

frühstädtischen Zentren das Kompendium von S. BRATHER (Archäologie der westlichen Slawen. Ergbd. RGA² [Berlin, New York 2001]) nicht mehr herangezogen werden konnte, wäre wenigstens ein Blick in die Aufsätze von V. SCHMIDT (Die Gusstechnik im Schmuckhandwerk bei den Westslawen. Zeitschr. Arch. 28, 1994, 107–121) oder P. DONAT (Handwerk, Burg und frühstädtische Siedlungen bei den nordwestslawischen Stämmen. In: H. Brachmann [Hrsg.], Burg – Burgstadt – Stadt. Zur Genese mittelalterlicher nichtagrarischer Zentren in Ostmitteleuropa [Berlin 1995, 92–107]) nützlich gewesen.

Es ist diese ärgerliche Mischung aus Ungeschicklichkeiten, Nachlässigkeiten und Unkenntnis, die den Wert der Arbeit schmälert und bei Konzentration auf das eigentliche Thema wohl zu vermeiden gewesen wäre. Die Ausführungen im ebenfalls nicht widerspruchsfreien dritten Teil der Studie (vgl. etwa S. 174 f. zur angeblichen Versorgungskrise im freien Germanien seit der Mitte des 3. Jh. und dem Wirken germanischer Söldner im gallischen Sonderreich) müssen somit, wenn nicht von vornherein theoretisierend, größtenteils hypothetisch bleiben. Verf. hat den Blick der Forschung auf ein hochinteressantes, vielfältige Aspekte der sozio-ökonomischen Entwicklung berührendes Thema gerichtet. Die Chance, eine solide Grundlage für zukünftige Studien zu schaffen, wurde jedoch vertan. Schade.

Palmengartenstr. 10–12
D–60325 Frankfurt a. M.
E-Mail: voss@rgk.dainst.de

Hans-Ulrich Voß
Römisch-Germanische Kommission
des Deutschen Archäologischen Instituts

OLIVER GRIMM, Großbootshaus–Zentrum und Herrschaft. Zentralplatzforschung in der nordeuropäischen Archäologie (1.–15. Jahrhundert). Mit Beiträgen von BORIS RANKOV und FRANZ-ARNE STYLEGAR. Ergänzungsbände zum Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, Band 52. Verlag Walter de Gruyter, Berlin 2006. € 128,– / CHF 205,– / US \$ 172,80. ISBN 10: 3-11-01 8482-6; ISBN 13: 978-3-11-01 8482-2. 448 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Tabellen.

Das hier zu besprechende Buch ist gleich in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert und verdient eine nähere Betrachtung. Zunächst spielt die extreme, in hohem Maße maritim-geprägte Landschaft Norwegens eine wichtige Rolle zum Verständnis der im Mittelpunkt des Buches stehenden Großbootshäuser; sie wird deshalb vom Autor in prägnanter und treffender Weise charakterisiert. Dabei wird einmal mehr deutlich, dass die vorhandenen natürlichen Wasserwege in Norwegen wie in kaum einem anderen europäischen Land seit Menschengedenken die wichtigsten Transportwege darstellen. Siedlungen wurden bis zum Ölboom unserer Tage meist nur dort angelegt, wo die durch häufig mehr als 2 000 m hoch aufragende Gebirgsketten und karge Hochebenen geprägte Landschaft durch unzählige Buchten und Fjorde unterbrochen wird, so dass das Meerwasser weit in das Landesinnere hineinreicht. Einige Zahlen mögen diese außergewöhnlichen naturräumlichen Bedingungen noch verdeutlichen: die norwegische Atlantikküste erstreckt sich von Nord nach Süd über eine Entfernung von 2 650 km; aufgrund der extremen Zerklüftung weist sie dabei eine Länge von mehr als 25 000 km auf. Vor der Küste befinden sich ca. 150 000 Inseln, die häufig nur wenige Quadratmeter groß sind. Dass in einem solchen Lebensraum die Schifffahrt und die Nutzung der maritimen Ressourcen traditionell einen herausragenden Stellenwert in Wirtschaft und Gesellschaft hat, verwundert nicht und ist auch für die schriftlosen Perioden der Ur- und Frühgeschichte durch zahlreiche Untersuchungen belegt.

Aus mitteleuropäischer Perspektive ist auch die untersuchte Zeitspanne als ungewöhnlich zu betrachten, reicht sie doch vom 1. Jh. bis zum 15. Jahrhundert n. Chr. und umfasst damit den gesamten Zeitraum von der Eisenzeit bis zum Ende des Mittelalters. Dieser Zeitraum ist durch zahlreiche

kulturelle, politische und wirtschaftliche Brüche geprägt und wird schon allein deshalb nur in sehr wenigen archäologischen und historischen Untersuchungen in seiner Gesamtheit betrachtet.

Außergewöhnlich ist sicherlich auch, dass die vorliegende Arbeit an einer deutschen Universität (Universität Marburg) als Dissertation vorgelegt worden ist. Wäre einem dies nicht bekannt und wüsste man nicht, dass der Autor einen deutschen Pass besitzt, würde man nach der Lektüre des Buches zweifellos vermuten, der vorliegende Band sei von einem norwegischen Autor verfasst worden: nicht nur die im Mittelpunkt der Untersuchung stehenden Großbootshäuser sind außerhalb Skandinaviens eine wenig beachtete Befundgruppe, sondern auch die für die skandinavische Mittelalterforschung typische, nahezu selbstverständliche Interpretation der Inhalte historischer Quellen als historische Realität und ihre Nutzung bei der Deutung und Interpretation archäologischer Strukturen kommt in der Regel in an deutschen Universitäten vorgelegten Dissertationen meist nur nach einem ausführlichen Kapitel zur „Quellenkritik“ vor.

Liest man das Vorwort des Autors, so verstärkt sich der Eindruck einer eindeutig skandinavisch-norwegischen Perspektive des Autors. O. Grimm hat sich, wie darin enthaltene Beschreibungen einzelner Erlebnisse und Begegnungen sowie Danksagungen zeigen, nicht nur sehr intensiv mit der norwegischen Forschung beschäftigt und zahlreiche Kollegen und Kolleginnen persönlich kennen gelernt, sondern auch große Sympathie für die maritime Landschaft des westlichen Norwegen entwickelt. Die in vielen Passagen des Buches spürbare Begeisterung des Autors hierfür und für archäologische Relikte der Schifffahrt, sowie die tief greifenden Recherchen, die der Analyse vorausgegangen sind, tragen entsprechend in hohem Maße zur Überzeugungskraft der im Buch vorgelegten Argumentationsketten bei.

Im Kern besteht das Buch aus acht Kapiteln (Kapitel 2 bis 9); diese Gliederung kann als klar strukturiert und gut nachvollziehbar betrachtet werden. Als Dokumentation des Quellenmaterials sind ein ausführlicher Katalog der ausgewerteten Fundplätze (Kapitel 15), ein Literaturverzeichnis (Kapitel 10), in dem alle relevanten Publikationen verzeichnet sind sowie ein separater Abbildungsteil und Listen angefügt (Kapitel 14, 16). Die Recherche erleichtern sollen das bei den RGA-Ergänzungsbänden häufig enthaltene Orts- und Sachregister (Kapitel 17, 18).

Das Kapitel Forschungsgeschichte (Kapitel 2) fasst in aller Kürze den Verlauf der bisherigen Untersuchungen an Bootshäusern und die bislang diskutierten Modelle zu ihrer Funktion und gesellschaftlichen Bedeutung in Skandinavien und dem Nordatlantik zusammen; dabei steht die Forschungsgeschichte Norwegens im Mittelpunkt. Das folgende Kapitel trägt die Überschrift „Methodische Grundlagen“ (Kapitel 3), so dass man erwarten würde, dass der Leser hier über die im Folgenden eingesetzten Methoden informiert wird. Dies ist jedoch nur z. T. der Fall. Nach einer kurzen Vorstellung der zu untersuchenden Quellen - archäologische Befunde, Schriftquellen und Ortsnamen - erfolgt eine ausführliche, gut recherchierte Darstellung der südsandinavischen Zentralplatzforschung und des aktuellen Standes der norwegischen Forschung zur Identifikation bzw. Definition von Herrschaftssitzen und Zentralen Plätzen. Ausführlich werden vor allem die wegweisenden Forschungen von B. Myhre zur territorialen Gliederung Südnorwegens während der Völkerwanderungszeit und zur Funktion und Bedeutung von Bootshäusern diskutiert.

Aus dem Forschungsstand leitet der Autor ab, dass in Zusammenhang mit Bootshäusern vier Indikatoren zur Definition von Zentralplätzen verwendet werden können. Für die Eisenzeit benennt er zum einen „in Grabbau und Ausstattung erkennbare Bestattungen einer örtlichen Oberschicht“ und „ringförmige Anlagen“, die als Versammlungsplätze im Bereich von Machtzentren lagen. Für das Mittelalter gelten „Stein- und Holzkirchen“ als Indikatoren von Zentralplätzen, da sie in der Regel bei Großgehöften mit eisenzeitlicher Tradition gegründet wurden. Als vierter Indikator für zentrale Plätze werden „topografische Erwägungen“ genannt; sie lagen häufig im Bereich fruchtbarer Böden

und/oder im Mündungsbereich von Flüssen und hatten so Zugang zu den benötigten Ressourcen und gleichzeitig die Möglichkeit zur Kontrolle maritimer Verkehrswege. Zur Überprüfung der Nutzbarkeit der definierten Indikatoren wird ein struktureller Vergleich des auf der Insel Fünen gelegenen kaiser- und völkerwanderungszeitlichen Zentralplatzes von Gudme / Lundeborg mit dem südnorwegischen Spangereid vorgestellt.

Den Abschluss des „methodischen“ Kapitels stellt der Versuch der Formulierung einer Arbeitshypothese dar, die auf sieben Prämissen beruht und im Kern zum Inhalt hat, dass Kriegsschiffe zu Schutzzwecken in Häusern untergestellt wurden, dass in Großbootshäusern Norwegens in der Regel je ein Boot mit einer Länge von ca. 15 m untergebracht war, dass die Großbootshäuser auch weitere Funktionen (Lagerplatz, Werkstatt, Versamlungs- und Festhalle) hatten, dass sie im Bereich von Zentralplätzen lagen, die Kontrolle des maritimen Verkehrssystems besaßen und dass die Konzentration von Großbootshäusern der Eisenzeit als Beleg für eine Zentralmacht zu werten ist, dass die dezentral gelegenen einzelnen Großbootshäuser des Mittelalters als Beleg für die königlich-maritime Seekriegsordnung (Leidang-System) zu werten sind.

Die Methode der Arbeit besteht nun darin, diese Hypothesen zu überprüfen und ggf. zu modifizieren. Dazu wird vor allem das archäologische Material in den folgenden Kapiteln 4 bis 6 ausführlich ausgewertet.

Im Kapitel 4 „Archäologie der Großbootshäuser in den Hauptuntersuchungsräumen“ werden zunächst die archäologischen Befunde und Funde ausführlich diskutiert und dabei die Repräsentativität der Überlieferung für die unterschiedlichen Zeitphasen und Untersuchungsräume kritisch hinterfragt und ausgewertet.

Darauf aufbauend ist das Kapitel 5 dem historischen Kontext der Großbootshäuser gewidmet. Hier wird hinterfragt, welche Funktion sie im Spannungsfeld von „Zentrum und Herrschaft“ hatten. Der Autor stellt fest, dass zumindest für den nordnorwegischen Raum der Merowinger- und Wikingerzeit eine deutliche Korrelation zwischen Großgehöften und Großbootshäusern besteht, so dass letztere zur typischen Infrastruktur von meist über Jahrhunderte existierenden Machtzentren gehören. Weiterhin konnte herausgestellt werden, dass Gruppen von Großbootshäusern sich vor allem bei eisenzeitlichen Zentren höchsten Ranges, aber auch an frühmittelalterlichen Königssitzen sowie im Bereich mittelalterlicher Städte nachweisen ließen. Einzelne Großbootshäuser können hingegen von der Eisenzeit bis zum Mittelalter als Indikatoren von Zentren zweitrangiger Bedeutung gewertet werden.

In Kapitel 6 steht schließlich die Funktion der Großbootshäuser im Mittelpunkt der Analyse. Dabei wird zwischen der primären Nutzung zu Unterstellungszwecken und möglichen sekundären Nutzungsmöglichkeiten, u. a. als Markt- oder Festhalle unterschieden. Als Ergebnis der Analyse stellt der Autor fest, dass die in den Großbootshäusern untergestellten Fahrzeuge sowohl für den zivilen Personentransport aber auch für den militärischen Einsatz oder zum Transport von Handelswaren genutzt wurden. Im Rahmen der königlich-maritimen Landesverteidigung wurden unterschiedliche Haustypen zur Fahrzeugunterstellung errichtet; eine in der Forschung aufgrund überlieferter zeitgenössischer Gesetzestexte für Westnorwegen häufig angenommene Normierung von Bootshäusern ist im Lichte der archäologischen Befunde jedoch nicht zu erhärten.

Weiter wird geschlossen, dass Großbootshäuser bereits in der Bronzezeit verwendet wurden und zumindest von der römischen Kaiserzeit bis zum Ende des Mittelalters als Unterstellplätze von Frachtfahrzeugen dienten, aber auch im Gütertransfer eine wichtige Rolle spielten. Die bei kriegerischen Auseinandersetzungen im gesamten Nord- und Ostseeraum eingesetzten norwegischen Schiffe waren vermutlich in den Ruhezeiten in Großbootshäusern im Bereich von Machtzentren untergestellt.

Die Analysen von Oliver Grimm werden durch zwei Aufsätze ergänzt (Kapitel 12, 13), die sich mit der Nutzung von Bootshäusern außerhalb des zeitlichen und räumlichen Rahmens der Arbeit beschäftigen. Eine kurze Charakterisierung der „Boathouses in Post-Medieval Norway“ stammt aus der Feder von Frans-Arne Stylegar, die zweite Studie, von Boris Rankov, mit dem Titel „Ancient Mediterranean Ship Sheds“ beschäftigt sich mit Bootshäusern im Mittelmeerraum der Antike. Verglichen mit den Ausführungen von Oliver Grimm wirken beide Aufsätze eher als Skizzen, denn als eigenständige wissenschaftliche Arbeiten. Auch wenn sie inhaltlich zum Verständnis des Phänomens der Großbootshäuser beitragen, hätte man sich eine bessere inhaltliche Verbindung mit dem Haupttext vorstellen können.

Der überaus positive Eindruck, den das vorliegende Buch vermittelt, wird nur durch eine Reihe von Mängeln geschmälert, die der redaktionellen Bearbeitung des Manuskripts anzulasten ist. So erscheint es nicht nachvollziehbar, dass die Textabbildungen nicht in den Text integriert worden sind, sondern in einem separaten Abbildungsteil am Ende des Bandes untergebracht sind (Kapitel 14). Dies verwundert insbesondere, weil in den Katalogteil (Kapitel 15) die Abbildungen integriert sind. Hier ist allerdings zu bemängeln, dass die Bildunterschriften eine so geringe Aussagekraft haben, dass sie auch hätten entfallen können. So findet sich unter offensichtlichen Lageplänen stets die Unterschrift „Lage“, unter Profilzeichnungen die Unterschrift „Profil“ und unter Grundrissplänen die Unterschrift „Grundriss“.

Bei der redaktionellen Bearbeitung hätte auch auffallen müssen, dass es nicht sinnvoll sein kann, jedes kurze Unterkapitel mit einer Zusammenfassung enden zu lassen. Dies führt dazu, dass sich am Ende eines jeden größeren Kapitels Zusammenfassungen unterschiedlicher Ebenen aneinanderreihen. Als Beispiel seien hier die Seiten 130–132 genannt, wo auf 6.4.3.3. „Zusammenfassung: Leidang-System“, Kapitel 6.4.4 „Zusammenfassung“ folgt, dem wiederum Kapitel 6.5 „Zusammenfassung: Funktionale Aspekte der Großbootshäuser in den Hauptuntersuchungsräumen“ folgt. Auch wenn diese Verschachtelung und starke Aufgliederung für die Dissertation sinnvoll und notwendig gewesen sein mag, hätte man sich für die Veröffentlichung in der renommierten Reihe „Ergänzungsbände zum RGA“ eine Überarbeitung und Reduzierung der Untergliederung gewünscht. Die Verwendung eines Teiles der durch den Verkauf des 128 € teuren, ausschließlich schwarz-weiß illustrierten Buches zu erzielenden Einnahmen für eine intensivere redaktionelle Bearbeitung wäre sicherlich sehr sinnvoll gewesen.

Das Buch enthält als eigenes 34 Seiten umfassendes weiteres Kapitel (Kapitel 11) eine ausführliche, vorbildliche englischsprachige Zusammenfassung. Hier sind nicht nur die wichtigsten Ergebnisse der vorgelegten Untersuchung zusammengefasst; es informiert in konzentrierter Form auch über die zugrunde liegende Forschungssituation, die methodische Vorgehensweise und die in den einzelnen Kapiteln formulierten Zwischenergebnisse, so dass auch Leser ohne Deutschkenntnisse Argumentation und Arbeitsergebnisse nachvollziehen können. Damit hat der Autor sicherlich seinem westskandinavischen Arbeitsgebiet Rechnung getragen und gleichzeitig dafür gesorgt, dass das Buch auch international die große Beachtung findet, die es verdient.

Viktoriastr. 26 / 28
D-26382 Wilhelmshaven
E-Mail: joens@nihk.de

Hauke Jöns
Niedersächsisches Institut für historische Küstenforschung
Abteilung Kulturwissenschaften