Die Bootfahrt ins Jenseits

Von M. Ebert

Auf dem von Paribeni veröffentlichten bekannten Tonsarkophag von Hagia Triada¹⁾ ist auf der einen Seite eine Szene vor einem Grabe dargestellt (Abb. 1). Der Tote, neben dem ein Baum und ein Podest mit treppenartigem Aufgang angedeutet sind, empfängt vor seinem Grabeshause die ihm gebührenden Opfer. Männer in einem eigenartigen, viel besprochenen weißen Fell um den Unterleib und die Beine überbringen ihm

Abb. 1.

Rinder und ein Schiff. Was hat dieses Schiff zu bedeuten? Es ist entweder ein kleines Fahrzeug, das auch ein einzelner Mann tragen konnte, oder ein Abbild von einem solchen. Jedenfalls, ob wirkliches Boot oder nicht, der Tote empfängt ein Fahrzeug, mit dem er über ein Wasser fahren kann.

Fahrzeuge, Schiffe, Wagen, Schlitten spielen im Totenkultus des Altertums eine beträchtliche Rolle und treten demgemäß auch zahlreich in den Gräberfunden auf. Viele von diesen Beförderungsmitteln haben eine rein praktische Bedeutung. Die Friedhöfe lagen häufig in einiger Entfernung von den Wohnstätten, die den letzten Weg des Abgeschiedenen zu einer kleinen, manchmal auch zu einer größeren, ziemlich umständlichen Reise

1) Monumenti dei Lincei XIX (1908) S. 5 ff.

gestaltete. Dann machte auch der Tote die Reise zur Begräbnisstätte, mit allem was ihn begleitete, auf einem Wagen oder, wie z. B. im Niltale, wo die Verkehrsverhältnisse das nahelegten, auf einer Barke.

Ein ägyptisches Relief, das zugleich ein instruktives Gegenstück zu der Totenverehrung des minoischen Sarkophages gibt, zeigt, daß man zu diesem Transport im Boot kunstvolle Bauten errichtete, und daß auf dem Lande die Barken auf Schlitten gelegt und durch Zugtiere vorwärts bewegt wurden.²⁾

Abb. 2.

Den Transport zu Wagen zeigt eine Dipylonvase des Athener Nationalmuseums (Abb. 2).³⁾ Auf dem Wagen — oder vielmehr nicht direkt auf ihm, sondern auf einem, hier schachbrettartig gemusterten Podium, das in der Länge und Breite über den Kasten hinausragt und von einem Begleiter gestützt wird, steht die Kline des Toten. Sie hat gedrechselte Beine und ein Lager, das auf diagonal gekreuzten Gurten ruht. Wir werden uns das und die Decke, die nach der primitiven Ausdrucksweise des geometrischen Vasenkünstlers wohl über den Toten gebreitet zu denken ist, sehr prächtig vorstellen müssen.

In skythischen Gräbern des 6.—3. Jahrhunderts sind eine Anzahl von Wagen gefunden, die ausschließlich als Leichenwagen dienten und für diesen Zweck gebaut waren.⁴⁾ Zu den ältesten gehören die Reste von

2) A. Erman, Ägypten II 336.

3) Mon. d. Inst. IX. 39, 1; Collignon-Couve, Catalogue des vases d'Athènes No. 214; Kurt Müller, Der Leichenwagen Alexander des Großen 1905, S. 11 ff.

4) Rostowzew, Die antike dekorative Wandmalerei in Südrußland (russ.) 1914 I 47 ff., 511.

solchen Zelt- oder Baldachinwagen aus einem Kurgan bei der Stanitzka Ul (Bezirk Maikop) ⁵⁾ und zwei Kurganen ebenfalls im Kubangebiet ⁶⁾ mit apotropäischen Schmuck an den Enden der Wagenachsen. Wahrscheinlich gleichzeitig, aus dem 6. Jahrhundert, sind die Reste eines Katafalkwagens von Kelermes ⁷⁾ mit sehr interessanten Stangenaufsätzen archaischen Types. In den Funden des 5. und 4. Jahrhunderts fehlen Wagen bislang. Eine jüngere Reihe (3. Jahrhundert) stammt aus den Kurganen von Alexandropol, ⁸⁾ Krasnokutsk (2 Wagen) ⁹⁾, von Slonowskaja Blisnitsa (mit einer späten rotfigurigen Kylix), ¹⁰⁾ Tschertomlyk, ¹¹⁾ aus anderen Plätzen des Dnjeprgebietes und aus Ungarn. ¹²⁾ Leider ist bisher kein vollständiges Exemplar eines solchen Wagens gefunden und ein Rekonstruktionsversuch noch nicht unternommen. Es scheint, daß das Obergestell von langen Stangen gebildet wurde, die oben in eisernen oder bronzenen Aufsätzen endeten. Das waren bei den archaischen Wagen meist durchbrochen gearbeitete ei- oder kugelförmige Stücke, innen mit kleinen Kugeln gefüllt. Bei der Bewegung erklangen diese Glöckchen, indem sie gegen die Wände der Kugel schlugen und vereinigten ihr Geläut mit dem von Glöckchen, die an die Stangen und andere Teile des Wagens gehängt waren. Die Aufsätze der jüngeren frühhellenistischen Leichenwagen endeten in der Figur einer Gottheit oder eines heiligen Tieres. Das Gerüst war mit Teppichen bedeckt, von denen Blechschildchen zusammen mit Wagenresten in einigen Gräbern gefunden sind. Diese Baldachinwagen der skythischen Könige gehen unzweifelhaft auf dieselben Traditionen zurück wie der von Diodor geschilderte Leichenwagen, auf dem der Körper Alexanders des Großen von Babylon nach Memphis überführt wurde, ¹³⁾ nämlich auf den Reisewagen der iranischen Nomaden. Modelle davon sind in griechischen Gräbern bei Kertsch gefunden. ¹⁴⁾ Besonders in Betracht kommen Wagenformen mit Oberteil in Gestalt einer Kamera oder einer zylindrischen Wölbung (Herodot, I 199), die an die Begräbniswagen auf dem Fries des Pleureusensarkophages von Sidon erinnern. Möglicherweise sind diese Kertscher Terrakottawägelchen, zu denen auch ein Exemplar aus einem Ockergrab von Ul ¹⁵⁾ kommt, nicht nur Kinderspielzeug, sondern wirkliche Bestattungsequisite, Symbole des Reisewagens, den der Tote im Jenseits benutzen sollte.

Ursprünglich ein von den iranischen Wandervölkern geschaffener und benutzter Typus wurde der Katafalkwagen, wie Rostowzew in seinem in-

5) Pharmakowski im Arch. Anzeiger 1910 Sp. 196 ff.

6) Atschot 1908 S. 118.

7) Arch. Anzeiger 1905 Sp. 57 ff.

8) Altertümer des Herodot. Skythiens <russ.> I. 21. — 9) ibid. II 44. — 10) ibid. II 65. — 11) ibid. II 79.

12) G. Nagy, A Skythak 1909 S. 48 ff.

13) Kurt Müller, Der Leichenwagen Alexanders des Großen 1905; Bulle, Arch. Jahrbuch XXI (1906) S. 52 ff.; Thiersch ibid. XXV (1910) S. 55 ff.; v. Wilamowitz ibid. 1905 S. 104.

14) Bienkowski, Wiener Studien 1902 S. 394 ff.; v. Stern, Bobrinskoi-Festschrift 1911 S. 26; Rostowzew a. a. O. I. 49 Abb. 10, 11.

15) Arch. Anzeiger 1910 Sp. 196; Iswestja der archäol. Kommission 35 S. 3.

haltreichen Buch dargetan hat, in Persien unter altionischem Einfluß im 6. Jahrhundert zu einem von Lebenden und Toten benutzten Paradewagen umgestaltet. In der Zeit des frühen Hellenismus hat ein Künstler bei einem großen Anlaß, dem Bestattungszuge Alexanders, die alte Form benutzend, ein neues Vorbild geschaffen, das dann vielfach nachgeahmt wurde.

In Südrußland sind die Baldachinwagen nach dem 3. Jahrhundert v. Chr. nicht mehr üblich. Wahrscheinlich wurden sie durch die auch früher schon verwendeten tragbaren Katafalke abgelöst.¹⁶⁾

Es sind also diese Wagen, auf denen man, wie Herodot (IV 71) erzählt, die Leichname der Könige, nachdem man sie einbalsamiert hatte, bei allen Stämmen herumfuhr. Dann erst werden sie im Lande Gerrhos, bei den Stromschnellen des Dnjepr-Borysthenes unter blutigen Totenopfern bestattet. „Die übrigen Skythen aber, wenn sie gestorben sind, fahren die nächsten Verwandten auf einem Wagen umher zu ihren Freunden. Die nehmen sie alle auf und geben dem Leichengefolge einen Schmaus und setzen der Leiche von allem ebenso vor wie den übrigen.“ Man bestattete die Toten nicht gleich, sondern läßt sie noch eine Weile unter den Lebenden weilen, je vornehmer der Tote ist, um so länger. Die Leiche des dänischen Königs Frotho wird noch drei Jahre aufbewahrt, auf einem mit Ochsen bespannten Wagen herumgefahren, wie Saxo berichtet „ut jam non funebri lecto, sed regali vehiculo gestari videretur“ und dann erst beigesetzt.¹⁷⁾ Wulfstan erzählt von den alten Preußen, daß sie die Toten einen Monat oder zwei, die Fürsten manchmal ein halbes Jahr unverbrannt in ihren Häusern liegen ließen. Und alle diese Zeit ehrte man sie durch Schmaus und Trunk.¹⁸⁾

Bei den wenigstens z. T. noch nicht sesshaften und zerstreut wohnenden Skythen holt also der Tote auf seinem Wagen sich die ihm zustehenden Ehren selbst ein. Im übrigen liegt dieselbe Anschauung zugrunde. Schon für die vorhin angeführte Dipylonvase hat Studniczka die Vermutung ausgesprochen, daß der Wagen der Streitwagen der Toten sei, dem man nur für den funeralen Zweck herrichtete, indem man die Geländer um den Wagenkasten herum abnahm. Die Unbeholfenheit der Darstellung und der Mangel an Denkmälern aus der geometrischen Stufe erlaubt nur, das als eine sehr wahrscheinliche Vermutung anzusehen. Wagen dieser Kategorie haben uns besonders die thrakischen,¹⁹⁾ italischen und keltischen Nekropolen geschenkt. Einer von ihnen, der Bronzewagen von Monteleone di Spoleto bei

16) Kurgan von Maikop: Pharmakowski in Materialien zur Archäologie Rußlands 34 (1914); — Große Blisnitza: Rostowzew I 12.

17) Uhland, Schriften zur Geschichte der Dichtung und Sage VII S. 114; Sartori in der Eduard Hahn-Festschrift 1917, S. 241.

18) Scriptores rerum prussicarum vol. I 730. Ähnlich bei den Esten Schwenck, Mythologie der Slaven S. 428; Ein „survival“ dieser Sitte am französischen Königshofe: Tylor (deutsche Übersetzung von Spengler und Poske) II 34.

19) Seure, Bulletin de corr. hellén. XXV (1901) S. 181 ff.; B. Filow, Arch. Anzeiger XXV (1910) S. 401.

Norcia, der Besitz eines italischen Fürsten des 6. Jahrhunderts, gehört zu den vortrefflichsten und vollständigsten archaischen Metallarbeiten, die erhalten sind (Abb. 3).²⁰⁾ Er stellt zugleich eines der Bindeglieder dar zwischen den Streitwagen der kleinasiatischen Griechen und den Wagen der

Abb. 3

keltischen Fürstengräber der La Tènezeit.²¹⁾ Vielleicht gehört aus dem germanischen Norden das Brandgrab von Kraghede bei Hjørring (Däne-

20) Furtwängler in Brunn-Bruckmanns Denkmäler Griech. und Röm. Skulptur Taf. 586, 587 = Kl. Schriften II 314 ff.

21) J. Déchelett, Manuel II 3 S. 1180.

mark) dazu, wo man auf dem Scheiterhaufen den Wagen des Toten mit zwei vorgespannten Rossen verbrannte.²²⁾

Zwischen solchen Fahrzeugen, wie den Totenbarken der Ägypter, den Leichenwagen der geometrischen Zeit Griechenlands und skythischer Kurgane auf der einen Seite und diesen Streitwagen auf der andern besteht, die dem Ritus zugrunde liegende Idee angesehen, ein Unterschied. Jene gehören zum Requisit der Bestattungszeremonie, sie sind die Transportmittel, um den Toten vom Hause zum Grabe zu bringen, diese — mag

Abb. 4.

man sie auch zum selben Zwecke verwendet haben — bilden gleichzeitig einen Teil der Grabaussteuer, wie die Waffen, der Schmuck und die Nahrung, die man dem Verstorbenen mitgibt. Er braucht sie im Jenseits, um dort wie im Diesseits seine Feinde bekämpfen zu können..

Die Darstellung auf der rechten Nebenseite des Wagens von Monteleone führt uns gleich einen Schritt weiter (Abb. 4). Der Held erhebt sich auf einem Wagen, der von geflügelten Rossen gezogen wird, hinweg von der

22) Führer durch das dänische Nationalmuseum 1911, No. 213, 214. — Über weitere germanische Begräbnisse mit Wagen Mötefindt und Sartori in der Hahn-Festschrift 1917 S. 214, 244.

Erde, die als liegende Frau im Chiton dargestellt ist, in die Lüfte. Szenen ähnlicher Art auf Bologneser Grabstelen, lassen keinen Zweifel daran, daß damit die Fahrt ins Jenseits gemeint ist.²³⁾

Die Fahrzeuge, die also 1. als funerale Transportmittel, 2. als Grabaussteuer dienen, erscheinen hier 3. als Beförderungsmittel ins Jenseits.²⁴⁾ Diese Rolle ist sicherlich auch der Barke zugedacht, die dem Toten auf dem Sarkophage von Hagia Triada als Grabspende dargebracht wird, wie auf zahlreichen Booten und Schifflein, die Paribeni, aus Grabfunden, von Grabreliefs oder sonst mit dem Totenkultus der Mittelmeerländer zusammenhängenden Denkmälern aufzählt.²⁵⁾

Schon im Kreta der spätminoischen Epoche und in vielen anderen Gebieten des Mittelmeeres glaubte man also, wie in der homerischen und späteren Zeit, daß das Diesseits vom jenseitigen Lande durch ein Gewässer getrennt sei, das der Tote mit einer Barke überschreiten müsse.

Aber nicht nur dort. Man findet diese Vorstellung bei zahlreichen Völkern des Altertums, bei den Bewohnern außereuropäischer Erdteile und in den Sagen, Märchen und im Aberglauben wohl bewahrt oder in Überbleibseln des mittelalterlichen und neueren Europas.²⁶⁾ Nirgends hat aber die Idee im Grabbau und Totenkultus einen so bedeutenden, teilweise monumentalen Ausdruck gefunden als in den Boots- und Schiffsgräbern nordgermanischer Stämme in der zweiten Hälfte des 1. nachchristlichen Jahrtausends. Es ist kein Zufall, daß die Sitte, die Toten in Barken und Schiffen zu begraben, gerade in dem fjordreichen Norwegen und in dem von zahlreichen Flüssen und Seen durchzogenen Mittelschweden besonders verbreitet war und in einer Zeit in Aufnahme kam, wo der Handel mit den benachbarten Küstenländern stark zunahm und die unternehmungslustigen Elemente aufs Meer hinauszog. Der Kolonisation und den Eroberungszügen und Staatsgründungen seit dem 8. Jahrhundert geht auch hier, wie gewöhnlich, eine Zeit voraus, wo der Kaufmann Wege suchte, das Terrain sondierte und anknüpfte. Die Aufmerksamkeit ist erneut auf diese Schiffsgräber gelenkt worden durch einen besonders glänzenden Fund, der im Jahre 1903 bei Oseberg gemacht wurde. Oseberg ist ein Gehöft an der Westküste des Christianfjords im südöstlichen Norwegen. Dicht bei dem Gehöft lag ein äußerlich nicht mehr sehr ansehnlicher Hügel, der ein Schiff und in ihm eine hölzerne Grabkammer barg. In diesem Schiff ist

23) Ducati, Rend. Lincei 1910 S. 266 ff.; ders., Le pietre funerarie felsinee, Monum. Lincei 1911 S. 357 ff.

24) Es gehört in diese Reihe auch das Pferde als Tragtier: Maltén, Arch. Jahrb. 23 (1914) S. 179 ff.

25) Paribeni, Monumenti dei Lincei XIX (1908) S. 24 ff.; Gruppe, Griechische Mythologie 1651, 1; Pagenstecher, Symbolae litterariae in honorem Julii de Petra 1911 S. 62 ff.; Arch. Jahrb. XXV (1910) S. 182; XXX (1917) S. 101, Abb. 23; Hoernes, Urgeschichte der bildenden Kunst 1915² S. 502 ff.; Dieterich, Mithraslithurgie² S. 183, 235.

26) Viel Literatur dazu zusammengetragen von K. Stjerna, Essays on Beowulf 1912 S. 103 ff. Vgl. besonders Tylor, Primitive Culture II 84, I 426; Wundt, Völkerpsychologie II 3, 561 ff.; J. Grimm, Mythologie S. 790 ff.

um das Jahr 850 n. Chr. eine vornehme Frau — nach A. W. Bröggers ansprechender Vermutung die Königin Aasa, die Mutter Halvdans des Schwarzen²⁷⁾ — mit einer Dienerin, die ihr ins Grab nachfolgen wollte oder mußte, bestattet worden. Sie war umgeben von einer Aussteuer für die Fahrt ins Jenseits — es interessieren uns dabei besonders der Wagen und die Schlitten — die unter den nordischen Funden bisher nicht ihres gleichen haben. Die Konservierung und meisterliche Wiederherstellung des von dem inzwischen verstorbenen Prof. Gustafson untersuchten Fundes erforderte ein volles Jahrzeit, ehe man an die wissenschaftliche Veröffentlichung gehen konnte. Von A. W. Brögger energisch gefördert, liegt nun der erste Band dieses groß angelegten und munifizent ausgestatteten Werkes vor, der eine eingehende Würdigung der norwegischen Schiffsgräber von H. Schetelig's Hand enthält.²⁸⁾

Die Bootsfahrt ins Jenseits gehört in der germanischen Spätzeit offensichtlich zu den bei Geringen und Vornehmen allgemein verbreiteten Glaubenssätzen über das Leben nach dem Tode. An dem archäologischen Material läßt sich seit dem 3. nachchristlichen Jahrhundert das Aufkeimen solcher Vorstellungen und ihre immer stärkere Materialisierung beim Totenkult verfolgen. In der römischen Kaiserzeit wird die antike Sitte, dem Toten eine oder mehrere Münzen als Fährgeld mitzugeben, im römischen Grenzgebiet von den Germanen vielfach aufgenommen, wie das Auftreten der Charonspennige in germanischen Friedhöfen bei Selzen, Oberolm, Trier, Lède (Ostflandern), Bruch a. d. Leitha und anderen Orten bezeugt.²⁹⁾ Wahrscheinlich ist das nichts weiter als äußerliche Aufnahme fremden Brauches. Etwas mehr bedeutet es sicher, wenn man diese Sitte im Zusammenhang mit anderen Erscheinungen und der späteren Entwicklung seit dem 3. Jahrhundert in Norddeutschland und Skandinavien beobachtet. Römische Goldmünzen oder goldene Zahlringe liegen in den Bestattungsgräbern im Munde der Toten. In den Brandgräbern sind sie fast immer unverbrannt, auch da, wo das übrige Grabgut auf dem Scheiterhaufen war, dem Leichenbrand beigegeben.³⁰⁾

Diese Gräber des 3.—6. Jahrhunderts geben den ältesten Anhaltspunkt dafür, daß man sich seit spätrömischer Zeit in Germanien über den Weg ins Jenseits und die Art, wie die Seele ihn zurücklegt, Vorstellungen macht, die im rituellen Niederschlag beim Grabkultus den antiken gleichen. Sie brauchen keineswegs unkräftiger sein wie später, als man dem Toten ein

27) A. W. Brögger, *Borrefundet og Vestfold kongernes graver*. Kristiania 1916.

28) *Osebergfundet*. Utgit av den Norske stat under redaktion av A. W. Brögger, Hj. Falk, Haakon Schetelig. Band I. Kristiania 1917. Mit einem deutschen oder englischen Auszug.

29) L. Lindenschmit, *Handbuch der deutschen Altertumskunde* I 133 ff.; K. Weinhold, *SB Wien* 30 (1859) S. 189 ff.

30) Himlingöie: Aarbøger 1897 S. 220 ff.; Hove: O. Rygh, *Nordiske Oldsager* Abb. 306, Text S. 15; Gløppen: H. Schetelig, *Vestlandske graver fra jernalderen* 1912 S. 50; Kälder: O. Almgren in *Montelius-Festschrift* 1903 S. 89 ff.; Kittendorf: *Praeh. Z.* II (1910) S. 195; Lunde: H. Schetelig a. a. O. S. 68, 110.

wirkliches Boot mitgab. Im Gegenteil, die sakrale Idee wird durch ihre Ausprägung im Kult, in der „heiligen Handlung“ geschwächt und zum Erstarren gebracht.

Aus dem 6. und 7. Jahrhundert stammen die ältesten Bootsgräber (Odins-
hügel bei Upsala, Byrkje im norwegischen Westland, Björnes im Trond-
heimischen, die ältesten Wendelgräber).³¹⁾

Wird der Tote bestattet, so legt man ihn in sein Boot, ist Leichenver-
brennung Sitte, so kommt auch das Boot auf den Scheiterhaufen. Die geo-
graphische Verbreitung dieser frühesten Bootsgräber — wir kennen sie aus
Norwegen, Schweden, Öland, Finnland und England — in beschränkter Zahl
zeigt, daß die Sitte schnell nach Osten und Westen weitergewandert ist.
Zunächst scheint dieser Brauch sich auf die sozial und wirtschaftlich bevor-
zugten Kreise beschränkt zu haben. Ganz natürlich, denn ein Boot war
immerhin ein Wertgegenstand. Die prächtigen Bootsgräber von Wendel
in Uppland, in denen von 650 n. Chr. ab die Angehörigen eines edlen Ge-
schlechtes bestattet wurden, zeigen, wie diese Bestattungssitte in der
Tradition einer fürstlichen Familie mehr als 300 Jahre lang fortgesetzt
wurde. Es hängt sicherlich mit dem zunehmenden Wohlstand in der
Wikingerzeit zusammen, daß namentlich in Norwegen die Bootsbestattung
eine so riesige Verbreitung fand. Über 550 Bootsgräber aus dieser Periode
sind bisher nachgewiesen. Das gehört auch unter das Kapitel Wertvernichtung
durch den Totenkult.³²⁾ Allerdings dürfen wir rechnen, daß man in den
meisten Fällen nicht die besten und neuesten Fahrzeuge auf dem Scheiter-
haufen verbrannt oder ins Grab gelegt hat. Hübsche Einblicke in die pia
fraus bei Boots- und Schiffsbegräbnissen gewährt der Osebergfund. Das
Schiff, in dem man die Vestfoldkönigin bestattete, war eine prachtvoll ver-
zierte Yacht, aber als es in die Erde kam, war es bereits längere Zeit nicht
mehr seetüchtig und nur für den Grabgebrauch wieder in Stand gesetzt.
Ebenso waren die Pferde und Hunde, die man ihr mitgab, alte und darum
weniger wertvolle Tiere.³³⁾

Gegenüber den Bootsgräbern ist die Zahl der Schiffsgräber verschwin-
dend klein, wenn man dazu alle jene Fahrzeuge rechnet, die über 15 m
lang und besonders reich ausgestattet sind. Die Hauptgruppe liegt in Vest-
fold, zu ihnen gehören die berühmtesten Wikingerschiffe, die von Gokstad,
Tune und Oseberg, zwei kleinere Gruppen auf Rolvsöy (Smalene) und auf
Karmö (nördlich von Ståvanger). Dazu kommen zwei Einzelfunde in Nord-
fjord und in Namdalen.

31) Upsala: E. Hildebrand, *Månadsblad* 1876 S. 250 ff.; K. Stjerna, *Antikvarisk tidskrift för Sverige* 18: 4, S. 49 ff.; B. Nerman, *Vilka konungar ligga i Uppsala högar?* 1913; O. Montelius, *Nordisk tidskrift* 1918, S. 213 ff.; H. Jungner, *Fornvännen* 1919 S. 79 ff.; — Byrkje: Schetelig, *Vestlandske graver* S. 90 ff.; Björnes, *Aarsberetn.* 1904 S. 200; 1905 S. 353; 1906 S. 341; — Wendel: H. Stolpe und T. J. Arne, *Graffältet vid Vendel* 1912.

32) Vgl. den nicht sehr ergiebigen Aufsatz von H. Schurtz, *Zeitschrift für Sozialwissenschaft* I (1898). Zeugnisse aus dem germanischen Altertum, Chadwick, *Cult of Odin* S. 22 ff.

33) Osebergfundet I 216.

In den norwegischen Schiffsgräbern erreicht die gegenständliche Abspiegelung der Totenbootsidee ihre Akme. Mit diesen Schiffen konnten die Toten tatsächlich über das Meer fahren, alles was zur Ausrüstung des Fahrzeuges gehörte, war dabei: Proviant, Kleidung, Waffen, Schmuck, nichts fehlte. Und wenn am jenseitigen Ufer zu Pferd, auf Wagen oder im Schlitten weitergereist werden mußte, so war auch dafür Sorge getragen.

Dann sinkt der Grabritus von der getreuen Materialisation der Idee allmählich zum symbolischen Andeuten zurück. Ein erster Schritt auf diesem Wege ist ein Bootsgrab, das im Jahre 1913 bei Kolneholme in Nerike aufgedeckt wurde.³⁴⁾ Das Boot war kein brauchbares Fahrzeug, sondern eine Nachbildung. Die Steven bildeten zwei in den Erdboden eingeschlagene runde Pfähle. Der Rand bestand aus einigen Planken an jeder Seite, die lose zusammengefügt waren. Ein Boden fehlte, ihn ersetzte der flache Boden des Grabes. Darin lag der Leichenbrand und die Grabbeigaben, nach denen es in die Wikingerzeit gehört.³⁵⁾

Noch weiter von der Wirklichkeit entfernt sich ein Bootsgrab von Ölbör im südwestlichen Norwegen.³⁶⁾ Die Bootsform ist hier aus aufrecht gestellten, etwas nach außen geneigten Steinplatten nachgeahmt; die von einer Steinpackung umgeben unter einem Rundhügel lagen. An jedem Ende, Bug und Heck andeutend, standen je zwei schmalere und höhere Steinplatten. Die Länge dieses Steinbootes betrug 3,50 m. Darin waren die Reste eines verbrannten Bootes und des mit seinen Beigaben verbrannten Toten beigesetzt.

Der nächste Schritt sind die schiffsförmigen Steinsetzungen.³⁷⁾ Eine der größten und besterhaltensten ist die von Käseberga in Schonen.³⁸⁾ Die alte Neigung des Nordens zum Steingräberbau ist hier wieder hervorgebrochen und hat ein imposantes Denkmal geschaffen. Es besteht aus 60 bis über 2 m hohen Steinblöcken — zwei davon sind ergänzt —, die in Zwischenräumen aneinander gereiht die spitzovale Grundform eines Schiffes nachahmen, eines sehr großen Fahrzeuges, denn die Länge des Gebildes beträgt 67 m. Ein Stein auf der SO-Seite, vor der Spitze des Schiffes, weist nach dem Meere, an anderer befindet sich an der Heckseite. Das letzte Glied dieser Kette sind die Schiffsbilder auf den nordischen Grabsteinen. Natürlich meine ich hier keine chronologische Abfolge. Der Grabstein von Hägeby in Uppland, der als einzige Abbildung ein Schiff ohne Segel trägt, das von Ruderern vorwärts getrieben wird, stammt aus der Zeit um 500 n. Chr.³⁹⁾

34) O. Montelius, Minnesskrift 1907—1917. Utgiven af Ystads fornminnesförening 1917 S. 48 ff.

35) Fornvännen 1913 S. 310.

36) Stavanger Museum, Aarshefte for 1902 S. 59.

37) Montelius, Svenska fornminnes foreningens tidskrift I (1886), S. 149 ff.

38) Montelius, Ystads fornmin. for. minneskrift 1917 S. 41 ff.

39) Schweden.

Hägeby, Uppland. Schiff ohne Segel. Die Zahl der Ruder ist beinahe ebenso groß wie bei dem Boot von Nydam. Um 500 n. Chr. Arne, Svenska fornmin. foren. tidskrift XI 321.

Der Zusammenhang dieses Steines mit den gotländischen Grabstelen sichert die Deutung dieser Schiffsdarstellung. Auf dem vorzüglichsten der Grabsteine, dem von Stenkyrka auf Gotland (Abb. 5) ist die Schiffsfahrt ins Jenseits und das Jenseits zugleich dargestellt. Er ist in einem sauberen und technisch sicheren Reliefcreusé, deutlich nach einer gewirkten Vorlage, einem Teppich, Gobelin oder dgl., ausgeführt. Die trapezförmige, sich nach oben verjüngende Fläche hat der Künstler in drei horizontale Streifen geteilt. Die untere füllt ein mit Kriegerern besetztes, unter günstigem Winde dahin segelndes Schiff, dessen Wimpel noch in das obere Feld hineinragt. Die oberen Bildfelder zeigen den Empfang und die Bewillkommnung in Walhall. Die Idee von der Bootsfahrt ins Jenseits läßt sich also bei den nordgermanischen Stämmen im Totenkult zuerst von 300—500 in der Grabaussteuer, dann von 500 bis 1000 und später im Grabbau und in der Grabausschmückung verfolgen.

Wie steht es nun um den Ursprung dieser Idee? Die Zeit und die Zusammenhänge, in der sie auftritt, und die äußere Form, in der sie zuerst archäologisch greifbar wird, nämlich die Mitgabe von Totenpfennigen für den Fährmann, legen es nahe, nach den Mittelmeerländern zu blicken. In der Tat ist diese Auffassung mehrfach, besonders von Stjerna vertreten worden.⁴⁰⁾

Tulstörp. Vermenhögs hd., Schonen. Drachenschiff Bug und Heck laufen in Tierköpfe aus. Längs der Relinge 14 Schilde. Über dem Schiff ein phantastisches Tier, wie auf den orientalischen Silberschalen. Runenstein des dänischen Sprachgebietes. Ende des 10. Jahrhunderts. L. Wimmer, Danske runemindesmærker IV 26. Handausgabe 1914 No. 22.

Gotland.

Bro. Schiff mit Ruderbänken, einer Art von Kajüte. Nordin in Montelius-Festschrift 1903 S. 145 Abb. 3.

Stenbro. Rudimentäre Schiffsdarstellung. Nordin S. 147.

Högbro. Schiff mit Mast, Segeln und Schilden, ohne Reiter. Nordin Abb. 5.

Tjängvide. Schiff bemannt mit Mast und Segeln. Oben ein bewaffneter Reiter auf einem achtfüßigen Roß (Odin?) und eine Frauenfigur. Montelius, Kulturgeschichte Schwedens 1906 S. 135 Abb. 24; S. Bugge, Antikv. tidskrift 5, S. 103.

Levede. Fahrt auf einem Wagen, voran läuft ein Hund. Runen. Studier tillägnade Henrik Schück 1905, S. 123 Abb. 3.

Stenkyrka. Schönster erhaltener Bildstein. (Abb. 5.) Unten ein mit Kriegerern bemanntes Schiff, oben Walhall. Nordin S. 149.

Norwegen.

Austreim Nordfjord. Einfache Schiffsdarstellung. Wahrscheinlich ist dieser Bildstein auf Gotland zurückzuführen. A. Bugge, Norges Historie I 119.

Dänemark.

Spentrup, Amt Randers. Schiff mit Mast. Runenstein, fragmentiert. Ende des 10. Jahrhunderts. Wimmer II 21, Handausgabe No. 21.

Hjærmind, Amt Viborg. Umriß eines Wikingerschiffes. Ende des 10. Jahrhunderts. Wimmer No. 24.

Sünder Kirkeby, Amt Maribo. Oben ein Schiff. Ende des 10. Jahrhunderts. Wimmer II 438.

40) K. Stjerna, Essays on Beowulf 1912 S. 97 ff.

Stjerna geht dabei von der irrigen Anschauung aus, daß in der älteren germanischen Eisenzeit die alte Vorstellung vom Fortleben des Menschen im Grabe allgemein wieder durchgeschlagen sei und daß sich die Germanen noch um 200 n. Chr. auf diesem Standpunkt befanden. Vom Pontus zurück wandernde Ostgermanen hätten dann die aus der griechischen Religion

Abb. 5.

übernommene Idee mitgebracht, daß die Seelen der Menschen vom Körper losgelöst nach dem Tode ein Gewässer überfahren mußten, und auf dem jenseitigen Ufer an irgend einer Stelle zusammen ein tatloses, farbloses Dasein führten.

Das ist eine Konstruktion, die die wirklichen Verhältnisse mißkennt. Die Mitgabe einer Münze für den Fährmann des Totenreiches war damals bei den Griechen und Römern bereits eine erstarrte „heilige Handlung“

„Daß es Manen gibt und ein unterirdisches Reich, einen Fährmann mit seiner Stange und schwarze Frösche im stygischen Schlunde, daß so viele Tausend Menschen in einem einzigen winzigen Nachen über das Wasser setzen können, das glauben nicht einmal mehr die Kinder.“⁴¹⁾ Der alte griechisch-römische Glaube fristete seinen Kult in krausen Zeremonien und Aberglauben. Seine Götter und Heroen führten ein rein literarisches Leben. Auf seinem eigenen Gebiet unterlag er den fremdländischen, insbesondere den orientalischen Religionen. Schwer zu glauben, daß gerade von ihm ganz neue Vorstellungen vom Leben nach dem Tode ausgegangen seien.

Über die Jenseitsvorstellungen, die damals die Germanen am Pontus vorfanden, sind wir zunächst durch die Grabstelen und die in Rostowzews Werken zusammenfassend behandelten Grabanlagen der römischen Zeit in Pantikapaion⁴²⁾ einigermaßen unterrichtet. Auf den Kertscher Katakombengemälden ist nichts zu verspüren von dem tristen homerischen Totenglauben oder der wehmütigen Resignation der attischen Grabreliefs und weißgrundigen Lekythen. Da sieht man auf der einen Seite, daß der im Mutterlande blühende Mysterienkult auch hier Wurzeln geschlagen hat, und auf der andern Seite zeigen große Bilder mit Abschiedsmählern, Szenen aus dem Landleben, Kampfdarstellungen u. a., daß das diesseitige Leben mit sehr realen Zügen in das Reich der Toten hineintritt. Die robusten Landjunker auf der Krim hatten handgreifliche und persönliche Vorstellungen von dem jenseitigen Leben, das ihnen in Aussicht gestellt war.⁴³⁾

Auch asiatische Kulte werden in dieser zweiten Blüteperiode des Bosporusgebietes — worüber wir im einzelnen nicht viel wissen — bei der zunehmenden Barbarisierung Einlaß gefunden haben. Denn der östliche Teil, das bosporanische Reich, unterliegt in dieser Spätzeit immer mehr aus Asien kommen Einwirkungen. Ferner, in Pantikapaion, Theodosia, Gorgippia, Phanagoria, Tanaïs gibt es damals religiöse Thiasen, die aus Kleinasien stammten. Die Religion dieser „Brüder“, zum großen Teil gräcisierte Barbaren, war eine Mischung von Judentum und Heidentum. Sie verehrten den sehr hohen, den höchsten Gott, den ewigen Gott, hatten aus der griechischen

41) Juvenal II 149.

42) v. Kieseritzky und Watzinger, Griechische Grabreliefs aus Südrußland 1909.

43) M. Rostowzew, Die antike dekorative Malerei in Südrußland (russisch). St. Petersburg 1914. Band I (Text), Band II (Atlas).

44) Ich habe schon früher (Praeh. Zeitschr. I 69) auf die merkwürdigen Zeichen hingewiesen, die auf den Wänden der Kertscher Katakomben, wie auch sonst vielfach in Südrußland vorkommen. Ich habe sie ins 1.—3. Jahrhundert datiert. Rostowzew stimmt diesem Ansatz zu. Es ist für die Entstehung und Ausbreitungsfrage der ältesten Runen wichtig, daß sie auch auf den Runenlanzenspitzen von Brest-Litowsk und Müncheberg (vgl. Götze, Mannus I) und auf Stücken der nordischen Moorfunde auftreten. Es sei noch auf die Arbeit von Ramsay, Journal of hellenic studies 32 (1912) S. 151 ff. hingewiesen, der die Inschriften phrygischer Mysten studiert. Sie waren durch die Kenntnis gewisser geheimer Zeichen (τέμνω) verbunden und feierten gemeinsame heilige Mahlzeiten. Vgl. auch die eigenartigen Kulturverbände (ἐνοικετομοεῖται) bei Ramsay, Studies in the history and art of the Eastern provinces of the Roman empire 1906.

Religion die Zeusvorstellung beibehalten und lehnten viele Vorschriften der Synagoge ab.⁴⁵⁾ Endlich darf man die mancherlei Kulte nicht vergessen, die das römische Heer mit sich brachte. Olbia und Chersonesos waren längere Zeit Standquartiere römischer Legionen.⁴⁶⁾ In Ai-Todor ist ein Legionslager aufgedeckt, ein Tempel mit Votivgaben und Reste eines Mithräums.⁴⁷⁾

Das 3. Jahrhundert, in dem die Goten sich in Südrußland festsetzten und ihre Macht nach allen Seiten ausdehnten, ist zugleich auch die Zeit, in welcher die iranischen Mysterien den größten Einfluß in der römischen Welt gewannen und zu einer Art von Staatsreligion wurden.⁴⁸⁾

Sehr stark war ihre Verbreitung damals wie schon früher in den benachbarten römischen Balkanprovinzen, Moesien und Dacien. In Carnuntum weihten im Jahre 307 Diokletian, Galerius und Licinius den Erweiterungsbau eines Mithräums „fautori imperii sui“.⁴⁹⁾ Was den Mithracismus wie den anderen Mysterien ihren Einfluß auf die breiten Massen nicht nur, sondern auch auf die Elite der Gesellschaft schuf, war, daß sie ihren Anhängern lichtere Ausblicke in das jenseitige Leben gab, als der alte griechisch-römische Paganismus. Der Mensch lebt nicht jenseits von Styx und Acheron als schwacher, tatenloser Schatten oder zarter Hauch fort, sondern im Vollbesitz seines Leibes und seiner Seele. So lauteten jedenfalls die Lehren der Mysterien, die in der griechisch-römischen Welt gefeiert wurden.⁵⁰⁾ Die schwankenden und trostlosen Vorstellungen, die das antike Heidentum hegte, verwandelten sich in die verbürgte Hoffnung auf eine bestimmte Form der Seligkeit.

Diese Kulte und Mysterien sind es also, die damals auch an den südöstlichen Grenzen des Imperium Romanum das religiöse Denken der Menschen beherrschte. Mit ihnen, nicht mit dem nur noch in der Literatur und entlegenen Dörfern Griechenlands und Italiens fortlebenden Paganismus mußten also die Germanen zusammentreffen.

Der alte homerische Totenglaube von Charon, Styx und Hades hat

45) E. von Stern, *Theodosia und seine Keramik* S. 21 ff.; E. Schürer in SB Berlin 1897 S. 201 ff.; F. Cumont, *Hypsistos* im Supplementband der *Revue de l'Instruction publique en Belgique* 1897.

46) v. Friesen, *Om runskriftens härkomst* 1904 S. 45 ff. gibt sich große Mühe zur Erklärung des lateinischen Einschlages im germanischen Runenalphabet nachzuweisen, daß ein lateinisches Kulturzentrum sich in der Nachbarschaft der Goten an der untersten Donau befunden. Das ist nicht nötig. Wir besitzen aus Südrußland selbst genug Material, daß für einen in diesem Belang hinreichen großen römischen Einfluß spricht. Als eines der spätesten Denkmäler noch ein zweisprachiges Dekret des Septimius Severus, das den Bürgern von Tyras Abgabefreiheit für Ein- und Ausfuhr gewährt. Latyshev, *Inscriptiones antiquae orae septentrionalis Ponti Euxini* I No. 3.

47) Rostowzew, *Das Heiligtum der thrakischen Götter und die Inschriften der beneficiarii in Ai-Todor*. *Iswestja der archäol. Kommission* 40. (1911) S. 1 ff.

48) F. Cumont, *Die Mysterien des Mithra* 1911² S. 78 ff.

49) F. Cumont, *Textes et monuments figurés relatifs aux mystères de Mithra* 1899 II S. 491 No. 227.

50) Reitzenstein, *Archiv f. Religionswissenschaft* 6 (1904) S. 406 ff.

mit der germanischen Jenseitsvorstellung nichts zu tun. Im freien Germanien, müssen wir vielmehr sagen, bilden sich in der römischen Kaiserzeit Vorstellungen über die Bootsfahrt ins Jenseits, die so bestimmt geformt sind, daß sie ihren Ausdruck im Grabritus finden. Im Halbdunkel des religiösen Bewußtseins haben sie wahrscheinlich vielerorts gelebt. Die Sitte des Totenpfennigs kann nichts anderes sein als die äußerliche Übernahme eines antiken Grabbrauchs, hinter dem kein tieferer Sinn mehr liegt. Die damals im Römerreich wirklich lebendigen Gedanken über das jenseitige Leben haben eine ganz andere Wirkung auf die Anschauungen der Germanen ausgeübt. Darauf kann ich aber hier nicht eingehen.

Ich war zu dieser Ansicht über die Sache bereits im Jahre 1915 gekommen und hatte sie im Sommer 1918 bestimmt formuliert, ohne Kenntnis der in dieser Zeit in Schweden erschienenen Literatur und neuerer Ausgrabungsergebnisse. Diese zeigen nun in der Tat, daß die Vorstellung von der Bootsfahrt ins Jenseits, wie auch bei ihrer weiten Verbreitung zu erwarten war, bereits sehr viel früher im Norden auftauchte und dann viele Jahrhunderte lang völlig verschwunden scheint, bis sie in der römischen Kaiserzeit zu neuem Leben erwacht. Das darf nicht überraschen. In dem Komplex der Vorstellungen, die sich um Grab und Jenseits bewegen, gibt es keine Art von logischer Abfolge oder *generatio spontanea* als bestimmendes Prinzip. Der historische Durchschnitt durch die sukzessiven Schichten der Riten des Totenkultus und der Vorstellungen, die ihnen zugrunde liegen, zeigt überall Überschneidungen und Widersprüche, Uralters neben ganz Jungem. Die religiösen Ideen haben eine wunderbare Lebenskraft. Sie entstehen, dauern und sinken dann in die Tiefe, aber da unten halten sie sich mit unausrottbarer Zähigkeit, und eines Tages erscheinen sie wieder auf der Oberfläche.

Am Ende der jüngeren Steinzeit bestattete man den Toten im Norden bekanntlich in unter die Erde gelegten Kisten aus behauenen oder gespaltenen Steinplatten. Die Sitte hält sich in Skandinavien bis in die ältere Bronzezeit, in Meklenburg haben wir keine Belege dafür,⁵¹⁾ in den deutschen südlichen und westlichen Nachbarländern taucht sie in der II. Periode wieder auf. Die Steinkiste ist eine verkleinerte Kammer, ursprünglich für die Massenbestattung bestimmt, erst allmählich zum Einzelgrab geworden. Der Sarg tritt zum ersten Mal in der älteren Bronzezeit auf, in der Form der Eichbaumsärge: ein runder Stamm, der in der Längsrichtung in zwei gleiche Teile gespalten und ausgehöhlt ist. Die eine Hälfte diente als Lager, die andere als Deckel.⁵²⁾ Der Sarg tritt also verhältnismäßig spät auf, immerhin noch erheblich früher wie z. B. in Griechenland. Dort bestattet man den Toten in mykenischer Zeit ohne Sarg, wenn die spätkykenischen

51) R. Beltz, Montelius-Festschrift 1913 S. 91.

52) Montelius, Svenska forn. foren. tidskrift 9 (1896) S. 77 ff.; ders., Die vorclassische Chronologie Italiens 1912 S. 48 f.; Eichbaumsärge schon aus der jüngeren Steinzeit in Schleswig-Holstein: Splieth 40, Bericht des Schleswig-Holsteinischen Museums vaterländischer Altertümer 1894 S. 17, 19.

Tonkisten wirklich nur lokale Erscheinungen sind.⁵³⁾ Auch in der Dipylonzeit fehlen sie noch. Erst die Brennsitte scheint auf dem Weg über die Aschenurne zur Einführung des Sarges geführt zu haben. Die Verwendung der germanischen Baumsärge hängt nicht mit dem Aufkommen des Leichenbrandes zusammen. Es läßt sich vielmehr beobachten, wie die Form erst allmählich dem neuen Ritus angepaßt wird. Es muß zugegeben werden, daß die Einführung des Holzsarges eine bedeutungsvolle Neuerung im Grabbrauch ist. Ungefähr gleichzeitig damit treten im südlichen Skandinavien die viel behandelten Felszeichnungen („hällristningar“) auf,⁵⁴⁾ und man ist neuerdings geneigt, beides in einen Zusammenhang zu bringen.⁵⁵⁾ Bei den Deutungsversuchen an den „Hällristningar“ ist man zu drei verschiedenen Resultaten gekommen. Die einen sehen in ihnen reine Produkte einer unbeholfenen, spielerischen Bildkunst, die anderen Erzählungen historischer Art, in denen die Skandinavier der Bronzezeit Begebnisse der Nachwelt überliefern wollten, die dritten endlich Darstellungen mit magisch-religiösem Sinn. Die letztere Ansicht wird besonders von Almgren⁵⁶⁾ und Ekholm vertreten und erhält in der Tat dadurch eine kräftige Stütze, daß ähnliche Darstellungen auch auf den Platten von Steinkistengräbern vorkommen und hier mit dem Totenkultus in Verbindung gebracht werden müssen. Am bekanntesten sind die oft wiedergegebenen Bilder auf der Innenseite von Platten, die zu einer im Jahre 1750 bei Kivik (Schonen) aufgedeckten Steinkiste gehören.⁵⁷⁾ Vereinzelt kommen diese Grabdarstellungen in Dänemark (Seeland) und Norwegen (Rege), häufiger in Schweden, Hessen, Ostthüringen und Hannover vor.⁵⁸⁾

Sehr beliebte Motive auf diesen Steinkistenplatten sind Schiffe, Fußsohlen und Schälchen. Ekholm meint nun, da die Schälchen und Fußsohlen einen deutlichen Bezug auf den Totenglauben hätten, so müsse dasselbe auch für die Schiffe geschlossen werden, und sieht in eben diesen Schiffsdarstellungen den Beweis dafür, daß man bereits in der älteren Bronzezeit an eine Bootsfahrt ins Jenseits glaubte, ganz ähnlich wie in der Völkerwanderungs- und Wikingerperiode.

Da dieselben Bilder, namentlich die Schiffe, auch auf den Felszeichnungen erscheinen, die „Hällristningar“ aber in einem Zeitpunkt auftreten, wo die Steinkisten verschwinden und die Sargbestattung Sitte wird, so hält er dafür, daß auch die „Hällristningar“ ebenfalls mit dem Totenkult zu-

53) Dragendorff, Thera II 90; vgl. Mariani, Monumenti dei Lincei VI 34 ff.

54) Vgl. die Literaturnachweise bei Montelius, Kulturgeschichte Schwedens 1906 S. 126.

55) G. Ekholm, De skandinaviska hällristningar och deras betydelse. Ymer 1916; ders., Upplands fornminnes fören. tidskrift VII S. 175 ff.; A. Nordén, Hällristningars kronologi och betydelse. Ymer 1917.

56) O. Almgren, Bidrag till Göteborgs och Bohusläns forn. och historia VIII (1906—1913) S. 570.

57) O. Montelius, Svenska forn. fören. tidskrift 10 (1900) S. 193 ff.

58) Kossinna, Korrespondenzblatt des Gesamtvereins 1908, S. 343 ff. Schumacher, VIII. Bericht der Römisch-Germanischen Kommission 1917 S. 54.

sammenhängen und ihre Bilder so erklärt werden müssen. Alle die zahlreichen Boote und Schiffe auf den skandinavischen Bergtafeln wären also Darstellungen von Totenschiffen und von der Fahrt ins Jenseits.

Die Kombinationen Ekholms stehen auf einer schmalen Basis und bedürfen, um wirkliches Gewicht zu erhalten, weiterer Stützen. Diese sind nun in der Tat in den letzten Jahren durch neue Beobachtungen auf der Insel Gotland beigebracht. Die Resultate der von Schnittger und H. Hansson durchgeführten Grabungen sind noch nicht veröffentlicht. Ich möchte nicht vorgreifen. Freundlichen Mitteilungen von O. Almgren und B. Schnittger entnehme ich hier Folgendes: Auf Gotland finden sich eine große Zahl schiffsförmiger Steinsetzungen. Die untersuchten Anlagen gehören ent-

Abb. 6.

weder der jüngeren Bronzezeit (Leichenbrand in Urnen) oder der I. Periode der älteren Eisenzeit (Skelette in nachlässig gebauten Steinkisten unter der Erdoberfläche) an. Das läßt nun allerdings keinem Zweifel mehr Raum, daß die Vorstellung von der Bootsfahrt ins Jenseits im Norden bereits während der Bronzezeit geherrscht und sich bis ungefähr 300 v. Chr. — wenn neue Grabungen dieses Datum nicht noch weiter heruntersetzen — gehalten hat. Vermutlich ist die Idee schon in der älteren Bronzezeit entstanden, und die Bestattung in Eichensärgen und die Schiffsbilder auf den Grabplatten und Felszeichnungen stehen damit im Zusammenhang.

Damit rücken nun auch die von Grewingk publizierten kurländischen Schiffsräber am Rigaischen Meerbusen aus ihrer Vereinsamung in einen festen Zusammenhang.⁵⁹⁾ Auch sie bestehen aus schiffsförmigen Steinsetzungen (meist paarweise hintereinander liegend) und enthalten in kleinen Steinkisten Urnen mit Leichenbrand (Abb. 6). Von Metallgegenständen

59) C. Grewingk, Die Steinschiffe von Musching. Dorpat 1878.

enthielt die Steinkiste des einen Schiffes eine „aus Erz, Bronze oder Messing bestehende . . . fingerlange Dolchklunge“. Die Stellung dieser Gräber innerhalb der baltischen Entwicklung war bisher ziemlich zweifelhaft. Gegenstücke dazu in Kurland, Livland und Estland gab es nicht, denn das „Steinschiff“ von Slahweek und die übrigen baltischen Steinreihengräber haben damit nichts zu tun.⁶⁰⁾ Jetzt werden wir die Schiffssetzungen des Talsener Kreises mit Sicherheit in die Bronzezeit datieren und im Zusammenhang mit den gotländischen Gräbern auf skandinavische Kolonisation der kurländischen Küste während dieser Zeit schließen können.

Wir haben also zwei Perioden, in denen die Idee von einer Bootsfahrt ins Jenseits den germanischen Totenkultus beeinflusst. Die erste umfaßt die Bronzezeit und die I. Periode der älteren Eisenzeit. Zur vollkommenen Materialisation der Idee, zur Bestattung in Booten und Schiffen kommt es in diesen zwei Perioden nicht.⁶¹⁾ Es bleibt bei Substitutionen: das Wirkliche wird durch ein Bild oder durch eine andeutende Wiedergabe in anderem, nicht geeignetem Material ersetzt.⁶²⁾

Sieben bis acht Jahrhunderte später erscheint die Vorstellung im Grabritus der Nordgermanen von neuem: Diesmal kleidet sie sich anfangs in das Gewand antiken Brauches. Um 500 hat man bereits die letzten Konsequenzen in der Richtung auf eine vollständige Realisation der Vorstellung gezogen und bestattet die Toten in einem wirklichen Boot. Einige Jahrhunderte später ist die Sitte in großen Teilen Skandinaviens stark verbreitet und erreicht ihren Gipfelpunkt in den Schiffsbegräbnissen norwegischer Könige. Die Substitution durch Bilder (Grabsteine) tritt früh — ebenfalls schon um 500 n. Chr. — auf und es bleibt dahingestellt, ob sie zu den Anfangs- oder Verfallerscheinungen (*pia fraus*) im Grabritus zu rechnen sind. Das Absterben der Sitte zeigen die aus Holz und Stein konstruierten Boote und die schiffsförmigen Steinsetzungen. Möglicherweise spüren wir darin schon den Einfluß der neuen christlichen Lehre.

60) Doch vgl. *Præhist. Zeitschrift* 5 (1913) S. 526.

61) Bei der Beschreibung des Grabfundes von Vaale (*Mitteilungen des Anthrop. Vereins in Schleswig-Holstein* 14 (1901) S. 13) ist von den Überresten eines Bootes, das als Sarg benutzt war, die Rede (II. Periode der Bronzezeit). Nach freundlicher Mitteilung F. Knorrs handelt es sich um einen trogartig ausgehöhlten Eichenstamm der gewöhnlichen Art.

62) Wahrscheinlich gehören hierzu auch die kleinen goldenen Boote im Funde von Nors (Jütland). S. Müller, *Nordische Altertumskunde* I 422.