

nach Norditalien eingeleitet. Einmal mehr geht es dabei auch um die Pickelbarren, welche laut Autor ursprünglich alpiner Herkunft sind, später aber in einen von Frattesina aus kontrollierten nordadriatischen Austauschnetz zirkuliert haben sollen. Die Situation ist tatsächlich jedoch wohl komplexer und wird ohne Zuhilfenahme der Metallanalytik kaum zu klären sein (N. Trampuž-Orel, *Spectrometric Research of the Late Bronze Age Hoard Finds*, in: B. Teržan [Hrsg.], *Hoards and Individual Metal Finds from the Eneolithic and Bronze Ages in Slovenia II* [Ljubljana 1996] 165 ff.). Methoden und Probleme der graphischen Rekonstruktion von etruskischen Wohn- und Nutzbauten werden von N. Negroni Catacchio und M. Miari (S. 521 ff.) behandelt. Ein weiterer Bericht aus den Groningener Forschungen in Satricum (A. J. Nijboer, S. 531 ff.) befaßt sich mit der Verarbeitung von Rohstoffen und der handwerklichen Produktion. Spezielles Augenmerk liegt auf der Keramik, der Fertigung von Eisenobjekten und dem Fund von Bleigewichten des 7. Jahrhunderts v. Chr., von welchen eines bereits dem monetären Standard des römisch-oskischen Pfundes zu entsprechen scheint. Über die Zusammenhänge zwischen Siedlungsmustern und Erzgewinnung in den Monti della Tolfa berichtet A. Zifferero (S. 541 ff.). Kartierungen und Fundbildanalysen deuten darauf hin, daß die Alunit- und Cinnabaritvorkommen sowie möglicherweise auch die Metallerze in der späten Bronzezeit und danach erst wieder im Hoch-/Spätmittelalter genutzt wurden. In den eisenzeitlichen und römischen Perioden hingegen, so der Autor, seien die Tolfaberge ganz im Schatten der toskanischen Erzgebiete gestanden (dazu auch: C. GIARDINO, *Il Mediterraneo Occidentale fra XIV ed VIII secolo a. C. Cerchie minerarie e metallurgiche*. BAR Internat. Ser. 612 [Oxford 1995]). Gleich drei Beiträge handeln von römischer Keramik: G. Martella (S. 571 ff.) bespricht Funde „adriatischer“ Sigillata in den Abruzzen, O. Menozzi (S. 579 ff.) widmet sich der Verbreitung der Keramik „a Pareti Sottili Grigie“, L. Maffei und M. Negro Ponzi Mancini (S. 591 ff.) präsentieren eine ansprechende Studie über spätantik-frühmittelalterliche Gebrauchskeramik und Ernährungsgewohnheiten in Norditalien. Ein numismatischer Beitrag über die Zirkulation von hochstaufischen und angevinischen Denaren in Sizilien und Kalabrien von L. Travaini (S. 603 ff.) bildet den Ausklang.

Eine abschließende Würdigung des vorliegenden Bandes fällt angesichts seines Umfangs und der Heterogenität der aufgegriffenen Themen einigermaßen schwer. Der Informationsgehalt ist dort am größten, wo themenspezifische neue Forschungen oder originelle Ansätze präsentiert werden, und da am geringsten, wo komplexe Fragestellungen im Überblick abgehandelt oder lediglich angeschnitten werden und man ohnehin Ausführlicheres an anderer Stelle nachlesen muß. Schade ist deshalb, daß Organisationskomitee und Herausgeber es unterlassen haben, innerhalb des vorgegebenen Rahmens, den die Publikation der Beiträge einer internationalen Tagung eigentlich bildet, die wichtigsten Resultate und Zukunftsperspektiven zusammenzufassen. Das Buch bietet aber, und dies ist kein geringes Verdienst, der engagierten Leserschaft einen vielfältigen und gut dokumentierten Einblick in aktuelle Methodendiskussionen und neue Forschungsprojekte auf der Apenninenhalbinsel.

CH-8006 Zürich  
Karl Schmid-Strasse 4

Philippe Della Casa  
Universität Zürich  
Abt. Ur- und Frühgeschichte

**The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia.** Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th – 7th May 1994, herausgegeben von Ole Crumlin-Pedersen und Birgitte Munch Thye. Publications from the National Museum (PNM), Studies in Archaeology & History, Vol. I. Copenhagen 1995. ISSN 0909-9506, ISBN 87-89384-01-6. 196 Seiten mit 161 Abbildungen.

Der Band enthält 21 Aufsätze in englischer Sprache, die aus Vorträgen zu dem ähnlich wie im Buchtitel formulierten Thema „The Ship as Symbol in Scandinavian Prehistory and Middle

Ages“ (O. CRUMLIN-PEDERSEN, *The ship as symbol*. Maritime Arch. Newsletter Roskilde 1, 1993, 5 f.), Gegenstand eines dreitägigen internationalen Forschungsforums in Kopenhagen, hervorgegangen sind. Die Zielsetzung des vom „Centre for Maritime Archaeology“, Roskilde, in Kopenhagen veranstalteten Symposiums war es, Gelehrte aus verschiedenen Disziplinen zusammenzuführen, um aus ebenso verschiedenen Perspektiven den Symbolcharakter von Schiffen in ihren sepulkralen, künstlerischen und mythologischen Erscheinungsformen Skandinaviens zu erörtern. Gefragt wurde nach den spirituellen Hintergründen für die Deponierung von Wasserfahrzeugen in Gräbern aus verschiedenen Zeitepochen sowie nach der Bedeutung von Schiffsbildern oder den ihnen zugrunde liegenden expressionistischen Absichten (sofern vorhanden). Zum Verständnis der Wertigkeit des Schiffs in der altnordischen Literatur sowie von dessen Rolle in der germanischen Mythologie war die Auseinandersetzung mit historischen Quellen unerlässlich. Dagegen wurden die hiermit verwobenen Phänomene des Miniaturbootes sowie des Bootsopfers oder – vorsichtiger formuliert – des Bootes an Opferplätzen lediglich gestreift.

Das Bemühen der Herausgeber um Systematik und Überschaubarkeit äußert sich in einer Gliederung nach thematischen und chronologischen Gesichtspunkten. Die Einzelbeiträge werden fortlaufend mit arabischen Ziffern gezählt. Auf fünf Abhandlungen z. T. in die wissenschaftliche Diskussion einführenden, z. T. soziologische bzw. mythologische Aspekte erfassenden Inhalts folgen fast ausschließlich Aufsätze, die sich entweder vorzugsweise mit der Bootsgrabstätte oder primär mit Schiffsikonographie auseinandersetzen. Dieser Hauptteil des Buches gliedert sich in Abschnitte zu Stein- und Bronzezeit, zur nordeuropäischen Eisenzeit (vorrömische Eisenzeit bis Vendelzeit) sowie zur Epoche der Wikinger und des hohen bis späten Mittelalters, genaugenommen auch der Neuzeit, weil zwei der Autoren (Arne Emil Christensen u. Birgitte Munch Thye; s. u.) ihre Betrachtungen bis auf das 20. Jahrhundert ausdehnen. Daß eine solche zeitliche Ordnung angesichts der berücksichtigten Quellen und nicht zuletzt wegen der Komplexität des Themas nicht ganz kompromißlos herzustellen war, wird niemanden stören, auch nicht, daß in der Publikation keine kompakten Abhandlungen beider thematischen Schwerpunkte „Bootsgräber“ und „Schiffsbilder“ in entsprechend sortierten Aufsätzen vorgelegt werden, sondern beide zusammen für die genannten Zeiträume den Symbolcharakter vom Schiff als reales Objekt oder Zeichen untersuchen. Während der mehr an dem einen oder aber dem anderen interessierte Leser selbst seine Wahl treffen kann, eignet sich für eine inhaltliche Gesamtdarstellung des Buches die auch für die Vorträge zum Mittelalter ursprünglich geplante Gliederung nach den behandelten Quellen (CRUMLIN-PEDERSEN a. a. O.) besser.

Die Fragestellungen und methodischen Ansätze der Beiträge tragen der jeweiligen Quellenlage und -gattung Rechnung. Den Weg zum Ergebnis beschreiten die Verf. mit archäologischen Befunddeutungen, chronologisch-chorologischen Betrachtungsweisen, ethnologisch-volkskundlichen Vergleichen, mythologischen, historischen oder linguistischen Erwägungen, Stilkritik und Bildinterpretation. Eine kommentierende Zusammenfassung der Einzelresultate haben sich die selbst als Referenten bzw. Autoren auftretenden Herausgeber versagt, sie geben jedoch in ihrer gemeinsamen Einführung einen kurzen Ausblick (S. 8) mit dem Hinweis auf die Vielschichtigkeit der gewählten Thematik sowie auf die nicht weniger vielfältigen Antworten der beteiligten Gelehrten.

Zbigniew Kobyliński ([1.] „Ships, Society, Symbols and Archaeologists“, S. 9–19) erläutert in seinen einleitenden Darlegungen die Bedeutung und „Lesbarkeit“ von Symbolen als narrative, nicht-linguistische Ausdrucksformen des Denkens. Die der primären Funktion entzogene Nutzung des Schiffes im Grab oder dessen Adaption in die Symbolik (schiffsförmige Steinsetzungen und Hausgrundrisse, Schiffsminiaturen und -bilder) geben Raum für sehr verschiedene eschatologisch-religiöse, soziale und ökonomische, auch ethnische Deutungsmodelle. Die ideographischen Aussagen der Schiffssymbolik sind aus dem archäologischen und bzw. oder ikonographischen Kontext sowie aus der fragmenthaft überlieferten geistigen Kultur zu erschließen.

In der germanischen Mythologie ([2.] Jens Peter Schjødt, „The Ship in Old Norse Mythology and Religion“, S. 20–24) kann das Schiff Fruchtbarkeit (Skiðblaðnir in Verbindung mit

Freyr) oder Krieg, Tod und Chaos (Schiff Naglfar) ausdrücken, es bleibt vordergründig aber auch Fahrzeug zum Transport von Göttern und Toten zwischen den Welten.

Das in altnorwegischen Texten ([3.] Bruce Lincoln, „The Ship as Symbol. Mobility, Stability, and Mercantile Capitalism in Gautrek's Saga“, S. 25–33) als scharfe Kontraste dargestellte menschliche Dasein im Binnenland und die Qualitäten des Lebens an oder mit der See verbinden das Schiff mit Prosperität, Prestige und Zukunft.

Ähnlich kann es als funerales Requisit in der nicht-monumentalen Bootsbestattung Mittelschwedens während der Vendel-Periode als Symbol der gesellschaftlichen Umwälzung und Abzeichen einer sozial abgehobenen, ihren Reichtum dokumentierenden Gruppe gesehen werden, die sich einerseits von lokalen, in der Völkerwanderungszeit greifbaren Kulturäußerungen der Elite distanziert, andererseits wieder die „alte“ Bootsgrabsitte zu eigen macht ([4.] Björn Varenius, „Metaphorical Ships in Iron-Age Contexts“, S. 35–40).

Chronologisch und auch ideologisch einen Schritt weiter geht Christer Westerdahl ([5.] „Society and Sail. On symbols as specific social values and ships as catalysts of social units“, S. 41–50): Die bildliche Darstellung des besegelten Wikingerschiffs markiert den vollzogenen Übergang von auf Gefolgschaftsebene an Häuptlinge gebundene Ruderbesatzungen zum Zusammenschluß unter Territorialherren bzw. Königen, deren Kriegsflotten mit selbstbewußt zur Schau gestellten Segeln ihre Macht demonstrierten. Heraldische Zeichen auf den Segeln wiesen den daran teilhabenden Gefolgschaftseinheiten einen erkennbaren Platz als Teil vom Ganzen zu.

Das Phänomen der Bestattung im (oder unter dem) Boot läßt sich auf Seeland und in Schonen bis in die Zeit der frühen Ertebølle-Kultur zurückverfolgen. Zwar gewährleisteten die Auffindungsumstände einzeln angetroffener Einbäume mit Skelettresten und Artefakten nicht stets mit absoluter Gewißheit deren Identifizierung als Bestattungen. Jedoch treten Befunde dieser Art sporadisch auch auf Bestattungsplätzen aus dem jüngeren Postglazial sowie des Neolithikums auf ([6.] Jørgen Skaarup, „Stone-Age Burials in Boats“, S. 51–58). Gerade das für die steinzeitliche Bootsgrabsitte in Frage kommende Belegmaterial verdeutlicht, wie kompliziert im einzelnen die Bewertung eines Befundes als Grab, als Ort einer rituellen Handlung oder als überliefertes Unfallereignis sein kann (hierzu auch Flemming Rieck, S. 125–129). Ein bei der mesolithischen Siedlung Møllegabet II auf Ærø seewärts von der prähistorischen Uferlinie freigelegter Fundkomplex wird vom Autor als im Flachwasserbereich angelegtes Bootsgrab interpretiert und mit den Bestattungsbräuchen des malayischen Mok-Volkes verglichen.

Eine Liste möglicher Intentionen für die Beisetzung von Verstorbenen im Boot gibt Ole Crumlin-Pedersen im Rahmen seines Beitrages über die Bootsbestattungen der römischen Kaiserzeit auf dem Gräberfeld von Slusegaard/Bornholm ([10.] „Boat-burials at Slusegaard and the Interpretation of the Boat-grave Custom“, S. 86–99). Dort begegnet man drei Merkmalen steinzeitlicher Bootsgräber erneut. Es handelt sich (a) um Körperbestattungen mit (b) in oder unterhalb von (c) Einbäumen gebetteten Leichen. Kontinuität – „although not everywhere, not by everyone and not always in the same form“ – läßt Crumlin-Pedersen aufgrund der Fundlücke zwischen Bronze- und römischer Kaiserzeit (RGA 3<sup>2</sup> 259 s. v. Bootsgrab [M. MÜLLER-WILLE]) jedoch nur für die Zeit zwischen dem (späten) 1. und dem 11. Jahrhundert n. Chr. gelten (S. 92). Die Bootsdeponierungen in 43 Bestattungen Slusegaards mit Erwachsenen beider Geschlechter (gegenüber 434 Körpergräbern ohne Boot) werden als Opferung von Attributen einer Fruchtbarkeitsgottheit (Njord/Freyr) erklärt und die so oder auch durch Menschenopfer (Doppelbestattungen) Ausgezeichneten als Priester bzw. Akteure eines Fertilitätskultes identifiziert, nachdem andere (praxisorientierte und soziologische) Deutungsmodelle verworfen worden sind. In seiner Argumentation spielen die Beraubung bzw. Störung fast aller Boots- und einiger weiterer Körpergräber Slusegaards sowie die Waffenlosigkeit sämtlicher Körpergräber aus der zeitlich an die als Einzelereignis gesehenen Beraubung anschließenden Friedhofsphase eine wesentliche Rolle. Der Autor rechnet mit einer Art Bannung der verstorbenen Priester durch eine Gruppe, die er unter den örtlichen „cremation-people“ vermutet (S. 94 f.). Daß auch diese zusammen mit einem Boot verbrannt worden sein können, läßt sich jedoch keineswegs ausschließen (S. 87). Unerwähnt bleibt, weshalb statt der postulierten Priesterschaft nicht passive Kultanhänger die Boots-

grabsitte gepflegt haben können. Da der Anteil solcher Bestattungen in Slusegaard bei ungefähr 15% aller Körpergräber von Erwachsenen liegt, mag der Verf. von einer Textstelle bei Snorri Sturlusson inspiriert worden sein, der für die unverbrannte Beisetzung in heidnischer Zeit einen Bezug zu Freya herstellt (hierzu Warmind, S. 134f. Anm. 24–25 u. 27). Daß der Anteil von Bootsgräbern und Plankensärgen auf dem hochmittelalterlichen Friedhof von Sebbersund (s.u.) annähernd so hoch gewesen ist (13,5%), wird Zufall sein.

Michael Müller-Wille ([11.] „Boat-graves, Old and New Views“, S. 100–109) kommentiert den aktuellen Forschungsstand zum Phänomen der Bootsgräber frühgeschichtlicher Zeit und weist auf die Bedeutung chronologisch-chorologischer Differenzierung sowie die Heranziehung schriftlicher und ikonographischer Quellen als Grundlagen zukünftiger Untersuchungen hin.

Darstellungen zu bedeutenden aristokratischen, wenn nicht königlichen Schiffssepulturen der Vendel- und Wikingerzeit behandeln das darin enthaltene Symbolgut im Hinblick auf profane und religiöse Aspekte. Wenn auch an der Bedeutung von Wasserfahrzeugen im prähistorischen Kulturraum der Ost- und Nordsee nicht zu zweifeln sei, die Bestattung im Boot aber als zeitlich und geographisch begrenzte, sporadisch ausgeübte Sitte in Erscheinung trete, plädiert Martin Carver ([12.] „Boat-burial in Britain: Ancient Custom or Political Signal?“, S. 110–124; S. 122f. Fundliste mit gesicherten und möglichen Bootsgräbern in Großbritannien) über religiöse Hintergründe hinaus für politische Motive als Erklärung für die im 6./7. Jahrhundert angelegten Schiffsgräber an der Küste East Anglias (Sutton Hoo; Snape; Caister-on-Sea). In den dort Bestatteten sieht er pagane Angeln (oder Skandinavier im weiteren Sinne), die in Opposition zum mit den Franken alliierten, sich dem Christentum öffnenden Kent mit der Bootsgrabsitte ihr ideologisch-politisches Selbstempfinden als unabhängige, der See verbundene „Leute“ zum Ausdruck gebracht haben.

In eine von der profanen Wirklichkeit und politischer Programmatik abgerückte Sphäre richtet sich der Blick Anne Stine Ingstads, die auf die besondere kultische Bedeutung des Platzes Klokkeråsen mit dem Oseberg-Grabhügel hinweist und auf der Basis einer griffigen Interpretation von Bildmotiven und Sinngehalt ausgewählter Objekte aus dem Schiffsgrab der frühen Wikingerzeit ([15.] „The Interpretation of the Oseberg-find“, S. 138–147) in der königlichen Grabherrin die weltliche Repräsentantin und Reinkarnation der Göttin Freya sieht (S. 146).

Während Ingstad das nicht hochseetaugliche Osebergsschiff mit rituellen Handlungen in Verbindung bringt – was dessen Charakter als weltliche Insignie einer Machtausübenden freilich nicht in Frage stellen würde, sieht Egon Wamers im Wikingerschiff zuerst ein Symbol für militärische Lebensweise, den Garant für die gehobene, auf Raub, Handel und Fernbeziehungen basierende aristokratische Existenz ([16.] „The Symbolic Significance of the Ship-graves at Haiðaby and Ladby“, S. 148–159). Am Beispiel zweier bedeutender Bestattungen des 9. und frühen 10. Jahrhunderts (Haithabu, Schleswig, und Ladby, Fünen) skizziert er die aus ihnen ableitbaren Merkmale luxuriösen Lebensstils und feudaler Machtausübung sowie die politische Einflusssphäre dänischer Wikinger.

Auf einer etwas niedrigeren sozialen Ebene spielt sich das durch den Araber Ahmed Ibn Fadlan beschriebene Szenario einer Beisetzungszeremonie für einen Häuptling der wikingschen Rus im Gebiet von Kasan ab. Morton Lund Warmind ([14.] „Ibn Fadlan in the Context of his Age“, S. 130–135; dazu S. 136f. eine von der Arabistin Tina Sass übersetzte Textausgabe) liefert im Rahmen einer textkritischen Auseinandersetzung Erläuterungen zum inhaltlichen Detailverständnis sowie zum historischen Wert der literarischen Quelle.

(17.) „The Sebbersund Boat-graves“ von Peter Birkedahl und Erik Johansen (S. 160–164) konfrontiert den Leser mit dem bescheidenen Gegenpol zum Prunkgrab der Wikingerzeit. Von 468 ausgegrabenen, fast durchweg beigabenlosen Bestattungen des Kirchhofes vom Handelsplatz Sebbersund am Limfjord enthielten mindestens 63 Boote oder aus Bootsplanken (Nachweis von Bootsniete) gezimmerte Särge. Die aufgrund ihrer stratigraphischen Lage nahe bei einer Kirche ins 11. Jahrhundert datierten Gräber männlicher und weiblicher Individuen waren gestet, die Bugs der Einbäume allerdings östlich oder westlich orientiert. Weil die Bootsgräber in eine wirtschaftlich weniger prospere Phase der Siedlung gehören, haben sich die Autoren zur

Deutung der Boote als leicht zu beschaffender Ersatz für Särge entschieden. Sie ziehen jedoch die Möglichkeit in Erwägung, daß sich in der Beisetzung in Booten trotz des christlich geprägten Umfeldes auch ein Festhalten an Traditionen bei abhanden gekommenem Verständnis eines viel älteren Brauches ausdrücken könnte. Das eine schließt das andere nicht aus, und Befunde, wie eine Dreifachbestattung, das Grab eines Enthaupteten – beide mit Booten – sowie die geschlechtsspezifisch angelegte Gräberanordnung auf dem gesamten Friedhof liefern zwar keine allgemeinverbindlichen Anhaltspunkte, es kämen jedoch im einzelnen über das wirtschaftlich begründete Erklärungsmodell hinaus durchaus auch religiöse Motive in Frage.

Schiffsförmige Steinsetzungen datieren v. a. in die Zeit zwischen dem 6. und 11. Jahrhundert; die ältesten gehören aber in die nordische Bronzezeit. Abhängig davon, ob man die Denkmälergruppe als Substitut für nicht als Sache in Gräbern deponierte Schiffe gelten läßt oder nicht (vgl. Crumlin-Pedersen S. 96 f.), könnte sie dazu beitragen, das annähernde Vakuum zwischen der steinzeitlichen und der frühgeschichtlichen Bootsgräberperiode aufzufüllen. Torsten Capelle ([8.] „Bronze-Age Stone Ships“, S. 71–75) widmet seine Untersuchung den in die Bronzezeit datierbaren, hauptsächlich in Halland und auf Gotland verbreiteten Schiffsetzungen. Daß sie strukturelle und formale Merkmale von Booten bzw. Schiffen erkennen lassen, spricht aus seiner Sicht dafür, daß sie reale Fahrzeuge abbilden, dennoch aber Symbolträger sind. Was Capelles Interpretation der „doppelschalig“ gesetzten Monumente von Stora Bjers (S. 73 f. fig. 8) als Hinweis auf bronzezeitliche Schiffe mit doppelter Rumpfbekplankung betrifft, wird man berücksichtigen müssen, daß diese nicht unkomplizierte Konstruktionsart zwar tatsächlich bereits in der Antike bekannt gewesen ist, jedoch nur im mediterranen Milieu, bezeugt durch einige spätrepublikanisch-römische Wracks zumeist größerer Seefrachter; für den bronzezeitlichen Bootsbau Skandinaviens hingegen wäre allenfalls die mehrlagige Bespannung eines Spantskeletts mit Tierhäuten vorstellbar, nicht aber der doppelschalige Rumpfbau aus Holz.

Die Allgegenwart von Wasserfahrzeugen im Leben des vor- und frühgeschichtlichen Menschen auf den Gewässern Skandinaviens unterstreicht der Beitrag Flemming Riecks ([13.] „Ships and Boats in the Bog Finds of Scandinavia“, S. 125–129). Zur korrekten Einschätzung dessen, ob Bootsfunde oder *pars-pro-toto* versenkte Objekte aus Sümpfen oder Mooren auf Bestattung, Opfer, Werfttätigkeit oder simplen Verlust zurückgehen, komme es auf die Rekonstruktion der zeitgenössischen Umweltbedingungen sowie das Ausschöpfen sämtlicher archäologischer Daten über die möglichen natürlichen und anthropogenen Einflüsse an.

Die Entstehung der Bildsymbolik bronzezeitlicher Schiffsdarstellungen bringt Flemming Kaul ([7.] „Ships on Bronzes“, S. 59–70) mit äußeren Impulsen zusammen, gekoppelt an die Bedeutung der Bronze als neuartiger Werkstoff für die gesellschaftliche Entwicklung in Skandinavien. Das Schiff steht aus Kauls Sicht seit dem Beginn der nordischen Bronzezeit für Prestige sowie weltlich und auch religiös motivierte Macht, wirtschaftlich basierend auf der „Kontrolle des Metallimports“. Als chronologisches Indiz für einen Beginn bereits in der Per. I nach Montelius wird die auf einem der beiden Rörby-Schwerter angebrachte, laut einer nicht überprüfbaren Quelle angeblich durch Guß erzeugte („... the ship ... was cast“) und deshalb mit dem Krumschwert zeitgleiche Silhouette eines Fahrzeuges mit formalen Merkmalen mediterraner Schiffe herangezogen (S. 61 f.). Ähnliche Darstellungen findet man zwar bereits in der späthelladischen Kunst; der spornartige Bug und die zur Schiffsmitte hin biegender Steven des Rörby-Schiffes kennzeichnen jedoch erst die Schiffsbilder in der geometrischen Vasenmalerei. Sofern auch das zweite Schwert aus Rörby ohne Schiffsdekor, ein weiteres Krumschwert aus Dänemark sowie ein schwedischer Neufund tatsächlich mit derselben Form gegossen worden sind (B. JACOBSSON, Ein neues Krumschwert aus Schonen. Arch. Korrbbl. 16, 1986, 283 ff.), ist das von Kaul vertretene hohe Alter des Schiffsbildes bedenklich.

Die fortschreitende Integration vom Schiff in die Bildersprache geht einher mit der Zunahme zentraleuropäischer bzw. mediterraner Einflüsse in der jüngeren Bronzezeit, und es wird selbst zum Symbolträger für eine Mischung nordischer und fremder religiöser Sinninhalte. Kauls Auffassungen über die Art solcher Impulse wird mit der Vermutung konkretisiert, daß mediterrane Schiffe mit Tierkopfprotomen auf den Steven, so wie sie in Medinet Habu abge-

bildet werden, aufgrund ihrer stilistischen Ähnlichkeit mit nordischen Schiffsdarstellungen während der Per. IV skandinavische Gewässer befahren haben könnten.

Als narrative Szenen, in denen sich Mythos, religiöse Rituale und transzendente Vorstellungen des bronzezeitlichen Menschen widerspiegeln, interpretiert Inger Hedengran ([9.] „The Shipwrecked and their Rescuer“, S. 76–85) die Felsgravuren von Kville, Bohuslän, in Schweden. Merkmale „metaphysischer Wirklichkeit“ stellen für ihn zoomorphe Bildkonzepte (schiffsgestaltige Schlange), Reduzierung der menschlichen Anatomie in den Felszeichnungen auf Chiffren sowie das Fehlen empirisch unverzichtbar erscheinender Elemente (z. B. Paddel) dar.

Nach Detlev Ellmers ([18.] „Valhalla and the Gotland Stones“, S. 165–171) symbolisieren Schiffe auf den Gotländischen Bildsteinen den mythischen Transport Verstorbener ins Reich der Toten. Insbesondere in der Darstellung rahbesegelter Kriegsschiffe aus der späten Vendelzeit komme die als Fernreise gedachte Überfahrt der gefallenen Krieger nach Walhall zum Ausdruck. Der auf Gotland nicht vor dem 8. Jahrhundert präsenste und daher dort neue Glaube an eine Weiterexistenz nach dem Tode in Walhall sei als Umformung von Vorstellungen zu sehen, die in der alten Beigaben- bzw. Bootsgrabsitte Südkandinaviens bereits verankert gewesen seien. Unorthodox ist die von Ellmers vertretene Ansicht, der auch für die im wikingerzeitlichen Schiffgrab bestattete Frau einen Platz in Walhall andeutet (S. 179), ohne daß er deren Rolle an der Seite Odins bzw. im Kreise der sich auf den letzten Kampf (Ragnarök) vorbereitenden Krieger erläutert.

Liz le Bon ([19.] „Ancient Ship Graffiti: Symbol and Context“, S. 172–179) bespricht das auf Artefakten sowie an Kirchenbauten als Graffito bezeugte nordische Schiffsbugmotiv. Am Beispiel antiker Schiffsgraffiti wird der Versuch unternommen, die nach ihrer Ansicht Gegenstände nicht realistisch darstellende oder simplifizierende informelle Kunstgattung zu definieren. Die mittelalterlichen Darstellungen hält sie für Ideogramme und stellt einige Deutungsmöglichkeiten vor, denkt aber auch an einen (allen Graffiti gemeinsamen?) verborgenen linguistischen Sinngehalt.

Arne Emil Christensen ([20.] „Ship Graffiti“, S. 180–185), der das Phänomen bis in die Neuzeit hinein verfolgt, deutet die im skandinavischen Raum verbreiteten Graffiti völlig anders, nämlich als kurzweilige Ausdrucksform männlichen Interesses für alles Nautische, die keine intentionellen Botschaften enthält. Chorologische Beobachtungen zum Bildmaterial Norwegens scheinen dies zumindest für das 17. bis 20. Jahrhundert zu bestätigen.

Das Schiff als christliches Symbol behandelt Brigitte Munch Thye ([21.] „Early Christian Ship Symbols“, S. 186–196) unter Heranziehung der Hl. Schrift und mit dem Blick auf die Kirchengeschichte sowie auf christliche Bildmotive. Assoziationen mit Schifffahrt in der Bibel (Moses; Noah) und in Heiligenlegenden (St. Olav u. St. Nikolaus) waren und sind Gegenstand der Kirchenkunst Dänemarks bis in die Gegenwart.

Der spannend zu lesende Sammelband „The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia“ fügt in straffer Form und in einer viel Publikum erreichenden Sprache einen überaus bedeutenden Aspekt der skandinavischen Archäologie und Kunstgeschichte zusammen. Seine opulente Ausstattung mit Fotos, Strichzeichnungen, Karten, Plänen, Tabellen und Diagrammen, nicht zuletzt auch inhaltliche Beschränkungen erleichtern die Handhabung des Buches sehr. Patentlösungen werden im einzelnen ebenso vermieden wie es in der Summe aller Resultate keine allgemeingültige, simple Antwort auf die Frage gibt, welche abstrakten Qualitäten sich hinter dem vor- und frühgeschichtlichen Boot oder Schiff im Grab verbergen und welche allegorischen Botschaften es als Bild auf Gegenständen oder Steinen oder als nachgebildetes Denkmal enthält, bis auf die häufiger so oder ähnlich formulierte Aussage, daß Wasserfahrzeuge an den Küsten der Nord- und Ostsee ein integraler Bestandteil der dort lebenden maritimen Gesellschaften gewesen sind, so daß sie naturgemäß auch die geistige Kultur des Menschen in vielfältiger Weise beeinflußt haben werden. Die Deutungsmöglichkeiten von Schiffen und Booten als Gegenstand der Selbstdarstellung, Zeichen der Identifikation, Chiffre oder gar Fetisch verschiedener sozialer, ethnischer oder religiöser Schichten oder Gruppen, Ausdruck von Müßiggang oder Traditionsbewußtsein, dann als einfaches Transportmittel oder regelrechtes Armutszeugnis wer-

den hier an gut gewählten Beispielen oder auf der Grundlage einer breiten Quellenbasis an einem gemeinsamen Ort erörtert. Über die nüchterne Darlegung von Grundlagen und deren Aussagemöglichkeiten – je nach persönlicher Einschätzung – hinaus wird hie und da auch einmal eine dem Skeptiker gewagt erscheinende, wenngleich dann aber zumeist begründbare Theorie zur Diskussion gestellt.

Für die Benutzung des Buches mögen einige wenige Hinweise oder Korrekturen hilfreich sein. Zu der Verbreitungskarte S. 92 Fig. 12 (O. Crumlin-Pedersen) kann die Fundliste zu der Karte S. 104 Fig. 7 (M. Müller-Wille nach Crumlin-Pedersen) herangezogen werden. Im Beitrag Ingstads bezieht sich die Kapitelüberschrift „Tapestry I“ auf das in Fig. 4 (S. 140 f.) gezeigte Fragment; für den zugehörigen zweiten Stoffrest in Fig. 6 (S. 141) fehlt eine Überschrift, und der Abbildungsverweis gehörte sinngemäß erst in den folgenden Satz. Zum Friedhofsplan Fig. 1 auf S. 160 (Birkedahl/Johansen) vermißt man die Legende. Die schraffierten Grabgrubenumrisse scheinen nach den im Text genannten Zahlen und chorologischen Darlegungen sowohl die Bestattungen im Boot als auch solche Gräber zu markieren, die genietete Bootsplanken enthielten.

Obwohl sich das Buch in erster Linie an eine Leserschaft mit Interesse für die ur- und frühgeschichtliche Archäologie und Kunst des Nord- und Ostseeraumes sowie an Gelehrte aus der nordeuropäischen Mediävistik und den Religionswissenschaften richtet, stellt es auch für die Schiffsarchäologie eine willkommene Bereicherung dar (sofern man dort geneigt ist, in Wasserfahrzeugen mehr als nur stofflich-technische Gegenstände zu sehen: A. GÖTTLICHER, Internat. Journal Nautical Arch. 25, 1996, 165), der hier in Erinnerung gerufen wird, daß sich hinter dem Objekt der denkende und fühlende, nicht nur der handelnde Mensch verbirgt. Dafür, wie auch für die Idee zur Projektierung, gilt den Autoren und Herausgebern Dank und Anerkennung. Daß ein stärkeres Miteinbeziehen der Bildenkmäler oder von Befunden aus Kontinentaleuropa den Rahmen gesprengt hätte und auch gar nicht Thema gewesen ist, versteht sich von selbst. Jedoch entsteht bei dem mit der Materie weniger vertrauten Leser der Eindruck, daß er hier ausschließlich mit Eigenarten der skandinavischen Vor- und Frühzeit konfrontiert wird (W. DAMMANN, Das Logbuch. Zeitschr. Schiffbaugesch. u. Schiffmodellbau 32, 1996, 98). Mit dem Blick auf das bekannte goldene Bootsmodell in einem keltischen Grab von Hallein einerseits (A. GÖTTLICHER, Materialien für ein Corpus der Schiffsmodelle im Altertum [Mainz 1978] 95 Nr. 565 mit Lit.), andererseits auf latènezeitliche Bestattungen von Châtenay-Mâcheron bei Chaumont, Dép. Haute-Marne in einem Einbaum (zuletzt H. POLENZ, Münzen in latènezeitlichen Gräbern Mitteleuropas aus der Zeit zwischen 300 und 50 v. Chr. Geburt. Bayer. Vorgeschbl. 47, 1982, 207 ff. Abb. 33) und bei Abbeville, Dép. Somme (D. ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Offa-Bücher 28, 1972, 281 Nr. 25 a [„Krieger“ mit Bronzehelm in Boot]), schließlich – beispielsweise – auf den Mainzer Blussus-Grabstein, auf gallische Münzen sowie auf das bronzene Sequana-Boot (GÖTTLICHER a. a. O. [1978] 91 f. Taf. 43) sei an dieser Stelle jedoch nochmals darauf hingewiesen, daß die in „The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia“ erörterten Phänomene den Nachbarn im Süden durchaus nicht ganz unbekannt gewesen sind, sich dort freilich nicht mit derselben Schärfe und Intensität abheben. Gerade in der Zeit, als bei den Kelten über den Wagen im Grab als repräsentative Form der Selbstdarstellung einer sich durch Prosperität und Fremdbeziehungen auszeichnenden politisch-militärischen Führungskaste (anders Kobyliński S. 15) hinaus – wenn auch nur vereinzelt – Boote und Schiffe offensichtlich von Personen aus einer durch Wohlstand geprägten Gesellschaftsschicht als Symbole im oder beim Grab verwendet worden sind oder als religiöse Attribute eine Rolle gespielt haben, scheint es im skandinavischen Milieu wenigstens ein halbes Jahrtausend lang ganz an Äquivalenten zu fehlen, sieht man einmal von einer gotländischen Spielart schiffsförmiger Steinsetzungen aus der älteren vorrömischen Eisenzeit ab.