



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 8 (1980)

DOI: 10.11588/fr.1980.0.49964

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

Favreaus Einführung stellt zum ersten Mal die Paläographie der mittelalterlichen Inschriften in den Rahmen der historischen Hilfs- oder Grundwissenschaften und schafft damit im Grunde erst die Voraussetzung für ihre Einbeziehung. Das Buch zeugt von eminenter Kenntnis des Materials und von der Fähigkeit, dieses Material einerseits kritisch zu befragen, andererseits seine spezifische Aussagefähigkeit deutlich zu machen und darzustellen.

Renate NEUMÜLLERS-KLAUSER, Heidelberg

Basil GREENHILL, *Archaeology of the Boat. A new introductory study.* Introduced by W. F. GRIMES (mit Beiträgen von J. S. MORRISON und Sean MCGRAIL, Zeichnungen von E. MCKEE), Middletown, Connecticut, und London (Black Limited/Wesleyan University Press) 1976, 320 S.

Die Geschichte des Schiffbaus, das Problem der Entstehung, Entwicklung und Veränderung der Konstruktionsmerkmale bis zu den Umwälzungen am Ende des Mittelalters und in der frühen Neuzeit, ist ein Forschungsgebiet, das erst durch die Funde in jüngerer Zeit von der Spekulation zur wissenschaftlichen Bearbeitung übergegangen ist (cf. insbesondere den von D. Ellmers betreuten ausführlichen Forschungsbericht »Schiffsarchäologie«, in: *Hansische Geschichtsblätter* 95, 1977, S. 115–143). Bei der gegenwärtig schnell fortschreitenden Forschung, der Entdeckung neuer wichtiger Funde und dem technischen Fortschritt, der die Bergung und damit erst die Auswertung auch früherer Funde wie z. B. des Wikingerschiffs vor Haithabu ermöglicht, kann Greenhills zusammenfassende Studie nur eine Zwischenbilanz sein. Der Autor, Direktor des National Maritime Museum in Greenwich, hat dies richtig erkannt und ist entsprechend vorsichtig in seinen Aussagen und Schlußfolgerungen.

Das Werk ist in drei Teile aufgeteilt, die auf verschiedenen methodischen Wegen Aspekte der Entwicklung des Schiffbaus verfolgen. Für eine Bootsarchäologie überraschend beginnt Gr. mit der Beschreibung sechs moderner Boote. Der Zweck wird am Ende der Darstellung deutlich: Es handelt sich um ohne Plan allein auf Grund von tradierter Erfahrung gebaute Schiffe. Dahinter steht der Analogieschluß von einfachen modernen Verfahrensweisen auf historische Methoden. Dies ist gerechtfertigt, da sich auf kaum einem technischen Gebiet – neben umwälzenden Neuerungen – sowenig geändert hat wie im Bootsbau, bis sich seit etwa zwei Jahrzehnten die GFK-Boote durchzusetzen begannen.

Ausgehend von dieser Beschreibung entwickelt Gr. seine Grundthese zur Bootsbautechnik: »... there are two great general classes of boat in the world. There are boats built of planks joined edge to edge . . . and boats build (sic) of planks which are not joined edge to edge . . .« (S. 61). Für letztere Bauart lehnt er den terminus »Kraweel« ab, der sei »meaningless and must be dispensed with altogether« (S. 75); O. Hasslöfs neuere Einteilung (*Ships and Shipyards, Sailors and Fishermen*, Kopenhagen 1972) in Schalen- und Skelettbauweise sei ebenfalls nicht akzeptabel, da der Unterschied nicht immer in der Konstruktionsweise liege, sondern eben darin, ob die Planken der Außenhaut Kante auf Kante befestigt seien oder nicht.

Die Darstellung der beiden grundlegenden Methoden des Bootbaus und ihrer teilweise schon sehr alten hybriden Formen, die freilich bei Gr. zu kurz kommen, beschränkt sich weitgehend auf Europa und Nordamerika mit einigen Ausflügen in das von Gr. schon früher erforschte Gebiet von Pakistan/Bangla Desh.

Im zweiten Teil stellt Gr. die vier »Wurzeln« des Bootbaues vor: Das Floß, das mit Fell bespannte Boot, das Rindenboot und den Einbaum, aus dem durch zusätzliche Bepflankung wahrscheinlich die Klinker-Boote entstanden sind. Die Entstehung dieser Typen in verschiedenen Gegenden der Welt wird auf natürliche Gegebenheiten zurückgeführt: Materialvorkommen und Anforderungen an das Boot.

Im dritten Teil, der fast die Hälfte des Gesamtwerkes ausmacht, untersucht Gr. die

Entwicklung an Hand erhaltener Darstellungen und Funde. Eingeleitet wird dieser Abschnitt mit einer kurzen Übersicht von J. S. Morrison über den Schiffbau der griechisch-römischen Antike. Von der vorvikingschen Zeit bis zu Kogge und Holk, also der hohen Zeit der Klinkerbauweise, beschreibt Gr. dann Quellen, Auswertung und deren Ergebnisse. Dabei vermeidet er es sorgfältig, nicht gesicherte Entwicklungslinien zu konstruieren; er betont im Gegenteil die unterschiedlichen lokalen Entwicklungen, die auch nur schwer zu erkennen sind, da gerade bei seegängigen Schiffen der Fundort nicht der Bauort sein muß. Zum Schiffbau der Wikingerzeit steuerte Sean McGrail ein instruktives Kapitel über Detailprobleme bei wie z. B. die Vorbehandlung des Holzes oder die benutzten Werkzeuge.

Gr.'s Darstellung ist nicht ganz ausgewogen, sondern spiegelt deutlich die Interessen des Autors wieder. Das Schwergewicht liegt auf dem anglo-amerikanischen Bereich und auf der Klinkerbauweise, die am National Maritime Museum intensiv untersucht worden ist (cf. E. McKee, *Clenched Lap or Clinker*, Greenwich 1972). Andere Traditionen wie z. B. der polynesischer Schiffbau kommen nur am Rande zur Sprache. Über ein nordamerikanisches Hummerfangboot schreibt Gr. über zwei Seiten mit vielen in diesem Zusammenhang unwichtigen Angaben zur Lebensweise seines Besitzers, über den fast ein Jahrhundert den Nordseeverkehr dominierenden »Mysterious Hulk« (Kapitelüberschrift S. 283) nur etwas mehr als eine Seite (cf. zum Holk: D. Ellmers, *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt*, Neumünster 1972, S. 69–73).

Fußnoten sind selten (unter Ausnahme des Kapitels von Morrison) und beziehen sich zu oft auf das National Maritime Museum und seine Mitarbeiter – bis hin zu der Mitteilung, daß ein immerhin in der Copenhagen University Press erschienenenes Werk im Buchladen des Museums erhältlich sei (Fn. 1, S. 61). Auf S. 292 zitiert Gr. Jan Reygersbergens Chronik von Seeland und gibt dazu ohne Seitenangabe Walther Vogels Geschichte der deutschen Seefahrt (Berlin 1915, ND 1973) an. Die entsprechende Passage bei Vogel (S. 474) zeigt, daß nicht Reygersbergen, sondern Vogel zitiert ist, der Reygersbergen kurz, vor allem aber Velius indirekt wiedergibt.

Der Mangel an Anmerkungen wird teilweise dadurch ausgeglichen, daß am Ende eines jeden Kapitels eine kurze Bibliographie zum jeweiligen Thema angeschlossen ist. In der ausführlichen Gesamtbibliographie überwiegen ebenso wie in den Abschnittsbibliographien entsprechend der Ausrichtung des Autors die englischsprachigen Werke, aber auch skandinavische und deutsche Studien werden genannt, letztere freilich sprachlich nicht immer ganz korrekt.

Im Vergleich zu der Gesamtleistung von Gr.'s Werk fallen diese Mängel aber kaum ins Gewicht. Es ist eine Pionierarbeit in einem unübersichtlichen Forschungsfeld, die nicht nur eine Fülle von Material bietet, sondern auch einleuchtende Überlegungen und treffende Vergleiche, bei aller Vorsicht vor zu weit gehenden Schlußfolgerungen. Trotz der schwierigen Materie ist das Buch gut leserlich geschrieben, Fachausdrücke sind in einem Glossar erläutert. Das Werk ist hervorragend ausgestattet mit über 200 Abbildungen, Karten und hilfreichen Konstruktions-skizzen.

Michael WIBEL, Mannheim

Rheinischer Städteatlas, publié par le Landschaftsverband Rheinland, Amt für rheinische Landeskunde, Bonn (Rheinland-Verlag, in Kommission bei Rudolf Habelt Verlag) 1978/79, fascicule IV, n° 21 (Duisburg) 22 (Frechen), 23 (Linn), 24 (Wickrath), 25 (Zons); 1979, fascicule V, n° 26 (Blankenberg), 27 (Dülken), 28 (Gemünd), 29 (Reifferscheid), 30 (Solingen), 31 (Straelen).

Alors que l'indispensable publication d'atlas historiques semble avoir définitivement marqué le pas en France, l'opiniâtreté de Reinhold KAISER, pour les textes, et de Werner KRÖTZ, pour les cartes et les illustrations, nous vaut, à un an d'intervalle, dix dossiers sur les villes rhénanes, en