

► TORSTEN CAPELLE

## Karolingische Landratten und normannische Seefahrer

Bei der Suche nach aussagekräftigen Zeugnissen karolingischen Bootsbaues ist selbst Detlev Ellmers nie besonders fündig geworden, während ihm und anderen Aussagen zum nordischen Schiffbau in reicher Fülle möglich waren.<sup>1</sup> Es wird aber in der Tat auch nicht allzu viel an entsprechenden Relikten auf dem Kontinent zu erwarten sein, da Seefahrt und damit auch Seekämpfe nicht gerade zu den Stärken der Karolinger gehört zu haben scheinen. Festen Boden unter den Füßen zu haben, war ihnen offensichtlich vertrauter.

Die überlieferten Zeugnisse bestätigen eine solche Einschätzung vollkommen. So gibt es keinen einzigen Rest eines hochseetüchtigen Schiffes, das in der Karolingerzeit auf dem westeuropäischen Kontinent gebaut worden sein könnte. Selbst das nur in seichten küstennahen Gewässern nutzbare Schiff von Utrecht kann trotz seiner Nähe zu den Abbildungen auf Münzen des 9. Jahrhunderts aus Dorestad<sup>2</sup> dafür nicht mehr als eventuelles Zeugnis herangezogen werden, da es nicht dieser Zeit zugewiesen werden kann, sondern erst der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts angehört.<sup>3</sup>

Lediglich zwei Fahrzeuge sind bisher bekannt geworden, die mit Sicherheit der Karolingerzeit zugewiesen werden können. Das eine ist ein Flußschiff von ehemals maximal 3 m Breite und 20 m Länge, das in seinen wesentlichen Bestandteilen in Bremen geborgen werden konnte.<sup>4</sup> Das andere ist ebenfalls ein Flußschiff. Dieser 2,6 m breite und ursprünglich etwa 16 m lange Lastkahn wurde in Krefeld gefunden.<sup>5</sup> Diese beiden flachbodigen Beispiele waren mit Hilfe von versetzten Halbspanten zusammengefügt. Das mag zwar für ihre Belastbarkeit mit schwerem Transportgut auf ruhigen Gewässern ausgereicht haben, doch werden Schiffe solcher Art keiner rauhen See standgehalten haben können. Diese Fahrzeuge werden in der Regel auch nicht zum ständigen Aufenthalt bei mehrtägigen Reisen geeignet gewesen sein, da im Gegensatz zum nordischen Brauch Zeltaufbauten kaum möglich waren.<sup>6</sup> Das verwundert nicht, da noch im 8. und 9. Jahrhundert offensichtlich römische Traditionen nachwirkten und der römische Schiffbau – innerhalb dessen auch Halbspanten geläufig waren<sup>7</sup> – bekanntlich nicht gerade effektiv war. Daher wird auch nie von besonders erfolgreichen Seefahrtsunternehmen der Franken berichtet.

Für die Angelsachsen dagegen ist zumindest der Versuch überliefert, die eigenständige Seefahrt zu fördern. So schreibt Asser für die zweite Hälfte des 9. Jahrhunderts, daß Alfred der Große seine Flotte durch neue große Schiffe erweiterte, die *weder nach Art der Friesen noch nach Art der Dänen, sondern so wie sie ihm am nützlichsten erschienen*<sup>8</sup> gebaut waren. Leider ist jedoch unbekannt, wie diese nun tatsächlich ausgesehen haben.

Bei der geschilderten Ausgangslage auf dem Kontinent ist es nur natürlich, daß die normannischen Seefahrer mit ihren hochseetüchtigen Schiffen, die keiner Hafenanlagen bedurften, über



Abb. 1 Der Leuchtturm von Boulogne auf einem Holzschnitt des 16. Jahrhunderts (nach Schulze 1987).

Generationen hin eine ständige Bedrohung für das Frankenreich waren. Ihre Taktik, sogar Pferde für die nahtlose Fortführung der Angriffe mitzuführen<sup>9</sup>, muß für die Bedrohten immer wieder geradezu verheerend gewesen sein. Die eingeleiteten Gegenmaßnahmen wirken verblüffend.

Als wichtigstes Vorhaben galt es natürlich für die von normannischen Seefahrern attackierten Franken, die offenen Küsten selbst sowie die Mündungen der großen Flüsse als die am meisten genutzten Einfallswegen zu schützen. Bereits für das Jahr 800 findet sich in den »Annales Regni Francorum« ein erster Hinweis auf Flotte und Wachdienst, die diese Aufgabe übernehmen sollten. Doch scheint eine solchermaßen geförderte systematische Aufmerksamkeit nicht allzu lange aufrechterhalten worden zu sein. Auch sind die Angaben darüber, wie der Küstenschutz organi-

siert wurde, nur sehr ungenau. Dazu gehörte laut den »Annales Bertiniani« zum Jahr 838 beispielsweise auch die Bereitstellung notwendiger Ausrüstung entlang der gesamten Küste, ohne daß diese jedoch näher beschrieben sind. Relativ ausführlich ist die Darstellung in der »Vita Karoli« 17: *Er richtete eine Flotte her zum Krieg gegen die Normannen, indem er Schiffe bauen liess an den Flüssen in Gallien und Germanien, die in die nördliche See fließen. Wegen der ständigen normannischen Raubzüge an der gallischen und germanischen Küste legte er an geeigneten Plätzen in allen Häfen und in den Flussmündungen kleine Flotten und Wachposten an. Auf diese Weise hinderte er den Feind daran an Land zu gehen.* Gemäß den »Annales Bertiniani« zum Jahr 835 ordnete Ludwig der Fromme ähnliches an, doch scheint der Erfolg in beiden Fällen eher Wunschenken als Realität gewesen zu sein.

Erstaunlicherweise gehörte zu diesen Maßnahmen auch die Wiederherrichtung eines alten römischen Leuchtturmes auf Veranlassung Karls des Großen. Dazu heißt es in den »Annales Regni Francorum« zum Jahr 811: *Er begab sich aber inzwischen nach Boulogne um die dort liegende Flotte, die er im vergangenen Jahr hatte bauen lassen, zu inspektieren. Dort liess er auch den seit alters her stehenden Leuchtturm als Orientierungspunkt für die Seefahrer instandsetzen und auf dessen Spitze ein Nachtfeuer anzünden. Von dort aus zog er zur Schelde und besichtigte die dort gebauten Schiffe der Flotte.* Dieser erst 1544 zerstörte Turm<sup>10</sup> ist noch auf einem Holzschnitt des 16. Jahrhunderts wiedergegeben (Abb. 1). Ob dessen Inbetriebnahme durch Karl den Großen tatsächlich für den beabsichtigten Zweck besonders sinnvoll gewesen ist, bleibt doch sehr fraglich, da er mit seinem weithin sichtbaren Leuchtfeuer sogar bei Nacht für die über See kommenden Nordmänner ein guter Orientierungspunkt gewesen sein dürfte, um einen lohnswerten Zielort anzuzeigen oder um eine potentiell drohende Gefahrenstelle zu markieren.

Große Hoffnungen wurden wohl auch auf die Anlage von Flußsperrn gesetzt, die das schnelle und überraschende Vordringen oder die Flucht feindlicher Flotten verhindern oder zumindest verzögern sollten. Leider ist jedoch unbekannt, wie diese mehrfach in den zeitgenössischen Quellen erwähnten Sperren ausgesehen haben. Sie werden kaum mit den im Ostseeraum verschiedenenorts archäologisch erfaßten, fest installierten Unterwassersperrn der Wikingerzeit vergleichbar gewesen sein. In der Regel werden sie spontan aus aktuellen Anlässen schnell angelegt worden sein und daher kaum Spuren hinterlassen haben können, zumal sie bei stabiler Bauweise die eigenen Bewegungen auf den Flüssen behindert hätten. Werden Orte solcher Sperren in den Quellen genannt, dann lagen sie offensichtlich nie in den großen Flußmündungen nahe der Küste, wo sie die Funktion einer vorbeugenden Abwehrmaßnahme hätten haben können, sondern immer erst unmittelbar vor den jeweils bedrohten Orten. Wurden diese von den Normannen erreicht, dann waren sie aber bereits weit in das Landesinnere gelangt. Vielleicht bestanden die Sperren nur aus Brücken mit Besatzungen oder aus Wachmannschaften auf gleicher Höhe beiderseits eines Flusses – wie es beispielsweise für das Jahr 862 in den »Annales Bertiniani« über die Marne oder ebendort für das Jahr 865 an der Seine verzeichnet ist.

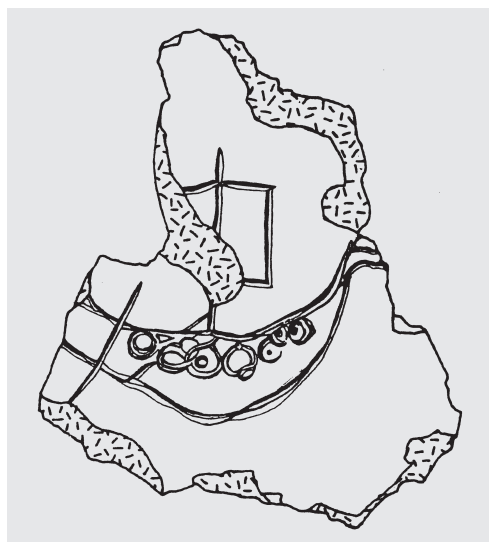


Abb. 2 Graffito von La Grande Paroisse, o. M.  
(nach Roesdahl 1992).

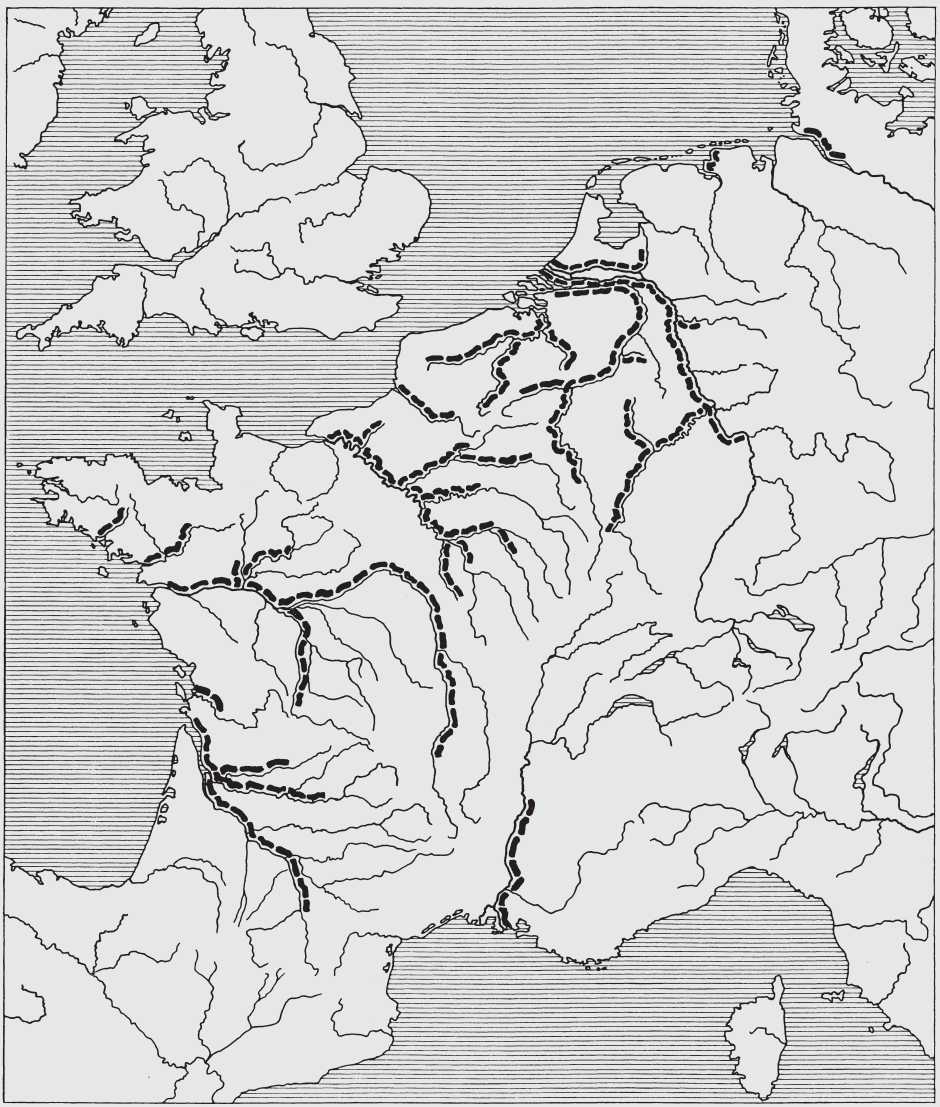


Abb. 3 Von den Normannen im 9. Jahrhundert befahrene Flüsse.

Sehr abschreckend können solche Flußsperren auf die Normannen aber nicht gewirkt haben, denn für das Jahr 888 berichtet Regino von Prüm in seiner Chronik, daß die nordischen Angreifer eine Sperre bei Paris einfach umgingen, indem sie ihre Boote zwei Meilen über Land zogen, um sie dann für die Weiterfahrt wieder zu Wasser zu lassen, ohne bereits gleichzeitig Vorsorge für die sichere Rückfahrt zu treffen. Taten- und wohl auch geradezu sprachlos müssen die Franken diesem dreisten Vorgehen zugesehen haben.

Daß wikingsche Schiffe tatsächlich weit in das Binnenland vordrangen, bestätigt wohl ebenfalls ein Graffito<sup>11</sup>, der in La Grande Paroisse im Département Seine-et-Marne östlich von Paris entdeckt wurde. Er zeigt ein typisch nordisches Schiff mit hohem Steven, einem Rahsegel und an der Reling aufgehängten Schilden (Abb. 2).

Wie verzweifelt sich die fränkischen Landbewohner gegen die auf ihren Schiffen lebenden Normannen zu wehren versuchten, geht schließlich noch aus einer zum Jahre 810 in der Lebensbeschreibung Ludwigs des Frommen überlieferten skurrilen Abwehrmaßnahme hervor. Demnach sollten über Land transportierbare Boote gebaut werden, mit denen an wechselnden Einsatzorten die Normannen bei ihren Fahrten flußaufwärts überrascht werden sollten: *sie bauten Schiffe um damit überzusetzen, zerteilten jedes in vier Abschnitte, damit jedes Viertel von zwei Pferden oder Maultieren gezogen werden konnte; diese waren durch vorbereitete Nägel und Klammern leicht wieder zusammenzufügen. Sobald ein Fluss erreicht war, sollten sie durch bereitgehaltenes Pech sowie mit Wachs und Werg an den Fugen gedichtet werden.* Das müssen reinste Not-Boote gewesen sein, die als überaus empfindliche Behelfskonstruktionen nicht gerade von großer Erfahrung im Umgang mit Schiffen und Gewässern zeugen. Naturgemäß waren sie den stabilen und seetüchtigen Schiffen der nordischen Piraten nicht gewachsen, und sie werden bei den Normannen wohl auch nur ein verwundertes Kopfschütteln hervorgerufen haben.

Wie ineffektiv die karolingischen Abwehrmaßnahmen und wie erfolgreich die normannischen Einfälle waren, zeigen die von ihnen laut den schriftlichen Quellen im 9. Jahrhundert auf Wasserwegen erreichten Orte. Werden die befahrenen Flußwege zu den jeweils am weitesten flußaufwärts gelegenen Zielorten auf einer Karte markiert (Abb. 3), so ergibt sich, daß kaum eine Region zwischen Rhein und Pyrenäen verschont geblieben ist. Fast gänzlich unbeeindruckt von eventueller Gegenwehr zu Land scheinen die Normannen zu Wasser das Reich ihrer Beutesucht befahren zu haben.<sup>12</sup>

#### Anmerkungen:

- 1 D. Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Neumünster 1984.
- 2 D. Ellmers: Kogge, Kahn und Kunststoffboot. 10 000 Jahre Boote in Deutschland. (= Führer des DSM, 7). Bremerhaven 1976, S. 22.
- 3 R. Vlek: The Mediaeval Utrecht Boat. The history and evaluation of one of the first nautical archaeological excavations and reconstructions in The Low Countries. (= British Archaeological Reports, International Series, 382). Oxford 1987, S. 67.
- 4 P. Hoffmann und D. Ellmers: Ein Frachter aus der Zeit Karls des Großen. In: Bremer Archäologische Blätter, N.F., 1990/91, 1991, S. 33ff.
- 5 R. Pirling: Die Ergebnisse der archäologischen Forschung. In: Krefeld – Die Geschichte der Stadt. Band 1: Von der Frühzeit bis zum Mittelalter. Krefeld 1998, S. 265f.
- 6 D. Ellmers (wie Anm. 1), S. 169.
- 7 B. Pferdehirt: Das Museum für antike Schifffahrt. Ein Forschungsbereich des Römisch-Germanischen Zentralmuseums I. Mainz 1995, S. 20.
- 8 D. Whitelock: The Beginnings of English Society. Harmondsworth 1952, S. 70.
- 9 B. Almgren: Vikingatåg och vikingaskepp. In: Tor 8, 1962, S. 186-200.
- 10 K. Schulze: Vom Reich der Franken zum Land der Deutschen. Berlin 1987, S. 360f.
- 11 E. Roesdahl (Hrsg.): Wikinger, Waräger, Normannen. Berlin 1992.
- 12 Die herangezogenen karolingischen Quellen sind leicht zugänglich: R. Rau (Hrsg.): Quellen zur karolingischen Reichsgeschichte I-III. Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters V-VII. Darmstadt 1955, 1958 und 1969. – Eine ausführliche archäologisch-historische Darstellung der Normannen auf dem westeuropäischen Kontinent findet sich bei: T. Capelle und I. Skibsted-Klæsøe: Die Wikinger auf dem westeuropäischen Kontinent. Kopenhagen (im Druck). Vgl. auch H. Zettel: Das Bild der Normannen und der Normanneneinfälle in westfränkischen, ostfränkischen und angelsächsischen Quellen des 8.-11. Jahrhunderts. München 1977.

## Carolingian land lubbers and Norman seafarers

### Summary

With the aid of selected contemporary historical sources as well as the available archaeological evidence, the author illuminates the attempts made by the Franconians under Charlemagne and his successors to defend themselves against the constant threat posed by the seafaring Normans. It becomes clear that the Carolingians, proficient only in land warfare, hardly stood a chance against the audacious Nordic sea pirates with the agile surprise tactics they employed on the many open rivers. Without appreciable success, the Carolingians took recourse to counter-measures of a most bizarre character.

## Terriens carolingiens contre navigateurs normands

### Résumé

En tenant compte de traces archéologiques disponibles, grâce à des sources historiques contemporaines, il sera démontré comment les Francs, sous le règne de Charlemagne et de ses descendants, tâchèrent de se défendre contre la permanente menace des Normands venant de la mer. Il devient alors clair que sur les nombreuses voies d'eau ouvertes, les Carolingiens, uniquement entraînés aux combats sur la terre ferme, n'avaient pratiquement aucune chance contre la tactique souple d'attaques par surprise des pirates nordiques. Sans succès apparent, ils recoururent à des mesures par trop grotesques.