

DER SCHIFFSFUND VON LAPURI, FINNLAND

VON HARRY ALOPAEUS

In diesem Artikel wird der Ablauf der Ereignisse beschrieben, die zur Entdeckung einer der bedeutendsten archäologischen Schiffsfunde Finnlands führten. Auch seine Erforschung und sein späteres Schicksal werden behandelt, ebenso die Datierung des Schiffes und seine Konstruktion. Schließlich werden einige Überlegungen über die Verwendung des Schiffes und den Typ angestellt.

Im Mai 1975 brachte der Sporttaucher Manu Törönen dem Nationalmuseum in Helsinki einen Krug, den er bei Vederlax (Virolahti) nahe der Insel Lapuri (MV 74113) in einer Tiefe von 4–5 m unter Wasser gefunden hatte. Der Krug hatte etwa 20 m von der Strandlinie der Insel entfernt gelegen. (Die Insel Lapuri liegt vor der Nordküste des Finnischen Meerbusens, ca. 70 km westlich der für die Hanse wichtigen mittelalterlichen Stadt Viborg.) Laut Mitteilung des Nationalmuseums soll der Krug rheinischen Ursprungs sein und aus dem 15. bis 17. Jahrhundert stammen. Diese Information ließ an einen möglichen mittelalterlichen Ankerplatz am Lapuri-Sund denken.

Im September 1976 lieferte derselbe Taucher einen zweiten, fast identischen, jedoch etwas kleineren Krug bei der Unterabteilung für Seefahrtsgeschichte des finnischen Nationalamts für Antiquitäten ein (Nr. 0676:001), den er in demselben Sund zwischen der Insel Lapuri und dem Festland gefunden hatte.

Dieser Krug hatte in ca. 6 m Tiefe dicht bei einigen dünnen Bordplanken und ca. 3 m entfernt von einem Unterwasser-Steinhaufen gelegen. Unter den Steinen hatte Törönen ebenfalls einige dünne Bretter gefunden. Gleichzeitig berichtete er von einem weiteren Schiffswrack, das er vor der Nordwest-Seite der Insel Lapuri entdeckt hatte.

Die Untersuchungen bei Lapuri

Während des Sommers 1977 machte die Forschungsgruppe der Unterabteilung für Seefahrtsgeschichte nach dem Forschungslager bei Kotka einen Abstecher nach Vederlax. Man



Abb. 1 Die Fundstelle des Wracks (mit × markiert) im Finnischen Meerbusen. (Zeichnung vom Verf.).

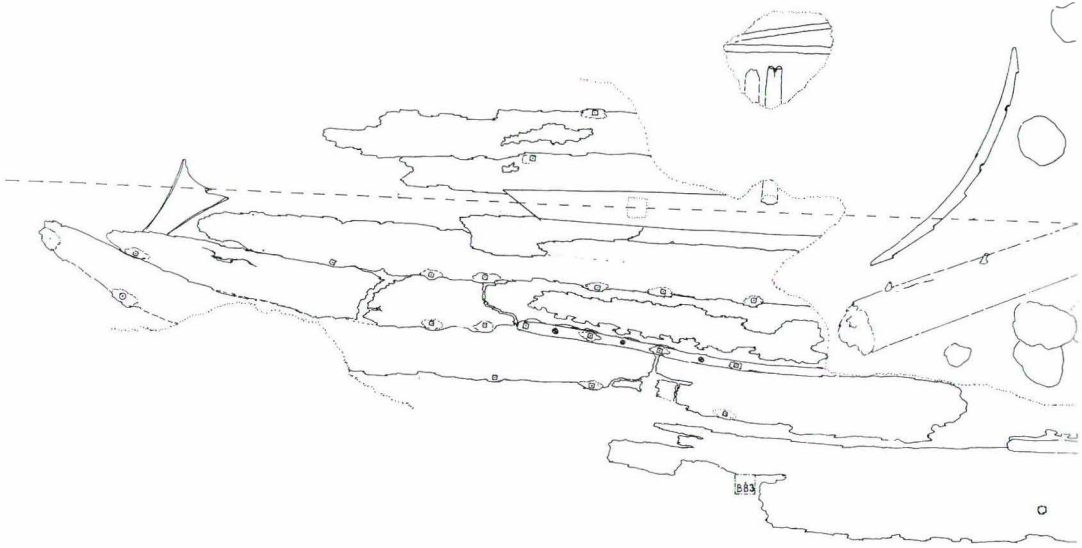
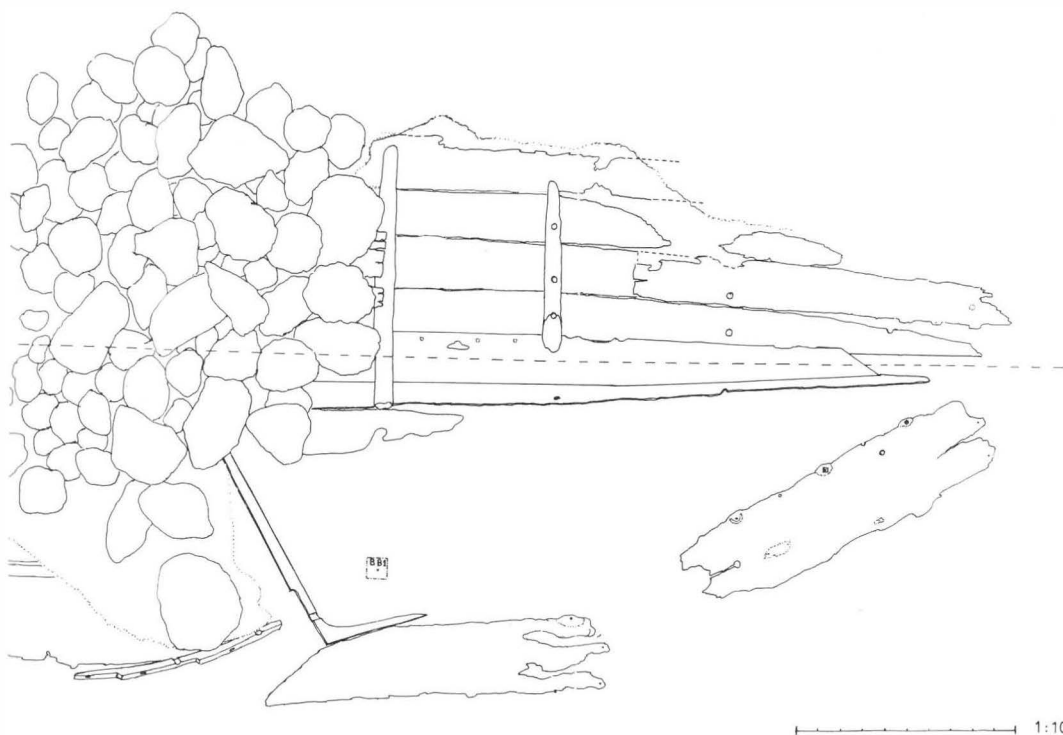


Abb. 3 Das Lapuri-Wrack. (Zeichnung vom Verf.)



Abb. 2 Der kleinere der beiden bei Lapuri gefundenen Krüge (Nr. 0676:001). (Foto: H. Forsell)



hatte vor, eine Bestandsaufnahme des Meeresbodens im Lapuri-Sund zu machen, um zu kartieren, welche archäologischen Überbleibsel des vermuteten mittelalterlichen Ankerplatzes man aufspüren könnte.¹

In Hinsicht auf die Insel Lapuri berichtet Törönen von einer lokalen volkstümlichen Überlieferung, die besagt, daß vor Zeiten ein Wikinger auf der Insel gewohnt habe. Der Wikinger habe auf der Insel einen Schatz versteckt, nach dem die dort ansässige Bevölkerung vergebens gesucht haben soll.

Das Interesse der Unterabteilung für Seefahrtsgeschichte konzentrierte sich jedoch auf die Datierung des Wracks vor der Nordwest-Küste der Insel sowie auf die Bestandsaufnahme des Sundes und den Steinhaufen mit einigen Planken, der gemeldet worden war.

Zwischen der Insel Lapuri und dem Festland befindet sich ein ca. 250 m breiter, von Nordwesten nach Südosten verlaufender Sund. Die Insel selbst besteht größtenteils aus Sand, der Nordostzipfel jedoch aus Fels und Steinen. Auf der Insel gibt es auch heute noch eine Quelle. Prof. C.H. Ericsson vermutet, daß auf der Insel möglicherweise ein saisonaler Fischereihafen gewesen sei, ein sog. Sankt-Olovs-Hafen, der inzwischen wegen der Landhebung von ca. 2,4 mm jährlich ausgetrocknet sei.²

Bisher hat man allerdings keine umfassenden archäologischen Untersuchungen auf der Insel vorgenommen. Die Probegrabungen, die man durchgeführt hat, haben nur negative Resultate erbracht.

Während der Bestandsaufnahme der Unterabteilung für Seefahrtsgeschichte durch Taucher im Jahre 1977 wurde der größte Teil der Bodenfläche des Lapurisundes aufgenommen. Krüge oder andere Überbleibsel eines Ankerplatzes sind dabei nicht gefunden worden. Das an der Nordwest-Küste Lapuris entdeckte Schiffswrack erwies sich als rezent.



Abb. 4 Zwei Spantstücke des Lapuri-Wracks, links das inzwischen verschwundene Stück, rechts Teil Nr. 2. (Foto: M. Törönen)

Der Steinhaufen

Bei der Stelle, an der man 1976 den anderen Krug entdeckt hatte, bemerkte man einen unter Wasser gelegenen Steinhaufen von 3 x 4 m Größe und einer Höhe von 40–60 cm. Unter dem Steinhaufen ragten an dessen Nordseite zwei dünne Planken ca. 10 cm hervor. Die Planken waren 37 und 47 cm breit, aber nur ca. 10–15 mm dick. Das Holz war möglicherweise Eiche.

In ca. 1,5 m Abstand vom Steinhaufen, und zwar von dessen nördlicher Seite, ragten aus dem Bodensediment einige gleich dünne, jedoch ca. 15–20 cm breite Planken von etwas über 1 m Länge. Innerhalb eines Kreises mit 20 m Radius rund um den Steinhaufen fand man eine Anzahl loser und relativ kleiner Konstruktionsteile eines großen Bootes (oder eines kleinen Schiffes).

Ein einzelnes, 307 cm langes Stevenstück fand man ca. 20 m südwestlich des Wracks. Ausgehend von diesen gefundenen Konstruktionsteilen, konnte man erkennen, daß das Schiff, dessen Reste unter dem und rund um den Steinhaufen lagen, ein mit Eisennieten und rhombenförmigen Nietplättchen geklinkertes Fahrzeug aus Eichenholz gewesen war, daß dessen Konstruktion sehr leicht und daß es mit einer Beplankung aus dünnen, aber sehr breiten Planken versehen war. Mit Hilfe eines vom Wrackplatz geborgenen, später aber leider verlorengegangenen Spantstückes (Abb. 4) konnte C.H. Ericsson das Wrack typologisch in die späte skandinavische Eisenzeit datieren.³

Diese Beobachtungen gaben Veranlassung, mit der Freilegung der Wrackreste zu beginnen, um mehr Informationen über das Wrack zu gewinnen.

Freilegung und Dokumentierung

Rund um den Steinhaufen nahe am Wrack schlug man 4 Fixpunkte in Form markierter Holzstäbe in den Meeresboden. Dann begann man, die Bodensedimente mit einer Saugpumpe (einer »Mammutpumpe«) zu entfernen. Das ganze mit der Mammutpumpe aufge-

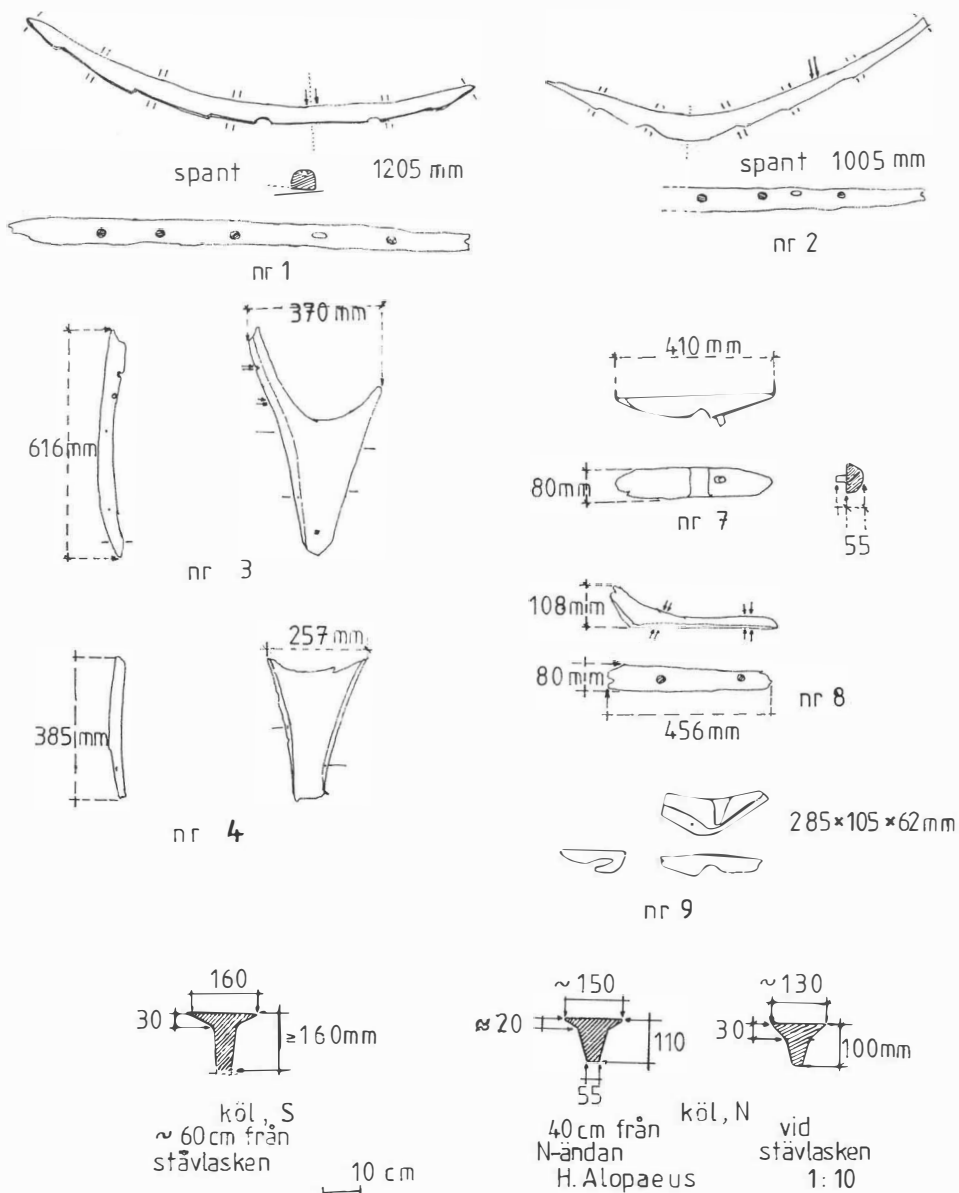


Abb. 5a Details des Wracks von Lapuri. (Zeichnung vom Verf.)

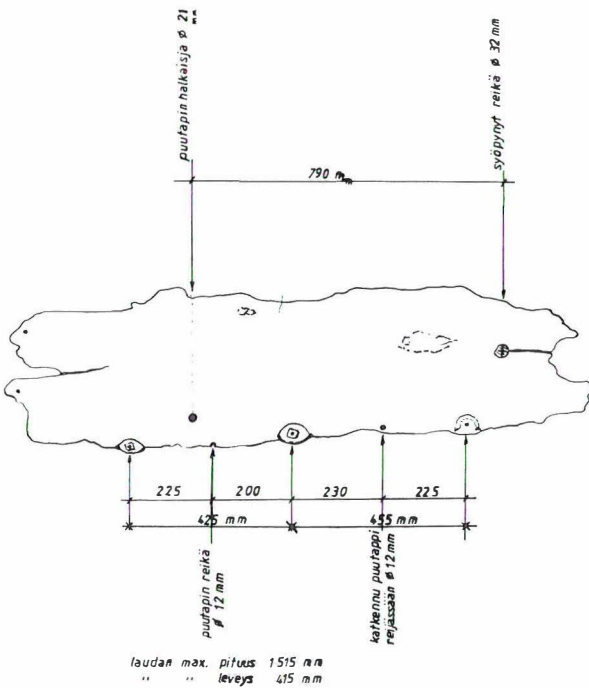


Abb. 5b Plankenstück mit
Abdrücken von Nietplättchen.
(Zeichnung vom Verf.)

nomme Sediment wurde nach eventuellen losen Funden durchgeseibt. Lose Stücke fand man jedoch nicht.

Im Wrack hatte sich eine 10–15 cm starke Schicht aus Sand, durchsetzt mit etwas Lehm, abgelagert. Das Sediment unterschied sich nicht sichtbar von dem Bodensediment rund ums Wrack. Lediglich auf den sekundär sedimentierten Bodenplanken fand sich eine sehr dünne, fast weiße (grauweiße) Schicht feinen Sediments (Ton?), das man zunächst für Malfarbe hielt.

Bei der Freilegung, die von der Nordseite des Steinhafens her begann, traf man fast sofort auf das Ende eines T-förmigen Kiels. Im Nordende des Kiels befand sich eine kurze senkrechte Lasche für den Steven. Mitten in der Lasche saß ein kleiner Holzdübel zur Befestigung des Stevens.

Auf der Südseite des Steinhafens wurde ein loser Spant geborgen (Nr. 1). Der Spant wies eine deutliche Auskerbung auf, die darauf schließen ließ, daß er über dem Kiel gesessen hatte und daß das Schiff einen U-förmigen Boden gehabt hatte. Man konnte ferner feststellen, daß der Spant ca. 1,5–2 m vor oder hinter der breitesten Stelle des Schiffes befestigt gewesen war.

Am Nordende des Wracks fand man auf der östlichen Seite des Kiels eine Bordplanke, auf der westlichen vier solcher Planken. Auf der westlichen Seite saßen außerdem 3 Spantstücke, die nahe am Kiel zerbrochen waren, fest an den Planken.

Auf der Nordseite des Steinhafens legte man fast alle erhaltenen Wrackreste frei, die nicht unter den Steinen lagen, und auf der Südseite ungefähr zwei Drittel der erhaltenen, stark beschädigten Wrackreste. Südlich des Steinhafens und östlich des Kiels war eine Bodenplanke in kleine Stückchen zerbrochen, die immer noch am ursprünglichen Platz auf dem Meeresboden lagen. Diese Plankenstücke waren zwischen 5 x 10 cm und 10 x 20 cm groß. An einer Stelle konnte man erkennen, daß eine Bordplanke durch die Erosion ganz

weggewaschen war. Nur die Kanten der Planke mit Spuren der Klinkernagelung und eine Holzleiste, mit Holzdübeln in der Naht befestigt, waren übriggeblieben. Die Holzleiste kann eine Art »Stringer« gewesen sein, obwohl sie sehr klein war.

Das Bodensediment wurde auf der Südseite des Steinhaufens bis zum Ende des Kiels entfernt und sogar noch 2 m weiter, bis die auf der Ostseite des Kiels liegende Bordplanke endete; diese Seite war fast ganz freigelegt. Mögliche Planken auf der Westseite des Kiels wurden nicht freigelegt.

Gleichzeitig mit der Entfernung des Bodensediments führte man einige vorläufige Vermessungen durch und fertigte Skizzen an als Grundlage einer exakten Detaildokumentation. Man beabsichtigte, das ganze Wrack sorgfältig zu dokumentieren, wenn das Bodensediment abgetragen worden wäre. Aber nach vier Tagen Arbeit wurde die Ausgrabung abgebrochen, da plötzlich das Geld ausging. Zu dem Zeitpunkt hatte man ca. 60–70% derjenigen erhaltenen Wrackreste freigelegt, die nicht unter dem Steinhaufen lagen. Damit unterblieben sorgfältigere Dokumentationen. Da zufällig auch keine Unterwasserkamera zur Hand war, erhielt man auch keinerlei Photos der freigelegten Wrackreste. Vom Wrack oder aus dessen naher Umgebung barg man zusammen 10 Wrackteile (Spant, Beplankung, Knie[?] und einen Steven; Abb. 5).

Um das Bodensediment zu entfernen, benötigte man 12 und zur Dokumentation 9 Arbeitsstunden unter Wasser. Die Arbeit wurde von zwei Tauchern durchgeführt, von denen der eine der Verfasser war, dessen Hauptaufgabe in der Dokumentation bestand.

Geborgene Holzteile

Die vom Fundplatz geborgenen Holzteile wurden auf Vrakholmen (Unterabteilung für Seefahrtsgeschichte, Helsingfors) in einem provisorischen Wasserbassin gelagert, zwar im Freien, aber gegen Regen geschützt. Die Wrackteile erlitten in jedem Winter Beschädigungen durch Frost, da das ganze Bassin zu einem Eisblock gefror. Auch Pilz- und Algenbildung trat auf. Eine allgemeine Dokumentation dieser Holzteile wurde 1980 durchgeführt, aber es wurden keine näheren Detailuntersuchungen vorgenommen. 1983 begann man, die Holzteile mit Polyäthylenglykol zu behandeln.

Serienphotographie und Schutz des Wracks

1978, ein Jahr nach der Freilegung, führte ein Taucherteam eine Mosaikphotographie des Wracks durch. Aber das Wrack war da bereits wieder durch dünne Sandschichten verdeckt. Im Zusammenhang mit der Photographie wurden keine Vermessungen oder Detaildokumentationen vorgenommen. Der Versuch, das Wrack mit einer Persenning abzudecken, mißglückte.

Das Wrackmodell

Der Verfasser baute 1980 mit Hilfe der früheren Dokumentationen und seiner eigenen Beobachtungen und Erinnerungen ein Modell des Wracks »in situ« nach den Ausgrabungen von 1977. Die zu unterschiedlichen Stufen der Grabung geborgenen Schiffsteile sind auf ihre Fundstellen plaziert worden, nur der Steven nicht, der ca. 20 m südsüdöstlich des Wracks gefunden worden ist.

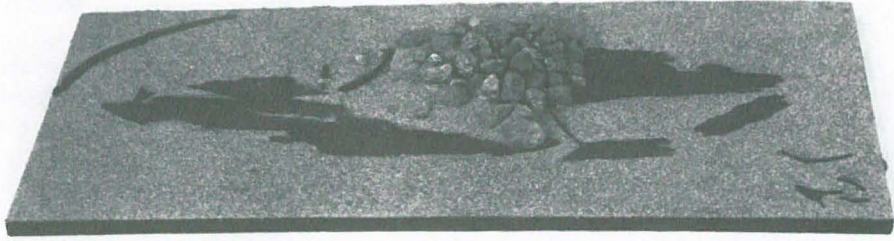


Abb. 6 *Fundsituation des Wracks, Modell. (Foto vom Verf.)*

Einige Bemerkungen zu den Einzelteilen des Wracks

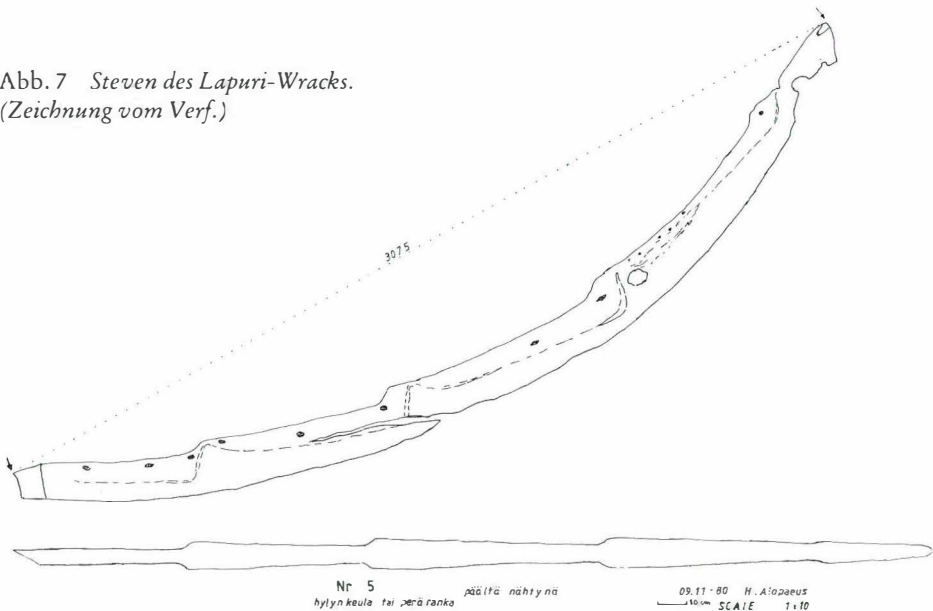
Spanten

An der Oberseite des Spants (Teil 1) bemerkte man mitten über der Kiellinie eine ca. 20 mm tiefe Einkerbung oder Vertiefung, die von Menschenhand gemacht zu sein scheint.

Bei einem anderen Spant (Teil 2), der näher am Bug oder Heck des Schiffes befestigt war, hat man eine gleiche Vertiefung entdeckt, doch mit dem Unterschied, daß diese Vertiefung nicht in der Linie über dem Kiel angebracht war, sondern seitlich davon. Vermutlich haben diese Vertiefungen dieselbe Funktion gehabt wie ähnliche in Skuldelev-Schiff, nämlich als Befestigungspunkte für die senkrechten Stützen der bita-(beta-) Balken.⁴

Auch die kleinen, für Knie gehaltenen Teile, die geborgen oder auf dem Meeresboden beobachtet worden sind, können bita-Knie gewesen sein und das Vorhandensein eines bita-Balkensystems andeuten, das dem der Skuldelev-Schiffe irgendwie ähnlich gewesen sein wird. Anzeichen eines festen Voll- oder Halbdecks sind nicht gefunden worden.

Abb. 7 *Steven des Lapuri-Wracks. (Zeichnung vom Verf.)*



Der Steven

Der 307 cm lange Steven (Teil 5) bildet den unteren Teil eines Rundgattstevens, von der Kiellasche bis zur 4. Plankenlasche. Die Bordwand war in den Steven eingelassen, der noch 3 »Einschnitte« auf der Innenseite aufweist, welche hinreichend große Kontaktflächen für die Plankenköpfe bilden sollten, ohne daß die Abmessungen des Stevens zu groß würden. Der Steven ist – ganz allgemein gesprochen – ziemlich klein, und er weist zwei Löcher auf, die möglicherweise für Tauwerk gedacht waren. In der Lasche für den Kiel konnte man keine deutlichen Spuren von Dübellöchern feststellen. Einige kleine Löcher beweisen, daß der Steven mit ein paar Eisennägeln befestigt worden war.

Der Kiel

Die Steven waren in kurzen senkrechten Schräglaschen an dem Kiel befestigt. Am nördlichen Ende des Kiels fand man mitten in der Lasche einen kleinen Holzdübel. Um am Südenende des Kiels ähnliche Beobachtungen zu machen, fehlten Zeit und Möglichkeit; es wurden jedoch keine deutlich sichtbaren Holzdübelreste bemerkt. Das könnte bedeuten, daß der geborgene Steven zum Südenende des Schiffes gehörte. Am freigelegten Teil des Kiels (ca. 2 m von beiden Enden) hat man keine Einlassung für den ersten Plankengang entdecken können. Diese Planke ist nur in den Steven eingelassen worden. Die Oberseite des Kiels innen im Schiff ist vollkommen glatt. Die Spanten waren überhaupt nicht am Kiel befestigt, sondern allein mit Hilfe von Holzdübeln an der Bordwand.

Die Beplankung

Die Planken waren mit Eisennieten und Nietplättchen in rhombischer Form zusammengefügt. Es ist allerdings auch der Abdruck eines runden Nietplättchens gefunden worden.

Bital/beta(?)

Auf der Skizze des Wracks (Abb. 3) und dem Mosaikphoto (Abb. 8) ist auf der Ostseite des Schiffes, dicht beim Steinhafen, ein unter den Steinen hervorragender Balken mit einem gewachsenen Knie darauf sichtbar. Unter dem Knie befindet sich im Balken eine ungewöhnliche, ziemlich lange Aussparung. Deswegen kann man es mit hoher Wahrscheinlichkeit als ein Konstruktionselement auffassen, das am Balken befestigt gewesen ist. Vom Balken ist nur ein etwa 60 cm langes Stück zu sehen, und das Knie an diesem Ende ist ca. 55–57 cm lang.

Die Steine

Innen im Wrack fand man eine Menge Steine. Einer groben Schätzung nach dem Augenschein zufolge sollen dort – wie mir R. Halme 1977 mündlich mitteilte – ca. 70 Steine mit

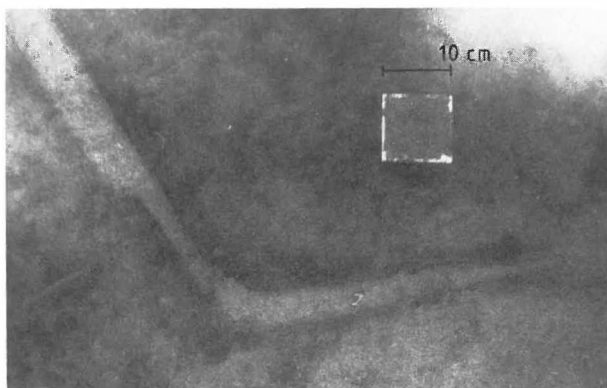


Abb. 8 Details des Knies auf dem vermuteten »Bita«-Balken.
(Foto: F. Oblert)

einem Durchmesser von ca. 15–30 cm liegen. Nach einer unbestätigten Analyse der Steine soll es sich, wie der emeritierte Staatsgeologe Dr. V. Veltheim mündlich äußerte, um eine lokale Gesteinsart handeln. Die Steinmenge, die sich im Wrack befindet, kann, grob geschätzt, zwischen 700 und 2000 kg wiegen. Durch das Gewicht dieser Steine ist der Schiffsrumpf mit der Zeit flachgedrückt worden, und daher hat das strömende Wasser im Verlauf der Jahre das Holzwerk der Beplankung nicht vollständig wegschwemmen können, obwohl die Einzelteile des Schiffes ursprünglich aus sehr schwachem Holz bestanden.

Einige Überlegungen über Umstände und Geschehnisse nach dem Untergang

Man darf annehmen, daß das Schiff beim Untergang etwas nach Westen geneigt auf dem Meeresboden ankam. Auf der Westseite befanden sich noch 4 Stücke von Bodenplanken und 3 Spantteile in relativ gutem Zustand (beim Nordende des Wracks). Auf der östlichen Seite des Kiels war hier nur ein Plankenstück bewahrt und kein Spant. Die Planke stand überdies auf der Kante, sie lag nicht flach. Am Südende, wo nur die östliche Seite der Bordwand des Wracks freigelegt worden ist, war alles weggewaschen und in sehr schlechtem Zustand. Mindestens eine Planke ist in der Mitte vollkommen durcherodiert.

Da man ja annehmen muß, daß der Abschleifungseffekt vom fließenden Wasser verursacht ist, muß diese Seite des Schiffes oben im freien Wasser gewesen sein, jedenfalls solange, bis die Niete im Plankenverbund so weit durchgerostet waren, daß der Rumpf wegen des Gewichtes der Steine zusammenbrach, und dann ist er so nach und nach unter den schützenden Bodenablagerungen verschwunden. Die Unterschiede im Erhaltungszustand des Holzes können also mit der Schräglage des Rumpfes erklärt werden. Der Spant Nr. 1 vermittelt die Andeutung eines mittschiffs ganz flachen Bodens. Wenn der Kiel hier nicht relativ hoch gewesen wäre, hätte das Schiff nicht zu irgendeiner Seite geneigt auf den Boden kommen können. Der Meeresboden besteht an der Fundstelle aus ganz hartem Sand-Lehm-Gemisch, und er ist relativ eben.

Ein hoher Kiel würde bedeuten, daß das Schiff ein Segelschiff gewesen ist, ungeachtet seiner sehr leichten Konstruktion. Dieses Detail hat man leider noch nicht feststellen können, da der Mittschiffsbereich (glücklicherweise?) noch unter den Steinen liegt. Von der Take-lage, der Ladung oder den persönlichen Gegenständen der Mannschaft ist nichts zutage getreten, und deshalb ist beispielsweise auch die »Nationalität« des Schiffes noch völlig ungewiß.

Datierung des Wracks

Schon während der Ausgrabung kam der Gedanke auf, das Schiff könne aus der späten Wikingerzeit stammen. Ein loses Holzstück innen aus dem Wrack (Eiche?) wurde für eine C-14-Analyse genommen (Hel 1029), ebenso ein Stückchen vom Dichtungsmaterial der Bordwand, das sich als Rinderhaar herausstellte (Hel 1030). Bei der Datierung ermittelte man für das Holzstückchen ein Alter von 1190 Jahren (± 90 Jahre) und für das Rinderhaar 1010 (± 90 Jahre), also die Kalenderjahre 760 bzw. 940 n. Chr. Als Halbwertszeit für die C-14-Analyse ging das Radiocarbonlaboratorium der Universität Helsingfors von 5568 Jahren aus, gerechnet vom Jahr 1950.⁵

Nach der Korrektur dieser Resultate gemäß Stuyvers Korrekturabelle erhält man als Jahreszahlen für Hel 1029 (Holz) 777 n. Chr. und für Hel 1030 (Rinderhaar) 980 n. Chr. Der

Unterschied zwischen den Kalenderjahren der Proben kann nicht mit den Toleranzgrenzen (± 90 Jahre) in der C-14-Datierungsmethode erklärt werden. Die wahrscheinliche Erklärung für den Unterschied ist, daß man beim Holzstück (Hel 1029) die Krümmung seiner Jahresringe nicht beachtete. Mit der Krümmung des Jahresringes hätte man vermutlich sagen können, ob das Holzstück aus dem Kern des Stammes oder mehr von außen stammte. Man darf nicht vergessen, daß bei einem lebenden Baum faktisch nur einige der äußersten Jahresringe (unter der Rinde) leben. Ansonsten besteht das Holz aus totem Material, das keine C-14-Isotopen mehr aus der Luft aufnimmt. Im Gegenteil, die C-14-Isotopen haben bereits begonnen, zu zerfallen. Wenn man daher z.B. aus einem 300 Jahre alten, aber noch lebenden Baum eine C-14-Probe aus dem äußersten Jahresring (unter der Rinde) entnimmt und eine zweite aus dem innersten Kern, so erhält man mit der C-14-Datierung genau 300 Jahre Altersunterschied von ein und demselben Baum!

Bei der Probenentnahme für das Lapurischiff war man sich dieses Phänomens nicht bewußt und achtete deshalb nicht darauf, welche Krümmung die Jahresringe im Holzstückchen hatten. Dies könnte den Unterschied zwischen den beiden Datierungen Hel 1029 und Hel 1030 erklären.

Von dem teergetränkten Rinderhaar (Hel 1030) entfernte das C-14-Laboratorium allen gealterten Teer, wie H. Jünger vom C-14-Laboratorium der Universität Helsingfors mündlich mitteilte. Man dürfte also das Rinderhaar in diesem Fall als verlässliches Datierungsmaterial ansehen, und damit müßte das Baujahr des Schiffes ca. 980 n. Chr. gewesen sein, mit einer Toleranz von ± 90 Jahren.

Der Zusammenhang zwischen den gefundenen rheinischen Krügen und dem Wrack

Im Lichte der zwei C-14-Datierungen haben die zwei 1975 und 1976 gefundenen Krüge aus der Rheingegend keinerlei Verbindung mit dem 400 Jahre älteren Wrack. Daß der 1976 entdeckte Krug auf dem Wrack lag, muß als reiner Zufall angesehen werden.

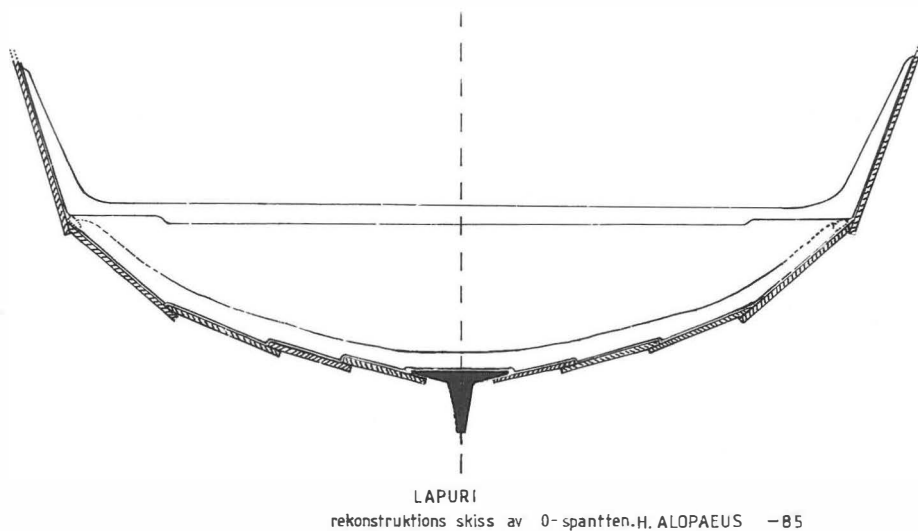


Abb. 9 *Wrack von Lapuri, Rekonstruktion des Hauptspants. (Zeichnung vom Verf.)*

Aber die Krüge an sich können ein Zeugnis dafür sein, daß der Lapurisund auch noch im späten Mittelalter zumindest als gelegentlicher Ankerplatz gedient hat. Die alte Route nach Viborg führte ganz in der Nähe vorbei, südlich um die Insel Lapuri herum. Ein Abweichen von der Hauptroute zum Lapurisund mußte ganz einfach gewesen sein, da es nicht besonders viele Untiefen auf dem Weg von der Hauptroute zum Sund gibt und die Wassertiefe dort selbst für größere Schiffe ausreicht.

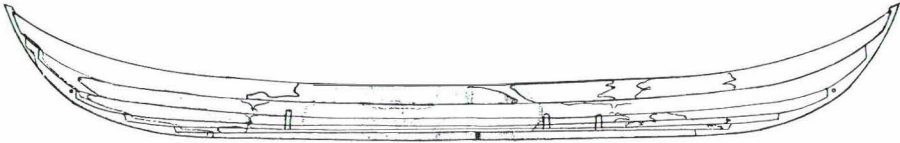


Abb. 10 *Rekonstruktion des Lapuri-Schiffes. (Zeichnung vom Verf.)*

Das Schiff und sein »Typ«

Trotz der lückenhaften Informationen aus den Jahren 1977 und 1978 lohnt es sich, zu analysieren und darüber zu spekulieren, um was für ein Schiff es sich hier handelt und welche Funktion es gehabt haben mag. Und das umso mehr, da es – einem Bericht zufolge – so aussieht, als sei das Wrack ca. 1985 durch ungesetzliche Taucheraktivitäten zumindest teilweise zerstört worden.

Das Lapurischiff hat eine im Querschnitt relativ runde Bodenform gehabt sowie vermutlich identische Vor- und Achtersteven. Das Schiff erweckt den Eindruck, als sei es in der Weise gebaut worden, die in der späteren Wikingerzeit in Skandinavien vorherrschend war. Die durchgeführten C-14-Datierungen stützen diese typologische Vermutung.

Das Baumaterial des Schiffes (Eiche) erlaubt möglicherweise, das Fahrzeug als nicht-finnisch aufzufassen. Man kann es beispielsweise als eines der wikingerzeitlichen Schiffe ansehen, das auf der Reise nach Rußland schon im Finnischen Meerbusen sein Schicksal ereilt hat. Auch kann man über die bereits erwähnte volkstümliche Überlieferung von einem Wikinger spekulieren, der auf der Insel Lapuri gewohnt haben soll, oder über mittelalterliche Urkunden über den Ort Virolax⁶, der bisher noch nicht lokalisiert worden ist. Deren – allerdings fragmentarische und unsichere – Angaben liefern ein Indiz, daß die Gegend um Virolax zur Wikingerzeit wohl noch nicht vollständig entvölkert gewesen sein wird, und ein datiertes Grab sowie einige undatierte Gräber etwas weiter östlich, bei Pitkäpaasi (Essholm), liefern archäologische Beweise in derselben Richtung.⁷ Ansonsten ist die Nordküste des Finnischen Meerbusens östlich von Porkala Näs völlig fundleer, was wikingerzeitliche Gräber oder Siedlungen betrifft.

Andere eisenzeitliche Schiffsfunde in Finnland

Auf dem finnischen Festland hat man ungefähr ein Dutzend Bootsgräber aus der Eisenzeit gefunden. Das waren Brandgräber, in denen ein Boot oder Bootsteile auf dem Scheiterhaufen⁸ mit verbrannt worden sind, sowie mehrere Brandgräber und möglicherweise ein Bootsgrab ohne Verbrennung aus der Provinz Åland.⁹

Die Brandgräber auf dem finnischen Festland hat Gunlöv Anderson an Hand von Sachfunden als finnisch interpretiert, jedoch mit starken Kontakten zum Westen (Schweden). Verschiedene Funde sind in die Zeit von 600 bis 1000 n. Chr. datiert worden.

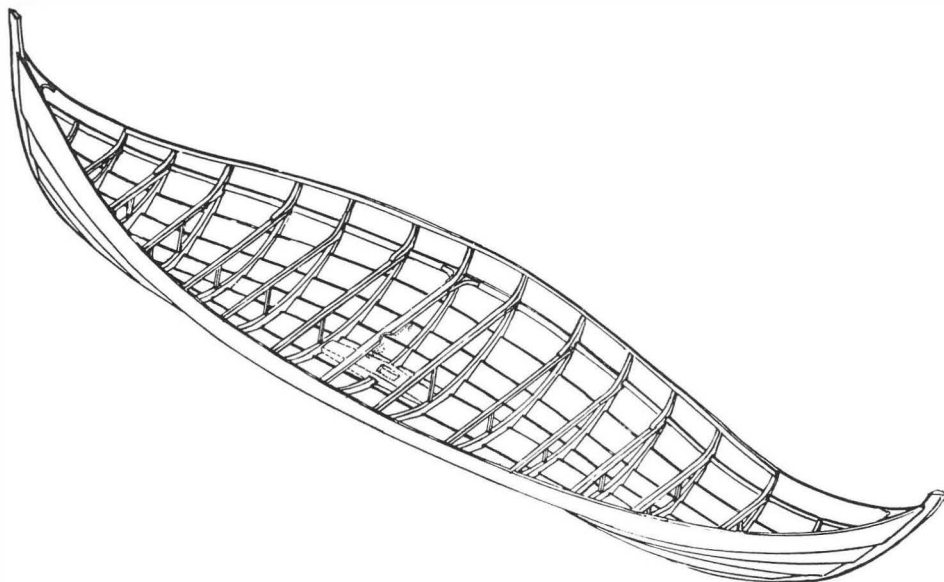


Abb. 11 *Rekonstruktion des Lapuri-Schiffes. (Zeichnung vom Verf.)*

Auf Grund dieser Grabfunde könnte man also schließen, daß man an Finnlands West- und Südwest-Küsten Boote zumindest verwendet, möglicherweise aber auch gebaut hat und daß diese Boote in mehreren Details mit den gleichzeitigen Bootsfunden von der schwedischen Seite (Vendel und Valsgårde) übereinstimmten. Deswegen kann man also die Möglichkeit nicht ganz ausschließen, daß das Schiff von Lapuri auch finnischen Ursprungs sein könnte.

Warum liegt das Wrack gerade im Lapurisund?

Die Vermutung, das Lapuri-Schiff könnte zu einer Bestattung in See verwendet worden sein, ist weniger wahrscheinlich, da – bis jetzt – keine Sachfunde ans Licht gekommen sind. Gegen eine Havarie eines »ausländischen« (z.B. schwedischen) Schiffes spricht der Ballast aus Steinen der Gegend. Daß die Steine im Schiff wirklich Ballast waren, darf man wegen der zwei dünnen, doch breiten Planken annehmen, die man unter den Steinen, aber auf den Spanten liegen sehen kann. Man darf vermuten, daß die Planken den Zweck hatten, die Außenbeplankung des Rumpfes bei Seegang gegen Verschleiß und Druck durch die Steine zu schützen. Der Ballast würde also für ein »finnisches« Schiff sprechen, obwohl die Konstruktion des Fahrzeugs eben auf ausländische Herkunft deutet. Eine mögliche Erklärung dieses Gegensatzes könnte ein (naheliegender?) Markt sein: Ein ausländisches Schiff könnte mit einer so schweren Ladung (z.B. Salz) eingelaufen sein, daß kein Ballast nötig war. Nach dem Löschen der Ladung könnte man so leichte Waren an Bord genommen haben (z.B. Pelzwerk), daß man Ballast brauchte. Das könnte erklären, warum es sich um Steine aus der Region handelt.

Maße und Funktion des Schiffes

Das Schiff war ursprünglich nahe an 13 m lang und ca. 2,5 m breit. Der Rumpf war von leichter Konstruktion und mit sehr breiten und dünnen Planken beplankt. Ein solcher Rumpf wäre nach der Ansicht des Verfassers ein ausgezeichneter Kompromiß für ein Schiff, das für die sog. »Ostroute« die russischen Ströme entlang bestimmt war: Das Schiff war hinreichend groß, um mit den Strecken auf offener See zwischen Schweden und Finnland fertig zu werden, auch mit voller Ausrüstung und den Waren an Bord, die man für eine so lange Fahrt wie beispielsweise nach Miklagard (Konstantinopel) oder in das russische Binnenland brauchte. Das Schiff hatte wenig Tiefgang (ca. 40–50 cm leer, ca. 60–80 cm beladen), so daß es die flachen kleinen Flüßchen in der Nähe der Wasserscheiden auch mit Ladung, die vermutlich mehr als 2 t wog, befahren können. Der Rumpf war andererseits auch leicht genug, daß man ihn bei Wasserscheiden oder Stromschnellen über Land hat transportieren können.

Daß solche Fahrten mit Schiffen von der Größe des norwegischen Gokstad- oder Osebergfundes durchgeführt worden sein sollten, also mit einem Schiffskörpergewicht von fast 20 t, ist außerordentlich zweifelhaft.¹⁰ Das leichte Lapurischiff dürfte einen eigenen Fahrzeugtyp darstellen, und es hat nichts gemein mit dem relativ gewichtigen und Schwerlast tragenden Knörr.

Im Vorstehenden ist von der »traditionellen« Vorstellung ausgegangen worden, daß man eine Reise »auf dem Ostweg« vom Anfang bis zum Ziel mit ein und demselben Schiff unternommen hat. Es hat allerdings für den Nordmann auch die Möglichkeit gegeben, das Schiff zu wechseln, z.B. in Nowgorod (Holmgard) oder Alt-Ladoga (Staraja Ladoga).¹¹ Aber auf russischem Gebiet kennt man bisher keinen Schiffsfund nordischen Ursprungs.

Als bisher einziges sicheres Faktum bleibt festzuhalten, daß auf dem Grunde des Lapuri-Sundes ein von skandinavischer Schiffbautradition beeinflusster Schiffsrumpf aus der späten skandinavischen Eisenzeit liegt. Dieses Wrack ist vor kurzem teilweise zerstört und vorher nie auf zufriedenstellende Weise dokumentiert worden.

Anmerkungen:

- 1 The Maritime Historic Bureau of Finland: Annual Report 1977, S. 4.
- 2 J. Kaakkuri, M. Vermer: The study of land uplift using the third precise levelling of Finland. In: Suomen Geodeettisen julkaisuja Nr. 1, 1985, S. 8.
- 3 Wie Anm. 1, S. 4.
- 4 Olaf Olsen & Ole Crumlin-Pedersen: Fem Vikingeskibe fra Roskilde Fjord. Roskilde 1969.
- 5 Högne Junger, Eloni Sonninen: Radiokarbon dates. II. Helsinki 1983, S. 59.
- 6 Yrjö Kaukiainen: Virolahden historia. 1970, S. 59.
- 7 Museiverkens fornhistoriskt arkiv: »Virolahti«.
- 8 Gunlöv Andersson: Boatgraves in Finland. Suomen Museo, Helsinki, SMY 1963, S. 7–11.
- 9 Unpublizierter Grabungsbericht von Mats Drejer, im Archiv von Ålands Landskapsmuseum (Mariehamn): Grävningar i Karrböle gravhög nr. 11. Mats Drejer 1968.
- 10 Christer Westerdahl: Bygger projekt Krampmacken på en illusion? In: MAS Nr. 3, 1985, S. 14.
- 11 Ebd.

Aus dem Schwedischen übersetzt von Uwe Schnall.