Deutsches Schiffahrtsarchiv 15, 1992, S. 83–104

VERKEHRSTECHNIK AUF BINNENWASSERSTRASSEN IN RUSSLAND ZUR WIKINGERZEIT

VON CHRISTER WESTERDAHL

Einleitung

Kaiser Konstantins VII. Schilderung der im Winter durchgeführten Fahrten der Rus (griech. Ῥῶς) zu den untergebenen Völkern (russ. *poljudie* = »beim Volke«, zu Zeiten Haralds des Harten in norröner Sprache *polutasvarf* – »Runden-, Herumgehen«) ist im Vergleich zu seiner Schilderung des Weges durch die Dnjepr-Stromschnellen stets vernachlässigt worden. Das ist nicht weiter verwunderlich, da sich auch Konstantins Interesse auf die Fahrt der Rus in seine eigene Hauptstadt konzentriert.

Doch in all ihrer Kürze ist die Textpassage über die inneren Verhältnisse im Reiche der Rus eine ungewöhnlich wertvolle Quelle. Wir sehen hier nämlich den Entstehungsprozeß des russischen Staates. Zwischen den knappen Zeilen können wir die vier Grundbedingungen für eine Staatsgründung erahnen: 1. Steuerwesen, 2. Delegieren von Autorität/Machtausübung, 3. regionale Produktion, 4. Wege- und Verkehrssystem.[1] Innerhalb des Machtbereichs wird eine Art *hirđ* (= Gefolgschaft, russ. *drusjina*) unterhalten, der der Fürst gewisse Befugnisse übertragen hat; wenigstens sammeln ihre Anführer verschiedenartige Produkte ein – eine Art von Besteuerung. – Hierzu gehören sicherlich Pelzwerk, Sklaven, Wachs, Honig, d.h. solche Waren, die später unter zentraler Führung nach Konstantinopel gebracht werden. Aus mehreren Gründen ist das Winterhalbjahr für diesen Auftrag die geeignetste Zeit, zumindest was das Pelzwerk betrifft; aber es wird auch berichtet, daß die Stämme an den Oberläufen der Nebenflüsse im Winter Boote bauen und liefern, um so die umfangreichen Transporte auf den weitverzweigten Gewässersystemen überhaupt erst zu ermöglichen. Sobald das Eis aufbricht, fährt man flußabwärts nach Kiew, der Metropole und Sammelstelle, wo der Staat – der Fürst – bereits sein unbestrittenes Oberzentrum besitzt.

Wir erhalten obendrein eine hervorragende Beschreibung der Boote selbst. Unter Heranziehung ethnologischer Parallelen, besonders aus Nordskandinavien, verstehen wir leichter, wie ein solches Verkehrssystem in subarktischem Gebiet und in weitestgehend weglosem Land funktionierte. Auffallend ist überdies, daß eine fast gleichzeitge Quelle (ca. 900 n.Chr.) aus dieser Region, der Bericht Óttars an König Alfred den Großen von Anglia, eine Besteuerung der Samen erwähnt (»Lappenschatz«), die an *polutasvarf* erinnert. Später wird sie von nordischer Seite aus »Finnenfahrt« genannt. Diese Finnenfahrt spiegelt mit großer Wahrscheinlichkeit einen Aspekt der norwegischen – und vermutlich auch schwedischen – Staatsbildung wider. Über die Konkurrenten der Nordleute, die Kvänen, berichtet Óttar, daß sie in kleinen, sehr leichten Booten führen, die zwischen den Seen über Land getragen würden. Diese Schilderung zeigt in bezug auf Funktion und Handhabung der Boote große Übereinstimmung mit Rußland. Bootsfunde aus beiden Gebieten bekräftigen die konstruktiven Parallelen, ebenso wie später historische Quellen (z.B. Olaus Magnus), lokale Topographie und Ortsnamen.

Das Projekt KRAMPMACKEN

Forsch hat der schwedische Archäologieprofessor Erik Nylén vor einigen Jahren seine Fahrt zum verlockenden Istanbul durchgeführt. Mannhafte Gotländer schleppten das Schiff KRAMPMACKEN viele Meilen durch die Karpaten. Schuld an diesem Umweg war die Kleinkariertheit der damaligen sowjetischen Behörden und nicht der bewußte Vorsatz, es sich so schwer wie möglich zu machen. Das Projekt KRAMPMACKEN war sicher ein ungewöhnlich konkreter Versuch experimenteller Archäologie, das darüber hinaus ungewöhnlich lesbar in Buchform geschildert worden ist.[2] Überdies wurde durch wirksame Public Relation das öffentliche Interesse an dem Projekt enorm gefördert, so daß zweifellos jetzt auch dem gemeinen Mann in Schweden für die östlichen Verbindungen zur Wikingerzeit (und früher!) die Augen geöffnet worden sind, ein Feld, das lange brachgelegen hatte.

Es scheint – merkwürdig genug –, daß sich in Skandinavien immer noch vor allem die Dänen für die historischen Quellen interessieren. Auf schwedischer Seite war Norrbacks Übersetzung der »Nestorchronik« der letzte Beitrag; sie erschien 1914. In Dänemark hat man 1983 mit beträchtlichem Erfolg ein wesentlich umfangreicheres Buch desselben Inhalts zu mäßigem Preis herausgeben können.[3] Bekanntlich war es auch ein dänischer Wissenschaftler, Vilhelm Thomsen, der bereits 1877 das erste und in mancherlei Hinsicht noch heute gültige Standardwerk über die Rus publiziert hat: »The Relations between Ancient Russia and Scandinavia and the Origin of the Russian State«, Oxford 1877; eine schwedische Übersetzung erschien 1882. Nicht weniger wichtig war das Wirken des kenntnisreichen A. Stender-Petersen.[4] Diese Forschungssituation ist umso bemerkenswerter, wenn man die Bedeutung in Betracht zieht, die nahezu alle Forscher gerade den schwedischen Rus beimessen, und da in allererster Linie dem Rurik der Nestorchronik. Es ist wenig überzeugend, wenn jetzt versucht wird, den früher für einen Schweden gehaltenen Rurik mit dem bekannten dänischen Condottiere Hrörekr (Rorek) zu identifizieren, der aus königlichem Geschlechte stammte und im Dienste des fränkischen Königs Friesland gehalten hatte. Vor diesem Hintergrund wäre es an und für sich angemessen gewesen, ihn (und eventuell seine zwei »Brüder«, die die Nestorchronik erwähnt) für das Jahr 862 wegen der wahrscheinlich slawisch-finnischen Koalition als bekannte Persönlichkeit für den Druck der nordischen Wikinger auf Rußland beizuziehen. Stattdessen soll Rorek 867 aus dem Frankenreich vertrieben worden sein, ist allerdings einige Jahre später wieder in Friesland. Zwischen 873 und 882 soll er im Westen gestorben sein.[5] Ein russischer Rurik müßte ja logischerweise in Rußland geblieben sein. Nicht einmal die Namen seiner bekannten Brüder stimmen; doch das nur nebenbei.

Ein dendrochronologisch auf 842–855 datierter Zerstörungshorizont in Staraja Ladoga kann u.U. in historischen Bezug zu Rimberts Angaben über einen Angriff auf Birka im Mälarsee im Jahre 852 gesetzt werden, da der vertriebene schwedische Kronprätendent Anund seine ihm alliierten Dänen überreden kann, zu einem Ort zu ziehen, der weit entfernt im Land der Slawen liege – *i finibus Slavorum.* Dieser Ort wurde dann von der dänischen Flotte erobert, die aus 21 Schiffen bestand.[6] Der Nestorchronik zufolge wurden Rurik und seine Brüder 862/863 herbeigerufen. In der Zeit danach ist in Nordrußland eine bemerkenswerte Stabilität zu verzeichnen. Die Anwesenheit des wahrscheinlich schwedischen Rurik und seiner Schutzmannschaft hat deutlich abschreckend gewirkt, genau so, wie es beabsichtigt war. Aber die skandinavischen Unternehmungen gen Osten sind ja vermutlich immer »joint ventures« gewesen, deren Krieger sich aus ganz Skandinavien rekrutierten.

Hier soll nun auf eine andere historische Quelle aufmerksam gemacht werden, die in ganz besonderem Maße die Verkehrstechnik im Osten betrifft, die aber offenbar im Zusammenhang mit dem Abenteuer KRAMPMACKEN völlig in den Hintergrund gerückt ist. Dafür kann man sicherlich nicht den fehlenden Übersetzereifer speziell in Schweden verantwortlich

Abb. 1 KRAMPMACKEN *unter Segel auf der Donau. (Aus E. Nylén, 1987)*

machen, aber es ist bezeichnend, daß diese wichtigste Quelle für das tatsächliche Verfahren der Rus beim Verkehr auf den russischen Strömen hin zum Schwarzen Meer und nach Konstantinopel nur in einer modernen englischen Übersetzung zugänglich ist. In Schweden scheint diese Quelle lediglich in Hinsicht auf die skandinavischen, wahrscheinlich schwedischen Ortsnamen der Dnjepr-Stromschnellen wissenschaftliche Aufmerksamkeit geweckt zu haben.[7] Diese Namen werden gleichzeitig in ihrer slawischen Form tradiert, was besonders überrascht, wenn man bedenkt, welche Konsequenzen der Nachweis wenigstens eines skandinavischen Gewährsmanns für die Darstellung hat, auch für den Rest des Textes.

Das Vorbild

Zunächst sollen der Konstruktion der KRAMPMACKEN einige Worte gewidmet werden, denn diese Schiffskonstruktion ist relevant für die Verkehrstechnik in wegelosem Land und ebenso für das archäologische Experiment als solches. Ausgangspunkt für experimentelle Bootsarchäologie sollte sein, daß von dem betreffenden originalen Fahrzeug mindestens so viel erhalten ist, daß man es mit einiger Sicherheit rekonstruieren kann. Einige grundlegende Regeln für eine wissenschaftlich abgesicherte Rekonstruktion hat Séan McGrail schon 1974 formuliert.[8] In jedem Fall sollten 50 bis 60 Prozent des Schiffsholzes erhalten sein, zumindest von einer Seite, und dazu eine repräsentative Auswahl von allen Teilen des Schiffes. Nyléns KRAMPMACKEN wurde nach dem Vorbild des »Bulverketbootes« gebaut, zwar – wie es sich schließlich gehört – ein gotländischer Fund, aber doch vom Beginn des Mittelalters, wahrscheinlich aus der Zeit kurz vor 1200. Nach Björn Varenius' schiffstechnischer Analyse dieses

Fundes[9] handelt es sich offenbar um ein Fahrzeug mit holzvernagelten Planken. Wir glauben aber heute mit Sicherheit sagen zu können, daß die holzgenagelten Fahrzeuge der Wikingerzeit und des frühen Mittelalters nur dem westslawischen (wendischen) Gebiet an der südlichen Ostsee zugehören.[10] Findet man solche Schiffe außerhalb dieses Gebiets, müssen die Funde demzufolge als Zeichen westslawischer Anwesenheit aufgefaßt werden, was dann auch noch auf andere Weise belegt werden müßte.[11] Seit dem erstaunlichen Fund einer slawischen Schiffswerft auf Falster in Dänemark sind mehrere andere Funde von holzgenagelten Schiffsteilen ans Licht gekommen, u.a. in archäologischen Schichten in Sigtuna in Schweden.

Konstruktionsmäßig weist das Bulverketboot übrigens nach Varenius die größten Übereinstimmungen mit einem der wikingerzeitlichen (10. Jh.) Funde von Danzig-Ohra (Gdańsk-Orunia)[12] auf – mit den durch die jeweilige Größe und Funktion bedingten Unterschieden. Dies Gebiet war ja nun einer der slawischen Kernbereiche. Ist das Bulverketboot daher vielleicht gar völlig slawischen Ursprungs? Wäre man noch kühner, könnte man ganz erstaunliche Schlüsse daraus ziehen, daß ein Boot slawischer Bauart über eine Meile landeinwärts auf Gotland gefunden wird, in einem See mit gewaltigen Befestigungen aus Holz, einzigartig in ganz Skandinavien. Zwar sind vor kurzem auf Südgotland in einem anderen See, dem Mjölhatteträsk, ähnliche Konstruktionsdetails gefunden worden; aber mit größter Sicherheit gibt es zu diesen Seebefestigungen nur in östlichen Gebieten Parallelen, im Wendischen (inklusive Polen), im Baltischen (Lettland) und im Finnisch-Ugrischen (Süd-Estland). Das übrige Fundmaterial kann ebenfalls östlicher Provenienz zugeschrieben werden, und es hat im Gegensatz zu früheren Auffassungen in das frühe Mittelalter datiert werden können.[13] Ich habe also 1985 mit meinen Bemerkungen über die Funktion Bulverkets und die Bedeutung der holzgenagelten Boote den Nagel auf den Kopf getroffen.[14] Seither hat der Unterwasserarchäologe Johan Rönnby die Befestigung dendrochronologisch auf ca. 1120 datieren können, was die späte Datierung stützt, die ich ihr habe geben wollen.[15] Auch andere Verfahren, wie die C14-Methode, weisen auf die Mitte des 12. Jahrhunderts. Die mögliche Zeitspanne reicht dabei bis zum Beginn des 13. Jahrhunderts. Das aber ist die Zeit der Hochblüte der slawischen Seeräuber auf der Ostsee, besonders jener, die auf Rügen und in Pommern ihre Basis haben, samt der späteren Hochkonjunktur für die Bewohner Ösels und die Kuren. Die Situation Mitte des 12. Jahrhunderts schildert Saxo Grammaticus für Dänemark in sehr düsteren Farben, selbst wenn man annimmt, daß er in dieser Hinsicht zu Übertreibungen neigt, weil er seine erlösenden Helden in desto hellerem Glanze strahlen lassen will. Doch auch andere Quellen sprechen von weitgestreuten Heerzügen in Dänemark und ferner vom geglückten Überfall auf Konungahella, den wichtigsten Handelsplatz Norwegens, im Jahre 1135. Ferner hat vorläufig festgestellt werden können, daß die Befestigung wahrscheinlich nur eine kurze Zeitspanne ihrem Zweck diente, denn sie versank im Kalkschlamm; sie ist ausgebleicht. Das widerspricht früheren Auffassungen von mehreren Baustadien.

Das Holz des Bulverketbootes selbst war durch die Konservierung weitgehend kontaminiert, weshalb die C14-Analyse, die den Eindruck einer späten Datierung um 1200 erweckte, auf Skepsis stieß. Stattdessen hat man die bautechnische Verwandtschaft des Bootes mit wikingerzeitlichen Fahrzeugen insgesamt hervorgehoben. Dabei darf man aber nicht vergessen, daß das Bulverketboot nur ein kleines Ruderboot ist, mit ganz anderen Voraussetzungen als große Ruderschiffe mit Rahsegel. Schließlich haben Bauernboote dieser Größe bis in weit spätere Zeiten noch sehr altertümliche Züge gehabt.

Eignet sich unter diesen Voraussetzungen eigentlich ein frühmittelalterliches Bootsmodell, noch dazu aus einer fremden Bautradition, als Illustrationsmaterial für die Ostfahrten der Gotländer zur Wikingerzeit?

Außerdem war so außerordentlich wenig vom Bulverketboot erhalten, daß es unumgänglich war, das neue Boot im Prinzip »nach dem Gefühl« zu konstruieren, mit unseren moder-

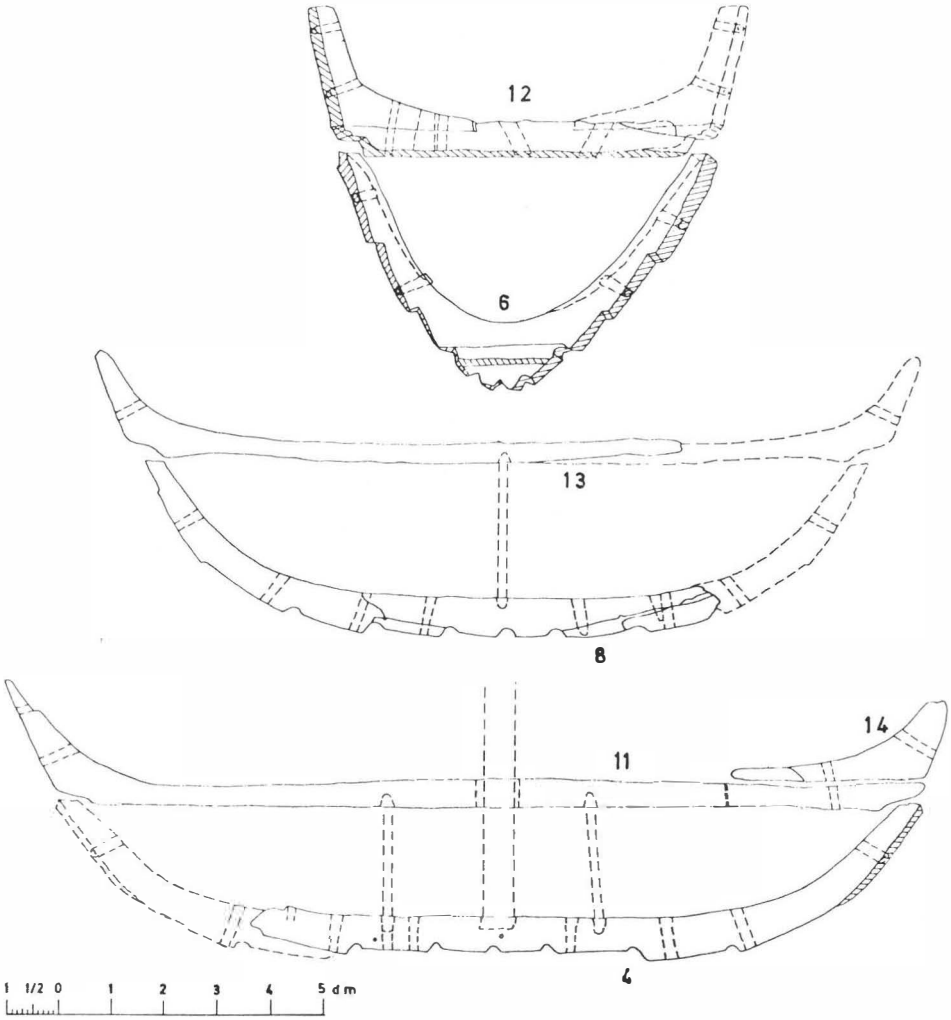

Abb. 2 *Bulverketboot, Gotland. Rekonstruktionszeichnung der Bodenwrangen 4, 6 und 8 sowie der Querhölzer 11–13.*

nen Vorstellungen darüber, wie ein solches Boot auszusehen hätte. Das Gemisch wurde noch weiter verwässert durch die Kenntnis gotländischer Gebrauchsboote wesentlich späterer Zeit. Und endlich wurden für den Bau moderne Bootsbauer engagiert, mit ihren heutigen technologischen Traditionen. Damit hatte man gegen alle grundlegenden Regeln verstoßen, die – wie oben gesagt – Séan McGrail in seinem wichtigen Werk über den Bau einer Replik eines kleinen Bootes vom Gokstadfund – des Färings, dessen Original übrigens gut erhalten ist – erarbeitet hatte.

Das Resultat war nicht unbedingt ein schlechtes Seeschiff. Aber der Name KRAMPMACKEN, ein liebevoller gotländischer Spottname, wurde augenblicklich akzeptiert, was zweifellos für Humor und gute Stimmung bei der Projektleitung spricht.

Die Kritik, die hier am Bau der KRAMPMACKEN selbst und seinen Grundlagen geübt wird, ist meilenweit entfernt von den säuerlichen Kritikern, die sich über Erik Nyléns handfeste

Methoden und allgemeine Abenteuerlust mokieren. Solches Verhalten scheint meist auf Mißgunst der Betreffenden zu beruhen und deren Unvermögen, die eigenen Forschungsergebnisse der Öffentlichkeit vorzuführen.

Nun kann man natürlich die Frage stellen, ob es denn wirklich so wichtig gewesen wäre, das richtige Boot zu bauen. Die Zielsetzung war ja, ein Boot von angemessener Größe für den Flußverkehr und das Über-Land-Schleppen in Osteuropa zu erproben. Die Erfahrungen aus dem Umgang mit Boot und Gelände könnten dennoch wichtig sein. Überdies waren keine Bauernboote verfügbar, so daß nur übrig blieb, ein neues zu bauen.

So könnte man gewiß argumentieren. Aber die Experimente in bezug auf die Segel- und Rudereigenschaften des Bootes, die in den Berichten geschildert werden, zeigen deutlich, daß man jedenfalls glaubte, mit dem Nachbau eines wikingerzeitlichen Wasserfahrzeugs umzugehen. Denn warum sollte man sich sonst vom wissenschaftlichen Standpunkt her für das Experiment interessieren? Wie die Segeleigenschaften der KRAMPMACKEN mit den Rudereigenschaften verglichen wurden, ist mir immer noch ein Rätsel. Mir kommt sie eher wie ein (zu klein geratener) Mischling vor, bei dem keine der bisher gewonnenen schiffsarchäologischen Erfahrungen verwertet worden ist. Ich als Schwede muß hier betonen, daß alle Nachbauten, die in Vikingeskibshallen in Roskilde, Dänemark, entstanden sind, ein ganz anderes Qualitätsniveau erreichen. Nicht nur in ihrem Interesse für die historischen Quellen und in deren Beherrschung sind die dänischen Forscher klar überlegen.

Die Voraussetzungen

Ernster ist jedoch der nächste Einwand, der praktisch die Grundvoraussetzung für die Fahrt der KRAMPMACKEN trifft. Für den ganzen Weg nach Miklagard – Byzanz – wurde möglicherweise gar nicht ein und dasselbe Schiff benutzt! Das Bild schweißtriefender Wikinger, die das Gokstadschiff kilometerlang über die Schleppstrecken in Rußland zerren, ist sicher schon durch Erik Nyléns Annahme einer etwas wahrscheinlicheren Schiffsgröße verblichen. Nyléns Annahme gründet sich teilweise auf die Abbildungen auf gotländischen Bildsteinen, so daß sie zweifellos ein gewisses Heimatrecht auf Gotland hat. Über diese außergewöhnlichen Bilder hat Nylén selbst eine verdienstvolle Arbeit publiziert. Außerdem wissen wir, daß das Handelsschiff der Ostsee generell kleiner war als das der Nordsee. Im »Gutalag«, dem Gesetz der Göten, wird in § 36 ein *Caup schip* im 14. Jahrhundert als ein Fahrzeug mit 13 Spanten und drei Querbalken bezeichnet. Das dürfte ungefähr übereinstimmen mit dem, was in norrönen Quellen *austrfararknǫrr* genannt wird. Skuldelev III, das kleine Handelsschiff, hat zehn Spanten und zwei Stevenschotte; der mittlere Spantabstand beträgt 94 cm. Die Gesamtlänge dürfte demnach ca. 13,5 m betragen haben, die Breite ca. 3,2 m. Da der durchschnittliche Spantabstand sich bei geklinkerten Schiffen im Laufe des Mittelalters bis zur Hälfte des wikingerzeitlichen Maßes verringerte, kann die Entsprechung des 14. Jahrhunderts zur *austrfararknǫrr* kaum länger als 14 m gewesen sein.[17] KRAMPMACKEN ist nur 8 m lang und hat neun Spanten. Ich will nun keinesfalls behaupten, daß überwiegend Schiffe der Größe von Skuldelev III – deren wissenschaftlicher Nachbau übrigens ROAR EGE heißt – auf Newa, Wolga, Dnjepr oder Don geschleppt worden seien, doch selbstverständlich müßten in Skandinavien gebaute und in Rußland gebrauchte Fahrzeuge mindestens einmal ganz bis ins Innere Rußlands gekommen sein. Möglicherweise läßt sich das an Bootsgräbern mit Funden von Eisennieten belegen[18] oder aus Ibn Fadlans berühmtem Bericht über die Bestattung eines russischen Häuptlings in einem Schiff am Ufer der Wolga; von diesem Fahrzeug kennt man allerdings weder Größe noch Konstruktion, doch handelt es sich nicht um ein größeres Exemplar. Überdies können solche Schiffe auch in Rußland gebaut worden sein, aber in nordischer Bau-

Abb. 3 ROAR EGE *während des Baus.*

tradition. In Nowgorod hat man, wie bereits gesagt, nicht eine Spur skandinavischer Schiffe gefunden, obwohl man doch gerade dahin leicht von der Ostsee hätte gelangen können, ohne die großen Probleme, die mit der Befahrung der inneren Flußsysteme verbunden waren.

Hingegen hat man Klinkernägel und Holzfragmente kleinerer Wasserfahrzeuge gefunden und, worauf Korhonen aufmerksam gemacht hat[19], Steventeile in Flügelform. Solche Stevenformen sind indes auch in Skandinavien nicht ganz unbekannt. Ferner ist zu bemerken, daß die einheimisch russische Bootstechnologie relativ wenig von den Fahrzeugen der Neuankömmlinge beeinflußt worden ist – ein starker Kontrast zu Westeuropa, wo nicht nur die nordische Klinkertechnik, sondern auch eine Reihe von Konstruktionsdetails kopiert wurden. In Nordrußland gibt es immer noch Schalen-, Skelett- und Kraweeltechniken.[20] Sicher sind die letzteren in historischer Zeit eingeführt worden, aber es zeigt sich daran auch, daß die skandinavische Bauweise – Klinkerung und Schalenbau – nicht selbstverständlich als überlegen für die Anforderungen an russische Inlandsboote aufgefaßt wurde.

In diesem Zusammenhang sollte man zuvörderst das System der russischen festen Handelsstationen betrachten, mit den neueren Grabfunden, die auf skandinavischen Ursprung deuten. Skandinavier hatten demnach die Kontrolle an den Übergängen von Fluß zu Fluß oder an

den Kreuzungspunkten von verschiedenen Gewässersystemen, über gerade die Stellen also, wo man hat umladen oder das Boot wechseln können. Den Sachverhalt, daß die Kontrolle über diese Übergangsbereiche oder Paßstellen durch die gesamte bekannte russische Geschichte hindurch ein entscheidender Faktor gewesen ist, hat besonders der amerikanische Historiker Robert Kerner herausgearbeitet.[21] In hohem Maße gilt das für Smolensk mit dem riesigen Gräberfeld von Gnezdovo, wo sowohl die Schleppstrecke von der südlichen Düna (lett. Daugava) als auch der Fluß Lovat von Nowgorod her in den Dnjepr münden. Die Frage ist, ob das nicht genau die Absicht bei der Anlage war. Darüber hinaus muß man annehmen, daß diese Stationen einen Hintergrund im eigenen Verkehrssystem der Slawen hatten, jedenfalls eher als in einer neu eingeführten Technik.

Eine Fahrt nach Miklagard dürfte demnach ein mehrjähriges Unternehmen gewesen sein. Zu der kleinen Menge Ladung, die eventuell von den neu angekommenen Rus nach Rußland mitgebracht worden war, wurden im Verlaufe mehrerer Jahre weitere Waren gehäuft, die im Dienst der Fürsten der Rus beziehungsweise auf Handelsstationen angesammelt wurden. Dieser Dienst wurde in Gruppen ausgeübt, die man vermutlich am besten als räuberische Steuer- oder Handelskompanien bezeichnet; die Grenzen zwischen den Funktionen sind fließend und beruhen zum Teil auf dem Grad der Kontrolle und der internen Organisation. Wenn sich die Gelegenheit ergab und die Menge der Waren hinreichend groß war, organisierte der Kopf der Kompanie, also der Fürst, einen Zug oder eine Handelsexpedition zum Schwarzen Meer, oftmals sogar bis Konstantinopel. Man fuhr wegen der Gefahren an den Flußufern fast ausschließlich in Konvois. Dies Verfahren setzt nicht notwendigerweise einen regulären Frachtschiffs- oder Passagierverkehr voraus; man hat jedoch nicht ein und dasselbe Schiff auf dem ganzen Weg von Skandinavien nach Konstantinopel verwendet!

Die meisten Rus wohnten offenbar ständig in Rußland und glichen sich schnell der einheimischen Bevölkerung an, besonders wenn die Neuankömmlinge junge, ungebundene Männer waren, die sich am Ort verheirateten. Wenn nicht ständig hinreichende Zufuhr von Skandinavien nachkam, befand man sich überdies in einem – grob gesehen – slawischen Milieu. Die Bevölkerungszahl in Skandinavien war ja im Vergleich zu der Rußlands verschwindend klein. Der Nachschub an Menschen kam also sicherlich nur in kleinen Mengen, es sei denn, daß die Fürsten der Rus während kriegerischer Verwicklungen bei Fürsten oder ihren Verwandten im Norden um zusätzliche Hilfe baten. Selbständige skandinavische Wikingerzüge nach Osten hat es möglicherweise nie gegeben.

Verkehrsgeographische und schiffsarchäologische Aspekte

Der Sprachwissenschaftler Olavi Korhonen von der Universität Umeå hat in seiner Abhandlung »Samisk-finska båttermer och ortnamnselement och deras slaviska bakgrund. En studie i mellanspråklig ordgeografi och mellanfolklig kulturhistoria« (1982)[22] die Verhältnisse analysiert, die prägend sind in bezug auf die Bootstermini und deren sachlichen Hintergrund. Wie schon erwähnt, wurden z.B. in Nowgorod keine Spuren von Wasserfahrzeugen spezifisch skandinavischen Typs gefunden. Was man hingegen gefunden hat, sind Reste großer und kleiner Einbäume. Korhonen weist nun u.a. darauf hin, daß die Bautradition der interessanten gespreizten Espenboote (finn. *haapio,* zu *haapa* »Espe«; dann allmählich in veränderter Bedeutung »kleines geklinkertes Flußboot, vgl. schwed. *håp*) vermutlich via Rußland in die finnisch-ugrische Region gelangt ist.

Der Austausch von Termini und Bootstypen ist aber auch den umgekehrten Weg gegangen. Erinnern wir uns, daß der Kernbezirk der finnisch-ugrisch sprechenden Region bereits in Rußland liegt. Ferner wissen wir, daß verschiedene andere Impulse in der Wikingerzeit und in

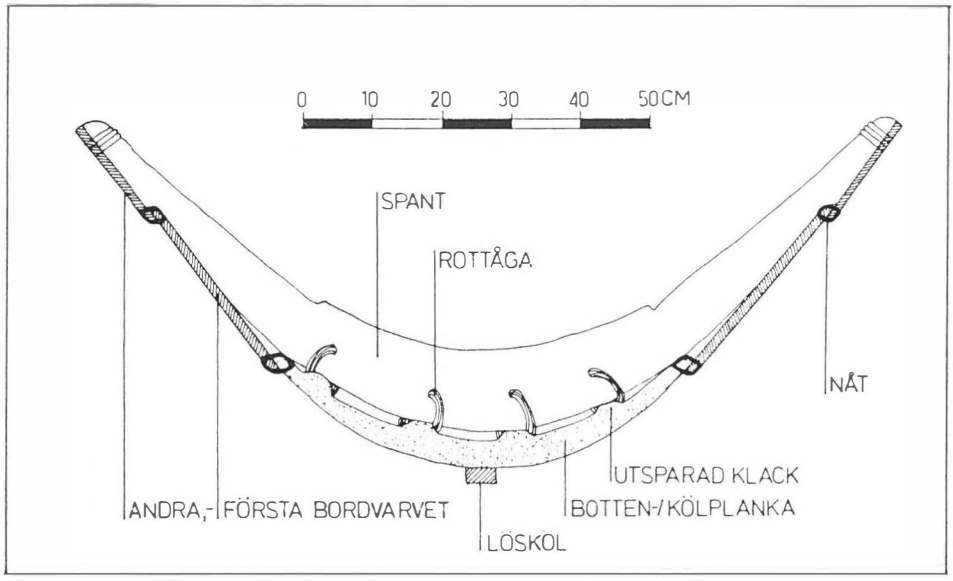

Abb. 4 *Schematischer Querschnitt durch das Mekrijärviboot. (Nach Forsell, 1983)*

der jüngeren Eisenzeit von Osten nach Skandinavien gekommen sind; z.B. wird unsere spezifische Form der Holzbaukunst aus Rußland übernommen worden sein. Gleiches gilt vermutlich für die finnische Sauna. In Norwegen kennen wir ganz konkret Haralds des Harten Wirken als Innovator nach seinem Aufenthalt in Rußland und seiner Zeit als Hauptmann der Wäringergarde in Konstantinopel in der Mitte des 11. Jahrhunderts. Die russischen Einflüsse auf das heutige Finnland und weiter westwärts dürften denselben Hintergrund haben wie der Austausch der skandinavischen Rus.

Anfangs lagen also die hauptsächlichen maritimen Einfallstore in die riesigen russischen Gebiete auf finnisch-ugrischem Territorium, ob man nun über die Newa-Mündung, also über das schon genannte Staraja Ladoga (nord. *Aldeigjuborg*) in die Region kam oder gar noch weiter im Norden. Verschiedene ostseefinnische Völker wie die Finnen und nahverwandte Stämme wie die Tjuden (russ. Name für die Esten) nahmen selbst am Handel nach Rußland und Miklagard teil. Schon früh stellten sie einen Teil der Wäringergarde in Konstantinopel und auch der Gefolgschaften der Fürsten der Rus. Wahrscheinlich waren sie sogar von den ältesten Zeiten an in die Rus integriert. Die Zusammenarbeit zwischen Schweden und Finnen dürfte auf diese Zeit zurückgehen und später im frühen Mittelalter zu einer gemeinsamen Staatsbildung geführt haben. Darüber darf man natürlich nicht die zweite wichtige Route über die südliche Dvina (Düna, Daugava) vergessen, die im baltischen (lettischen) Gebiet beginnt.

Noch eine weitere wichtige natürliche Gegebenheit teilt ein größeres fennoskandisches Gebiet mit Nordrußland: Verkehrsgeographisch gesehen ist das Innere Fennoskandias Teil eines großen, weithin weglosen Gebietes in Nordeuropa. Verbindungswege auf dem Wasser sind hier für jeden Verkehr grundlegend gewesen. Wasserscheiden sind die entscheidenden Transit- und Übergangsstellen, wo man sein Boot tauschte oder von wo aus man sein Fahrzeug trug, schleppte oder zog. Für die vorgeschichtliche Zeit ist dieser gebrochene Verkehr auch in Teilen Südskandinaviens belegt. Der Linguist Bengt Hesselman hat 1930 in einer Studie besonders auf die schwedischen Ortsnamenelemente *Bor-*, *Ed-* und *Drag-* hingewiesen, die sich auf das Tragen bzw. Über-Land-Ziehen oder -Schleppen von Booten beziehen.[23]

Abb. 5 und 6 *Rusischer (karelischer) Bootstransport über Land. (Nach Olaus Magnus, 1555)*

Welche Bootstypen auf solchen Verkehrswegen gebraucht wurden, zeigen mit aller wünschenswerten Deutlichkeit die Bootsgräberfelder in Mittelschweden, besonders die Funde von Valsgärde nahe Uppsala und Tuna in Badelunda. Sie leiten zu der Vermutung, daß die Verbindungstechniken und Größen der Boote ursprünglich nicht ohne Bedeutung für die Handhabung waren. Bemerkenswert ist weiter, daß hier sowohl geklinkerte als auch genähte Boote belegt sind, selbst wenn die letztere Gruppe bislang nur durch einen sicheren Fund vertreten ist, nämlich Tuna Nr. 75. Das genähte Tuna-Boot aus der Zeit um 800 n.Chr. ist im übrigen auf einem aus einem Baum gehauenen Kiel konstruiert, vom selben Typ also wie die weit später belegten finnischen Inlandsboote, z.B. das wohl aus dem 17. Jahrhundert stammende Mekrijärviboot.[24]

Wie man nach einer Wegstrecke auf dem Wasser weiter verfuhr, illustriert noch der schwedische Erzbischof und Geograph Olaus Magnus im 16. Jahrhundert gerade in Hinsicht auf Russen oder Karelier. Im Jahre 1519 hatte er auf dem Markt von Torneå im innersten Winkel des Bottnischen Meerbusens Männer getroffen, die auf diese Weise über die finnischen Seesysteme reisten.[25] Das Muster, wie man in diesem Gebiet vorankommen kann, war noch in

jüngerer Zeit bei den Waldsamen und agrarischen Neusiedlern im Innern Nordfennoskandias lebendig. Ferner hat der Sprachforscher Karl-Hampus Dahlstedt auf die reich ausgebildeten Ortsnamenglieder aufmerksam gemacht, die in der schwedischen Lappmark auf Übergangsstellen an Stromschnellen und Wasserscheiden hinweisen: *ed, mårka, luspe, hovde* usw.[26] Gleich vielfältige Termini für ebendiesen Sachverhalt gibt es im Finnischen[27], wo selbst die Grundworte für »reisen«, *matka* und *taival (taipal/el),* im Grunde zunächst einen Verkehr über Land zwischen zwei Gewässern meinen, besonders an Stromschnellen und Wasserscheiden. Das schwedische *mårka* und das finnische *muotka* stammen übrigens beide aus dem samischen *muor'hke,* das die gleiche Bedeutung hat.[28] Abermals zeigt dieses Gebiet seinen Wert in einem größeren Zusammenhang durch die immer noch lebendigen Relikte eines uralten Verkehrssystems, das vorzeiten wesentlich weiter verbreitet war.

Gleichzeitig darf man jedoch nicht vergessen, daß ein grundlegender Unterscheid darin besteht, ob man die Boote zieht oder trägt,

1. in einem relativ ebenen, tiefliegenden Gebiet mit Flüssen geringer Strömung, wie in Südskandinavien und auch großen Teilen Rußlands – das uns hier besonders interessiert –, und
2. bei Verkehren flußauf oder flußab, mit Stromschnellen und Wasserfällen, in einem Gewässersystem mit starken Niveauunterschieden. Unter anderem stellen sich dabei, wie oben schon angesprochen, unterschiedliche Anforderungen an Konstruktion und sogar Größe der Fahrzeuge.

Aber die grundlegenden Bedingungen für Verkehre in weglosem Land ändern sich nicht. Daher kann es kein Zufall sein, wenn die hier angesprochenen Gebiete diejenigen sind, in denen sich genähte Boote am längsten gehalten haben.

Ich habe versucht, diesen letzteren Sachverhalt durch Anknüpfung an den russischen Terminus *Zavoloshche* näher zu bestimmen. Er bezeichnet das große Landgebiet nördlich von Nordrußlands Hauptwasserscheide zwischen den Flüssen, die in das Schwarze Meer oder das Kaspische Meer fließen, und jenen, die zum Eismeer/Weißen Meer und Nordatlantik entwässern. Wörtlich bedeutet *Zavoloshche* »das Land auf der andern Seite der Schiffsschleppstrecke«, d.h. der Wasserscheide.[29] Während des Mittelalters war *Zavoloshche* ein Steuerverwaltungsbezirk *(koloni)* in der Ratsrepublik Nowgorod, an der nördlichen Dwina gelegen, die in das Weiße Meer fließt. Dieselbe Bezeichnung gilt aber auch für die fennoskandische Inlandszone. Hier kommt in deutlich höherem Grade als in Südskandinavien der erhebliche Unterschied zwischen den Verhältnissen im Sommer (schneefreier Boden und eisfreie, offene Gewässer) und im Winter (Schnee und eisbedeckte Wasserläufe) zum Tragen. Der Winter brachte in bezug auf die Fortbewegung große Erleichterungen mit sich. Der Verkehrsbedarf ins Inland nahm während des Winters eher zu, vor allem aus wirtschaftlichen Gründen, wegen der Jagd auf Pelztiere, die aus europäischer Sicht das einzige attraktive Produkt mit hohem Marktwert waren und oft die einzige Möglichkeit boten, an Bargeld zu kommen. Regionalökonomisch war daneben zur selben Zeit, besonders im Spätherbst/Frühwinter, die Jagd auf Tiere sehr wichtig, die zum Verzehr geeignet waren. Dafür hat man in subarktischem Klima ein amphibisches Verkehrsverfahren entwickelt, in dem abwechselnd Rentierschlitten und andere Schneefahrzeuge verwendet wurden. Der Rentierschlitten hat offenbar in einem kleinen Boot binnenländischen Typs sein Vorbild, das – nach dem Fund von Soukolojärvi in Nordschweden zu urteilen – genäht gewesen ist.[30] Dieselbe Doppeldeutigkeit findet man übrigens im germanischen Wort *kane,* das sowohl »kleines Boot« als auch »Schlitten« bedeuten kann. Dies Wort nun liegt möglicherweise etymologisch dem nordischen Namen für Kiew, *Könugard,* zugrunde; doch gibt es auch andere Erklärungen.[31] Im Lichte dessen, was wir bereits über das russische Verkehrswesen und seine Wasserfahrzeuge angeführt haben, ist das sicher nicht nur vom etymologisch-linguistischen Gesichtspunkt aus ein interessanter Sachverhalt. Unsere wichtigste Quelle nennt ausdrücklich Kiew (wenn auch unter anderem

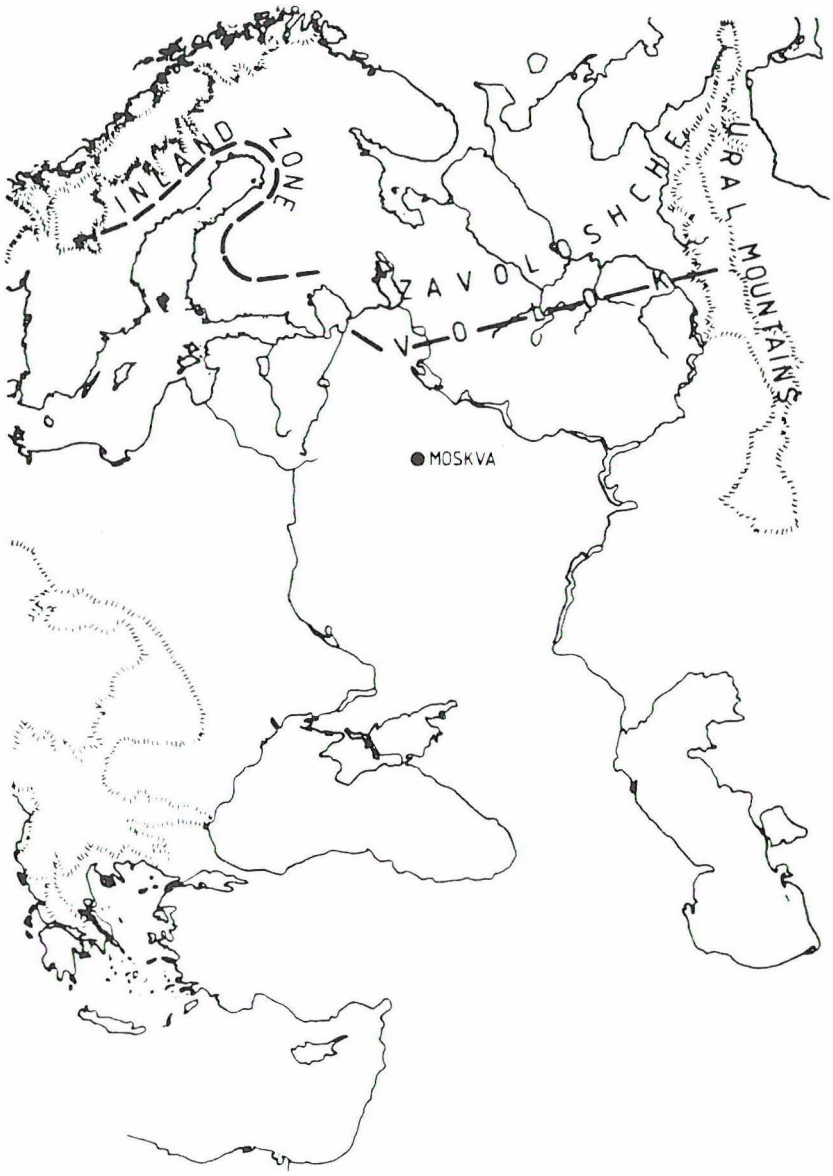

Abb. 7 *Karte der nördlichen Zavoloshche-Zone.*

Namen, *Sambates;* eventuell auch nordischen Ursprungs, zu *Sandbakki*?) als Zentrum für die seinerzeitigen Bootstypen.

Die Verkehrsverhältnisse, die ich hier herausgearbeitet habe, können im großen und ganzen für die gesamte Zeit vorausgesetzt werden, in der Menschen unter subarktischem Klima in diesem Gebiet gelebt haben. Schon sehr früh in prähistorischer Zeit haben Kontakte die gesamte eurasische *Zavoloshche*-Zone verbunden. Das belegt z.B. der frühneolithische Fund eines Schlittenfragments in Finnland: Er besteht aus einer Zirbelkiefer, die nachweislich aus dem Ural stammt.[32] Sicher kann man in diesem Fall auch an die Möglichkeit denken, daß der

Schlitten aus Treibholz gebaut worden ist, das aus dem Ural über die Barents-See nach Finnland gedriftet war; aber die Holzressourcen Finnlands dürften auch ohne solche Treibholznutzung unerschöpflich gewesen sein. Im übrigen gibt es natürlich noch eine Reihe anderer Kulturelemente, die Fennoskandia mit dem nordöstlichen Rußland verbinden. Teilweise knüpfen sie an die Theorie des norwegischen Sozialanthropologen Gutorm Gjessing über einen arktischen Kulturkreis an.

Jemandem, der mit einem Verkehrssystem vertraut ist, das in etwa dem russischen entspricht, fällt die Anpassung daran nach einer relativ kurzen Seereise bedeutend leichter als anderen Konkurrenten. Die großen Seensysteme und Flüsse Fennoskandias sind am ehesten mit den gewaltigen Flußsystemen im Innern Rußlands zu vergleichen. Hier gab es außer dem großen *Volok* im Norden auch ein Gebiet im Westen, um die Valdai-Höhen herum, in dem die in verschiedene Richtungen entwässernden Quellen der Flüsse reiche Möglichkeiten zu Verbindungen einerseits mit der Ostsee und andererseits mit dem Schwarzen Meer sowie schließlich über das Flußsystem der Wolga sogar mit dem Kaspischen Meer boten.[33] Von hier stammt

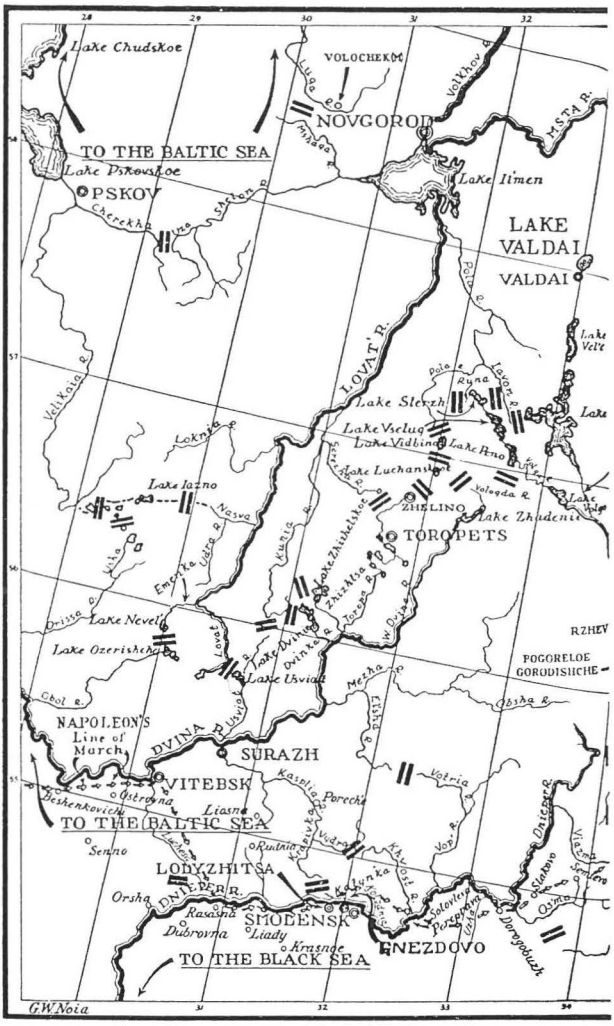

Abb. 8 *Das große Volok-Gebiet am Valdai. (Nach Kerner, 1946)*
= *Schleppstrecken*

übrigens ein Teil des schon früh exportierten russischen Flintsteins, der z.B. in Nordschweden gefunden wurde.[34] Ein südlicherer Weg führte über Njemen/Pripjet zum Dnjepr und zum Dnjestr. Diesen also hat Erik Nylén zu einem späteren Zeitpunkt im Sinne gehabt. In den beiden Übergangszonen liegen die wichtigsten Transitstellen für die Verkehrsgeographie im Innern Rußlands, und hier befinden sich auch, wie oben bereits gesagt, einige der wichtigsten Stützpunkte der Waräger.[35]

Aus dem Folgenden scheint aber auch hervorzugehen, daß es zwischen den Gebieten an den Oberläufen der Nebenflüsse und den Hauptadern der großen Ströme einen Zusammenhang in Hinsicht auf die Bootstypen gegeben hat. In diesem gesamten Bereich hat die Bevölkerung noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts genähte Boote benutzt, größere und kleinere und von einer teilweise verblüffend großen Typenvielfalt, wobei einzelne Typen wiederum zum Teil regionalen Verkehrszonen entsprachen.[36] Einige Fahrzeugtypen waren sogar nur für eine einzige Fahrt flußabwärts gedacht. Genähte oder vielleicht eher gebundene Fahrzeuge haben nämlich den großen Vorteil, daß man die Verbindungen leichter lösen kann als bei genagelten oder genieteten Booten, wenn man aus unterschiedlichen Gründen größere Boote in Einzelteilen tragen oder wenn man Bauteile auswechseln muß. Es erleichterte auch das Auseinandernehmen, wenn man – wie in historischer Zeit gut bezeugt – das Bootsholz am Ende der Fahrt verkaufen wollte.[37] Die Anpassung an eine solche Verfahrensweise ist unleugbar am ehesten in einem Gebiet weit stromauf in einem Flußsystem zu erwarten, wo man die Boote über einen *Volok* tragen mußte. Wie wir im folgenden noch sehen werden, kann man zu dem Schluß kommen, daß aus diesen Gebieten an den Oberläufen der Flüsse die meisten jener Boote stammten, mit denen die Waräger zum Schwarzen Meer fuhren.

Um zum Anfang zurückzukehren: Die unbefriedigende Diskussion über die Verkehrsverhältnisse auf den Binnenwasserstraßen Rußlands hat unter mangelnder Aufmerksamkeit für die historischen Quellen gelitten. Aber selbst die realen archäologischen Bootsfunde und Bootsbautraditionen sind weitgehend übersehen worden. Mitunter waren schließlich auch die Übersetzungen – so überhaupt vorhanden – ausgesprochen fehlerhaft. Das gilt in besonderem Maße in bezug auf die Boote; denn hier wären für die Übersetzung grundlegende Kenntnisse über Boote, Bootsbau und Verkehrsgeographie nötig gewesen.

Unsere wichtigste Quelle in diesem Zusammenhang ist Kaiser Konstantins VII. Prophyrogennetos' »De administrando imperio« aus der Mitte des 10. Jahrhunderts. In R.H.J. Jenkins' englischer Übersetzung nach der Ausgabe von Moravcsik[38], aus der weiter unten übersetzt wird, ist z.B. das griechische μονόξυλον (plural μονόξυλα) wiedergegeben worden mit »einbordiges (einplankiges) Schiff«. Monoxylon bedeutet jedoch wörtlich »Einbaum, einbäumiges Boot«, und in dieser Bedeutung wird das Wort noch heute in den romanischen Sprachen verwendet. Es bedeutet also ein Wasserfahrzeug, das aus einem einzigen Baumstamm ausgehöhlt ist, wie schwedisch »stockbåt« oder eben deutsch »Einbaum«.[39] Korhonen verwendet ganz korrekt den Terminus »enstammiga båtar«.[40] Vor dem Hintergrund von Bootsfunden in Rußland ist dies der einzig angemessene Ausgangspunkt. Es geht aus der Bezeichnung zwar nicht hervor, ob es sich um Stämme der Espe handelt, die wir weiter oben schon als traditionelles russisches Bootsbaumaterial erwähnt haben (was wiederum aus dem finnisch-ugrischen Bereich von den Nordleuten bis hin nach Niederdeutschland in Wort und Sache »Esping« – in späterer Zeit »Schiffsboot«, »kleineres Boot« – übernommen worden ist); aber dies ist doch sehr wahrscheinlich. Dafür gibt es zumindest ein Beispiel aus Nowgorod. Natürlich haben auch andere Baumarten verwendet werden können, doch ist neben anderem gerade die Klärung dieses Punktes wegen des Mangels adäquat dokumentierter Funde sehr mühsam. »Einbordige Schiffe« jedenfalls bedeutet Schiffe mit nur einem Bord, also einem Plankengang pro Schiffsseite (Setzbord, Spritzbord).

Jenkins' Übersetzung ist demnach völlig irreführend, was für den weiteren Zusammenhang

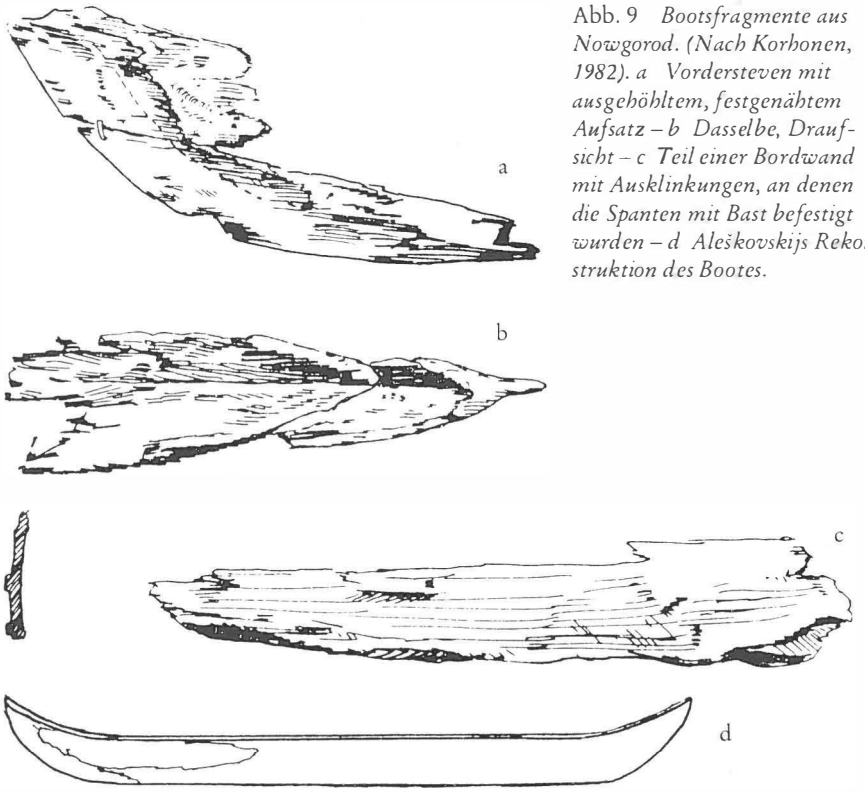

Abb. 9 *Bootsfragmente aus Nowgorod. (Nach Korhonen, 1982). a Vordersteven mit ausgehöhltem, festgenähtem Aufsatz – b Dasselbe, Draufsicht – c Teil einer Bordwand mit Ausklinkungen, an denen die Spanten mit Bast befestigt wurden – d Aleškovskijs Rekonstruktion des Bootes.*

ernste Konsequenzen hat. Sicher kann man ohne weiteres einsehen, daß der ausgehöhlte Baumstamm – genetisch betrachtet – als erstes externes Bauteil ein Setzbord erhielt. Geht man aber davon aus, daß sich dies Setzbord bereits am ursprünglichen Fahrzeug befand, nimmt sich die weitere Beschreibung des Aufbaus der Boote in Konstantins Text sehr merkwürdig aus. Korhonen, der das Verdienst hat, jüngst auf diesen Sachverhalt aufmerksam gemacht zu haben, tendiert nun allerdings dazu, in dem Terminus σκαλμός des griechischen Originals eine Art zusätzliches, pflugähnliches Stevenbord zu sehen. So etwas ist im Fund von Nowgorod belegt, allerdings eher als flügelförmiger Steven, der also von Anfang an zur Konstruktion gehörte. Solche Steven gibt es z.B. auch im Schiffsfund von Skuldelev in Dänemark. Daß σκαλμός/σκαρμός in diesem Zusammenhang keinesfalls »(natürliche) Dolle«, »Ruderloch«, »Rojepforte« meinen kann, was es im Griechischen eigentlich bedeutet, ist offensichtlich. Hier haben wir wahrscheinlich ein Beispiel dafür vor uns, daß der skandinavische Gewährsmann ein nordisches Wort verwendet hat, der Schreiber des Kaisers jedoch wegen der Lautgleichheit gedacht hat, das griechische mit der zugehörigen Bedeutung sei gemeint gewesen. Daß Konstantin sowohl einen skandinavischen als auch einen slawischen Gewährsmann befragt hat, geht aus den in beiden Sprachen überlieferten Namen für die Dnjepr-Stromschnellen hervor. Das wahrscheinliche nordische Wort *skarm/skalm,* das etymologisch buchstäblich »etwas Gegabeltes, Verzweigtes« bedeutet, ergibt nach Korhonens Deutung einen guten Sinn. (Man könnte sogar an das Wort *skärm* = »Schirm«, »Schutz« als Ursprung denken, nicht zuletzt in Hinblick auf die durch treffsichere petschenegische Bogenschützen drohende Gefahr.) Am wahrscheinlichsten aber dürfte es das Setzbord meinen. Möglicher Anlaß,

die Aufmerksamkeit auf den Unterschied zwischen dem Bootsboden selbst, der aus einem ausgehöhlten Baumstamm besteht, und den mit Sicherheit gebeilten Bohlen zu richten, die wohl das Oberteil der Bordwände bilden, mag der Umstand gewesen sein, daß die Boote ohne diese zusätzlichen Planken wohl kaum funktionstüchtig waren. Bei Jenkins/Moravscik zeigt sich das in ihrer Deutung des Begriffes μονόξυλον. (Sie übersetzen den Passus so, daß die Slawen ihre Boote zusammensetzen und sie beim Aufbrechen des Eises die Flüsse hinabbringen. Ich übersetze hingegen mit Korhonen »und wenn sie sie (=die Boote) in Ordnung gebracht haben ...« usw., eine sprachlich durchaus korrekte Deutung.) Das Wort *skarm* hat später im Schwedischen sogar die Bedeutung »Brett«, allerdings in einem speziellen Sinn (»Buchdeckel [aus Holz]«, auch »Kante«, »Rahmen«, Handgriff eines Gerätes usw.). Im Niederdeutschen ist »Schalm« Bezeichnung für ein dünnes Brett, *scalm* im älteren Hochdeutschen auch Bezeichnung für ein Boot.[41] Das griechische σκαρμός dürfte hier folglich den ganzen Plankengang meinen, eben das deutsche »Setzbord«.[42]

Im übrigen ist die Bedeutung des Textes völlig klar. Die in Rußland wohnenden Rus, eventuell mit Verstärkung aus Skandinavien, kaufen im Frühjahr von den untergebenen Stämmen in den Flußtälern Boote auf, die jene im Winter gebaut haben. Dann versehen die Rus selber in Kiew die Boote mit der notwendigen Ausrüstung, u.a. mit den Setzborden, die sie von ihren alten Einbäumen nehmen. Selbst noch in viel späterer Zeit sind die russischen Flußboote an der Seeküste mit Setzborden versehen worden.[43] Man nehme den Text über das hinzu, was die Waräger mit ihren Booten beim Eintritt in das Schwarze Meer machten, selbst wenn hier der Übergang vom Rudern zum Segeln gemeint ist!

Das Muster, das wir hier vor uns haben, muß als genetisches Stadium in der Gesamtentwicklung des Plankenbootes betrachtet werden. Aber aus verschiedenen Gründen ist der Einbaumkiel, das Rückgrat der Konstruktion, im finnischen und russischen Gebiet bis weit in die Neuzeit ein funktionelles und jeweils den Veränderungen angepaßtes Relikt geblieben. Möglicherweise ist diese Konstruktionsweise kleinerer Boote erneut von skandinavischen Häuptlingsgeschlechtern übernommen worden (vgl. die Bootsfunde von Tuna, Ärby u.a.). Als quasi natürliche Zutaten treten hier das traditionelle Vernähen der Planken und das Verzurren der Spanten hinzu. Leider werden diese Techniken in Kaiser Konstantins Text nicht ausdrücklich genannt. Besonders die finnische Vernähtechnik zwischen den Planken, der einfache Heftstich (finn. *nide*), wäre für ein schnelles Lösen der Teile geeignet.[44] Bei den ausgehöhlten Steventeilen aus Nowgorod ist diese Technik angewendet worden, was zumindest zeigt, daß sie im Innern Rußlands nicht völlig unbekannt war. Selbst wenn Spuren von Nähtechnik im Bootsbau, meist jedoch mit laufendem Saum, sich sogar in südskandinavischem Gebiet finden – zu dieser Zeit meist bei Reparaturen –, bedeutet dieses Verfahren in einem solchen Fall, und auch in anderer Hinsicht, eine fast völlige Anpassung an ein russisches Verkehrssystem; es ist keine Weiterführung eines einheimisch skandinavischen Systems. In diesem Lichte wird selbst eine Fahrt über den Landrücken zum Kaukasus und weiter zum Kaspischen Meer, wie sie Ingvar der Weitgereiste nach Mats Larssons Vorstellungen durchgeführt haben soll, recht glaubhaft.[45]

Auf diese Fahrzeuge laden die Rus die erhaltenen Naturalabgaben und verfrachten sie nach Kiew und wohl auch anderen Orten, zusammen mit den Sklaven, die ebenfalls als Handelsware verkauft werden sollen. Danach fahren sie den Dnjepr hinab, bedroht u.a. von den wilden Petschenegen, die Frans G. Bengtsson in seinem berühmten Roman »Röde Orm« Patzinaken nennt. Die spätere Überlieferung von gefährdeten Flußpassagen zwischen Kosaken bei den Dnjepr-Stromschnellen wird übrigens sehr eindrucksvoll in einem Werk aus dem 17. Jahrhundert beschrieben, das Ole Crumlin-Pedersen kürzlich wieder ans Licht gezogen hat.[46] Die Parallelen werden noch weiter vermehrt durch das Auftreten der Tartaren in diesem Gebiet, die so zu späten Nachfahren der Petschenegen werden. In der wikingerzeitlichen Dar-

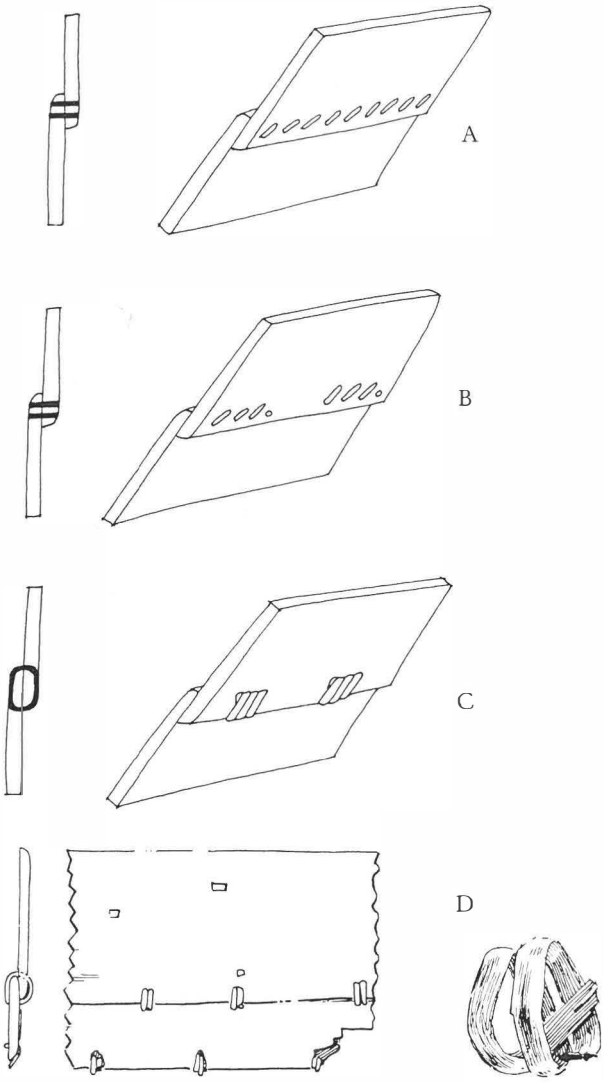

Abb. 10 *Nähtechnik mit Heftstich an Booten. (Nach Korhonen, 1982, und Forsell, 1983). A lappisch – B karelisch-rusisch – C finnisch (Mekrijärviboot) – D finnisch (Keuruufund).*

stellung werden die Namen der berühmten Stromschnellen gleichzeitig in nordischer und slawischer Sprache überliefert.[47]

In älterer Literatur, z.B. bei Prokop, werden Einbäume erwähnt, die bis zu dreißig Mann aufnehmen können. Die in unserem Zusammenhang gemeinten Monoxyla waren jedoch erheblich kleiner, vor allem dann, wenn sie aus Espenstämmen gefertigt waren. Dennoch sollten sie eine umfangreiche Ladung aus Waren wie Honig, Wachs, Häuten, Pelzen und Sklaven tragen können, die sämtlich in unseren Quellen genannt werden. Es müssen imponierende Flotten gewesen sein, die dnjeprabwärts nach Konstantinopel fuhren. Vielleicht erklärt dies die angeblich gewaltige Menge von Schiffen, welche der Nestorchronik zufolge die Rus bei ihrem Angriff auf Konstantinopel einsetzten. Wenn die Nestorchronik für das Jahr 941 n.Chr. allerdings von einer Zahl bis zu 10 000 Schiffen spricht[48], so ist das sicher eine Übertreibung, hervorgerufen durch den überwältigenden – und exotischen – Eindruck, den eine

solche Flotte der Rus gemacht haben muß. Die Nestorchronik überliefert auch einige andere Details, z.B. daß beim Angriff Olegs (Helges) im Jahre 907 die Rus Segel von Seide, die Slawen hingegen solche aus Nesseltuch gebraucht hätten; über die Konstruktion von Booten verrät sie jedoch nichts.

Zum Abschluß sei noch eine kurze Bemerkung gestattet, um einem möglichen Mißverständnis vorzubeugen. In den Flotten gab es natürlich eine große Anzahl slawisch sprechender Rus. Sie sind schon bei den ersten Unternehmungen dabeigewesen, nach den Namen derjenigen Personen zu urteilen, die für die Seite der Rus als Garanten für das Handelsabkommen mit Byzanz stehen. Im Laufe der Zeit nahm die Zahl der slawischen Personennamen sogar noch zu.[49] Der nordische Einschlag ist jedoch zu der Zeit, mit der wir uns im folgenden befassen, der Mitte des 10. Jahrhunderts, sehr stark. Man beachte, daß die nordischen Rus oft zwei Namen getragen haben, einen nordischen und einen slawischen.

Der folgende Text stammt also von Kaiser Konstantinos VII. Porphyrogennetos (905–959), der ein gebildeter Mann war, aber als schwacher Kaiser gilt.[50] In seinem Werk »De administrando imperio« haben wir zur Zeit die einzige Quelle für die Fahrten der Rus in Rußland. Besonders wichtig als historische Quelle ist sie, weil es sich um eine zeitgenössiche Darstellung handelt. Den Sprachformen nach zu urteilen, hatte Konstantinos wenigstens zwei mit den Verhältnissen vertraute Gewährsleute, von denen der eine nordisch, der andere slawisch sprach. Vielleicht traten beide in die Leibwache des Kaisers ein, die sogenannte Wäringergarde. Seit dem Vertrag Kaiser Basilios' II. mit den Rus im Jahre 911 hatten sie das Recht, in unbegrenzter Zahl in den Dienst des Kaisers zu treten, als φαραγγοὶ πελεκοφοροί, wäringische Axtträger.[51]

Über die Fahrt der Rus in Einbäumen (Monoxyla) von Rußland nach Konstantinopel

Die Einbäume, die vom äußeren Rußland nach Konstantinopel herunterkommen, sind aus Nowgorod, wo Svjatoslav, der Sohn des Igor, Fürst von Rußland, seinen Sitz hat, und andere aus der Stadt Smolensk und von Teljutza und Tjernigov und von Busegrad.

All diese kommen den Fluß Dnjepr herab und sammeln sich bei der Stadt Kiew, auch Sambatas genannt. Ihre slawischen Tributpflichtigen, die sogenannten Krivitjen und Lenzanen und die restlichen slawischen Gebiete, hacken während des Winters in ihren Bergen Einbäume (μονόξυλα), und wenn sie sie in Ordnung gebracht haben, bringen sie diese, wenn der Frühling kommt und das Eis aufbricht, zu den nahegelegenen Seen. Und da diese Seen in den Fluß Dnjepr entwässern, kommen sie auf diesem Weg auf diesen Fluß und kommen nach Kiew, um sie ausrüsten zu lassen (εἰς τὴν ἐξάρτισιν), und verkaufen sie an die Rus. Die Rus kaufen nur diese Rümpfe (σκαφίδια) und fügen Remen (πέλλας) und Plankengänge (Setzborde; σκαρμοῦς) und andere Ausrüstungsgegenstände von ihren alten Einbäumen hinzu, die sie auseinandernehmen (μονόξυλα καταλύοντες), und so rüsten sie sie aus.

Im Juni ziehen sie den Fluß Dnjepr hinunter und kommen nach Vitičev, ein Ort, der den Rus steuerpflichtig ist, und dort sammeln sie sich zwei oder drei Tage lang, und wenn alle Einbäume versammelt sind, fahren sie los und kommen den genannten Fluß Dnjepr herunter. Als erstes kommen sie zu der ersten Stromschnelle, die Essoupí heißt, was sowohl in rusischer als auch in slawischer Sprache »schlaf nicht!« bedeutet; die Stromschnelle selbst ist so schmal wie die Breite des Polofeldes (in Byzanz). *In ihrer Mitte sind hohe und steile Felsen, die wie Inseln aussehen. Wenn das Wasser sie erreicht und überspült, verursacht es im Stürzen ein lautes und erschreckendes Geräusch. Deshalb wagen die Rus es nicht, zwischen ihnen hindurch zu fahren, sondern legen vorher am Ufer an, wo sie die Männer an Land setzen, während sie die Ladung*

auf den Einbäumen lassen. Dann legen sie ihre Kleidung vollständig ab (führen die Boote im Wasser?) *und tasten mit den Füßen vor, um nicht über die Steine zu stolpern. –*

Dies führen sie aus, indem einige am Vorsteven, andere in der Mitte des Bootes und wieder andere am Heck sind, die mit Stangen staken, und auf diese sehr vorsichtige Art kommen sie durch die erste Stromschnelle, indem sie sich ganz am Ufer halten. Wenn sie diese Stromschnelle passiert haben, nehmen sie die, welche am Land waren, wieder an Bord, fahren weiter und kommen zur zweiten Stromschnelle, die auf rusisch Ulvoursi und auf slawisch Ostrovouniprach heißt, was »Stromschnelleninsel« bedeutet. Diese ist wie die erste, schwierig und unpassierbar (mit der Mannschaft im Boot?). *Abermals setzen sie die Menschen an Land und geleiten die Boote hindurch, wie beim ersten Mal. In gleicher Weise passieren sie auch die dritte Stromschnelle, Gellandri genannt, was auf slawisch »Stromschnellengetöse« bedeutet, und später die vierte, die große, die auf rusisch Aeifor und auf slawisch Neasit genannt wird, weil Pelikane in den Felsen der Stromschnelle nisten. An dieser Stromschnelle fahren alle mit dem Bug voran ans Ufer, und die zur Wache eingeteilten Leute steigen aus, und diese Männer gehen davon und halten aufmerksam Ausschau nach den Petschenegen. Die übrigen nehmen ihre Waren aus den Einbäumen und führen die Sklaven in ihren Ketten über das Festland, ungefähr sechs Meilen weit, bis sie die Stromschnellen passiert haben. Nachher transportieren sie ihre Boote, teils ziehend, teils auf den Schultern tragend, an den Stromschnellen vorbei, setzen sie wieder in den Fluß, laden ihre Waren wieder ein, steigen selbst ein und fahren weiter. Wenn sie zur fünften Stromschnelle kommen, die auf rusisch Varouforos und auf slawisch Voulniprach heißt, weil sie einen großen See bildet, leiten sie ihre Einbäume am Ufer entlang daran vorbei, wie bei der ersten und zweiten Stromschnelle, und kommen dann zur sechsten Stromschnelle, auf rusisch Leanti und auf slawisch Veroutzi genannt, was »Kochen des Wassers« bedeutet; sie wird auf gleiche Weise passiert. Von hier fahren sie alsdann zur siebten Stromschnelle, die auf rusisch Stroukoun und auf slawisch Naprezi heißt, was »die kleine Stromschnelle« bedeutet. Sie wird bei der Furt Krarion erreicht, wo die Krimbewohner nach Rußland hinüberwechseln und die Petschenegen auf die Krim. Diese Furt ist so groß wie das Hippodrom* (in Byzanz) *und ist dort, wo die Freunde der Petschenegen das Ganze überwachen, so hoch, daß ein Pfeil die unten Passierenden leicht treffen kann.* (Dieser Passus lautet in wörtlicher Übersetzung recht merkwürdig, so daß ich mir diese Deutung erlaubt habe. Chr. W.) *Folgerichtig pflegen die Petschenegen die Rus genau an dieser Stelle zu überfallen.*

Nach dem Passieren dieser Stelle erreichen sie eine Insel, die St. Gregor genannt wird, auf welcher sie ihre Opfer darbringen, weil dort eine riesige Eiche steht; und sie opfern lebende Hähne. Rund herum stecken manche Pfeile in den Boden, und andere opfern auch Brote und Fleisch und was gerade jeder hat, wie es die herrschende Sitte bei ihnen ist. Sie werfen auch Lose um die Hähne, ob sie sie schlachten oder aufessen oder am Leben lassen sollen. Von dieser Insel an haben die Rus bis zum Fluß Selinas nichts mehr von den Petschenegen zu befürchten. So fahren sie denn von hier ab und fahren vier Tage, bis sie zu dem See kommen, der die Mündung des Flusses (Dnjepr) *bildet, wo die Insel St. Aitherios liegt. Auf dieser Insel verweilen sie zwei oder drei Tage. Hier rüsten sie ihre Einbäume mit dem Zubehör aus, das nun notwendig wird, wie Segel, Masten und Remen (Καὶ πάλιν τὰ ἀυτῶν μονόξυλα, εἰς ὅσας ἂν λίπωνται χρείας, περιποιοῦνται, τά τε ἄρμενα καὶ τὰ κατάρτια καὶ τὰ αὐχένια, ἅπερ ἐπιφέρονται.) Da dieser See – wie gesagt – die Mündung des Flusse ist, der ins Meer fließt, und St. Aitherios im Meer liegt, kommen sie nun zum Fluß Dnjestr, und hier ruhen sie wieder aus, wenn sie sicher hierher gelangt sind. Wenn aber das Wetter guten Fahrwind gibt, segeln sie aufs Meer hinaus und kommen zum Fluß Aspos. Nachdem sie hier in gleicher Weise wie vorher gerastet haben, fahren sie erneut los und kommen zum Selinas, dem so genannten Zweig der Donau. Und bis sie diesseits des Selinas sind, halten die Petschenegen* (an Land) *mit ihnen Schritt.*

Wenn es nun passieren sollte, daß das Meer einen Einbaum ans Ufer wirft, fahren alle an

Land, um den Petschenegen gemeinsam entgegenstehen zu können. Aber nach dem Selinas haben sie nichts mehr zu befürchten, sondern kommen in das Land Bulgarien und in die Donaumündung. Von der Donau fahren sie weiter zum Konopas und vom Konopas nach Constantia und von Constantia zum Flusse Varna, und von der Varna kommen sie zum Flusse Ditzina, alles in Bulgarien. Von der Ditzina erreichen sie das Gebiet Mesembria, und dort ist ihre Reise schließlich zu Ende, die von so viel Mühe und Schrecken, Schwierigkeiten und Gefahren begleitet ist.[52]

Anmerkungen:

1 z.B. nach dem Archäologen Bruce Trigger. – Für den Gesamtkomplex der Ostfahrten nenne ich hier nur: Holger Arbman: Svear i österviking. Stockholm 1955; ders.: Vikingarna. Stockholm 1962; Hilda R. Ellis Davidson: The Viking Road to Byzantium. London 1976.

2 Erik Nylén: I österled. Med vikingaskepp mot Miklagård. I: Uppströms genom Polen. (RAGU) Visby 1983; ders.: Vikingaskepp mot Miklagård. Krampmacken i österled. Borås 1987.

3 Nestors krønike. Beretningen om de Svundne År. Oversat og kommenteret af Gunnar O. Svane. Højbjerg: Wormianum 1983.

4 z.B. Adolf Stender-Petersen: Varangica. Århus 1953.

5 Erling Albrechtsen: Vikingerne i Franken. 1976, 2. Aufl. Odense 1981, S. 146ff.

6 Quellen des 9. und 11. Jahrhunderts zur Geschichte der hamburgischen Kirche und des Reiches. (= Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters. Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe, Band XI). Darmstadt 1978, S. 62f.; A. Kirpičnikov: Det gamle Ladoga. In: Skalk 1988, Heft 3, S. 18-24.

7 K.O. Falk: Dnjeprforsarnas namn i kejsar Konstantin Porfyrogennetos' De Administrando Imperio. Lund 1951.

8 Séan McGrail: The Building and Trials of the Replica of an Ancient Boat: The Gokstad Faering I-II. (= National Maritime Museum Greenwich. Maritime Monographs and Reports no. 11). London 1974.

9 Björn Varenius: Bulverketbåten – ett gammalt fynd i ny belysning. (= SSHM rapport nr. 11). Stockholm 1979.

10 Ole Crumlin-Pedersen: Das Haithabu-Schiff. (= Berichte und Studien der Ausgrabungen in Haithabu, Band 3). Kiel 1969; Przemyslaw Smolarek: Studia nad szkutnictwem Pomorza Gdańskiego X-XIII. (= Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, Tom III). Gdańsk 1969.

11 Jan Skamby Madsen: Et skibsværft fra sen vikingetid / tidlig middelalder ved Fribrødreå på Falster. In: Hikuin 10, (Højbjerg) 1984.

12 Otto Lienau: Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit.(= Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens, Band 17). Danzig 1934.

13 Mündliche Mitteilung von Lena Thunmark-Nylén an den Verf.

14 Christer Westerdahl: Holznägel und Geschichte. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 8, 1985, S. 7-42.

15 Johan Rönnby: Bulverket. Undervattensarkeologiska undersökningar 1989. In: Gotländskt Arkiv 1989, S. 57-66.

16 C.J. Schlyter: Gotlands-Lagen. (= Samling af Sweriges Gamla Lagar VII). Lund 1852, S. 76; Å. Holmbäck, E. Wessén (Hrsg.): Skånelagen och Gutalagen. (= Svenska landskapslagar 4). Stockholm 1943, S. 232f.

17 Detlev Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 3 / Offa-Bücher 28). 1972. 2. Aufl. Neumünster 1984, S. 47.

18 Zu Gnezdovo vgl. Michael Müller-Wille: Bestattung im Boot. Studien zu einer nordeuropäischen Grabsitte. (= Offa-Bücher 25/26). Neumünster 1968/69, S. 108, 133-149.

19 Olavi Korhonen: Samisk-finska båttermer och deras slaviska ursprung. En studie i mellanspråklig ordgeografi och mellanfolklig kulturhistoria. (= Skrifter utg. av Dialekt-, Ortnamns- och Folkeminnesarkivet i Umeå, Serie A, Dialekter nr. 3). Umeå 1982.

20 Wolfgang Rudolph: Skeppsbyggnadsmetodernas urgamla kulturgränser. In: G. Björklund et al. (Hrsg.): Bottnisk Kontakt III, (Jakobstad) 1987.

21 Robert J. Kerner: The Urge to the Sea. The Course of Russian History. The role of rivers, portages, ostrogs, monasteries, furs. Berkeley/Los Angeles 1946.

22 Vgl. Anm. 19.

23 Bengt Hesselman: Långheden och Hälsingskogen. Namnstudier kring en gammal färdväg. In: Namn och Bygd 1930, S. 1-53; ders.: Från Marathon till Långheden. Studier över väst- och djurnamn. Uppsala 1925; zu den *Bor*-Namen vgl. auch Gusten Widmark: Ordet bor som appellativ och ortnamnelement. In: Namn och Bygd 1957, S. 43-99.
24 Henry Forssell: Fynden av sydda båtar i Finland. (= Skärgårdsmuseets i Pernå skrifter 1). Helsingfors 1983.
25 Olaus Magnus: Historia de gentibus septentrionalibus. Rom 1555 (Historia om de nordiska folken. 1951, bis jetzt letzter Druck Östervåla 1976).
26 Karl Hampus Dahlstedt: Det svenska Vilhelminamålet I A-B. Uppsala/Kopenhagen 1950. – Hier Karte 13 in 1 B.
27 Erik Wahlberg: Ackjefyndet från Soukolojärvi. In: Norrbotten, (Luleå) 1956, S. 80-92.
28 Ebd.; Björn Collinder: Ordbok till Sveriges lapska ortnamn. Uppsala 1964.
29 Lateinisch *regio trans jugum* = »Schleppstrecke« = russisch *volok*, dazu die Verben *perevolakivat'* und *peretaskivat'*. – Vgl. dazu Kerner (wie Anm. 21), S. 15 Anm. – Das Wort *volok* hat Entsprechungen in anderen slawischen Sprachen, allerdings mit etwas abweichender Bedeutung: das polnische *wlóka* beinhaltet auch die Strecke für das Schleppen von Schiffen auf Flüssen.
30 E. Wahlberg (wie Anm. 27); Ernst Manker: Skogslapparna i Sverige. (= Nordiska Museet, Acta lapponica XVIII). Stockholm 1968, S. 213f.; Christer Westerdahl: »Et sätt som liknar them uti theres öfriga lefnadsart.« Om äldre samiskt båtbygge och samisk båthantering. (= Skrifter utg. av Johan Nordlandersällskapet nr. 11). Umeå 1987.
31 S. Roznieckі: Varægiske Minder i den russiske Helgedigtning. Kopenhagen 1914, S. 284 führt Kiew z.B. auf das russische *Kiyane gorod* zurück.
32 Ca. 4000 v.Chr. – Vgl. Ella Kivikoski: Finlands förhistoria. Stockholm 1964, S. 58.
33 R.J. Kerner (wie Anm. 21), S. 1ff., Karte 2.
34 Anders Huggert: Flint also Came from the East. A Contribution to the Knowledge of Upper Norrland's Prehistory. In: Papers in Northern Archaeology. Archaeology and Environment 2, (Umeå) 1984, S. 57-74.
35 R.J. Kerner (wie Anm. 21), Karte 3.
36 Boguslavskij 1890, zitiert nach Jerzy Litwin: Sewn craft of the 19th century in the European part of Russia. In: Séan McGrail, E. Kentley (Hrsg.): Sewn Planked Boats. (= BAR Int. Ser. 276). Oxford/Greenwich 1985, S. 253-268.
37 Mündliche Auskunft von Jerzy Litwin an den Verf.
38 Constantinus Porphyrogennetus De Administrando Imperio. Hrsgg. von Gy. Moravcsik, engl. Übersetzung von R.J.H. Jenkins. Budapest 1949, London 1962.
39 Vgl. Detlev Ellmers, Uwe Schnall: Einbaum. In: Hoops Reallexikon der Germanischen Altertumskunde. 2. Aufl. Bd. VI. Berlin 1986, S. 601-613; Uwe Schnall: Medieval Nomenclature of Logboats. In: Chr. Villain-Gandossi et al. (Hrsg.): Medieval Ships and the Birth of Technological Societies. I: Northern Europe. Malta 1989, S. 193-202.
40 O. Korhonen (wie Anm. 19), S. 181ff.
41 Svenska Akademiens Ordbok. Lund 1898 ff. s.v. ›skarm‹; Roger Wadström faßt im Ortsnamenmaterial »skalm« wie »snäcka« = »kleines Schiff« (zu ahd. »scalm«) auf (Ortnamni Bohuslän, 1983, S. 114f.).
42 D. Ellmers (wie Anm. 17), S. 90ff. und passim; Korhonen (wie Anm. 19), S. 185ff.
43 Mündliche Auskunft von Jerzy Litwin an den Verf.
44 H. Forssell (wie Anm. 24), S. 27, fig. 22.
45 Mats G. Larsson: Vart for Ingvar den vittfarne? In: Fornvännen 78, (Stockholm) 1983, S. 95-104; ders.: Ingvarståget arkeologiska bakgrund. In: Fornvännen 81, 1986, S. 98-113.
46 G. de Beauplan: Description d'Ukraine. Rouen 1660. – Vgl. dazu Ole Crumlin-Pedersen: Schiffe und Schiffahrtswege im Ostseeraum während des 9.-12. Jahrhunderts. In: Oldenburg – Wolin – Staraja Ladoga – Kiev. Bericht der Römisch-Germanischen Kommission 69, 1988, S. 530-563; ders.: Vikingernes søvej til Byzans. Om betingelser for sejlads ad flodvejene fra Østersø til Sortehav. In: Ottende tværfaglige vikingesymposium, (Århus) 1989, S. 33-51.
47 K.O. Falk (wie Anm. 7).
48 Nestor krønike (wie Anm. 3), S. 48.
49 Vgl. ebd., wo der Handelsvertrag zitiert ist.
50 Für eine ausgewogenere Auffassung vgl. aber Arnold Toynbee: Constantine Porphyrogenitus and his World. London usw. 1973.
51 Sigfús Blöndal: The Varangians of Byzantium. Ed. by B.S. Benediktsson. Cambridge 1978, S. 22 und passim.

52 Constantinus Porphyrogennetus, ed. Gy. Moravcsik, K.J.H. Jenkins (wie Anm. 38), S. 56–63. – Der deutsche Text folgt hier teilweise den Ausschnitten, die bei Eric Graf Oxenstierna: Die Wikinger. Stuttgart 1959, S. 79ff. zitiert sind.

Aus dem Schwedischen übersetzt von Uwe Schnall