

Andreas Rau (Herausgeber), **Nydam Mose. Die Schiffe**. Jernalderen i Nordeuropa. Jysk Arkæologist Selskabs Skrifter, Band 72. Verlag der Universität Aarhus, Højbjerg 2013. – Teil III: Flemming Rieck, **Katalog. Konkordanz. Tafeln. Pläne**. 250 Seiten, 92 Tafeln, 62 Pläne. – Teil IV: Flemming Rieck, Ole Magnus, Morten Gøthche, Ronald Bockius, Rainer Grabert, Ronja Mücke, Andreas Rau und Angelika Abegg-Wigg, **Beiträge zu Form, Technik und Historie**. 378 Seiten, 8 Beilagen.

Das Nydamer Moor (dänisch: Nydam Mose) ist ein etwa zwölf Hektar großes Feuchtgebiet beim Ort Øster Sottrup in Südjütland beziehungsweise Nordschleswig. Der einst an dieser Stelle befindliche, inzwischen verlandete See wurde in der römischen Eisenzeit als Ort für die Niederlegung von Gaben genutzt und zählt wegen der zahlreichen dort gefundenen Ausrüstungsgegenstände und Schiffe zu den fundreichsten untersuchten Opferplätzen der europäischen Eisenzeit.

Conrad Engelhardt hatte dort 1863 – also kurz bevor das noch ungeteilte Schleswig an Preußen fiel – zwei eisenzeitliche Wasserfahrzeuge entdeckt. Das Nydamprojekt des Dänischen Nationalmuseums sowie die damit verbundene Lokalisierung und erneute Ausgrabung des Gebietes in diesem Moor führte zur Bergung von mehreren Tausend archäologischen Fundgegenständen; der Hauptteil des neu ausgegrabenen Materials besteht aus Holzgegenständen. Das Spektrum reicht von komplexen und gut erhaltenen bis hin zu stark fragmentierten Stücken, deren ursprüngliche Form und Funktion nur schwer zu erfassen ist.

Was die archäologischen Fundstücke aus dem Nydamer Moor besonders interessant erscheinen lässt, ist unter anderen ihre Rolle in den Auseinandersetzungen zwischen Preußen und Dänemark. Nach dem Deutsch-Dänischen Krieg 1864 gingen die Funde, die in der Flensburger Sammlung lagen, in preußischen Besitz über. Im Jahre 1877 wurde diese Kollektion an das Museum vaterländischer Alterthümer nach Kiel überführt und dort ausgestellt. Nach der Volksabstimmung von 1920 zur Neuordnung der deutsch-dänischen Grenze in der Folge des Ersten Weltkrieges gehörte der Fundort nach Dänemark, die Exponate in Kiel jedoch nach Deutschland. Der eine Teil der Funde wird heute im Dänischen Nationalmuseum in Kopenhagen gezeigt; der andere neben den Funden aus dem Thorsberger Moor in Schloss Gottorf. Umso erfreulicher ist es, dass die vorgelegte Publikation in enger Zusammenarbeit beider Länder entstand (vgl. die vorangegangene Besprechung zum ersten und zweiten Band der Reihe in diesem Jahrgang der Bonner Jahrbücher).

Mit dem dritten Band der Reihe Nydam Mose, in der die Befunde, Funde und Analysen der zwischen 1989 und 1999 durchgeführten Grabungen vorgelegt werden, wird ein ausführlicher Katalog der Schiffsteile sowie des damit in Verbindung stehenden Materials präsentiert. Flemming Rieck veröffentlicht mit diesem Katalog ein einzigartiges Quellenmaterial, das nicht nur unser Verständnis der Schiffsfunde aus Nydam wesentlich erhellen kann, sondern auch dasjenige der eisenzeitlichen Schifffahrt und des kulturellen und technologischen Zusammenspiels zwischen Nord- und Mitteleuropa in der Eisenzeit, wie die Beiträge in dem weiter unten vorgestellten vierten Band zeigen. Der Katalogband stellt zwar ein eigenständiges Arbeitsmittel dar, gleichzeitig bietet er ein unabdingbares Supplement für die im vierten Band vorgelegten Analysen zu den Schiffen und dem kulturhistorischen Kontext. Daher sind die Bände 3 und 4 zu Recht gleichzeitig erschienen.

Mit Sicherheit kann nun behauptet werden, dass drei große klinkergebaute Fahrzeuge in Nydam niedergelegt wurden und dass bei den Neugrabungen Elemente von allen drei Schiffen gefunden wurden. Der vorgelegte Katalog gibt ein recht detailliertes Bild dieser neuen Schiffsteile, ein Werk, welches der Autor nur mit Unterstützung einer Reihe von Institutionen

und Einzelpersonen durchführen konnte (S. IX f.). Die zwischen Grabung und Drucklegung der vorliegenden Publikation verstrichene Zeit lässt den langen und nicht immer einfachen Werdegang des Werkes erahnen: Der Bergung von mehr als eintausendsechshundert Einzelobjekten (insgesamt 1907 Fundnummern, 1723 Katalogeinträge) schloss sich ein jahrelanger Konservierungsprozess an, dem ein immer wieder neu zu überprüfendes Zusammenfügen von Objekten, die zeichnerische Dokumentation und die Vermessung sowie schließlich die Gruppierung und funktionale Identifikation der Objekte folgten. Die Anordnung nach Baugliedgruppen liegt nun auch dem Katalog zugrunde: Schiffbauteile des Schiffsrumpfes (Steven, Bord-, Scher- und Zierplanken sowie Spanten, Eisenniete und Holznägel; S. 10–76), Bauteile des Schiffinnenausbaus (unter anderem Duchten, diverse Rahmenbretter; S. 77–153), die Elemente zur Fortbewegung und Manövrierung der Schiffe (hauptsächlich Riemen und Seitenruder, S. 154–179), Elemente des Schiffsinventars (Ösfässer, Anker, Tauwerk, Marlspieker; S. 180–211) sowie schließlich verschiedene Holzgegenstände mit möglichem Bezug zu den Wasserfahrzeugen (darunter sowohl Reparaturleisten als auch Rundhölzer, diverse Pfropfen und sonstige Gegenstände, aber auch Spielzeug- und Votivschiffe; S. 212–228). Begleitet wird der Katalogtext von technischen Zeichnungen, Tafeln, Plänen und einer Konkordanztafel (S. 229–250), welche die Handhabung des Katalogs erleichtert. Hervorzuheben ist das Glossar schiffbautechnischer Begriffe in deutscher, dänischer und englischer Sprache (S. 8 f.).

Die Tatsache, dass die meisten Objekte aus Holz sind, bot die Möglichkeit, eine Vielzahl von Analysen im Hinblick auf die Wahl der Holzarten, der Bearbeitung sowie der qualitativen Ansprüche an das Material vorzunehmen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden von Claus Malmros an anderer Stelle in einem Artikel schon 2012 auf etwa fünfzehn Seiten veröffentlicht (bibliographischer Hinweis s. S. 6). Bedauerlicherweise wurde in diesem Werk nur ein eher kleindimensioniertes Verzeichnis der Holzarten (S. 7) dem Katalog vorangestellt. Im Gegensatz dazu wurden die Ergebnisse der im Vorfeld durchgeführten dendrochronologischen Untersuchungen, die sowohl für die Schiffsfunde als auch für andere relevante Gerätegruppen wichtige Anhaltspunkte zur Datierung boten, in den Katalogtext eingearbeitet.

Nur wenige andere Funde der nordeuropäischen Archäologie haben eine vergleichbar turbulente Geschichte hinter sich wie der Fundplatz von Nydam (S. 1). Dieser Umstand verringert die Möglichkeit für eine vollgültige Beschreibung der einzelnen Deponierungen im Moor – und erschwert gleichzeitig sichere Aussagen zu Form, Einrichtung und Aussehen derselben und ihrer Bestandteile (S. 1). In Verbindung mit der archäologischen Bearbeitung der zahlreichen neu ausgegrabenen Objekte war es notwendig, die Beschaffenheit und den Aussagewert der einzelnen (Alt-)Funde zu rekonstruieren und zu kommentieren. So unter-

scheidet der Autor hierzu zweierlei Beschädigungsarten an den Holzgegenständen, nämlich durch entweder primäre Einflüsse (Nutzungsspuren, Spuren der Niederlegung) oder sekundäre Schäden (S. 1). Letztere Gruppe ist wesentlich umfangreicher und umfasst die durch rezentes Bewuchs (besonders durch Sumpfschachtelhalm, s. S. 2), durch grabungstechnisch bedingte Bergungsarten und Lagerung, durch die Art der Konservierung sowie die schon kurze Zeit nach der Auffindung eintretenden Kriegseinwirkungen verursachten Schäden. Während die Primäreinflüsse archäologische Indizien beitragen und somit zu Deutungsmöglichkeiten verhelfen können, ist bei den Sekundärschäden eher das Gegenteil der Fall.

Von einer zusammenfassenden Bewertung der Funde ist die Befundlage des Nydam Mose noch weit entfernt. Die größte Anzahl der archäologischen Untersuchungen wurden im Areal ausgeführt, in welchem das große Eichenholzschiff und das Kiefernholzschiff beieinander fast parallel im Moor niedergelegt waren. In diesem zentralen Gebiet konnten Conrad Engelhardt's Grabungsschnitte der beiden Ruderboote nochmals untersucht werden. Des Weiteren wurde das an die Schiffsfunde angrenzende Areal während der Grabungskampagnen 1989–1999 erforscht. Besonders schwierig ist es, aus diesem Grabungskontext das zerschlagene Eichenholzschiff zu interpretieren: Die einzelnen Bestandteile dieses Wasserfahrzeugs sind über ein großes Areal verstreut, von dem nur ein kleiner Teil bislang ausgegraben worden ist. Eine Testsondage aus dem Jahr 2011 in einem Areal nordwestlich des zuletzt untersuchten Gebiets bestätigte diese Vermutung (S. 3). Stücke des zerstörten Schiffes wurden bisher sowohl in den Untersuchungen von 1863 als auch 1939 und 1998 bis 1999 geborgen. Weiterhin wurden ungewöhnlich viele Fragmente des Kiefernholzschiffes in den Verfüllungen des Grabungsschnitts von 1863 angetroffen. So konnte eine relativ große Anzahl von Stücken zu diesem Schiff bei den erneuten Ausgrabungen im Umfeld des Schiffes 1998 bis 1999 geborgen werden.

Dem Katalog ist zu entnehmen, dass sich das Studium der Funde von Nydam alles andere als einfach gestaltet. Viele Zusammenhänge sind verloren, und es ist festzustellen, dass ein Teil der Beschreibungen, die von den einzelnen Fahrzeugen auf Grundlage des jetzt vorliegenden Materials gemacht werden können, nur unzureichend sind und einen allgemeinen Charakter haben. Dennoch ist es möglich, viele neue Informationen in das Bild einzufügen, das die Forschung bislang von den eisenzeitlichen Schiffsfunden aus dem Opfermoor gezeichnet hat. Dies zeigen die Beiträge des nachfolgenden vierten Bandes. Die Einleitung (S. VII–XI) aus der Feder von Andreas Rau umreißt die einhundertfünfzigjährige Forschungsgeschichte vor dem Hintergrund des Fundjubiläums (1863–2013), der Drucklegung der Publikation und der Bootstaufe von »Nydam Tveir«, dem Nachbau des großen Eichenholzschiffes Nydam B. Es handelt sich bei diesem vierten

Band nicht um einen durchlaufenden Text, sondern um einzelne Abhandlungen zu verschiedenen Themen aus unterschiedlicher Perspektive, wobei unter anderem gewisse Überschneidungen nicht immer auszuschließen sind. Die Beiträge erscheinen in deutscher Sprache, einige davon sind aus dem Dänischen übersetzt.

In diesem Band werden die Schiffsteile aller Sammlungen, der deutschen wie der dänischen, gemeinsam vorgestellt (Flemming Rieck, Funde von Schiffen und Schiffsteilen aus dem Nydam-Moor 1859–2011, S. 1–144, ferner Ronja Mücke und Andreas Rau, Schiffsteile aus der Flensburger Sammlung. Ausgewähltes Altfundmaterial aus dem Nydam-Moor im Archäologischen Landesmuseum Schloss Gottorf, Schleswig, S. 304–319). Ein wichtiger Aspekt, der anfangs monographisch abgehandelt wird, sind die schiffbautechnischen Merkmale des großen Eichenholzschiffes. Der Beitrag von Morten Gøthche (Die Rumpfform des großen Eichenholzschiffes Nydam B, S. 150–199) beruht auf der bereits 1995 zusammen mit Christian Lemée durchgeführten Neuvermessung des großen Eichenholzschiffes. In diesem Beitrag stellt er die Dokumentation zum ausgestellten Fahrzeug vor (S. 152–154) und der schiffbaurelevanten Beschreibung der einzelnen Teile (S. 155–160). Forschungsgeschichtlich interessant ist die Vorstellung der durch die Zeiten unterschiedlichen Rekonstruktionsansätze (S. 161–165) sowie der daraus resultierenden Fragen zur Ausrichtung des Fundstückes (Anordnung der Dollen und »Umkehr der Fahrtrichtung«, S. 182–184). Nach einem eingefügten Kapitel über den Vergleich mit verwandten archäologischen Schiffsfunden (S. 185–199), das zahlreiche weiterführende Überlegungen und technische Vergleiche mit entsprechenden eisenzeitlichen und frühmittelalterlichen Funden enthält, findet der Leser schließlich eine Abhandlung zum modernen Nachbau des Fundstückes, in dem die vorher dargelegten Ergebnisse des Autors zu den ursprünglichen Dimensionen und der Gestalt des Nydam-schiffes eingeflossen sind (Berechnungen nebst Modellbau s. S. 166–173; moderner Nachbau in Schleswig, S. 200–213). Der Beitrag von Angelika Abegg-Wigg (Das Nydamboot als Schiffmodell. Ein Beitrag zur Rezeptionsgeschichte des großen Eichenholzschiffes, S. 324–341) greift das Thema des Nydam-Bootes als Modellobjekt am Schluss des Bandes erneut auf. Die Vielzahl von Modellen, die europaweit in verschiedenen Museen zur Archäologie und Schiffbaugeschichte aufbewahrt und ausgestellt werden, zeigt die Bedeutung, welche dieser Fund in der Forschung einnimmt. Die Verfasserin stellt alle ihr bekannten neunundzwanzig Modelle vor, die seit 1871 bis heute erstellt wurden. Doch nicht nur die Geltung des Fundes an sich wird durch diese Modelle reflektiert, sondern auch die jeweiligen Detailfragen, die bei den Modellbauern (und der gleichzeitigen Forschung) im Blickpunkt standen.

Sicherlich ein wesentlicher Aspekt ist die Stellung dieses Schiffsfundes im kulturhistorischen und tech-

nologischen Kontext seiner Zeit. Wurde dieser Inhalt im Beitrag von Morten Gøthche (s. o., S. 185–199) kurz dargelegt, widmet diesem Ronald Bockius (Zur kultur- und technikgeschichtlichen Stellung der Schiffsfunde aus dem Nydam-Moor, S. 218–299) seinen gesamten Beitrag. Neben den schiffnautischen Eigenschaften aus moderner Sicht (s. a. Schiffstechnische Bewertung und Schlepptanktest in der Schiffbauversuchsanstalt Potsdam, ein Beitrag von Rainer Grabert, S. 244–252) beschäftigt sich der Autor mit denselben aus rein archäologischer Sicht: So stellt er, jeweils mit umfangreichen Verbreitungskarten illustriert, die Merkmale der nordischen Schiffbautradition vor (S. 253–263) sowie auch die Merkmale des provincialrömischen Schiffbaus (S. 264–284). Die Abhandlung beider Gruppen stellt den Autor vor die Frage, in welche davon sich die Nydam-Schiffe nunmehr eigentlich einordnen lassen; eine Frage, deren Antwort in Anbetracht des archäologischen Fundgutes nicht einfach erscheint: die Nydam-Boote als »technikgeschichtliche Hybride«? (S. 296–299). Absätze zur vorrömischen Schifffahrt im Nord-Ostsee-Raum (S. 285–290) und zur Rezeption des nordischen Schiffbaus in der römischen Welt (S. 291–293) runden diese weitreichende kulturgeschichtliche Abhandlung ab. Die Nydamschiffe gelten als ein wesentliches Element in der großen Entwicklungslinie vom Stammboot über das genähte, gepaddelte Plankenboot beziehungsweise das klinkergebaute Ruderschiff bis hin zu den gesegelten Schiffen nordischer Bauweise. Bockius zeigt in seinem Beitrag auf, dass die in den drei Schiffen Nydam A, B und C wiederzufindenden technischen Lösungen und Ausrüstungsdetails ohne Kenntnis gleichzeitiger oder vorausgehender griechisch-römischer und vor allem provincialrömischer Bautraditionen nicht erklärbar sind. Dies zeigt einmal mehr, welchen Umfang der Techniktransfer in der Antike einnehmen konnte.

Der Band endet mit einem einheitlichen Literaturverzeichnis (S. 343–356), einer Konkordanzliste der Fundnummern (S. 357–371), einem Fundortregister (S. 373–375) und einem Bildnachweis. Die Beiträge werden durch Farb- und Schwarzweißabbildungen illustriert – die Großformate (Linienrisse, Querschnitte, Aufrisse u. a.) in Form von acht Beilagen.

Dass die Schiffsfunde aus dem Nydamer Moor genau einhundertfünfzig Jahre nach der Entdeckung des großen Eichenholzschiffes eine neue Bearbeitung erfahren, ist nicht allein durch das besondere Jubiläum gegeben. Zum einen liegt die letzte, kritisch rezipierte monographische Abhandlung durch Harald Åkerlund ein halbes Jahrhundert zurück. Zum anderen ist der Zuwachs an Neufunden durch die Grabungen des Dänischen Nationalmuseums im Nydamer Moor von 1989 bis 1999 so groß, dass sich teilweise gänzlich neue Denkansätze zu Konstruktion und Handhabung der Wasserfahrzeuge eröffnen. Schließlich sind die wissenschaftlichen Fragestellungen und die technischen Ansprüche im Umgang mit dem archäologischen Fundgut gestiegen. Die Berücksichtigung dieser förmlichen

wie auch inhaltlichen Aspekte hat zur abgerundeten Form der beiden Bände beigetragen. Dabei konnten aus Platzgründen nicht alle Aspekte tiefergehend thematisiert werden – Themen wie die Beziehungen zwischen Schiffsfunden und dem übrigen Material aus dem Nydamer Moor, vorwiegend Waffen und persönliche Ausrüstungen, ebenso wie die Darstellung des größeren kulturhistorischen Rahmens (Fragen zu Transport- und Schifffahrtsrouten sowie des kaiserzeitlichen Warentransports) blieben daher unbehandelt. Um mit den Worten des Herausgebers Andreas Rau (S. XI) zu schließen: »Alles in allem können und wollen die beiden Bände Nydam Mose 3 und 4 nicht den Anspruch erheben, einen Endpunkt in der Diskussion der Schiffsfunde aus dem Nydam-Moor zu setzen. Vielmehr mögen sie als Ausgangspunkt und gleichermaßen als Anregung betrachtet werden, die Diskussion zu Schiffbau, Schifffahrt, Mobilität und gesellschaftlicher Organisation der an die See gebundenen frühgeschichtlichen Gemeinschaften im Bereich von Nord- und Ostsee zu beleben«.

Madrid

Marcus Heinrich Hermanns