

Die wikingerzeitliche Ansiedlung von Århus scheint im Gegensatz zu Birka und Haithabu von vornherein durch einen Wall befestigt gewesen zu sein; sie hat keine dem 9. Jahrhundert angehörende unbefestigte Frühphase. Auch am Fernhandel hat dieser Platz von Anfang an teilgehabt. Darüber hinaus ermöglichte ein ausgedehntes Hinterland die Rolle eines Mittlers – ähnlich wie Birka im Mälarseegebiet. Lassen sich auch beim derzeitigen Stand der Forschung bereits einige Parallelen zu den seit langem bekannten wikingerzeitlichen Handelsplätzen des Ostseegebietes ziehen, so wird ein echter Vergleich doch erst möglich, wenn ein gleichzeitiges größeres, zu Århus gehöriges Gräberfeld aufgedeckt wird.

Bisher waren prinzipiell zwei Arten wikingerzeitlicher „Städte“ zu unterscheiden: Zum einen in der frühen Wikingerzeit beginnende Anlagen, die im 10. oder spätestens im 11. Jahrhundert nicht nur an Bedeutung verloren, sondern regelrecht aufgegeben wurden (Birka, Haithabu, Kaupang), zum anderen in der ausgehenden Wikingerzeit entstandene Großsiedlungen (z. B. Schleswig und Sigtuna), die bis in die Neuzeit bestehenblieben. Durch die Erforschung von Århus ist nun eine Zwischenform bekannt geworden, die wesentliche Charakteristika der ersten Gruppe aufweist, dennoch aber nicht dem Untergang zu Beginn des Mittelalters preisgegeben war.

Unsere Kenntnis von der wikingischen „Stadt“ ist durch die Vorlage der Ausgrabungsergebnisse von Århus wesentlich bereichert worden – vor allem im Hinblick auf die ungebrochene (sogar in den Sachformen erkennbare) Kontinuität bis in das hohe Mittelalter hinein. Den Autoren ist eine umfassende, gut dokumentierte und sorgfältig abwägende Publikation gelungen. Dafür wird ihnen nicht nur der in der Frühgeschichte arbeitende Prähistoriker dankbar sein, sondern auch der Mittelalter-Historiker.

Münster.

Torsten Capelle.

**Michael Müller-Wille, Bestattung im Boot.** Studien zu einer nordeuropäischen Grabsitte. Offa. Berichte und Mitteilungen aus dem Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum für Vor- und Frühgeschichte in Schleswig, dem Landesamt für Vor- und Frühgeschichte von Schleswig-Holstein in Schleswig und dem Institut für Ur- und Frühgeschichte an der Universität Kiel, Band 25–26, 1968–1969. Karl Wachholtz Verlag, Neumünster 1970. 203 S., 22 Abb., 12 Tabellen, 2 Tafeln und 13 Karten.

Auf dieses Buch haben wir schon lange gewartet! Endlich hat mit M. Müller-Wille ein guter Kenner des nordischen Fundstoffes übersichtlich zusammengefaßt, was über die Stellung des Bootes und des Schiffes innerhalb der nordeuropäischen vorgeschichtlichen Grabsitte und Vorstellungswelt zu sagen ist.

Die Arbeit, die einen Doppelband der Zeitschrift „Offa“ füllt, zerfällt in einen beschreibenden Teil (S. 13–149) und einen Katalog mit ausführlichen Nachweisen (S. 150–203). Im deskriptiven Teil beschäftigt sich der Verf., wenn man von dem forschungsgeschichtlichen Kapitel einmal absieht, mit Schiffsetzungen, Bestattungen in Booten und Schiffen, Bootsopfern, Schiffsdarstellungen auf Bild- und Runensteinen sowie Bootsbestattungen in der literarischen Überlieferung. Der recht umfangreiche und auf den neuesten Stand gebrachte Katalogteil ist topographisch geordnet. Er gliedert sich in: I. Boot- und Schiffgräber (S. 150 ff.), II. Schiffsetzungen, untersucht (S. 183 ff.), III. Boote und Bootteile in Mooren (S. 188 ff.), IV. Schiffsdarstellungen auf Grab- und Runensteinen (S. 193 ff.).

Der Verf. wollte von den verschiedensten Blickpunkten aus chronologisch und chorologisch über die eigentümliche Sitte berichten, Gräber in schiffsförmigen Steinsetzungen oder Booten anzulegen. Die Bedeutung des Bootes im Grabbrauch sollte dadurch ermittelt werden, daß die Bootsopfer einschließlich der gesamten ikonographischen und schriftlichen Überlieferung in die Diskussion miteinbezogen wurden.

Man wird die weitgespannte Studie des Verf. um so dankbarer begrüßen, als das Fundmaterial viel schneller wächst als die Mittel, es zu veröffentlichen. Zu dem guten Gesamteindruck trägt besonders eine Reihe graphisch vorzüglich ausgeführter Verbreitungskarten und Tabellen bei. Der Katalog vermag nicht nur des Verf.'s Ausführungen zu belegen, sondern wird jedem, der sich mit dem Bootgrabproblem beschäftigt, außerordentlich nützlich sein. Als störend empfand der Rez., daß man bei dem umfangreichen Anmerkungsteil (über 890 Fußnoten) oft weit zurückblättern muß, um eine mit a.a.O. angeführte Arbeit im Vollzitat zu finden. Ein zusammenfassendes Literaturabkürzungsverzeichnis wäre für den Leser sicher praktischer gewesen.

In der Einleitung (S. 7ff.) berichtet der Verf. über die Forschungsgeschichte, die zeigt, daß das wissenschaftliche Interesse an den Bootgräbern im Norden schon Jahrhunderte alt ist. Die erste — auch publizierte — wissenschaftliche Untersuchung eines Brandgrabes in einem Boot führte bereits der schwedische Universalgelehrte O. Rudbeck auf dem Gräberfeld von Ultuna in Uppland am Ende des 17. Jahrhunderts durch. Schon in dem Bericht über diese Untersuchung (1698) wird die Bedeutung der Bootsniete („Schiffsnägel“) diskutiert, die man in vorgeschichtlichen Brandgräbern antrifft. Im Laufe des 18. Jahrhunderts bewiesen einige Funde in Norwegen, daß auch unverbrannte Boote in Gräbern zu finden sind. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts entdeckte man in der altnordischen und arabischen Literatur Hinweise auf Bootgräber. In der zweiten Hälfte des 19. und zu Anfang des 20. Jahrhunderts kamen die klassischen Boot- und Schiffgräberfunde zutage (z. B. Gokstad, Vendel und Oseberg). Seither hat sich das Fundmaterial sehr vermehrt; es sei nur an Valsgårde, Ladby und Sutton Hoo erinnert.

Der Katalog zum 1. Kapitel „Schiffsetzungen“ (S. 183ff.) baut vor allem auf Å. Ohlmarks' 1946 erschienenem Verzeichnis über die untersuchten Schiffsetzungen auf. Ein Vergleich zeigt, daß der Verf. allein für Schweden das Verzeichnis gegenüber Ohlmarks um etwa 35% erweitert hat. In der Mehrzahl handelt es sich dabei um neue Entdeckungen, bei etwa 7% aber um Fälle, die bereits vor 1946 bekannt waren.

Der Verf. stellt fest, daß die Schiffsetzungen sich in Skandinavien für die jüngeren Perioden der Bronze- und Eisenzeit, jedoch nicht für die vorrömische und römische Eisenzeit nachweisen lassen. Die Schiffsetzungen sind auf Gotland in der Bronzezeit besonders zahlreich, fehlen aber dort in der jüngeren Eisenzeit. Die gotländischen Setzungen lassen sich mit den kurländischen vergleichen; ein Zusammenhang zwischen beiden ist sehr wahrscheinlich. Die Schiffsetzungen der jüngeren Eisenzeit sind meistens ärmlich ausgestattete Brandgräber, deren Beigabenarmut in starkem Gegensatz zu den oft reichen Ausstattungen in den Bootgräbern steht. Sowohl in der Bronze- als auch in der Eisenzeit herrscht bei den untersuchten Setzungen die Nord-Süd-Richtung vor.

Im zweiten Kapitel (S. 25ff.), dem umfangreichsten des Buches, werden die Bestattungen in echten Booten oder Schiffen zur Diskussion gestellt. Der zugehörige Katalog umfaßt 422 untersuchte Brand- und Körpergräber mit Resten eines Bootes oder Schiffes. Einleitend werden die verschiedenen Bootstypen besprochen. Da die meisten Gräber Boote in Klinkerbautechnik enthielten, ist eine eingehende Beschreibung dieser Technik willkommen. Besonders ausführlich werden die Bedeutung

der Form und die verschiedene Länge der Nieten und Nägel, die die plankengebauten Boote zusammenhielten, erörtert. Der folgende Abschnitt (S. 33 ff.) beschäftigt sich noch ausführlicher mit den Eisennieten, weil sie meistens den einzigen Hinweis auf die Existenz eines Fahrzeuges bieten. Bei Körperbestattungen läßt sich aus der Lage der Nieten auf die Existenz eines Bootes schließen. Um auch bei Brandbestattungen und gestörten Körpergräbern einen Nachweis zu ermöglichen, hat der Verf. folgende Kriterien aufgestellt:

- I. „Unsichere“ Bootgräber sind Bestattungen mit weniger als 50 Nieten.
- II. „Wahrscheinliche“ Bootgräber sind solche mit 50 – 100 Nieten.
- III. „Sichere“ Bootgräber sind solche mit mehr als 100 Nieten.

Gräber der ersten Kategorie sind im Katalog nicht berücksichtigt. Übrig bleiben aufgrund dieser Kriterien die folgenden vier Gruppen:

- 1. Körperbestattung, sicher in einem Boot;
- 2. Körperbestattung, wahrscheinlich in einem Boot;
- 3. Brandbestattung, sicher in einem Boot;
- 4. Brandbestattung, wahrscheinlich in einem Boot.

Bei der Behandlung der Nieten verrät Verf. gute Literaturkenntnis. Er vermerkt und diskutiert nicht nur die verschiedenen Vorkommen von Nieten, sondern lenkt auch die Aufmerksamkeit darauf, welche Bedeutung ihnen bei der Identifizierung der Werfts- und Bootsreparaturplätze der jüngeren Eisenzeit auf Gotland und Rügen zukommt.

Der Abschnitt Zeitstellung (S. 42 ff.) führt zunächst vereinzelte spätneolithische und bronzezeitliche Einbaumbestattungen im nördlichen und nordwestlichen Europa auf. Danach wendet sich der Verf. den Bootgräbern der Kaiserzeit auf Bornholm zu. Etwa 20 ganze oder halbe Einbäume und genähte Plankenboote von 4 bis 6 m Länge wurden dort von O. Klindt-Jensen freigelegt. Seit der Völkerwanderungszeit gibt es in Skandinavien nur noch „unsichere“ Befunde. Dagegen wurde möglicherweise das bekannte englische Bootgrab von Snape, Suffolk, schon in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts angelegt. In Skandinavien lassen sich vergleichbare Grabanlagen frühestens am Ende dieses Jahrhunderts nachweisen. Aus der Zeit von etwa 575 – 650 stammen die ältesten sicher nachweisbaren Bootgräber Schwedens. Die Bootgräber der älteren Vendelzeit verteilen sich auf 16 Fundplätze in Schweden und Südwestfinnland. Hinzu kommen noch Fundplätze auf Åland und die beiden bekannten Bootsbestattungen auf dem Hügelgräberfeld von Sutton Hoo, Suffolk, in Ostengland. Der Rez. stellt erfreut fest, daß dieser Abschnitt einige besonders gelungene Karten, Tabellen und graphische Darstellungen enthält. So hat Müller-Wille in den Abb. 12 und 13 erstmals die Bootgräber der Vendel- und Wikingerzeit im zentralen Uppland und beiderseits des Oslofjordes kartiert. Nicht weniger interessant ist Abb. 13, d, die die Zeitstellung und topographische Lage aller Bootgräber von Valsgårde wiedergibt. Gelungen ist die graphische Darstellung der Tierbeigaben von Vendel (Abb. 14). Anhand der Karten können wir ferner die Brandgräber mit Nieten auf dem Gräberfeld von Kvarnbacken, Åland, näher studieren (Abb. 15). Man kann sich hier sowohl über die Lage des Gräberfeldes als auch über die Verteilung der Gräber nach vier Hauptgesichtspunkten informieren. Die kartographische Darstellungsweise ist sehr nachahmenswert.

Da einige Bootgräberfelder der Mälargegend in der späten Kaiserzeit bzw. in der späten Völkerwanderungszeit wurzeln, behauptet der Verf. – ebenso wie G. Arwidsson –, daß die Bootgräbersitte der älteren Vendelzeit „nicht länger als etwas ganz Fremdes dasteht“ (Tor 1948, 44), sondern in älteren, reich ausgestatteten Körper-

gräbern „Vorläufer“ habe. Ob das bedeutet, daß wir innerhalb dieser Gräberfelder denselben Geschlechterverband fassen, steht noch offen.

Während der jüngeren Vendelzeit (650–750) sind Bootgräber nicht mehr auf das östliche Mittelschweden und das westliche Finnland beschränkt. Sie werden nun auch in Südschweden häufiger. In Norwegen treten sie während des 8. Jahrhunderts immer zahlreicher auf. Es muß vorläufig offenbleiben, ob die Bootgrabsitte im westlichen Skandinavien wirklich so spät ist, wie es den Anschein hat.

Der Abschnitt über die Wikingerzeit (S. 70 ff.) geht länderweise vor und behandelt Norwegen, Island, Großbritannien, Frankreich, Schweden und Finnland, südliches Ostseegebiet und Rußland. Über die Hälfte der Bootgräber hat Funde der Wikingerzeit erbracht. Etwa drei Fünftel der mehr als 250 Anlagen sind Körpergräber. Die meisten Gräber befinden sich im Küstengebiet Norwegens, einige auch in den von Norwegen aus besiedelten Räumen. Im östlichen Mittelschweden sind die Körpergräber verhältnismäßig spärlich; hier liegen aber über die Hälfte der wikingerzeitlichen Brandgräber mit sicherer und wahrscheinlicher Bootbeigabe. Der Verf. geht in diesem Abschnitt auf viele Probleme zur Stellung der Bootgräber ein, die aber erst dann richtig erfaßt werden können, wenn erschöpfende regionale Untersuchungen über Grab- und Bestattungsformen vorliegen. Die Bestattung im Boot ist ja nur eine von vielen Grabformen gewesen. Eine wichtige Frage, die vom Verf. angeschnitten wird, betrifft die Tatsache, daß in Norwegen Bootbestattungen sowohl isoliert liegen als auch vereinzelt bzw. zu mehreren auf Gräberfeldern vorkommen. Ausnahmsweise kommen Grabkammern in Booten vor. Inwieweit kann man die soziale Stellung der Bestatteten an den Grabausstattungen erkennen?

Es wird betont, daß man in Schweden auf den uppländischen Gräberfeldern von Vendel, Valsgårde und Tuna in der Wikingerzeit eine fast zweihundertjährige Tradition befolgte, als man männliche Mitglieder, wohl eines Geschlechterverbandes, in Booten niederlegte. Obwohl die Inventare der Bestattungen deutlich ein aristokratisches Gepräge haben, sind sie doch viel einfacher als die vendelzeitlichen, schließen sich aber wohl dem „Standard“ gut ausgestatteter Männergräber an, beispielsweise den Kammergräbern Birkas. Dieser Standard des Beigabenbestandes charakterisiert über weite Gebiete Skandinaviens die gehobene Schicht der Wikingerzeit. Unter den wenigen bekannten Bootgräbern des südlichen Ostseegebietes hat der Verf. der außerordentlich reichen Bestattung von Ladby auf Fünen, Dänemark, und dem Bootkammergrab von Haithabu eine besondere Beschreibung gewidmet. Leider führte der schlechte Zugang zu russischen Fundberichten dazu, im Katalog auf eine Aufzählung der entsprechenden Befunde zu verzichten.

Das dritte Kapitel (S. 111 ff.) ist den Bootsopfern gewidmet. Hierunter sind sowohl Boote auf Opferplätzen als auch Bootsteile in Mooren verstanden. Beschrieben werden daneben Funde von Miniaturbooten. Es fällt auf, daß so viele „Bootsopfer“ – der Katalog nennt 65 – im gleichen Bereich und Zeitraum wie die Bootgräber vorkommen. Der Verf. meint, daß hier ein Zusammenhang bestehen dürfte, der aber kaum zu enträtseln sei, bevor nicht die Bedeutung der beiden Sitten geklärt sei. Er vermutet, daß Bootsopfer und Bootbestattungen sich am besten im Bereich von Vegetations- und Fruchtbarkeitskulten miteinander in Verbindung bringen ließen, weil z. B. im Norden Schiffe nur bei solchen Gottheiten erwähnt werden, die letzten Endes in den Kreis der Vegetations- und Fruchtbarkeitsgötter gehören.

Das vierte Kapitel (S. 120 ff.) stützt sich auf einen Katalog von 109 Bild- und Runensteinen, die Schiffsdarstellungen tragen. Hier sind vor allem die Bildsteine Gotlands anzuführen. Auf die bronzezeitlichen Felszeichnungen mit Schiffsdarstellungen geht Verf. nicht näher ein. Nachdem er die verschiedenen dargestellten Schiffs-

typen besprochen hat, referiert er die unterschiedlichen Meinungen über den Sinn der Schiffsabbildungen.

Das fünfte Kapitel (S. 126 ff.) behandelt Bootsbestattungen in der literarischen Überlieferung. Alle Belege aus der altangelsächsischen, altnordischen und arabischen Literatur, die Aussagen über Boot- und Schiffbestattungen machen, werden herangezogen und ins Deutsche übertragen. Die meisten Quellen hat bereits Ohlmarks gesammelt und interpretiert. Der Verf. hat sie systematisch nach Begräbnisriten gegliedert. Die Literatur kennt folgende Varianten:

Bestattung in einem Schiff, das auf das Meer hinaustreibt.

Bestattung in einem Schiff, das auf dem Lande verbrannt wird.

Bestattung in einem Schiff, das in die Erde niedergelegt wird.

Zu den verschiedenen Bestattungssitten gibt die alte Literatur nur wenige Erklärungsversuche. In den isländischen Quellen wird der Tote bisweilen als „im Grabhügel lebend“ geschildert. Eine spätmittelalterliche Übersetzung der Skjöldungasaga macht geltend, daß König Sigurd Ring mit dem Schiffe den König Odin, d. h. die Unterwelt aufsuchen wollte.

Im letzten Kapitel (S. 142 ff.) gibt der Verf. eine Zusammenfassung. Er stellt fest, daß anscheinend in der heidnischen Zeit des Nordens keine einheitlichen Anschauungen über das Leben im Jenseits geherrscht hätten. Die Bestattung im Boot stehe wahrscheinlich als sichtbarer Ausdruck von Riten, die Teil eines über viele Generationen tradierten und weitverbreiteten religiösen Gutes wären. Mehrere Forscher hätten die Boote als Fahrzeuge gedeutet, mit deren Hilfe der Tote in das „Jenseits“ zu gelangen vermochte. Andere Forscher seien der Meinung, daß das Schiff als Wohnung für den „weiterlebenden“ Toten dienen sollte. Ein Fruchtbarkeits- und Vegetationskult mit Gottheiten, die im Frühling vom Meere ans Land kamen, um es im Herbst wieder zu verlassen, bildete nach Meinung des Verf. den Hintergrund dieser Bestattungssitten. Solche Mythen werden nämlich in der schriftlichen Überlieferung angedeutet. Es ist möglich, daß schon in der Bronzezeit gültige Vorstellungen dieser Art – wie in den Schiffsbildern skandinavischer Felszeichnungen belegt – bis in frühgeschichtliche Zeit lebendiger Bestandteil religiösen Lebens waren. Die Bootgräber könnten also wie die Schiffssetzungen und andere erwähnte Erscheinungen eine rituelle Verkörperung solcher Vorstellungen sein.

In seiner Abhandlung hat der Verf. weder besonders strittige Gesichtspunkte vertreten noch scharfe Polemik betrieben. Das soll aber keineswegs als Kritik betrachtet werden. Im Gegenteil! Der Verf. hat nicht nur begriffen, Welch ein Wert gerade darin liegt, durch gute Systematik ein großes und verstreutes archäologisches Material aufzuarbeiten, sondern auch verstanden, dieses Material übersichtlich zu präsentieren. Es verdient alle Anerkennung, daß ein Forscher sozusagen auf fremdem Boden seinen nordischen Kollegen mit einer zusammenfassenden Arbeit über ein so zentrales Thema der nordischen Archäologie wie die Bootgräbersitte zugekommen ist.

Stockholm.

Jan Peder Lamm.

**PROVINCIALIA.** Festschrift für Rudolf Laur-Belart. Herausgegeben von der Stiftung Pro Augusta Raurica. Redaktion Elisabeth Schmid, Ludwig Berger, Paul Bürgin. Verlag Schwabe & Co., Basel-Stuttgart 1968. XL u. 681 S., 1 Frontispiz, 244 Abbildungen, 7 Tabellen, 30 Tafeln, 3 Faltbeilagen und 1 Faltkarte.