

Usedomer Bootsgräber

Von Felix Biermann

Schlagwörter: Usedom / 10.–13. Jahrhundert n. Chr. / Bootsgräber / Totenkult / Schiffe und Schifffahrt

Keywords: Usedom / 10th–13th centuries A. D. / ship burials / cult of dead / ships and navigation

Mots-clés: Usedom / 10^e–13^e s. ap. J.-C. / tombes navales / culte funéraire / bateaux et navigation

Der vendel- und wikingerzeitliche Bestattungsritus, den Toten in einem Boot niederzulegen, in einem Boot zu verbrennen oder in einem verglühenden Schiff aufs Meer hinaustreiben zu lassen, war Ausdruck religiöser Vorstellungen einer Seefahrgesellschaft, der noch heute nichts von seiner Faszination eingebüßt hat. Man bestattete Männer und Frauen gleichermaßen in meist 5 bis 15 m langen Booten, oft versehen mit reichen Beigaben als Ausweis der Zugehörigkeit zu einer Oberschicht. Bootsgräber haben sich vor allem in Mittel- und Südkandinavien, seltener aber auch an der südlichen Ostseeküste gefunden¹. Um die Jahrtausendwende wurde diese Sitte weitgehend aufgegeben, unter anderem infolge christlicher Einflüsse. Im 11. Jahrhundert traten zwar noch wenige Gräber mit Booten und Bootsteilen auf, doch waren sie viel schlichter als ihre Vorgänger. Solche Bestattungen sind bei Ausgrabungen der letzten Jahre auf den Gräberfeldern am Hain und an der Priesterstraße in Usedom (Kr. Ostvorpommern) geborgen worden. Die Deutung der Verfärbungen als Boote, Bootsteile oder Schlitten ist ebenso diskussionswürdig wie die Interpretation als rituelle Beigabe oder als sekundäre Verwendung zum Zwecke der Holzersparris. Zu untersuchen ist außerdem der mögliche Bezug nach Skandinavien.

Usedomer Grabbefunde

Das Gräberfeld am Hain aus der Zeit des späten 10. bis früheren 12. Jahrhunderts gehörte zur großen Siedlungsagglomeration um den Burgwall Bauhof von Usedom, einem in spätslawischer Zeit bedeutenden Wirtschafts- und Herrschaftszentrum². Es lag in der Nachbarschaft der Befestigung an einem inzwischen verlandeten Ausläufer des

¹ M. MÜLLER-WILLE, Bestattung im Boot. Studien zu einer nordeuropäischen Grabsitte. *Offa* 25 / 26, 1968 / 1969, 25 ff., 70 ff.; DERS., Das Bootkammergrab von Haithabu. Ber. Ausgr. Haithabu 8 (Neumünster 1976) 120 ff.; O. CRUMLIN-PEDERSEN / B. MUNCH THYE (Hrsg.), *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia*. Publ. Nat. Mus. Stud. Arch. & Hist. 1 (Copenhagen 1995); zu Bootsgräbern an der deutschen Ostseeküste z. B. D. WARNKE, Eine Bestattung mit skandinavischen Schiffsresten aus den Schwarzen Bergen bei Ralswiek, Kr. Rügen. Ausgr. u. Funde 26, 1981, 159–165; H. JÖNS / F. LÜTH / M. MÜLLER-WILLE, Ausgrabungen auf dem frühgeschichtlichen Seehandelsplatz von Groß Strömkendorf, Kr. Nordwestmecklenburg. *Germania* 75, 1997, 193–221.

² W. LAMPE, Der „Bauhof“ von Usedom, Kreis Wolgast, im Spiegel seiner frühmittelalterlichen Kleinfunde. *Jahrb. Bodendenkmalpfl. Mecklenburg* 1979, 145–207; G. MANGELSDORF (Hrsg.), *Die Insel Usedom in slawisch-frühdeutscher Zeit* (Frankfurt / M. u. a. 1995).

Usedomer Sees, der eine schiffbare Verbindung mit dem Kleinen (Stettiner) Haff und so mit der Ostsee besaß. Der Fundplatz umfaßte insgesamt fast 200 Bestattungen, neben den vorherrschenden Körperbestattungen wenige Brandgräber vom Typ Alt Käbelich. Die Ausstattung der Toten war im allgemeinen bescheiden: Messer, Schläfenringe, Glasperlen, Wetzsteine, Geweihkämme, Feuerstähle, Tongefäße u. a. Herausragend war allein ein reich ausgestattetes Kammergrab mit Schwertbeigabe³.

Die Erhaltungsbedingungen für Holz waren am Hain sehr schlecht. In fünf Gräbern verblieben jedoch Reihen von Eisennägeln, die von einzelnen Bootsplanken zeugen, und in etwa zwölf Gräbern fanden sich dunkle humose Streifen sowie z. T. auch eiserne Nägel, die auf bootsförmige Totenbehältnisse hinwiesen. Die bootsförmigen Objekte sahen einander grundsätzlich ähnlich, wichen im Detail aber voneinander ab. Stets handelte es sich um längliche, wannenförmige Gebilde mit einem spitz zulaufenden Bug und einem stumpfen Heck (*Abb. 1, 1–4*). Manche Holzobjekte zeigten sich im ersten Planum mit zwei stumpfen Enden und verzüngten sich erst darunter zu zunächst einseitig spitzen, dann ovalen, flächigen Verfärbungen (*Abb. 2*). Die oft voneinander abgesetzten Holzstreifen und die z. T. vorhandenen Reihen eiserner Nägel sprechen dafür, daß die Holzobjekte aus Planken in Klinkerbauweise zusammengesetzt waren. In den Maßen waren die Befunde überwiegend vergleichbar: Ihre Länge betrug 2,20–2,50 m und die Breite 0,70–0,80 m. Nur ein Objekt (Grabungsbefund 147) ging mit einer Länge von 3,00 m deutlich darüber hinaus. Da die humosen Verfärbungen oft wohl nur die unteren Teile der Holzkonstruktionen wiedergaben, mögen deren Ausmaße ursprünglich etwas größer gewesen sein. Die Höhe der Holzspuren belief sich auf 0,07–0,22 m, doch ist dieser Wert zweifellos stark durch die Überlieferungsbedingungen geprägt. Teilweise besaßen die Holzobjekte noch einen quer verlaufenden Steg am spitz zulaufenden oder am stumpfen Ende (*Abb. 3*).

Das wesentliche Unterscheidungsmerkmal der hier besprochenen Befunde stellte das Vorhandensein oder Fehlen von Eisennägeln dar. Vier bootsförmige Objekte enthielten solche Nägel in großer Zahl; in einem Grab wurden etwa 110 Stück geborgen. Die Nägel mit nur einem Kopf wiesen eine Länge von 3,5–5,0 cm auf und hatten oft einen geknickten oder gebogenen, im Profil runden oder vierkantigen Dorn (*Abb. 4, 1–16. 25–28*). Sie fanden sich in Reihen längs der Holzverfärbungen. Die Befunde in fünf anderen Gräbern kamen hingegen ohne Metallverbindungen aus. Die Planken der erst-

³ Die Grabungen wurden von 1997 bis 2002 durch das Archäologische Landesmuseum Mecklenburg-Vorpommern (J. Weber M. A., M. Krecher M. A., Dr. A. Schmid-Hecklau) und die Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald (Autor) durchgeführt; den Ausgräbern sowie Herrn Dr. F. Lüth (Lübstorf) sei für die Überlassung der Grabungsmaterialien herzlich gedankt; zu den Forschungen vgl. A. SCHMID-HECKLAU, Die archäologischen Untersuchungen im Baugebiet „Am Hain“ in Usedom – ein Zwischenbericht. In: B. Metz (Hrsg.), Usedom. Geschichte und Geschichten. 700 Jahre Stadt Usedom (Ostklüne 1998) 37–43; H. FRIES, Das Kammergrab von Usedom, Lkr. Ostvorpommern. Ein Vorbericht. Jahrb. Bodendenkmalpfl. Mecklenburg-Vorpommern 2000, 295–302; F. BIERMANN, Ausgrabungen auf dem Gräberfeld des 10./11.–12. Jahrhunderts in der Flur „Am Hain“ in Usedom (Kreis Ostvorpommern) im Jahre 2001. Arch. Ber. Mecklenburg-Vorpommern 9, 2002, 92–96.



1



2



3



4

Abb.1. Usedom, Gräberfeld am Hain. Gräber mit bootsförmiger Verfärbung. 1 Grabungsbefund 242, Planum 3; 2 Grabungsbefund 147, Planum 5; 3 Grab mit Eisennägeln (Grabungsbefund 240, Planum 2); 4 Grab mit Eisennägeln (Grabungsbefund 238, Planum 7).

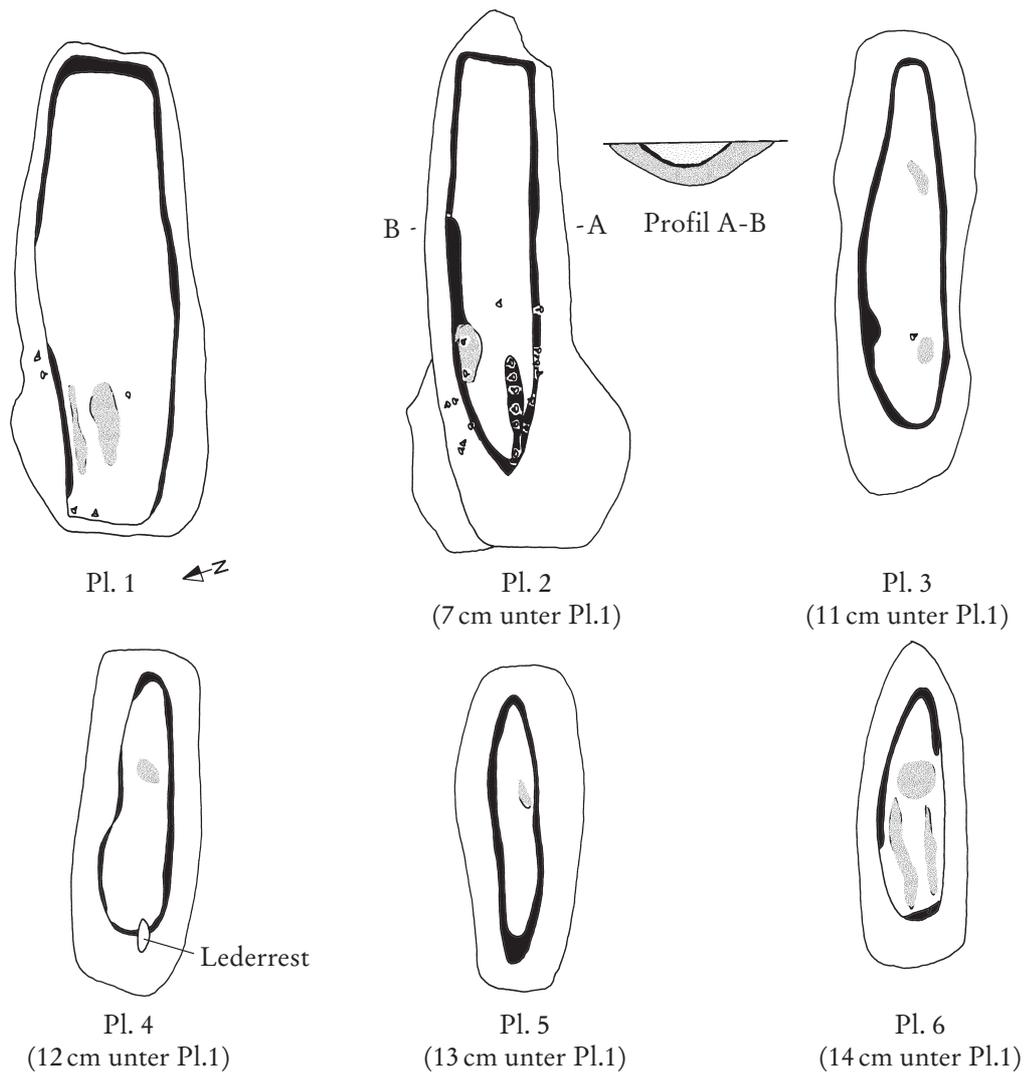


Abb.2. Usedom, Gräberfeld am Hain. Grab mit bootsförmiger Verfärbung. Die humosen Spuren von Holz sind schwarz, der Leichenschatten ist grau dargestellt (Grabungsbefund 240, Plana 1–6). – M. 1:40.

genannten Objekte waren also mit Eisennägeln verbunden, die anderen genäht⁴ oder – wahrscheinlicher – mit Holzdübeln fixiert. Dazu traten drei Befunde, die möglicherweise lediglich aus in Bootsform zusammengestellten Brettern bestanden⁵. Innerhalb der besprochenen Gräber nahmen die Toten, die meist nur noch als Leichenschatten nachgewiesen werden konnten, stets eine gestreckte Rückenlage ein. Sie waren teils mit

⁴ Diese Verbindungsart kommt vor allem in Schweden vor, ist im slawischen Raum aber bislang nicht nachgewiesen (MÜLLER-WILLE 1968/69 [Anm.1] 27; O. NAKOINZ, Das mittelalterliche Wrack von Schuby-Strand und die Schiffbautraditionen der südlichen Ostsee. Arch. Korrb. 28, 1998, 311–322 hier 313).

⁵ Eventuelle Parallele in Tuna in Alsike (MÜLLER-WILLE 1968/69 [Anm.1] 26 Abb.3.3).

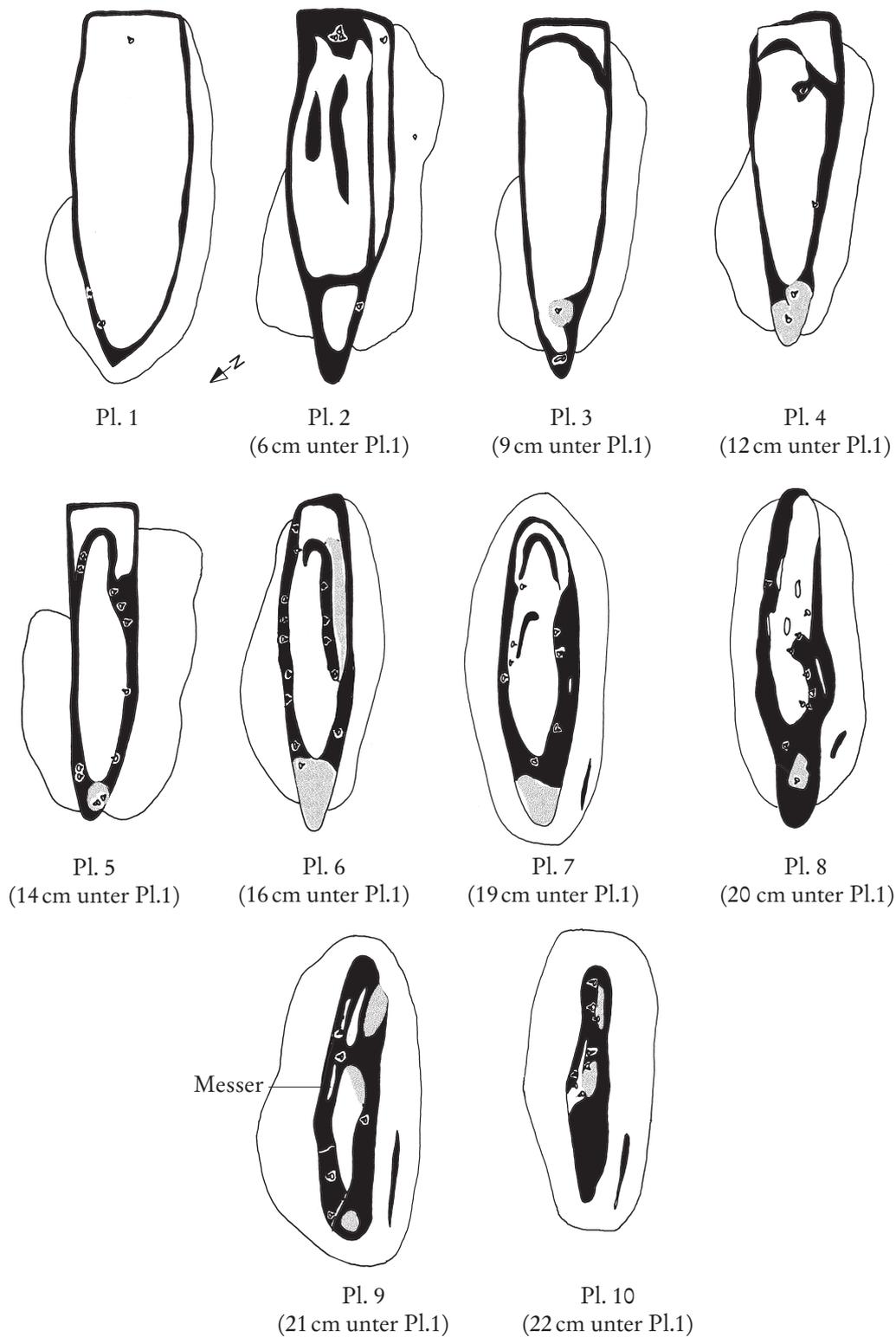


Abb.3. Usedom, Gräberfeld am Hain. Grab mit bootsförmiger Verfärbung. Die humosen Spuren von Holz sind schwarz, der Leichenschatten ist grau dargestellt (Grabungsbefund 238, Plana 1–10). – M. 1 : 40.

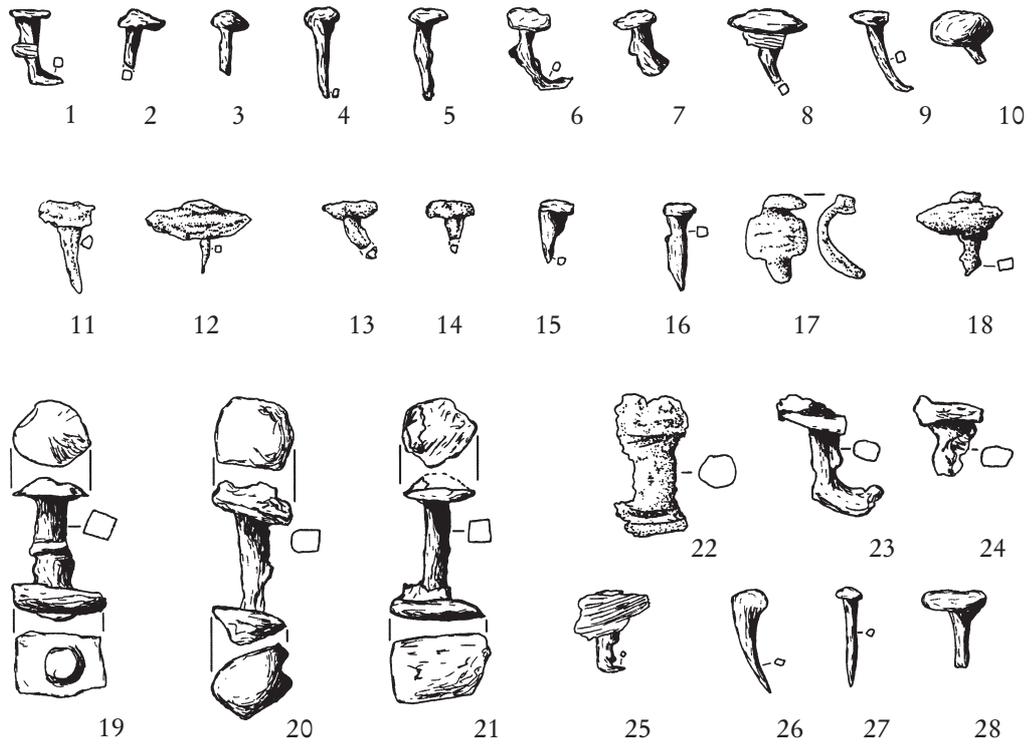


Abb. 4. Usedom, Gräberfeld am Hain. Eisennägel und -niete aus Bootsgräbern vom Hain (1–16; 25–28) und von der Priesterstraße (17–24). – M. 1:3.

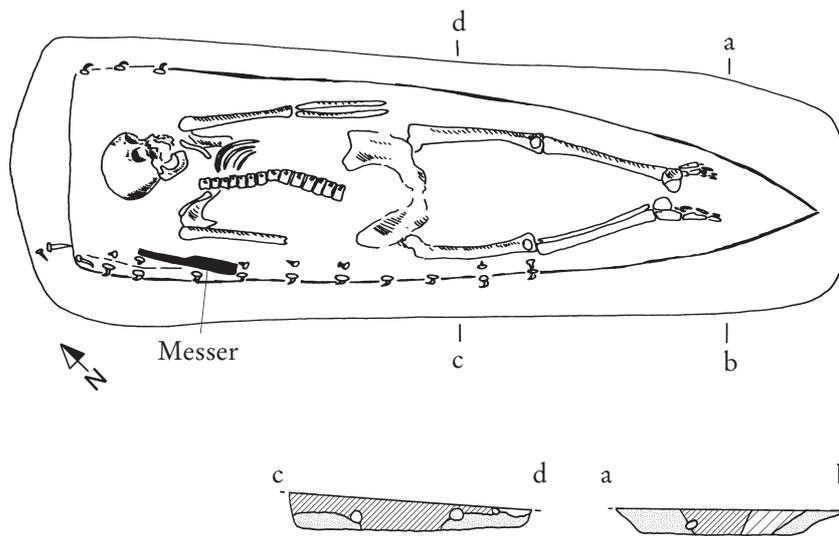


Abb. 5. Usedom, Gräberfeld an der Priesterstraße. Grab mit bootsförmiger Verfürgung (Grabungsbefund 111). – M. 1:20.

einfachen Gegenständen wie beispielsweise Messern versehen, teils auch beigabenlos. Ausstattungsgegenstände eindeutig weiblichen Charakters fehlten. Nur ein Grab (Grabungsbefund 147) ragte durch die Beigabe eines Stabdorns – möglicherweise das Abzeichen eines Würdenträgers⁶ – hervor.

Gut 700 m südwestlich des Gräberfelds am Hain, ebenfalls in der Nachbarschaft des Burgwalls Bauhof, befand sich ein weiterer Bestattungsplatz, und zwar in der Usedomer Priesterstraße. Dieses Gräberfeld wurde im wesentlichen im 12. und früheren 13. Jahrhundert belegt. Unter den 196 dort aufgedeckten Gräbern fanden sich wiederum drei Bestattungen mit Booten bzw. Bootsteilen, teilweise konstruiert mit kräftigen eisernen Doppelnieten von bis zu 6,5 cm Länge (*Abb. 4, 17–24*). Das am besten erhaltene Objekt entsprach weitgehend den Befunden vom Hain⁷ (*Abb. 5*).

Gräber mit vergleichbaren bootsförmigen Objekten

Einen der besten Vergleiche für unsere Befunde bietet ein Friedhof von Sebbersund am Limfjord in Nordjütland (Dänemark). Von den 468 bei einer Stabkirche angelegten Gräbern aus dem 11./frühesten 12. Jahrhundert waren 31 mit bootsförmigen Totenbehältnissen versehen, die jenen von Usedom sehr ähnlich waren: auf der Kopfseite stumpf geschlossene, am Fußende spitz zulaufende, wannenförmige Holzverfärbungen von meist 2,00 bis 3,00 m Länge, z. T. mit Eisennieten. Sie kamen bei Männer- und Frauengräbern gleichermaßen vor. Die Beigabenlosigkeit der Bestattungen ließ auf einen christlichen Hintergrund schließen⁸. Ein weiterer derartiger Befund wurde in Esbjerg, im Westen Dänemarks an der Nordseeküste, freigelegt: ein mit Messer, Wetzstein und Schlüssel ausgestattetes Körpergrab des 10./11. Jahrhunderts mit einem etwa 2,00 m langen, an einem Ende spitz zulaufenden, am anderen Ende stumpfen Totenbehältnis aus Planken und Eisennieten. Nach dem Ausgräber soll es sich um die Hälfte oder das kleinere Stück eines Bootes handeln, das an der Schnittstelle mit einem Brett abgeschlossen wurde⁹. Auf dem Friedhof von Löddeköpinge in Südschweden, der sich bei einer hölzernen Kirche befand, zeigten etwa 15 Bestattungen dieselben länglichen, an einem Ende stumpfen, am anderen spitz zulaufenden Holzverfärbungen; Eisennägel fehlten. „A plausible interpretation would be that the dead man or woman was buried in a boat“, und zwar in Plankenbooten mit Holznägeln¹⁰. Ein ähnliches Totenbehältnis

⁶ Vgl. E. GROCHOWSKA/R. SACHS, Vom „Lanzenschuh“ zum „Stabdorn“. Bemerkungen zur Geschichte einer Theorie. *Zeitschr. Arch. Mittelalter* 8, 1980, 57–64; K. SCHWARZ, Frühmittelalterlicher Landesausbau im östlichen Franken zwischen Steigerwald, Frankenwald und Oberpfälzer Wald. *RGZM Monogr.* 5 (Mainz 1984) 119 ff.; V. SCHMIDT, Lieps. Die slawischen Gräberfelder und Kultbauten am Süden des Tollenseses. *Beitr. Ur- u. Frühgesch. Mecklenburg-Vorpommern* 26 (Lübstorf 1992) 28 ff.

⁷ Zu diesem Gräberfeld J. WEBER, Zur slawischen Besiedlung der Stadt Usedom. In: METZ (Anm. 3) 25–35; F. BIERMANN, Ein früher pommerscher Kirchfriedhof. *Arch. Korrb.* 33, 2003, 615–627.

⁸ P. BIRKEDAHL/E. JOHANSEN, The Sebbersund Boat Graves. In: CRUMLIN-PEDERSEN/MUNCH THYE (Anm. 1) 160–164.

⁹ H. C. VORTING, Inden Esbjerg. *Skalk* 1972, 4, 3–9 hier 5 f.

¹⁰ H. CINTHIO, The Löddeköpinge Investigation III. The Early Medieval Cemetery. *Meddel. Lund Univ. Hist. Mus.* 1979/80, 112–123 hier 112 ff.; 115 (Zitat) *Abb. 4; 5*.

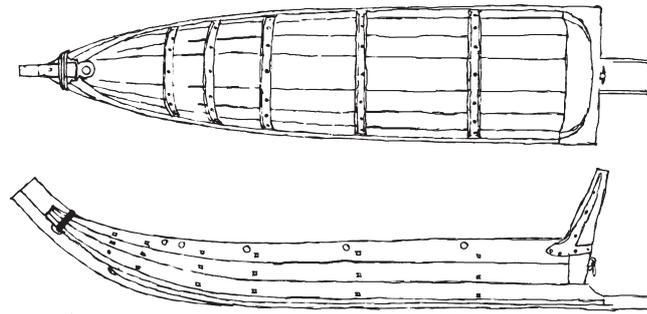


Abb. 6. Samischer Schlitten, sog. Akja. Ansicht von oben und von der Seite. – o. M.

konnte auf dem unfern gelegenen Gräberfeld von Fosie socken festgestellt werden¹¹. Auf dem Bootsgräberfeld bei Lamøya, das zum Handelsplatz Kaupang (Skiringssal) gehörte, ähneln zwei Befunde den Usedomer Objekten: wannenförmige Verfärbungen mit halbrundem Bug und stumpfem Heck von 1,70–2,00 m Länge und 0,65–0,80 m Breite, Eisennieten und in einem Falle mit einem Steg. Die Beigaben, Messer und Sichel, datierten eines der Gräber in das 10. Jahrhundert. Die Bootsreste werden als Teile von Plankenbooten gedeutet, wobei – in Anlehnung an A.-S. Gräslund – auch erwogen wird, es könne sich um Schlitten der samischen Art, sog. Akja, handeln (Abb. 6). Diese bootsförmigen Schlitten dienten im hohen Norden noch in der Neuzeit als Totenbehältnisse¹². Als Schlittenteile hat man auch längliche, aus Brettern und Stäben zusammengesetzte Holzobjekte aus wikingerzeitlichen Gräbern im schwedischen Sagån bei Sala und in Årby interpretiert¹³. In Engeløy in Steigen (Nordland, Norwegen) wurden drei beigabenlose Gräber mit ca. 2,00 m langen Bootsresten ergraben, von denen eines einseitig stumpf endete und als Bootsteil gedeutet wurde. Zur Konstruktion dienten Holz- und Eisennägel¹⁴. Daß es auch in früherer Zeit in Skandinavien schon ähnliche Totenbehältnisse gab, erweisen das Gräberfeld von Slusegård auf Bornholm mit vergleichbaren, als halbe erweiterte (mit Planken vergrößerte) Einbäume gedeuteten Befunden der römischen Kaiserzeit¹⁵ und das Grab VII auf dem vendelzeitlichen Gräberfeld von Tuna in Alsike¹⁶.

¹¹ G. BURENHULT, En båtgrav fran yngre järnålder i Fosie socken. *Limhamniana* 1971, 44–56.

¹² CH. BLINDHEIM/B. HEYERDAHL-LARSEN, Kaupang-Funnene IIA. *Gravplassene I. Norske Oldfunn* 16 (Oslo 1995) 15 ff.; 41 f.; 98 f.; 117 Abb. 36; 37 Taf. 19; 28; 29 u. a.; A.-S. GRÄSLUND, *Birka IV. The Burial Customs. A study of the graves on Björkö* (Stockholm 1980) 25 f.

¹³ O. ALMGREN, *Vikingatidsgrafvar i Sågan vid Sala. Fornvännen* 2, 1907, 1–19; H. ARBMAN, *Der Årby-Fund. Acta Arch.* (København) 11, 1940, 43–102 hier 69 f.; 89 ff.; GRÄSLUND (Anm. 12) 25.

¹⁴ G. STAMSØ-MUNCH, *Gammel og ny gravform i Steigen. Viking* 32, 1968, 47–56.

¹⁵ Gräber 1072, 1129, 1131, 1139, 1224, 1400 u. a.; O. CRUMLIN-PEDERSEN, *Boat-burials at Slusegaard and the Interpretation of the Boat-grave Custom. In: DERS./MUNCH THYE (Anm. 1) 87–99; O. KLINDT-JENSEN, Slusegårdgravpladsen. Bornholm fra 1. årh. f. til 5. årh. e. v. t. Jysk Ark. Selskabs Skr.* 14 (København 1978) Bd. 1: 177–184 Taf. 22–29; Bd. 2: 235 ff.; 240; 259; 290 Abb. 127–129; 131; 144.

¹⁶ T. J. ARNE, *Das Bootsgräberfeld von Tuna in Alsike, Uppland* (Stockholm 1934) 34 Taf. 27; ebenso MÜLLER-WILLE 1968/69 (Anm. 1) 26; 156 Abb. 3.2. Einen solchen Befund des 8. Jahrhunderts gibt es eventuell auch von Groß Strömkendorf (JÖNS/LÜTH/MÜLLER-WILLE [Anm. 1] 212).

An der südlichen Ostseeküste sind Parallelen zu den hier besprochenen Befunden von Wollin (Wolin), Zehden (Cedynia) und Köslin (Koszalin) bekannt. In dem Wolliner Körpergrab 91 auf dem Mühlenberg wurden in der Holzverfärbung eines lang-ovalen Totenbehältnisses von 2,15 m Länge und 0,40 m Breite 20 Nieten und Nägel mit gebogenen Dornen und Holzresten geborgen. Diesem Grabfund kann man vielleicht auch die Bestattung 56, eine lang-ovale Verfärbung mit nur vier Nieten, anschließen¹⁷. Nach freundlicher Mitteilung von Prof. Dr. W. Filipowiak (Stettin) wurden auch in Zehden (Cedynia) drei beigabenlose Gräber des 10./11. Jahrhunderts mit gut vergleichbaren bootsförmigen Befunden, die z. T. eiserne Doppelniete enthielten, geborgen. Außerdem wurde auf dem Gräberfeld am Gollenberg bei Köslin im 12./13. Jahrhundert ein Toter in einem Boot unklarer Konstruktion bestattet, dessen stumpfes Heck gestört war¹⁸.

Schlitten, Boote und Bootsteile

Die erste Frage lautet, um welche Art von hölzernen Objekten es sich handelt. Die den Usedomer bootsförmigen Totenbehältnissen vergleichbaren Befunde aus Skandinavien hat man als vollständige kleine Boote oder als Schlitten, und zwar auch als halbe oder anderweitig beschädigte, aufgefaßt. H. Arbman vermutete für die Schlittenteile in Årby, „daß der Tote in einem Todesschlitten zu Grabe gezogen wurde, der dann über dem Grab zerbrochen wurde“¹⁹. Die Verwendung eines Schlittens im Leichenzug wird für den ostslawischen Raum überliefert, etwa bei der Beerdigung des Großfürsten Vladimir von Kiew in Berestovoje im Jahre 1015²⁰. Eine Deutung als Schlitten ist in Usedom jedoch unwahrscheinlich: In der Grundform ähneln die Usedomer Objekte zwar den samischen Akja (*Abb. 6*), doch paßt ihre in einen Kiel auslaufende Wannennform nicht zu einer Verwendung als Schlitten. Winterfahrzeuge werden an der südlichen Ostseeküste auch keine so große Bedeutung gehabt haben wie bei den Bewohnern des nördlichen und östlichen Europas, so daß ihre rituelle Nutzung in Bestattungen schwierig zu begründen ist. Die archäologischen Funde von Schlitten der mittel- und spätslawischen Zeit vertreten im übrigen einen völlig anderen Typ: Sie haben Kufen mit eingezapften Tragbrettern²¹.

¹⁷ J. WOJTASIK, Cmentarzysko wczesnośredniowieczne na wzgórzu „Młynówka“ w Wolinie (Szczecin 1964) 47 ff.; 49 ff.; 62 ff.; 65 f.; 85; 89; 201 f. Tab. hinter S. 88.

¹⁸ H. JANOCHA, Wyniki prac badawczych przeprowadzonych w latach 1961 i 1962 na Górze Chełmskiej (Krzyżance) koło Koszalina. *Mat. Zachodniopomorskie* 20, 1974, 31–167 hier 130 ff. Abb. 5.

¹⁹ ARBMAN (Anm. 13) 91.

²⁰ Die altrussische Nestorchronik / *Povest' vremennyh let*, übersetzt von R. Trautmann. *Slavisch-baltische Quellen und Forschungen VI* (Leipzig 1931), zum Jahre 1015.

²¹ Solche Schlitten gibt es aus Danzig (Gdańsk; M. RULEWICZ, *Rybołówstwo Gdańska na tle ośrodków miejskich Pomorza od IX do XIII wieku. Gdańsk wczesnośredniowieczny* 10 [Wrocław, Warszawa, Kraków 1994] 217 Abb. 80), Lieps (V. SCHMIDT, *Lieps. Eine slawische Siedlungskammer am Südende des Tollensesees. Beitr. Ur- u. Frühgesch. Rostock, Schwerin u. Neubrandenburg* 16 [Berlin 1984] 50 Taf. 12), Groß Raden (E. SCHULDT, *Groß Raden. Ein slawischer Tempelort des 9./10. Jh. in Mecklenburg. Schr. Ur- u. Frühgesch.* 39 [Berlin 1985] 141 f. Abb. 133), Nakel (Nakło; K. PRZEWOŻNA, *Badania wykopaliskowe w Nakle nad Notecią w latach 1963-1965. Spraw. Arch.* 20, 1969, 203–214 hier 211) und Oppeln (Opole; W. HOŁUBOWICZ, *Z badań na Ostrówku w Opolu w roku 1955. Spraw. Arch.* 3, 1957, 204–223 hier 219 Abb. 4).

Für die Interpretation der Usedomer Befunde als komplette kleine Boote sprechen die geschlossene Form fast aller Verfärbungen, ihre wannenartige Gestalt und der Umstand, daß sie sich in ihren Maßen und Konturen sämtlich sehr ähnlich sehen; wären es nur Bootsteile, würde man unterschiedlichere Formen und Größen der Fragmente erwarten. Nach M. Müller-Wille kann man unter Umständen auch die Zahl der Eisenniete zur Definition als Bootsgräber heranziehen: Mit mehr als 50 Eisennieten²² erfüllen einige der Usedomer Befunde auch dieses Kriterium.

Für die Deutung der Usedomer Befunde lediglich als Teile von Booten ist hingegen anzuführen, daß es unter den vielen Wrackfunden des Ostseegebiets keine Parallelen gibt. Es sind nur größere Boote bekannt, die an beiden Enden spitz zulaufen. Die archäologische Kenntnis der kleinen Boote, die es in der Fluß- und Binnenschifffahrt sowie als Beiboote u.ä. gegeben haben muß²³, ist allerdings eher gering. Für die Binnenschifffahrt waren offenbar vor allem Einbäume von Bedeutung, die in Mecklenburg und Pommern meist eine Länge zwischen 2,40 und 5,60 m aufwiesen²⁴. Plankenboote sind an der südlichen Ostseeküste seit dem 9. Jahrhundert nachgewiesen. Die Funde haben aber deutlich größere Ausmaße als unsere kleinen Holzbehältnisse²⁵. Eine Zwischenform war der erweiterte Einbaum, der auch als Setzbordboot bezeichnet wird. Er besaß als Rumpf einen Einbaum, an den mit Holz- oder Eisennägeln Plankenborde angeheftet waren. Dieser Bootstyp war in Skandinavien bereits in der frühen Eisenzeit bekannt, an der südlichen Ostseeküste eventuell schon in frühslawischer Zeit, mit Gewißheit aber im 10. Jahrhundert: In Wollin konnte das Fragment eines solchen einbaumartigen Kiels mit angenieteten Planken aus einem ca. in das Jahr 960 jarringdatierten Fundzusammenhang geborgen werden²⁶. Im 10. Jahrhundert waren erweiterte Einbäume auch in Novgorod in Gebrauch, und zwar als Einmanngefährte ebenso wie als Mannschaftsboote²⁷. Das Prinzip des erweiterten Einbaums wurde im späten Mittelalter durch den sog. Rostocker Kahn tradiert, der im allgemeinen um die 6,00 m Länge besaß. Ein solches Boot des 14. Jahrhunderts ist auch aus Kolberg (Kołobrzeg) bekannt²⁸.

²² MÜLLER-WILLE 1968/69 (Anm. 1) 40f.; bei Einbäumen und mittels Holznägeln konstruierten Plankenbooten kann diese Definition, die vor allem für Brandgräber entworfen wurde, natürlich nicht gelten, wie der Autor hervorhebt (DERS., Boat-graves, Old and New Views. In: CRUMLIN-PEDERSEN / MUNCH THYE [Anm. 1] 100–109 hier 104).

²³ Vgl. MÜLLER-WILLE 1976 (Anm. 1) 125; K. ŚLASKI, Slawische Schiffe des westlichen Ostseeraumes. *Offa* 35, 1978, 116–127 hier 122.

²⁴ U. SCHOKNECHT, Einbäume in der Region Neubrandenburg. *Mitt. Ur- u. Frühgesch. Ostmecklenburg* 38, 1991, 62–67; A. SZYMCZAK, Łodzie dżubanki ze zbiorów szczecińskich. *Mat. Zachodniopomorskie* 42, 1996, 31–60; W. FILIPOWIAK, Neue Quellen zur Übergangsform vom Einbaumboot zum Plankenboot an der Odermündung. In: J. Haspel/W. Menghin (Hrsg.), *Miscellanea Archaeologica. Festschr. A. v. Müller* [Berlin 2000] 34–39; vgl. allgemein S. McGRAIL, *Ancient Boats in N. W. Europe. The Archaeology of water transport to A. D. 1500* (London, New York 1987) 56 ff.

²⁵ Solche Boote liegen u. a. aus Stettin und Wollin vor (ŚLASKI [Anm. 23] 118; FILIPOWIAK [Anm. 24] 34f.).

²⁶ MÜLLER-WILLE 1968/69 (Anm. 1) 32; ŚLASKI (Anm. 23) 116; FILIPOWIAK (Anm. 24) 35; 37.

²⁷ O. CRUMLIN-PEDERSEN, Schiffe und Schifffahrtswege im Ostseeraum während des 9.–12. Jahrhunderts. *Ber. RGK* 69, 1988, 530–563 hier 538 ff. Abb. 9; 10.

²⁸ Z. POLAK, Kołobrzaska łódź-dżubanka. In: M. Rębkowski (Hrsg.), *Archeologia średniowiecznego Kołobrzegu III (Kołobrzeg 1998)* 183–192; W. OSSOWSKI, Medieval Boats and Inland Water Transport in Poland. In: IKUWA. *Schutz des Kulturerbes unter Wasser. Beiträge zum Internationalen Kongreß für Unterwasserarchäologie 1999* (Lübstorf 2000) 279–287; FILIPOWIAK (Anm. 24) 34.

Bei manchen Usedomer Befunden könnte es sich um erweiterte Einbäume gehandelt haben. So fällt bei einem Grab auf, daß sich die Niete auf den oberen Bereich der Holzverfärbung beschränkten und unten eine länglich-ovale Verfärbung auf einen Einbaum-Rumpf hinwies (*Abb. 2*). Zwei andere Holzobjekte scheinen aber von oben bis unten aus eisenvernieteten Planken gebaut worden zu sein (*Abb. 3*). Bei den bootsförmigen Verfärbungen ohne Eisennägel dürften vorwiegend Holznägel zum Einsatz gekommen sein. Diese wären an der südlichen Ostseeküste eigentlich zu erwarten, da sie als charakteristisch für den slawischen Bootsbau, Eisenniete hingegen als typisch skandinavisch gelten²⁹.

Die schlechten Erhaltungsbedingungen der Usedomer Befunde machen eine Entscheidung über ihre funktionale Interpretation nicht leicht. Leider waren die anderwärts beobachteten Parallelen kaum besser überliefert, so daß wir die hier besprochenen Totenbehältnisse nicht eindeutig beurteilen können. Es ist nicht auszuschließen, daß sie nur Teile von Booten darstellten. Nach den erörterten Beobachtungen und Vergleichen hat es in einigen Usedomer Gräbern aber wahrscheinlich auch kleine nachenförmige Boote – Plankenboote und erweiterte Einbäume – von 2,20 bis 3,50 m Länge gegeben, die einen spitzen Bug und ein stumpfes Heck aufwiesen. Solche Boote könnten als Beiboote, zum Angeln auf Flüssen und Seen und zum Befahren von Binnengewässern verwendet worden sein.

Rituell motivierte Ausstattung oder profane Zweitverwendung?

Die zweite Frage lautet, ob es sich bei den bootsförmigen Totenbehältnissen um eine rituell motivierte Ausstattung oder um eine eher profane Zweitverwendung alter ausrangierter Boote handelte. Letzteres erwogen P. Birkedahl und E. Johansen in Sebbesund: „It was the timber that was used and not the boat“. Dann könnten die Bootsgräber sogar auf einen geringen materiellen und sozialen Stand der dort bestatteten Personen hinweisen: „It must be the status of the poor fisherman who did not have the means to have a coffin of new wood.“ Für diese Erklärung könnte sprechen, daß die Boote von Sebbesund unterschiedliche Orientierungen besaßen und damit nicht durchweg nach Süden wiesen, wo nach den wikingerzeitlichen religiösen Vorstellungen Walhalla lag. Außerdem enthielt eines der Bootsgräber einen geköpften Menschen³⁰. Auch die Usedomer Befunde hatten verschiedene Ausrichtungen, waren nur mäßig mit Beigaben versehen, und die unregelmäßige Verteilung der eisernen Nägel spricht dafür, daß diese z. T. bereits vor der Beerdigung gezogen worden waren. Die Verwendung von Altholz aus Schiffen für Särge und Kammerbauten ist von zahlreichen wikingerzeitlichen und frühmittelalterlichen Gräberfeldern dies- und jenseits der Ostsee bekannt. Ein ri-

²⁹ ŚLASKI (Anm. 23) 123; CRUMLIN-PEDERSEN (Anm. 27) 558; 561; DERS., Ship Types and Sizes AD 800–1400. In: ders. (Hrsg.), Aspects of Maritime Scandinavia AD 200–1200 (Roskilde 1991) 69–82 hier 70 ff.; NAKOINZ (Anm. 4) 313.

³⁰ BIRKEDAHL / JOHANSEN (Anm. 8) 160 ff., 162 f.; zum Zusammenhang von Ausrichtung und Religion siehe CRUMLIN-PEDERSEN (Anm. 15) 93.

tueller Hintergrund ist dabei selten sicher erschließbar³¹. Ähnliche Deutungsprobleme ergeben sich bei den Nieten aus den Brandgräbern vom wikingerzeitlichen Seehandelsplatz Menzlin, die auf eine symbolische Beigabe, aber auch auf Bootsplanken als Brennholz verweisen könnten³². Schwedische Grabhügel mit wirr erscheinenden Nietansammlungen oberhalb der Bestattungen interpretierte S. Lindquist als „falsche Bootsgräber“, für die alte Bootsteile zur rascheren Aufschüttung des Hügels verwendet worden seien³³.

Allerdings gibt es im wikingerzeitlichen und spätslawischen Bestattungswesen fast nichts, was nicht in irgendeiner Weise rituell oder magisch bestimmt gewesen sein könnte. Auch Planken und Bordteile mögen eine symbolische Bedeutung gehabt haben, wie etwa D. A. Avdussin für warägische Bootsgräber in der nördlichen Rus' hervorhebt: „Es erscheint jedoch die Verbrennung eines Bootsteiles, symbolisch für ein ganzes gedacht, als möglich.“³⁴ Sogar für einzelne Bootsniete wird das gelegentlich angenommen: „Wie ja häufig bei anderen Sachgruppen (Bewaffnung u. a. m.)“, so G. Kossack, „wird der Tote statt mit der Sache selbst symbolhaft nur mit unscheinbaren Teilen ausgestattet, so daß die Vermutung nicht abgewiesen werden kann, der Gedanke an die Bootsfahrt ins Jenseits sei intendiert gewesen, wo Schiffsniete ins Grab gelangten, selbst wenn es nur einige wenige waren.“³⁵ Das oben besprochene Bootsgrab vom Gollenberg bei Köslin hält Z. Kobyliński ebenfalls für rituell motiviert: „A boat moved from the sea and placed on the top of a hill, as in a boat burial on Góra Chełmska in northern Poland, and part of a boat built into a house wall [...], were probably meant as symbols.“³⁶

³¹ Das bekannteste Beispiel sind die aus Schiffsteilen zusammengesetzten Grabeinbauten von Lund (PKbanken): S. LUNDSTRÖM, *Båtetaljer*. In: A. W. MÅRTENSSON (Hrsg.), *Uppgrävt förflutet för PKbanken i Lund*. Arch. Lundensia 7 (Lund 1976) 135–143; A. W. MÅRTENSSON, *Gravar och kyrkor*. Ebd. 87–134 hier 96 ff. Abb. 66–68; 71 u. a.; M. CINTHIO, *Livet: Vikingastaden*. In: B. Andersson (Hrsg.), *Vikingarna* (Malmö 1989) 50–56. – Vgl. auch Planken und andere Bootsteile von Sebbersund (BIRKEDAHL/JOHANSEN [Anm. 8] 160 ff.), Esbjerg (VORTING [Anm. 9] 5 f.), Löddeköpinge (CINTHIO [Anm. 10] 112 ff.), Lamøya (BLINDHEIM/HEYERDAHL-LARSEN [Anm. 12] 15 ff.), Grødby (H. WAGNKILDE, *Slawische Relikte in Bornholmer Gräbern aus der Zeit der Einführung des Christentums im 11. Jahrhundert*. In: O. Harck/Ch. Lübke [Hrsg.], *Zwischen Reric und Bornhöved. Die Beziehungen zwischen den Dänen und ihren slawischen Nachbarn vom 9. bis ins 13. Jahrhundert* [Stuttgart 2001] 57–77 hier 67), Birka (MÜLLER-WILLE 1968/1969 [Anm. 1] 157), Fyrkat (E. ROESDAHL, *Fyrkat. En jysk vikingeborg II. Oldsagerne og gravpladsen*. Nordiske Fortidsminder B 4 [København 1977] 110 f.); weitere Beispiele bei J. BRØNDSTED, *Danish Inhumation graves of the Viking Age*. Acta Arch. (København) 7, 1936, 81–229 hier 81; 87; 97. – Auch an der südlichen Ostseeküste gibt es Parallelen, so von Wollin (WOJTASIK [Anm. 17]), Ralswiek (WARNKE [Anm. 1] 164) und eventuell aus Pultz (P. HERFERT, *Slawische Hügelgräber mit Steinsetzung von der Insel Pultz, Kr. Rügen*. Ausgr. u. Funde 10, 1965, 191–197 hier 196).

³² U. SCHOKNECHT, *Menzlin. Ein frühgeschichtlicher Handelsplatz an der Peene*. Beitr. Ur- u. Frühgesch. Rostock, Schwerin u. Neubrandenburg 10 (Berlin 1977) 50 ff.

³³ S. LINDQUIST, *Fuskhögar och falska båtgravar*. Tor 4, 1958, 101–112.

³⁴ D. A. AVDUSSIN, *Gnezdovo – der Nachbar von Smolensk*. Zeitschr. Arch. 11, 1977, 263–290 hier 273.

³⁵ G. KOSSACK, *Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte Mecklenburgs*. Ein Forschungsbericht. Offa 23, 1966, 7–72 hier 50.

³⁶ Z. KOBYLINSKI, *Ships, Society, Symbols and Archaeologists*. In: CRUMLIN-PEDERSEN/MUNCH THYE (Anm. 1) 9–19 hier 11.

Folgende Beobachtungen sprechen dafür, daß die Boote und Bootsteile von Usedom bewußt beigebrachte Elemente des Bestattungsritus darstellten: Zunächst sind offenbar nur Männer mit Bootsteilen bestattet worden, denn kein einziges Bootsgrab enthielt weiblichen Schmuck. Wären die Boote lediglich Altholz, dürfte sich hier keine geschlechtliche Bindung erkennen lassen. Die Annahme, alte Schiffe seien ein günstiges Äquivalent für neue Särge oder anderweitige Grabeinbauten, setzt einen gewissen Wert des Rohstoffs und der Arbeitskraft voraus. Diese Prämisse ist aber fraglich: Holz war auch im 11./12. Jahrhundert auf Usedom keine Mangelware, und der Arbeitseinsatz zum Bau eines Sarges fiel vermutlich nur sehr gering ins Gewicht. Hingegen hatten die Eisennägel sicherlich einen gewissen Preis. Selbst wenn die Boote bei ihrer Vergrabung verrottet gewesen sein sollten, waren sie somit nicht wertlos. Außerdem sind zahlreiche Tote am Hain ganz ohne Särge begraben worden, wohl nur mit Tüchern, Tierhäuten o.ä. versehen. So gab es keine Notwendigkeit, den von vornherein nicht obligaten Sarg durch ein altes Boot zu ersetzen. Weiterhin können die verschiedenen Ausrichtungen der Bootsgräber nicht gegen ihre rituelle Interpretation herangezogen werden. Die skandinavischen Bootsgräber des 8. bis 10. Jahrhunderts wiesen ebenfalls nur im Idealfall nach Süden³⁷, und dieser Aspekt wird bei unseren späten, südlich der Ostsee gelegenen Gräbern auch keine Rolle mehr gespielt haben.

Wenn die Interpretation von drei Holzverfärbungen als bootsförmige Bretterkonstruktionen zutrifft, ist die Entscheidung zugunsten der rituellen Grabausstattung ohnehin unzweifelhaft. Solche Totenbehältnisse wären nicht anders zu erklären denn als symbolhafte Bootsnachahmungen. Man könnte dann sogar erwägen, ob es sich bei den geklinkerten Objekten um nicht funktionsfähige, eigens für die Bestattung hergestellte „Totenboote“ handelte.

Darüber hinaus ist die Bootsbeigabe in Pommern bisher lediglich nahe der Ostsee und an der für den Handel zwischen Ostsee und Binnenland wichtigen Oder nachgewiesen. Alte Boote waren aber in fast jeder Siedlung im gewässerreichen Land verfügbar. Als schlichter Sargersatz müßten sie dann auch auf Gräberfeldern im Binnenland verbreitet gewesen sein. Ihr dortiges Fehlen spricht für spezifische, mit der Nähe der Küste zusammenhängende Bedingungen in Usedom, Wollin, Zehden und Köslin, die zu einer Verwendung der Wasserfahrzeuge bzw. von deren Teilen als Grabausstattung führten.

Wahrscheinlich waren die Boote und Bootsteile in den Gräbern somit rituell motiviert: Sie sollten dem Verstorbenen die Fahrt in das Totenreich ermöglichen, ihm in der Nachwelt Dienste leisten oder beim Begräbnis seinen sozialen Status zeigen³⁸.

³⁷ CRUMLIN-PEDERSEN (Anm. 15) 93.

³⁸ Vgl. die Diskussion möglicher Deutungen von Bootsbestattungen ebd. 93 ff.; die Interpretation Crumlin-Pedersens für die Boote von Slusegård, es handele sich um eine Opfergabe und ein Symbol des mythischen Schiffs Skidbladnir in den Gräbern von Priestern und Priesterinnen, ist in unserem Falle gewiß auszuschließen.

Skandinavische Traditionen

Das oben bereits erwähnte reich ausgestattete Kammergrab vom Hain wurde vom Ausgräber, H. Fries, als Bestattung eines Skandinaviens interpretiert³⁹, und A. Stubenrauch sah in den Brandhügelgräbern vom Wolliner Galgenberg, die mitunter Schiffsniete enthielten, „die letzten Todtenreste nordischer Völkinger“⁴⁰. Auch bei den Usedomer Bootsgräbern stellt sich die Frage, ob sie Hinweise auf skandinavische Einflüsse oder gar auf skandinavische Bestattete sind.

Die beiden Usedomer Gräberfelder ordnen sich in ihren Strukturen, Begräbnisriten und Beigaben zwar prinzipiell in das zeitgenössische slawische Umfeld ein, aber die Bestattungen in Booten besitzen ihre besten Parallelen in Norwegen, Dänemark und Südschweden (*Abb. 7*). Dort gab es auch eine lange Tradition der Bootsbestattungen. Die skandinavischen Analogien stimmen mit den Usedomer Verhältnissen nicht nur in der Art der Boote, sondern auch in der Datierung – vorrangig in das 11. Jahrhundert – und teilweise in der relativen Häufigkeit der Bootsbestattungen auf den Gräberfeldern überein: Im wikingerzeitlichen Skandinavien waren Bootsgräber nur eine von mehreren Bestattungsarten, die selten mehr als 5,0 bis 15,0 % der Bestattungen eines Gräberfeldes ausmachten⁴¹. Am Hain in Usedom wurden ca. 8,0 %, an der Priesterstraße etwa 1,5 % der Toten mit Bootsteilen bzw. Booten begraben.

Darüber hinaus sind die Eisennägel in den Usedomer Booten ein wichtiges Argument für eine skandinavische Ableitung. Da die Verwendung von Metallstiften eher für den nordischen als für den slawischen Schiffsbau typisch war, könnte man auf skandinavische Bootsbauer schließen. Diese müßten dann auf Usedom gearbeitet haben, da derart kleine Boote weder für die Ostseeschifffahrt geeignet noch ein Fernhandelsobjekt gewesen sein dürften. So würde sich eine skandinavische, am ehesten dänische Bevölkerungsgruppe erschließen lassen, die sich im 11. Jahrhundert neben den Slawen im Wirtschaftszentrum Usedom niedergelassen hatte. Auf diese Personen könnte auch ein in der Siedlung am Usedomer Mühlenberg nachgewiesener Stabbaugrundriß des 11./12. Jahrhunderts zurückgehen, der bessere Vergleiche in Skandinavien als im slawischen Umfeld besitzt⁴². In Wollin gab es im 10./11. Jahrhundert ebenfalls eine multiethnische Bevölkerung, zu der Skandinavier gehörten⁴³, und für die Karolingerzeit kann die Anwesenheit von Skandinaviern in einigen Seehandelsplätzen und Burgzentren an der südlichen Ostseeküste als gewiß gelten⁴⁴.

³⁹ Vgl. FRIES (Anm. 3) 295 ff.

⁴⁰ A. STUBENRAUCH, Untersuchungen auf den Inseln Usedom und Wollin im Anschluß an die Vinetafrage. *Balt. Stud. N.F. 2*, 1898, 65–133 hier 122; mit ähnlicher Interpretation A. BECK, Die wendischen Grabfunde aus Pommern. *Ebd.* 55, 1969, 7–32 hier 21; H. J. EGGERS, Funde der wendisch-wikingerzeitlichen Zeit in Pommern. *Text* (Kiel 1978) 133.

⁴¹ MÜLLER-WILLE 1968/69 (Anm. 1) 87.

⁴² Grabungen A. Leubes, eigene Befunddurchsicht.

⁴³ Zuletzt W. DUCZKO, Obecność skandynawska na Pomorzu i Słowiańska w Skandynawii we wczesnym średniowieczu. In: L. Leciejewicz/M. Rębkowski (Hrsg.), *Salsa Cholbergensis. Kołobrzeg w średniowieczu* (Kołobrzeg 2000) 23–44.

⁴⁴ Vgl. W. ŁOŚIŃSKI, Dalsze badania archeologiczne w Świelubiu, pow. Kołobrzeg. *Spraw. Arch.* 21, 1969, 153–162; DERS., Bardy-Świelubie. Ein Siedlungskomplex im unteren Parsęta-Flussgebiet. *Arch. Polona* 16, 1975, 199–219; SCHOKNECHT (Anm. 32); JÖNS/LÜTH/MÜLLER-WILLE (Anm. 1).

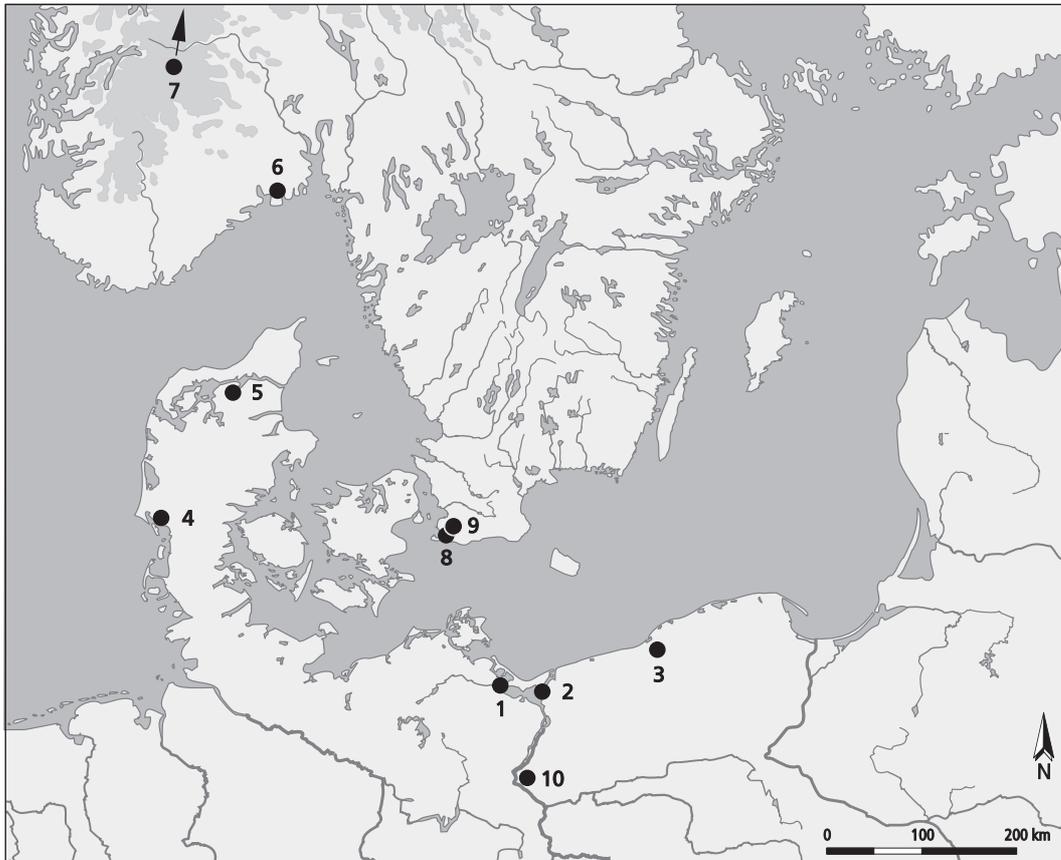


Abb. 7. Im Text erwähnte Fundplätze von bootsförmigen Totenbehältnissen des 10. bis 12./13. Jahrhunderts. 1 Usedom, 2 Wollin (Wolin), 3 Köslin (Koszalin), 4 Esbjerg, 5 Sebbersund, 6 Lamøya, 7 Engeløy, 8 Fosie socken, 9 Löddeköpinge, 10 Zehden (Cedynia). – M. 1 : 8 000 000.

Diese Interpretation ist aber nicht gesichert. Zunächst fällt schon die ethnische Deutung der auf südsandinavischen Gräberfeldern beobachteten Riten schwer, da diese Friedhöfe möglicherweise sowohl Skandinaviern als auch Slawen zur Bestattung dienten. Gerade Gräberfelder in Dänemark lassen in ihren Beigaben vielfach deutliche slawische Merkmale erkennen⁴⁵. Überdies war es im 11. Jahrhundert bereits zu einem so tiefgreifenden, u. a. an Schmuck, Bewaffnung und Keramik erkennbaren kulturellen Ausgleich der unterschiedlichen Völker an den Ostseeküsten gekommen, daß man von einem in manchen Zügen einheitlichen Ostsee-Kulturraum sprechen kann. Die Sitte der Bootsbestattung könnte insofern das Resultat vielleicht nur noch indirekt vermittelter Einflüsse auf die Usedomer Slawen sein. Vom 6. bis 10. Jahrhundert war die Bootsbestattung zweifellos skandinavisch. Unsere schlichten, ärmlich ausgestatteten kleinen Grabboote jedoch sind allenfalls ein Abglanz jener großartigen Tradition und könnten im 11./12. Jahrhundert bereits zum Allgemeingut im Ostseeraum geworden sein.

⁴⁵ Zuletzt DUCZKO (Anm. 43); WAGNKILDE (Anm. 31).

Außerdem weisen die Bootsbestattungen in erster Linie auf die wichtige Rolle des Bootes im Leben der betreffenden Gemeinschaft hin⁴⁶. Aus diesem Grund lassen sich den Usedomer Objekten vergleichbare Bootsbestattungen, aber auch die Mitgabe von Planken und Schiffsnieten im nordwestslawischen Raum bislang lediglich an der Küste und an der Oder nachweisen. So können Bootsgräber unabhängig voneinander bei jeder Bevölkerung auftreten, in deren Alltag Boote wichtig waren. Möglicherweise wurden Fischer in ihrem Boot bestattet. Dadurch würde sich die Präferenz der Männer in den Bootsgräbern erklären.

Zur Begründung einer skandinavischen Ethnizität der Bootsbauer läßt sich die Verwendung von Eisennägeln ebenfalls nicht sicher heranziehen. Im 11./12. Jahrhundert dürften sich die unterschiedlichen Bootsbautraditionen schon aneinander angeglichen haben. „An der Ostsee“, so hebt O. Crumlin-Pedersen hervor, „bestand vermutlich eine enge Wechselwirkung unter den verschiedenen Schiffstypen“, die sich auch auf die Technik der Plankenverbindung ausgewirkt haben wird. „Shipbuilders inspire one another“⁴⁷. Holznägel waren zwar für den slawischen Bootsbau typisch, aber bei Reparaturen kamen auch eiserne Nieten vor. In Skandinavien wurden Holznägel häufig im oberen Bereich der Bordwand größerer Schiffe sowie generell bei kleineren Booten eingesetzt⁴⁸. In Fribørde auf Falster (Dänemark) wurde eine Schiffswerft des späten 11. Jahrhunderts ergraben, die man wegen der dort verwandten Holzdübel sogar als slawisch deutet⁴⁹.

Ergebnisse

Die auf den Gräberfeldern am Hain und an der Priesterstraße in Usedom beobachteten bootsförmigen Totenbehältnisse datieren vorwiegend in das 11., seltener aber auch noch in das 12. Jahrhundert. Sie haben wenige Parallelen an der südlichen Ostseeküste (Köslin, Wollin, Zehden), zahlreiche Analogien jedoch in Südsandinavien (u. a. Engeløy, Esbjerg, Fosie socken, Lamøya, Löddeköpinge, Sebbersund). Während dieser Bestattungstyp im Norden auch ältere Traditionen besitzt, sind die nordostdeutschen und nordpolnischen Vergleichsbefunde erst in die Zeit vom 11. bis ins 12./13. Jahrhundert zu stellen. Die Usedomer Neufunde bestätigen somit eine für den südwestlichen Ostseeraum in der späten Wikinger- und spätslawischen Zeit charakteristische, eigenständige Form der Bootsbestattung. Wahrscheinlich handelte es sich z. T. um vollständige nachenförmige Boote geringer Ausmaße mit stumpfem Heck und spitzem Bug, die erweiterte Einbäume darstellten oder komplett aus Planken konstruiert waren. Dabei kamen Eisen- und vermutlich auch Holznägel zur Anwendung. Die Verwendung der Boote in den Beisetzungen dürfte rituell motiviert gewesen sein.

⁴⁶ Vgl. B. SCHÖNBÄCK, *The custom of burial in boats*. In: J.P. Lamm/H.-Å. Nordström (Hrsg.), *Vendel Period Studies* (Stockholm 1983) 123–132 hier 129.

⁴⁷ CRUMLIN-PEDERSEN (Anm. 27); DERS. 1991 (Anm. 29) 70.

⁴⁸ ŚLASKI (Anm. 23) 123; SCHÖNBÄCK (Anm. 46) 125; CRUMLIN-PEDERSEN 1991 (Anm. 29) 70 ff.; NAKOINZ (Anm. 4) 313.

⁴⁹ J. SKAMBY MADSEN, *Fribørde: A shipyard site from the late 11th century*. In: CRUMLIN-PEDERSEN 1991 (Anm. 29) 183–206.

Anscheinend zeigt sich in den Usedomer Bootsgräbern die späte Tradition einer Sitte, deren Herkunft in den skandinavischen Bootsgräbern der Vendel- und Wikingerzeit zu suchen ist und die in Form ähnlicher Bestattungen zeitgleich auch in Skandinavien ein letztes Mal auflebte. Sicherlich sind die Usedomer Gräber auf nördliche Einflüsse zurückzuführen. Ob die Bestattungen Slawen oder Skandinavier bargen, ist aber nicht sicher zu entscheiden; die Vermittlung der skandinavischen Einflüsse und Traditionen an die südliche Ostseeküste kann durch Ansiedlung, aber auch durch Impulse im Handel, bei politischen und kriegerischen Kontakten erfolgt sein.

Zusammenfassung: Usedomer Bootsgräber

Auf zwei Gräberfeldern des späten 10. bis 12./frühen 13. Jahrhunderts in Usedom (Kr. Ostvorpommern) wurden mehrere Gräber entdeckt, in denen sich bootsförmige Totenbehältnisse befanden. Diese hatten stets ein stumpfes Heck und einen spitzen Bug, wiesen eine Länge von bis zu 3,00m auf und waren z. T. unter Verwendung von Eisennägeln konstruiert worden. Die Gräber waren ärmlich ausgestattet oder beigabenlos. An eine Beschreibung dieser Befunde und eine Darstellung von Parallelen in Skandinavien und Nordpolen schließt sich eine Diskussion der funktionalen Interpretation dieser Befunde als Schlitten, Bootsteile oder vollständige Boote an. Zumindest teilweise dürfte es sich um komplette kleine Boote – erweiterte Einbäume und geklinkerte Plankenboote – gehandelt haben, deren Beigabe aus religiösen Beweggründen erfolgte. Mit hoher Wahrscheinlichkeit ist skandinavischer Einfluß bei dieser Bestattungssitte anzunehmen.

Abstract: Usedom Boat Burials

At two cemeteries of the late 10th to 12th/early 13th century in Usedom (Ostvorpommern District), several graves containing boat-shaped coffins were discovered. These always had a blunt stern and a pointed bow, were up to 3,00m in length and were, in part, constructed using iron nails. The burials were either poorly furnished or completely lacking in grave goods. A description of the evidence and an account of parallels in Scandinavia and northern Poland is discussed in connection with the functional interpretation of these finds as sledges, boat-parts or complete boats. At least in part, these appear to have been complete small boats – widened logboats and clinker-built plank boats – offered for religious reasons. Scandinavian influence can, with high probability, be assumed in this mortuary ritual.

C. M.-S.

Résumé: Tombes à cercueil en forme de barque à Usedom

Deux nécropoles datées de la fin du X^{ème} au XII^{ème} / début XIII^{ème} siècle après J.-C. découvertes à Usedom (Kr. Ostvorpommern) ont livré plusieurs tombes à l'intérieur desquelles se trouvait un cercueil en forme de barque. Ces contenants funéraires avaient toujours une partie arrière tronquée, une partie avant pointue, une longueur pouvant atteindre 3 mètres, et ils étaient en partie assemblés avec des clous en fer. Le mobilier associé était soit peu important, soit totalement absent. La description de ces découvertes et la présentation de parallèles de Scandinavie et de Pologne septentrionale sont accompagnées d'une discussion sur l'interprétation fonctionnelle de ces objets comme traîneau, partie de bateau ou bateau à part entière. Au moins pour une partie d'entre eux, il devrait bien s'agir de petits bateaux complets – troncs d'arbre élargis et bateaux en planches assemblées – dont l'offrande pourrait être liée à des comportements religieux. L'influence scandinave dans ces pratiques funéraires est plus que probable.

S. B.

Anschrift des Verfassers:

Felix Biermann
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
Lehrstuhl für Ur- und Frühgeschichte
Hans-Fallada-Straße 1
D-17487 Greifswald

Abbildungsnachweis:

Abb. 1: Fotos A. Schmid-Hecklau. – *Abb. 2; 3; 5:* Zeichnungen F. Biermann. – *Abb. 4:* Zeichnung F. Biermann, M. Glawe, C. Völker. – *Abb. 6:* nach GRÄSLUND (Anm.12) 26 *Abb. 19.* – *Abb. 7:* K. Ruppel, RGK.