

Einbaum, Lastensegler, Dampfschiff. Frühe Schifffahrt in Südwestdeutschland.

Herausgegeben vom Archäologischen Landesmuseum Baden-Württemberg, zusammengestellt von Ralph Röber. Almanach 5/6, 2000/2001. Konrad Theiss Verlag, Stuttgart 2000. 240 Seiten.

Anlässlich der Ausstellungseröffnung des Landesmuseums Baden-Württemberg, Außenstelle Konstanz, zum Thema »Frühe Schifffahrt in Südwestdeutschland« ist in der museumseigenen Schriftenreihe ein Doppelband mit Aufsätzen zu diesem Thema erschienen. Dabei wird versucht, durch viele komprimierte Aufsätze (17 Beiträge auf 229 Seiten) den Facettenreichtum dieses Forschungszweiges aufzuzeigen. Das Spektrum reicht dabei von geologischen Grundlagen des Gewässernetzes über Prospektion und chronologisch geordnete Aussagen zur frühen Schifffahrt bis hin zum Nachbau von Schiffen nach historischem Vorbild.

Einführend behandelt H. Schlichtherle allgemeine Probleme der Unterwasserarchäologie und hebt deren besondere Bedeutung hervor, da hier durch spezielle Erhaltungsbedingungen ein anderes Materialspektrum greifbar wird als in der Archäologie sonst üblich. Er führt aus, wie das Landesdenkmalamt Baden-Württemberg mit solchen Denkmälern umgeht und welche Ansätze sich für Erforschung, Schutz und Erhalt der Fundstellen ergeben.

Wenn es um Schifffahrt geht, denkt man in erster Linie an die Schiffe selbst. Grundlage der Schifffahrt ist aber das Wasser. In einem kurzen Beitrag von H. G. Schröder erfährt man u. a., daß der ursprünglich bedeutendste Strom in Südwestdeutschland, der Rhein, ein Nebenfluß der Donau war. Im Pleistozän vor ca. 2,5 Mill. Jahren begann er infolge von tektonischen Bewegungen nach Norden zu entwässern.

In einem weiteren Beitrag geht er dann auf die Anwendung der Hydro-Akustik zur Prospektion unter Wasser ein. Nach einer sehr interessanten allgemeinen Einführung beschreibt er speziell den Einsatz dieser Technik am Bodensee und stellt erste Ergebnisse vor.

Der Beitrag von André Billamboz beleuchtet das Material Holz auf seinen Informationsgehalt in Bezug auf die archäologische Forschung. Insbesondere wird die Bedeutung von Holzbestimmung und Dendrochronologie erläutert.

Kai Letzner stellt allgemeine Überlegungen zur frühesten Schifffahrt in Südwestdeutschland an und kommt zu dem Schluß, daß die Ursprünge der Schifffahrt mit den Methoden der Archäologie nicht aufzuklären seien. Anschließend faßt er den Forschungsstand zum Thema »Einbäume« als wichtigste archäologische Quelle zur frühen Schifffahrt zusammen und führt neben entsprechenden archäologischen Funden auch ethnographische Parallelen an.

Rolf Dehn berichtet über einen Einbaum-Altfund, der 60 Jahre vergessen in einem Speicher gelegen hatte. Durch seine ¹⁴C-Datierung in das frühe Mittelalter sind durch ihn auch Rückschlüsse zur frühen Besiedlungsgeschichte des südlichen Schwarzwaldes möglich. Mit dieser Thematik befaßt sich auch Manfred Rösch, der ein Pollenprofil dieser Region vorstellt.

Günther Wieland resümiert die Forschungsergebnisse zur keltischen Flußschiffahrt in Südwestdeutschland. Aufgrund fehlender Schiffsfunde versucht er mit Hilfe der Verteilung von Handelsgütern indirekt den Verkehr auf den Binnengewässern zu rekonstruieren.

Auch bei Jörg Heiligmanns Betrachtung der römischen Schiffahrt in Südwestdeutschland spielt der Transport von Handelsgütern eine Rolle. Darüber hinaus gibt es historische und archäologische Belege für eine römische Kriegsflotte, die bei der Sicherung der Grenze zum Einsatz kam.

Alfons Zettler gibt Auskunft über Bilder und Texte zur Schiffahrt auf dem Bodensee im frühen Mittelalter. Da es aber in den Schriftquellen kaum direkte Nachweise zur Schiffahrt gibt, ist eine Betrachtung schwierig. Zudem fehlen aus dieser Zeit archäologische Funde. So ist man allein auf die historische Überlieferung angewiesen. Demnach ging die Schiffahrt, abgesehen von der Fischerei, nach dem Zusammenbruch des Römischen Reiches stark zurück. Erst mit der Ankunft von Mönchen am See im 8. Jh. entstanden wirtschaftliche Zentren, durch die der Bedarf an Transport von Personen und Waren zunahm.

Im Beitrag von Dietrich Hakelberg, »Schiffahrt auf dem Bodensee«, erfährt man in der Einführung etwas zur geographischen Einordnung des Bodensees. Dann kommt der Autor zu seinem als Untertitel angegebenen eigentlichen Thema, nämlich der Geschichte und Archäologie der Schiffahrt von der Spätantike bis zur Industrialisierung. Demnach bestimmte ab dem 11. Jh. der Warenaustausch der Städte und Märkte »die technische Organisation der Schiffahrt« (S. 128) auf dem Bodensee. Ausführlich wird der Schiffsfund von Immenstaad, wo 1991 ein Wrack aus dem 14. Jh. geborgen werden konnte, vorgestellt. Dieser Schiffstyp wird vom Verf. als Vorläufer bestimmter Schiffstypen gesehen, die während der frühen Neuzeit bis in das 19. Jh. in Nutzung waren. Allerdings räumt er ein, daß die Datenbasis für eine Typologie noch recht dünn ist. Mit der Industrialisierung und dem Beginn der Dampfschiffahrt endet das Zeitalter der als »Lastensegler« bezeichneten Schiffe.

In seinem Beitrag »Die Waren der Lastschiffahrt auf dem Bodensee und Hochrhein« erinnert Karl-Heinz Burmeister an die einstige Güervielfalt im Schiffsverkehr, bis deren Transport im 20. Jh. auf Schiene und Straße aufgeteilt wurde. Insbesondere geht er auf die Bedeutung von Getreide, Wein, Salz, Holz, landwirtschaftlichen Produkten und Kaufmannsgütern ein.

Michael Kinsky versucht für Lastsegelschiffe des Bodensees im 19. Jh. durch Modellbau Ansätze zur Rekonstruktion von Bautechniken zu finden.

Helmut Maurer stellt anhand schriftlicher Überlieferung Beobachtungen über Häfen des hohen Mittelalters am Bodensee an. Aus den wenigen direkten und indirekten Belegen schließt der Verf. auf eine große bauliche und rechtliche Varianz, der z. T. auch archäologisch erfaßten Hafenanlagen.

Ralph Röber beleuchtet den Standort und die Infrastruktur von Konstanz und seinen Häfen von der Antike bis in das 19. Jh. Erste gesicherte Zeugnisse liegen aus dem 10. Jh. vor. Aus archäologischen Befunden schließt der Autor für diese Zeit auf »zungenartig in den See ausgreifende Hafenstege« (S. 191), die von Holzpfeilern begrenzt wurden. Im Mittelalter folgen mehrere Neubauten an verschiedenen Standpunkten. Der Autor betont den Zusammenhang zwischen Art und Lage der Häfen und wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen in der Stadt.

Joachim Hennze beobachtet die Entwicklung vom wilden Wasser zur Wasserstraße bei Oberrhein und Neckar als Hauptschlagadern des Verkehrs zwischen Württemberg, Baden und der Kurpfalz. Dabei beschreibt er vor allem den Ausbau der Flüsse im beginnenden und entwickelten Industriezeitalter.

Im letzten Aufsatz »Über die Flößerei in Südwestdeutschland« stellt Max Scheifele die herausragende Bedeutung des Holztransportes während des 13. bis 19. Jh. für die Wirtschaftsregion heraus.

Bei der Auswahl der Aufsätze des hier vorgestellten Buches wird das Bemühen deutlich, die Frage der frühen Schifffahrt möglichst umfassend darzustellen, was auch weitestgehend gelingt. Da die Schifffahrtsgeschichte aus vielen Blickwinkeln heraus beleuchtet wird, ist es besonders als Einstiegslektüre in die Problematik geeignet. Es ist jedoch bedauerlich, daß sich kein Beitrag mit den konservatorischen Aspekten der im Fundspektrum vorkommenden Objekte beschäftigt. Da es sich hier auch um organische Materialien handelt, und die Frage der Informationserhaltung bei solchen Substanzen diskutiert wird, wäre es interessant gewesen, zu erfahren, wie man in Südwestdeutschland damit umgeht. Das soll die Leistung des vorliegenden Bandes nicht schmälern, dessen facettenreicher Inhalt – samt hochwertigen Abbildungen – es zu einem lobens- und lesenswerten Buch macht.

Heiko Breuer, Halle (Saale)