluss. Die Helden des Beowulfliedes (7. Jahrhundert) fahren bereits „auf schaumhalsigen Schiffen, beflügelt vom Winde“. Das Wikingerschiff ist eine Kombination von Segel- und Ruderfahrzeug. Aber wie das langgestreckte schnelle Ruderboot das typische Fahrzeug des wehrhaften germanischen Bauern und Heergencssen darstellt, so bildet das reine, einzig auf die Ausnutzung des Windes eingerichtete Segelschiff das gegebene Werkzeug des städtischen Kaufmanns. Es ist in unserem Lande das Wahrzeichen einer neu emporsteigenden Wirtschafts- und Lebensweise, der Zeit des Städtewesens und Bürgertums.

1) Snorre Sturluson, Olafs d. Heil. Saga c. 77 (Upsala), Munch, Norske Folks Historie I. 1. 380—82 (Skiringssal). Vgl. auch Tac. Germ. c. 40 (Nerthus).