

# Das goldene Miniaturschiffchen vom Dürrenberg bei Hallein

Von Josef Reiting er, Linz

Im April 1959 wurde von *E. Penninger* und *W. Mittermayer* auf dem Mooserstein (Grundparzelle 316/4) das Grab Nr. 44 der Nekropole auf dem Dürrenberg ausgegraben<sup>1)</sup>. Die Untersuchung des flachen Grabhügels, der den Planierungsarbeiten für den neuen Kurgarten, der damals gerade angelegt wurde, weichen mußte, hat ergeben, daß der Grabhügel zwei übereinanderliegende, zeitlich verschiedene Bestattungen enthalten hat. Die ältere, hallstattzeitliche Bestattung („Skelett II“) war ein fürstlich ausgestattetes Wagengrab, das 90 cm unter der Hügeloberfläche lag. Genau darüber, aber nur 50 cm unter der Hügeloberfläche und genau in entgegengesetzter Orientierung (Kopf im Westen und Füße im Osten), lag das Skelett des jüngeren, frühlatènezeitlichen Grabes („Skelett I“). Diese Bestattung ist demnach später in den älteren Grabhügel eingetieft worden.

Diese jüngere Beerdigung war ein frühlatènezeitliches Schwertgrab. Zu ihren Beigaben gehört auch ein kleines „Schiffchen aus dünnem Goldblech, dessen Boden leicht gewölbt und dessen Gransel (Schnabel) durch eine herausgetriebene Hohlkehle angedeutet ist. Auf einer Seite sind zwei Löcher in der Bordwand, durch die je ein breites Ruder gesteckt ist“. Das Boot hat eine Länge von nur 6,6 cm, die Breite beträgt vorne (beim Gransel) 0,75, hinten (beim „Stoir“) 1,4 cm, die Ruder sind 1,95 cm lang (*Abb. 1*). Das Schiffchen lag links vom Schwert, annähernd in dessen Mitte. Soviele aus dem Fundbericht von *E. Penninger*<sup>2)</sup>. Dieses Fundstück hat seither in der Literatur zwar schon verschiedentlich Berücksichtigung gefunden<sup>3)</sup>, aber immer noch keine Interpretation erfahren.

## Die Schiffsform

*D. Ellmers* hat das Fundstück in seinen Untersuchungen zur Schiffsarchäologie immer wieder herangezogen, weil er in ihm ein typisches Beispiel des keltischen Schiffbaues sieht. Diese Schiffe sollen nach sei-

1) *E. Penninger*, Vorläufiger Bericht über die neugefundenen latènezeitlichen Gräber vom Dürrenberg bei Hallein, *Germania* 38, 1960, S. 353—363, hier S. 358.

2) *E. Penninger*, Der Dürrenberg bei Hallein, Teil 1, München 1972, S. 78 u. Taf. 42/9 u. 116/4.

3) *W. Torbrügge*, Europäische Vorzeit, 1968 (Kunst im Bild), S. 151 (Farbtafel); *D. Ellmers*, Keltischer Schiffbau, Jahrbuch d. Röm.-Germanischen Zentralmuseums Mainz 16, 1969, S. 73—122; *D. Ellmers*, Frühmittelalterliche Handels-schiffahrt in Mittel- u. Nordeuropa (Offa-Bücher, Bd. 28), 1972, 358 S., hier S. 35, 110 u. S. 105, Abb. 80; *D. Ellmers* u. *R. Pirling*, Ein mittelalterliches Schiff aus dem Rhein, „Die Heimat“ (Krefeld), Bd. 43, 1972, S. 45—48; *D. Ellmers*, Vor- u. frühgeschichtliche Schiffahrt am Nordrand der Alpen, *Helvetica archaeologica* 5, 1974, S. 94—104.

ner Meinung im Verbreitungsgebiet der Kelten, zumindest aber im Gebiet zwischen Rhein und Salzach, nach dem wenigen verfügbaren Fundmaterial nach einer ziemlich einheitlichen Grundidee gebaut worden sein. *Ellmers* deutet das Dürrnberger Fundstück als Einbaum; allerdings nicht als einen klassischen Einbaum, sondern als eine „entwickelte Form“, als einen geweiteten Einbaum. Als solche bezeichnet *Ellmers* Einbäume, die, als sie fertig ausgehöhlt waren, der Länge nach in zwei Teile geschnitten und durch eingesetzte Bodenbretter zu einem etwas geräumigeren Boot erweitert worden sind. *Ellmers* beruft sich nicht nur auf norddeutsche Einbaumfunde dieser Art<sup>4)</sup>, sondern vor allem auf zwei erst kürzlich geborgene keltisch-römische Schiffe aus Yverdon und Bevaix am Neuenburger See, bei denen es sich um solche, durch mehrere eingesetzte Planken zu geräumigen Booten erweiterte Einbäume handelte<sup>5)</sup>. Diese bootartig erweiterten Neuenburger Einbäume bringt *Ellmers* der Form nach mit dem Schiff in Verbindung, das auf dem keltisch-römischen Blussus-Grabstein in Mainz dargestellt ist. Wegen des niedrigen Gransels sucht er aber auch Zusammenhänge mit dem hochmittelalterlichen Lastkahn, der 1973 in einem ehemaligen Rheinarm bei Krefeld ausgegraben worden ist. Zusammenfassend kann wohl gesagt werden, daß *Ellmers* an dem Fundmaterial irgendwie eine Entwicklungslinie verfolgen zu können glaubt, die vom Dürrnberger Schiffchen zum mittelalterlichen Rheinschiff führt.

Erfolg und Überzeugungskraft solcher typologischer Vergleiche hängen vor allem von der Frage ab, wieweit dieses kleine, nur 6,5 cm lange, aus dünnem Goldblech sehr flüchtig geformte Miniaturschiffchen das Originalfahrzeug auch in den Details richtig wiedergibt bzw. wieweit formenkundliche Details bei diesem kleinen Maßstab überhaupt noch voll erkennbar sein können. Da ein Einbaum nicht aus einer Schale von einheitlicher Stärke besteht, sondern vor allem an den beiden Enden sehr massiv gehalten sein kann, sind die Innen- und Außenansicht der Einbäume häufig verschieden<sup>6)</sup>. Da unser Boot aus einem überall gleich dicken Goldblech nur flüchtig zurechtgebogen worden ist, läßt sich nicht eindeutig beurteilen, ob — fall es sich tatsächlich um einen Einbaum handeln sollte — die innere oder äußere Haut wiedergegeben wurde.

Gegen eine Deutung als geweiteten Einbaum ergeben sich nach der derzeitigen Fundlage historische Bedenken. Einbäume, die durch eingebaute Bodenbretter erweitert wurden, sind im österreichischen Alpenraum vermutlich erst seit den letzten Jahrhunderten nachweisbar. Als

4) D. Ellmers, Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt, 1922. Plinius (16, 203) berichtet von den *Germaniae praedanes*, womit nur die Chauken gemeint sein können, daß sie sich mit Einbäumen, die bis zu 30 (!) Mann faßten, in die See hinaus wagten. R. Much, Die *Germania* des Tacitus, 3. Aufl., 1967, S. 409.

5) D. Weidmann u. G. Kaenel, La barque romaine d'Yverdon, *Helvetica archaeologica* 5, 1974, S. 66—81; M. Egloff, La barque de Bevaix, épave gallo-romaine du lac de Neuchâtel, ebenda S. 82—93 u. S. 97 (Abb.).

6) O. Paret, Die Einbäume im Federseeried und im übrigen Europa, *Prähistorische Zeitschrift* 21, 1930, S. 76—116; G. Timmermann, Zur Typologie der Einbäume, *Offa* 16, 1957/58, S. 109—112.

die für Einbäume erforderlichen großen, bis zu dreihundertfünfzig Jahre alten Bäume in unseren Wäldern immer seltener wurden, die Fischer der Salzkammergutseen aber behaupteten, mit anderen Booten nicht fischen zu können, versuchte man auch bei uns, Einbäume aus mehreren Teilen zusammensetzen. So wurden am Attersee Schiffe gebaut, bei denen nur der Vorder- und Hinterteil nahtlos aus einem Baumstamm, der Mittelteil aber aus Brettern gearbeitet war. Die drei Teile wurden durch Schrauben miteinander verbunden. Es waren dies die „z'amgschraubten Schiffe“, denn am Attersee wurden die Einbäume immer „Schiffe“ geheißen. Sie erfreuten sich aber keiner großen Beliebtheit und kamen bald wieder außer Verwendung<sup>7)</sup>. Insbesondere am Altausseer See, aber auch am Chiemsee sind „Einbäume“ aus zwei der Länge nach zusammengefügt Baumstämmen gehackt worden. Wie weit diese Technik dort zurückreicht, ist nicht bekannt. Sicherlich aber war sie nicht die ursprüngliche.

Bei allen ur- und frühgeschichtlichen Schiffsfunden aus dem Alpenraum handelt es sich um Einbäume, die jeweils nur aus einem einzigen Stamm gehackt worden sind. Unter diesen Funden sind vor allem die beiden schönen Einbäume aus dem Sattnitzmoor in Kärnten zu erwähnen<sup>8)</sup>. Aus Salzburg kennen wir je einen Einbaum vom Grünwald- und vom Wallersee sowie einen angefangenen Einbaum aus dem Untersberger Moor<sup>9)</sup>. In dem für Hallein besonders wichtigen Gebiet der Flüsse Salzach und Inn wurden Einbäume in Überackern (Salzach)<sup>10)</sup> und Ranshofen-Braunau (Inn)<sup>11)</sup> geborgen. Ein urgeschichtlicher Chiemsee-Einbaum befindet sich im Museum von Prien<sup>12)</sup>. Dazu kommt als brauchbare Ergänzung schließlich noch das latènezeitliche Tonmodell eines Kahnfahrers vom Magdalensberg in Kärnten (*Abb. 11*)<sup>13)</sup>, weil auch dieses einem Einbaum alpenländischer Machart entspricht. Alle Einbäume aus historischer Zeit, die, wie aus den von E. Neweklowsky zusammengestellten Daten ersichtlich ist<sup>14)</sup>, bis in die jüngste Neuzeit in großer Zahl überall verbreitet waren, wurden stets aus einem einzigen Stamm gefertigt. Nur die oben genannten, vermutlich aus sehr junger Zeit stammenden Beispiele zusammengesetzter Einbäume bilden Ausnahmen. Der letzte aus dem

7) E. Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau, Bd. 1—3, Linz 1952—64, hier Bd. 1, S. 165 f.

8) Zwei Einbäume aus dem Sattnitz-Moor, Carinthia I, 130, 1940, S. 213—229.

9) E. Neweklowsky, a. a. O., Bd. 3, S. 71; M. Hell, Ein Baumtroglund im Untersberger Moor bei Salzburg, Mitteilungen d. Anthropologischen Gesellschaft in Wien 43, 1913, S. 47; G. Kyrle, Urgeschichte des Kronlandes Salzburg, 1918, S. 25, Fundplatz 59.

10) E. Neweklowsky, „Der Einbaumfund von Überackern“, OÖ. Heimatblätter 12, 1958, S. 133, mit Abb.

11) Fundberichte aus Österreich 1, 1930—34, S. 130.

12) W. Torbrügge, Vor- u. Frühgeschichte im Stadt- u. Landkreis Rosenheim, 1959, S. 26, 100 (Nr. 100) u. S. 123 (Nr. 117).

13) C. Praschniker, Die Versuchsgrabung 1948 auf dem Magdalensberg, Carinthia I, 139, 1949, S. 166—169 (G. Moßler).

14) E. Neweklowsky, a. a. O., Bd. 1, S. 162—170, u. Bd. 3, S. 69—75.

20. Jahrhundert stammende Einbaum vom Grundlsee befindet sich im Heimatmuseum Trautenfels. Mondseer Einbäume gibt es in den Museen von Mondsee, Linz, Salzburg, München und Bremerhaven.

Wenn auch die lange, schmale, keilförmige Form des Dürnrberger Fundstückes an einen Einbaum erinnert, so spricht doch vor allem die Gestaltung des Vorder- und Hinterteils ganz gegen eine solche Deutung. Auch *E. Neweklowsky*, der zweifellos der profundeste und beste Kenner der Schifffahrt im Raume der oberen Donau war, hat sich gegen einen Einbaum ausgesprochen und für ein aus Brettern gebautes Boot plädiert<sup>15)</sup>. Zu dieser Ansicht hat ihn bestimmt nicht die kantige Kastenkonstruktion allein, die dem Schiffchen zugrunde liegt, veranlaßt. Kantige Schiffsformen sind bei uns, soweit wir den Schiffsbau zurückverfolgen können, nachweisbar. Wie *Neweklowsky* selbst am besten wußte, sind in unserem Raum sogar bei den Einbäumen die Außenseiten immer abgekantet worden<sup>16a)</sup>. Ähnlich gebaute, kantige Einbäume sind mir auch aus dem Federseegebiet und aus Speyr bekannt<sup>16b)</sup>.

Im Gegensatz zu *Ellmers* soll hier bei der Suche nach geeigneten Parallelen und Deutungen nicht beim zeitgenössischen, also keltischen, räumlich sehr weit verstreuten Material begonnen, sondern von den neuzeitlichen Schiffsformen des Salzachgebietes ausgegangen werden. Von den hiesigen Lokalformen soll also auf die Anfänge zurückgeschlossen werden. Dieser entgegengesetzte Weg erscheint gangbar, weil der Schiffbau in allen Zeiten besonders konservativ war und einmal gefundene, bewährte Schiffsformen nur mehr wenig geändert worden sind. Das überzeugendste Beispiel ist der Mondseer Einbaum. Der letzte wurde im Jahre 1965 gehackt<sup>16c)</sup>. Dieser Konservatismus im Schiffbau ist nicht verwunderlich, denn der Alpenraum hat sich ja auch in anderen Bereichen unserer Kultur als besonders traditionsgebunden erwiesen. Diese Beständigkeit des österreichisch-bayerischen Schiffbaues ist auch vom Altmeister unserer Schifffahrtsgeschichte, *E. Neweklowsky*, immer wieder betont worden.

Ein Blick in die Schifffahrtsgeschichte des österreichischen Donauraumes und seiner Nebenflüsse zeigt, soweit beschreibende oder bildliche Quellen verfügbar sind, eine überraschende Formenbeständigkeit bei den Wasserfahrzeugen. Als besondere Eigenständigkeit der alpenländischen Schiffsformen kann beispielsweise das Fehlen des Kiels genannt werden. Gekielte Boote waren bei uns niemals heimisch. Auch das Klinkern der Bohlen, also das dachziegelartige Übereinanderlappen der Bretter, aus denen das Schiff gebaut ist, war bei uns nie üblich. Das Kalfatern, das Abdichten (Schoppen) der keilförmigen

15) *E. Neweklowsky*, a. a. O., Bd. 3, S. 19.

16a) *F. Angerer*, Über den Mondseer Einbaum, in: *L. Franz u. J. Weninger*, Die Funde aus den prähistorischen Pfahlbauten im Mondsee, 1927, S. 99—104.

16b) *G. Timmermann*, Vom Einbaum zum Wikingerschiff, *Schiff u. Hafen* 1956, S. 134; *D. Ellmers*, a. a. O. (1966), S. 88, Abb. 6.

16c) *W. Kunze*, Der Mondseer Einbaum, *Jahrb. d. OÖ. Musealvereins* 113, 1968, T. 1, S. 173—202, Taf. 21—28.

Fugen zwischen den einzelnen Brettern, die Kante an Kante gelegt wurden (Kraweeltechnik), ist im Donaauraum stets von außen gemacht worden. Es geschah immer mit Hilfe von Moos und Holzspänen (Weidenruten), die mit kleinen eisernen Klammern (Klumpfen) niedergenagelt wurden. Diese Klammern hatten auch die Aufgabe, die Kanten der Bretter zusammenzuhalten, und gerade diese „Klumpfung“ ist bis in die Gegenwart eines der Charakteristika der heimischen Bootsbautechnik gewesen. *D. Ellmers* bezeichnet diese Arbeitsmethode, die er auch bei den römischen Schiffen aus dem Neuenburger See feststellen konnte, als keltische Eigenart. Sie hat sich in unserem Raum gehalten, solange Ruderschiffe gebaut wurden, also bis in unser Jahrhundert, eine Beobachtung, die die Traditionsgebundenheit des alpenländischen Schiffbaues besonders unterstreicht.

Daß in unserem Raume schon in keltischer Zeit Schiffe aus Brettern gezimmert wurden, ist anzunehmen. Im Laibacher Moor wurde ein vermutlich aus der Zeit um 500 v. Chr. stammender Rest eines Schiffes gefunden, das bereits aus Brettern gefertigt war<sup>17)</sup>. Auch bei dem Schiff, das auf dem aus Carnuntum stammenden Grabstein des *Fruventarius Marcus Antonius Basilides* abgebildet ist, handelt es sich nicht mehr um einen Einbaum, sondern um ein Schiff aus Brettern<sup>18)</sup>. Eine gute Abbildung von zwei mittelalterlichen Salzschiffen ist im *Lauffener Schifferbuch* aus dem 15. Jahrhundert erhalten<sup>19)</sup>. Die abgebildeten Schiffe, die einerseits noch ganz in der antiken Tradition stehen, entsprechen andererseits in allen wesentlichen Merkmalen schon den späteren Salzschiffen, und auch die so charakteristische „Klumpfung“ ist deutlich zu erkennen.

Das in Hallein gewonnene Salz wurde, in Fässer verpackt, als „Halleiner Fassl-Salz“ bis zur Einstellung des Halleiner Salzbergbaus, also bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, fast ausschließlich auf der Salzach abtransportiert. Da in urgeschichtlicher Zeit in Ermangelung von brauchbaren Straßen der Gütertransport auf dem Lande noch ziemlich bedeutungslos gewesen ist, muß angenommen werden, daß man damals das Halleiner Salz noch mehr als im Mittelalter und in der Neuzeit auf der Salzach verfrachtet hat. *Neweklowsky* vertritt die Meinung, daß dies mit Einbäumen, vor allem aber auch mit aus Brettern gebauten größeren Schiffen, die es damals schon gegeben haben dürfte, geschehen ist. „So wie im übrigen Raum der Donau sind selbstverständlich auch an der Salzach schon frühzeitig aus einzelnen Laden zusammengesetzte Schiffe verwendet worden, doch wissen wir den Zeitraum nicht, seit welchem dies der Fall war. Man wird aber kaum fehlgehen, wenn man das Vorhandensein solcher Schiffe während der ganzen Keltzeit annimmt. Jedenfalls haben die Römer derartige Schiffe im Raume der oberen Donau vorgefun-

17) A. Müller, Ein Schiff im Laibacher Moore, *Argo*, Zeitschr. f. krainische Landeskunde 1, 1892, Sp. 1—7 u. Taf. 1.

18) A. Schober, Die römischen Grabsteine von Noricum und Pannonien, 1923, S. 47, Nr. 100 u. Abb. 43; E. Neweklowsky, a. a. O., Bd. 1, Abb. 2.

19) Farbtafel bei E. Neweklowsky, a. a. O., Bd. 3, zwischen S. 114 u. 115.

den und auch benützt, die eine lange Entwicklungszeit voraussetzen und nicht anders aussahen, als die noch in unseren Tagen benützten hölzernen Ruderschiffe“, schrieb der bekannte Fachmann<sup>20)</sup>.

Im 19. Jahrhundert war die „Salzburger Platte“ das auf der Salzach dominierende und auch charakteristische Frachtschiff. Als Plätten bezeichnet man im Raume der oberen Donau Schiffe, deren „Stoir“, das ist der hintere Teil des Schiffes, nicht spitz zuläuft, sondern mehr oder minder breit ist (nicht selten so breit wie der Schiffsrumpf) und einen „liegenden Stock“ besitzt. Mit dem liegenden Stock meint der Schiffer unserer Gegend den querliegenden Balken, auf dem bei der Platte die hinteren Enden der Bodenbretter angenagelt sind. Außerdem waren die Plätten meistens sehr leicht gebaut, so daß sie für den „Gegenzug“ nicht geeignet waren und daher in der Regel, wenn sie ihren Bestimmungsort erreicht hatten, „zerschlagen“ und als Brennholz verwendet wurden. „Die hat in Wien glei' da Plättenschinda kriagt“, konnte man damals oft hören.

Plätten sind also platte Schiffe<sup>21)</sup> verschiedener Größe, die meistens so leicht gebaut waren, daß sie nur für eine einmalige Naufahrt (flußabwärts) geeignet waren. Das Wort platt bezieht sich aber keineswegs nur auf den platten Boden dieser Schiffsgattung. Einen solchen haben in unserem Raum auch die Schiffe der anderen großen Gattung von Ruderfahrzeugen, die Zillen. Ausschlaggebend für den Begriff Platte ist, wie schon erwähnt, das breite und flache „Stoir“, das erst den Schiffsboden zu einer richtigen Ladeplattform wandelt.

Die Plätten der Salzach — oder, wie sie allgemein geheißen haben, die Salzburger Plätten — werden schon 1686 als solche genannt. Kamen diese Plätten aus Hallein, sprach man auch von Halleiner Plätten. Nach ihrer Bauweise waren sie aber beide gleich. So wie wir es bei Plätten gewöhnt sind, hatten sie ein breites „Stoir“, im Gegensatz zu anderen Plättenformen aber auch ein sehr niedriges Gransel (*Abb. 3*). Sie galten als die leichtest gebauten Ruderfahrzeuge im ganzen Raum der oberen Donau. Sie werden nur vom Wasserdruck zusammengehalten, sagte man spöttisch. Bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts waren sie ein wesentlicher Bestandteil des Alltagsbildes auf Salzach und Inn. Im Jahre 1852 passierten noch 1683 Salzburger Plätten das Zollamt in Engelhartzell.

Für unsere Kenntnis der Salzachschiife sind sechs Pläne aus der Zeit um 1800, die im Bayerischen Hauptstaatsarchiv in München aufbewahrt werden<sup>22)</sup>, die wertvollste Quelle. Auf ihnen sind vermutlich alle damals auf der Salzach in Verwendung gewesenen Schiffsförmn mit bewundernswürdiger Genauigkeit abgebildet. Leider fehlt der dazugehörende erläuternde Text, so daß wir bei mehreren Fahrzeugtypen weder die damals üblichen Namen noch ihre Verwendung

20) E. Neweklowsky, Die Salzachschiife und ihre Erbauer, MGSLK 100, 1960, S. 273—288 u. Taf. 1—6, hier S. 273.

21) I. A. Schmeller, Bayerisches Wörterbuch, Bd. 1, 1872, Sp. 462.

22) Plansammlung Nr. 8384—8389; siehe auch Anm. 20, Taf. 1—6.

kennen. Für unsere Zwecke sind von den abgebildeten Schiffen drei Fahrzeugtypen (*Abb. 2—4*) besonders wertvoll, weil in ihnen noch viel von den Formelementen des Dürrenberger Miniaturschiffchens weiterlebt: einbaumförmige Boote, Mutzen und Salzburger Plätten. Bei den ersteren handelt es sich um sehr lange, keilförmige, schmale Boote, die in sehr primitiver Art aus Brettern zusammengenagelt sind, keine Kipfen (Spanten), vielfach aber einwärts geneigte Bordwände haben und einen einbaumartigen Eindruck machen (*Abb. 2*). Da auf den in Rede stehenden Plänen zahlreiche Varianten dieses Typs, die sich oft nur ganz geringfügig in der Größe voneinander unterscheiden, abgebildet sind, scheint es auf der Salzach ehemals viele Boote von dieser Form gegeben zu haben. *Neweklowsky* meint, daß sie weniger für den Güter- und Personentransport, als vielmehr so wie die ebenfalls sehr derb gebaut gewesenen „Nursche“ von der Traun bei der Errichtung von geflochtenen, fächerförmigen Wasserschutzbauten, den „Facheln“, verwendet worden sind. Die auf diesen Plänen abgebildete Salzburger Plätte entspricht der Form nach schon ganz dem Fahrzeug, das noch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts unter dieser Bezeichnung auf der Salzach im Verkehr stand. Die mutzenartigen Fahrzeuge (*Abb. 4*) waren zu der Zeit, als sich die Forschung um die Ruderschiffahrt auf der Salzach zu kümmern begann, nicht mehr in Verwendung. Wir wissen von ihnen erst, seit die Münchener Pläne bekannt geworden sind. Ähnlich gebaute Fahrzeuge kennen wir nur von der Donau; dort dienten sie der Überfuhr. Einige dürften möglicherweise sogar heute noch in Verwendung stehen. Sie hießen durchwegs Mutzen, in jüngster Zeit wurden sie hin und wieder auch als Plätten bezeichnet. Der Mutzen unterscheidet sich von der Plätte dadurch, daß bei ihm das „Gransl“ genauso wie das „Stoir“ gestaltet ist, also breit, offen und niedrig. Wenn das Flußufer halbwegs richtig abgeböscht war, konnte man entweder mit dem „Gransl“ oder „Stoir“ gleich anlegen, und Straßenfahrzeuge konnten direkt in den Mutzen ein- und ausfahren. Bei der Plätte hatte das breite und niedrige „Stoir“ vermutlich die Aufgabe, das Be- und Entladen des Schiffes zu erleichtern. Das Halleiner Salz wurde bis in die jüngste Zeit in Fässern (Salzkufen) verfrachtet („Halleiner Fasssalz“). Die schweren Salzfüßer konnten daher, wenn die Plätte mit dem „Stoir“ am Ufer anlegte, direkt in das Schiff gerollt werden. Bei der Plätte handelte es sich demnach um eine aus rein praktischen Erwägungen heraus geschaffene Sonderform der Transportschiffe. „Stoir“ und „Gransl“ konnten bei ihnen bedenkenlos so niedrig gehalten werden, weil die Flüsse Salzach und Inn keinen nennenswerten Wellengang haben und daher das Eindringen von Wasser nicht zu befürchten war.

Wenn unser goldenes Miniaturschiffchen ein fahrtüchtiges Salzschiff aus keltischer Zeit genau wiedergibt, dann scheint es sich um ein Schiff gehandelt zu haben, dessen „Stoir“ bereits ähnlich breit und niedrig gehalten war wie das der Salzburger Plätte. Dann wäre aber unser Fundstück auch gleichzeitig ein Beweis, daß es sich bei der im Salztransport bis in die jüngste Zeit so bewährten Plätte um einen

Fahrzeugtypus handelt, dessen Grundidee schon bis in die keltische Zeit zurückreicht; ein neuer Beweis für die Traditionsgebundenheit der heimischen Ruderschiffe.

Die beiden seitlichen Ruder an der rechten Bordwand unseres Schiffchens erforderten eine Steuer- und Rudertechnik, die sich ebenfalls auf manchen Alpenseen in ähnlicher Form bis in die Gegenwart gehalten hat<sup>23</sup>). Mit diesen beiden Rudern konnte das Schiff zugleich fortbewegt und gesteuert werden. Die Fortbewegungstechnik mit zwei Paddeln scheint damals weit verbreitet gewesen zu sein, denn sie wird von Tacitus bei seiner Schilderung der Boote der Swionen erwähnt. Aus den Worten „nec remos in ordinem . . . adiungunt“ und weiter „solutum . . . remigium“ (Germania, Kap. 44, 4) kann wohl mit einiger Gewißheit geschlossen werden, daß Tacitus an das Paddeln, das Rudern mit kurzem, nicht aufliegendem Ruder denkt<sup>24</sup>). Gegen eine Deutung der beiden Ruder unseres Miniaturbootes als reine Paddelruder sprechen allerdings die beiden Löcher in der Bordwand, durch die die Ruder gesteckt sind. Das Ruderloch war bei den römischen Schiffen, nicht aber bei den germanischen üblich. Bei den germanischen Schiffen wurden die Ruder lose auf die Bordwand gelegt.

### *Miniaturboote*

Miniaturschiffe — häufig sogar aus Gräbern stammend — sind, wenn man Australien ausklammert, aus allen Erdteilen bekannt. In Afrika sind sie selten. Für unseren Zweck mag es genügen, wenn wir uns auf die Miniaturboote des zentraleuropäischen Raumes beschränken und diese mit einigen interessanten Funden aus angrenzenden Landstrichen vergleichen.

Miniaturschiffe aus Gold sind bisher nur aus Nors in Dänemark und Broughter in Nordirland bekannt geworden. Der dänische Fundplatz liegt im nördlichen Thy im westlichen Limfjordland. In einem Kieshügel wurde dort ein mit einer Steinplatte abgedecktes Tongefäß gefunden, das etwa hundert gleiche kleine, 11 bis 12 cm lange Boote (*Abb. 5*) enthielt, die ineinandergeschachtelt waren. Sie bestehen aus einem Skelett aus schmalen Bronzebändern (Reling und Spanten) und einer darübergezogenen Haut aus dünnem Goldblech. Die Goldbleche sind mit eingepreßten, aus konzentrischen Kreisen bestehenden Augen verziert. Obwohl dieses Zierelement in der Bronzezeit sehr beliebt war, dürfte der Fund mit Rücksicht auf die hochentwickelte Schiffsförmigkeit, die die Miniaturboote wiedergeben, in die jüngere römische Kaiserzeit einzuordnen sein. Auch über die Bedeutung des Fundes gehen die Meinungen auseinander. Da keine Hinweise auf eine Bestattung bemerkt wurden, dürfte es sich am wahrscheinlichsten um ein Dankopfer eines Schiffers (Reeders) an den Schutzgott der Schiffer

23) W. Mitzka, Deutsche Bauern- und Fischerboote, Heidelberg 1933, S. 53 ff. Wörter und Sachen, kulturhist. Zeitschr. f. Sprach- u. Sachforschung, Beih. 6.

24) R. Much, Die Germania d. Tacitus, 3. Aufl., 1967, S. 499.

für die glückliche Heimkehr seiner Flotte handeln, also um einen Votivfund<sup>25)</sup>.

Das primitiv gearbeitete Boot von Broughter aus Nordirland (Grafschaft Londonderry) ist vor allem wegen der dreiundzwanzig aufschlußreichen Ausrüstungsgegenstände, die erhalten geblieben sind, beachtenswert (*Abb. 6 und 7*). Von diesem Zugehör sind vor allem die fünfzehn langen Ruder (Remen, *Abb. 7a*), das lange Steuerruder (*Abb 7b*) und die drei Stangen mit Gabelenden zum Staken (*Abb. 7c*) auch für unsere Flußschifffahrt von Interesse. Die Stangen wurden nicht nur beim Fahren gegen die Strömung, sondern auch beim Landen und bei der Abfahrt gebraucht. Bei dem 18,4 cm langen Miniaturschiff handelt es sich um das Modell eines Fellbootes, wie es in römischer und späterer Zeit in den britannischen und nordwestenglischen Gewässern im Verkehr stand. Ihre letzten Nachfahren sind die Curraghs der heutigen Fischer auf irischen Gewässern. Dieser Fund stammt aus einem eindrucksvollen Goldschatz aus der Zeit um etwa 40 bis 20 v. Chr., der 1895 aufgefunden worden ist<sup>26)</sup>.

Im Zusammenhang mit den goldenen Miniaturschiffen kann auch das hölzerne, aber teilweise mit dünnem Goldblech belegte bronzezeitliche Schiffmodell aus Caergwrle in Wales (im Nationalmuseum Wales, Cardiff) erwähnt werden. Dieses aus einem Moor stammende Boot ist 18,2 cm lang und aus Eichenholz geschnitzt. Der Goldblechrand ist mit zwölf bis dreizehn konzentrischen Kreisen, die vermutlich Sonnenscheiben oder Schilde darstellen sollen, geschmückt. Darunter befindet sich ein Ornamentstreifen von hängenden Dreiecken. Wegen dieser Ornamentik glaubt man, das Boot in die mittlere oder späte Bronzezeit einstufen zu können<sup>27)</sup>.

In Frankreich sind zwei Bronzeboote gefunden worden. Am bekanntesten von ihnen ist das schöne Boot des Museums von Dijon aus Blessey (Côte-d'Or). Es wurde schon 1763, etwa zwei Kilometer von der Seinequelle entfernt, im Bereiche von antiken Mauerresten in einem „sacellum privé“, zusammen mit Messern, Kesseln und Siebgefäßen gefunden. Das Fundstück ist 45 cm lang und hat hohe Bordwände und steil aufragenden Bug und Hinterteil. Aus noch sichtbaren Lötspuren glaubt man schließen zu können, daß an diesen Stellen heute nicht mehr vorhandene Ösen angebracht waren, mit deren Hilfe das Schiffchen aufgehängt werden konnte. Der Bug ist als Schwanen- oder Entenkopf ausgebildet (*Abb. 8*). Von den Bronzestatuetten der Besatzung ist nur mehr eine vorhanden. Aus den noch sichtbaren Befestigungsspuren schließt man, daß es ursprünglich vier waren<sup>28a)</sup>.

25) J. Brøndsted, *Nordische Vorzeit*, Bd. 3, 1964, S. 234 f., mit Abb.

26) E. C. R. Armstrong, *Guide to the Collection of Irish Antiquities, Catalogue of Irish Gold Ornaments in the Collection of the Royal Irish Academy*, Dublin 1920, S. 20 ff; D. Ellmers, a. a. O. (1969), S. 108—112.

27) Farbtafel bei W. Torbrügge (s. Anm. 3), S. 150; P. Ashbec, *The Bronze Age Round Barrow in Britain* 1960, S. 116.

28a) P. M. Duval, *Les barques Gallo-Romaines en bronze de Blessey et de Cerveau*, *Revue archéologique de l'Est et du Centre-Est* 3, 1952, S. 233—243.

Das zweite, weniger sorgfältig gearbeitete Miniaturschiff aus Frankreich ist ebenfalls aus Bronzeblech getrieben, aber nicht mehr so gut erhalten. Es stammt aus Cerveaux (Saône-et-Loire) und wurde 1873 gefunden (*Abb. 9*). Dieses Schiffchen befindet sich jetzt im Museum Rolin in Autun. Es ist mit einer Gesamtlänge von nur 23 cm auch kleiner, und es war mit einem heute fehlenden Mast ausgestattet. Zusammen mit dem Boot wurde auch ein kleiner Anker samt Kette gefunden<sup>28b</sup>).

Diese beiden Boote aus Frankreich werden von *Duval* als Votivschiffe gedeutet. *Duval* stützte sich dabei vor allem auf ein verwandtes Bronzeschiff, das erst in der Nachkriegszeit in Syrien ausgegraben worden ist und sich im Museum in Beirut befindet. Eine in dieses Schiff eingravierte Weihe-Inschrift an eine lokale, mit Zeus zu identifizierende Gottheit weist dieses Boot eindeutig als Votivschiff aus. Der Inschrift ist außerdem zu entnehmen, daß dieses Fundstück aus dem Jahre 121/122 n. Chr. stammt. Auch dieses Votivschiff war ursprünglich mit einer Aufhängevorrichtung ausgestattet, dürfte also in einem Heiligtum gehangen haben. Später wurde es durch Anfügung eines Fußes und einer doppelten Schnauze zu einer Öllampe umfunktionierte<sup>29</sup>).

*P. Lambrechts*<sup>30</sup>) hat den Versuch unternommen, das Schiffchen von Blessey mit einer bestimmten Gottheit in Verbindung zu bringen. Er deutet es als „Sonnenschiff“, als ein Votiv besonderer Art an den keltischen Gott Rudiobus. Die noch sichtbaren Lötspuren von der heute fehlenden zusätzlichen Bemannung glaubt er als Befestigungsreste einer ehemals dort gewesenen Pferdestatueue interpretieren zu können. Angeregt hat ihn hiezu das Kultzeichen des Magdalensberges, ein Mosaik, das ein Pferd auf einem Schiff darstellt<sup>31</sup>). Eine bei Neuvy-en-Sullias gefundene bronzene Pferdestatueue ist laut eingravierter Votivinschrift dem Gotte Rudiobus geweiht worden. Das Pferd war also wohl ein ihm heiliges Tier. Rudiobus dürfte der gallische Kriegsgott gewesen sein<sup>32</sup>). Wegen der möglichen Zusammenhänge mit dem „Zeichen des Herrn des Magdalensberges“ schien uns dieser Exkurs notwendig.

Im Archäologischen Museum in Dijon befindet sich noch ein zweites bronzenes Votivschiff aus gallo-römischer Zeit. Es ist ein Kultbild der Dea Sequana, das in ihrem Heiligtum im Bois-de-Saint-Seine an der Seinequelle gefunden wurde. Auf einem Boot steht eine weibliche Statueue in antiker Kleidung, bei der es sich wahrscheinlich um die Göttin handelt. Die Göttin Sequana ist die Seinegöttin, und sie gilt

28b) Ebenda.

29) H. Seyrig, *Antiquités Syriennes*, Syria 28, 1951, S. 101—120, Fig. 1—5 u. Taf. IX—XII.

30) P. Lambrechts, *A propos de la barque gallo-romaine de Blessey*, *Revue archéol. de l'Est* . . . 4, 1953, S. 302—307.

31) R. Egger, *Der Herr des Magdalensberges und sein Zeichen*. [Titel eines Sonderdruckes eines Auszuges aus *Carinthia I*, 143, 1952, S. 929—942.]

32) J. de Vries, *Keltische Religion*, 1961 (*Die Religionen d. Menschheit*, Bd. 18), S. 110—111.

außerdem als die Hauptgottheit des großen keltischen Stammes der Sequaner<sup>33</sup>).

Auf welch verschiedenen Wegen Schiffe in der damaligen Zeit Votivcharakter ausüben konnten, beweisen vier fundortlose gallische Münzen aus der Zeit um 100 v. Chr. Das Münzbild gibt die vom Philippstater bekannte Biga in noch wenig entstellter, aber etwas vereinfachter Form mit nur einem Pferd und ohne Wagen wieder. Der Wagenlenker hält in der erhobenen rechten Hand ein kleines Schiffsmodell, das durch ähnlich hohe Steven charakterisiert wird wie das schon beschriebene Votivboot von Blessey<sup>34</sup>). Ob auch Lampen und Fibeln<sup>35</sup>), die hin und wieder schiffsförmig gestaltet sind, sakralen Charakter haben, ist nicht mit Gewißheit zu sagen.

Einen bedeutenden Rang unter den antiken Votivschiffen nimmt zweifellos ein Bronzeanhänger von der mit fünfzig Amuletten, also Glücksbringern, behängten goldenen Ehrenkette von Szilágy-Somlyó ein (Abb. 10). Die 1797 gefundene Kette, die mit einem Münzfund vergesellschaftet war, dürfte um 396 n. Chr. vergraben worden sein. Der Anhänger hat die Gestalt eines Einbaumes, in dem — ähnlich wie in dem noch zu besprechenden Bootsfahrermodell vom Magdalensberg in Kärnten — ein Mann sitzt<sup>36</sup>).

In einigen Mooren Westnorwegens sind sieben bis zu 90 cm lange hölzerne Modelle von Booten gefunden worden, die aber bis auf eines nicht erhalten geblieben sind. Von zweien ist überliefert, daß es sich um Nachbildungen von Wikingerbooten handelte. Sie werden teils als Votive, teils als Spielzeuge gedeutet<sup>37</sup>). Da sie aber alle in Mooren gefunden wurden, scheint die erste Deutung die wahrscheinlichere zu sein. Ein ähnliches Miniaturboot aus Holz, einem Einbaum ähnlich, ist in der wikingerzeitlichen Siedlung Haithabu gefunden worden. Es wurde von Jankuhn als Kinderspielzeug gedeutet<sup>38a</sup>). Hochmittelalterliche Miniaturboote aus Holz (10. bis 13. Jahrhundert) wurden außerdem in den mittelalterlichen Stadtkernen von Oppeln, Danzig und Grodno (Weißrußland) und in Grönland ausgegraben<sup>38b</sup>).

33) E. Espérandieu, Recueil général des bas-reliefs, statues et bustes de la Gaule-Romaine 11, 1938, S. 22—24, Nr. 7676; Monuments Piot 34, 1934, S. 59 ff.; A. Grenier, Manuel d'archéologie Gallo-Romaine, Bd. 4, 1960, S. 608—639, Abb. 189 (Le sanctuaire des sources de la Seine).

34) D. Ellmers, a. a. O. (1969), S. 96 f. u. Abb. 12 (mit Lit.).

35) F. Moll, Das Schiff in der bildenden Kunst, 1929, Taf. B/VII (Römische Lampen), Taf. B/I u. II, Nr. 41—45 (Fibeln); eine bootsförmige römische Tonlampe aus Weißenburg in Bayern, s. Obergermanisch-rätischer Limes, Nr. 72 (1906), S. 55, Taf. 11, 55, u. D. Ellmers, a. a. O. (1969), S. 90, Abb. 7; eine solche aus Spina (Museum Ferrara), s. Enciclopedia dell'arte antica 5, 1963, S. 379 (Abb.).

36) A. Haberlandt, Ergologisches und Mythologisches zur Schatzkette von Szilágy-Schomlau, Jahreshefte d. Österr. Archäolog. Instituts 41, 1954, S. 97—110, hier S. 106, a, b. R. Noll, Vom Altertum zum Mittelalter, 2. Aufl. 1974, S. 73—75 u. Abb. 46—49; G. László, Steppenvölker und Germanen, 1970, S. 25, Abb. 19—21.

37) M. Müller-Wille, Bestattung im Boot, Studien zu einer nordeuropäischen Grabsitte, Offa 25/26, 1968/69, S. 1—203, hier S. 116.

38a) H. Jankuhn, Die Ausgrabungen in Haithabu 1935/36, Offa 1, 1936, S. 96 bis 140, hier S. 134 f. u. Abb. 15. 38b) Wie Anm. 37.

Ein Fundstück besonderer Art stammt aus einer verlandeten Wasserstelle bei Roos Car (Holderuess). Das Boot (Länge 51 cm) ist wie eine Schlange stilisiert. Im Boot stehen vier männliche Figuren mit beweglichen Armen und Schilden. Die ganze Gruppe ist aus Holz geschnitzt, die Augen der Schlange sind aus Quarz eingelegt. Das Fundstück ist im Besitze des Museums von Hull. Nach *W. Torbrügge* sind bei Roos Car mehrmals gleichartige Boote mit hölzerner Besatzung ins ehemals offene Wasser gesetzt worden; deshalb hält er es für wahrscheinlich, daß dieses Fundstück eine Totenreise symbolisiert<sup>39)</sup>.

Als Fundstück spezieller Art kann auch das Miniaturschiffchen von Sankt Aldegund an d. Mosel (Kr. Zell im Rheinland) bezeichnet werden, weil es aus edlem Glas gefertigt wurde. In St. Aldegund wurde ein römisches Frauengrab gehoben, zu dessen Beigaben neben drei Haarnadeln aus Horn, einem Stab aus Walroßzahn, einem doppelkonischen Tonbecher und einem quadratischen Goldschmuck auch sechs Glasgefäße gehörten. Eines dieser Gefäße war eine besonders schön geformte schiffsförmige Schale aus blauem Glas mit einer Länge von 22,2 cm.<sup>39a)</sup>

Sehr zahlreich sind Tonmodelle von Schiffen. Im Mittelpunkt dürfen die meist primitiv gearbeiteten Fundstücke aus prähistorischen ägyptischen Gräbern stehen, die die ägyptische Sonnenbarke symbolisieren sollen<sup>40)</sup>. Die Himmelsreise mit dem Schiff spielte im ägyptischen Totenglauben eine große Rolle. Daher sind besonders aus späterer Zeit aus den Gräbern unzählige Holzmodelle, Reliefs und Wandmalereien dieses Totenschiffes erhalten. Die frühen ägyptischen Tonmodelle haben auf den gesamten Mittelmeerbereich ausgestrahlt und besonders in Zypern (wo sie vor allem aus Gräbern bekannt sind), Kreta, Melos und anderen Inseln der Ägäis zu Nachahmungen angeregt<sup>41)</sup>. Besonders zahlreich sind sie in der Nuraghenkunst Sardinien, allerdings nicht in Ton, sondern aus Bronze. Dies ist nicht verwunderlich, denn Sardinien, das damals eine blühende Bronzeindustrie hatte, ist kulturell durch alte Beziehungen mit Kreta und Ägypten eng verbunden. Diese Bronzegüsse fügen sich stilistisch nahtlos in die heute so hochgeschätzte altsardische Bronzekunst aus der ersten Hälfte des ersten Jahrtausends v. Chr. ein. Sie sind zweifellos bodenständige sardische Erzeugnisse. Da sie häufig mit einem Ring zum Aufhängen eingerichtet sind, werden sie vielfach als Lampen

39) S. Lindqvist, *The Boat Models from Roos Carr*, *Acta Archaeologica* 13, 1942, S. 235 ff. Farbtafel in *W. Torbrügge*, a. a. O., S. 148 f.

39a) J. Linfert, *Das gläserne Schiff. Eine Frau geht auf Reise ins Jenseits*, *Kölner Römer-Illustrierte* 2, 1975, S. 186 u. Farbtaf. S. 42; *Römer am Rhein*, Ausstellungskatalog Köln 1967, S. 341.

40) C. A. Reissner, *Models of Ships and Boats* (*Catal. général des antiquités égyptiennes*, Bd. 68), 1913; F. Moll, a. a. O., Taf. A/IV/a—k; A. Göttlicher u. W. Werner, *Schiffsmodelle im alten Ägypten*, 1971; B. Landström, *Ships of the Pharaohs*, London 1970.

41) A. Barb, *Zur Deutung des Kahnfahrers vom Magdalensberg*, *Carinthia* I, 147, 1957, S. 90—111, hier S. 95 ff., mit zahlr. Lit.

interpretiert. Viele von ihnen wurden in Gräbern gefunden und können daher mit der Reise ins Jenseits zusammenhängen<sup>42)</sup>.

In Stil und Technik den sardinischen Miniaturbooten entsprechende Schiffchen haben sich in etruskischen Gräbern auf dem italischen Festland gefunden. Es handelt sich höchstwahrscheinlich um sardinischen Import<sup>43)</sup>. Als eigenständige italische Produkte sind dagegen die unteritalischen, ca. 20 cm langen Tonboote mit einem in eine Kapuze gehüllten, am Steuer sitzenden Männchen anzusehen<sup>44)</sup>.

Vereinzelt gibt es solche Miniaturboote aus antiker Zeit auch noch aus anderen Bereichen des Mittelmeerraumes, ja sogar aus Assyrien sind zwei Silberboote bekannt, bei denen es sich um die ältesten von allen bisher bekannten Schiffsmoellen handeln dürfte<sup>45)</sup>. Diese weite Streuung ist nicht verwunderlich, da es sich bei diesen Booten um Erzeugnisse handelt, die einem schlechthin mittelmeerländischen Ideengut ihren Ursprung verdanken. Wegen der geographischen Abseitigkeit und der kulturellen Andersartigkeit des Mittelmeerraumes soll das zahlreiche Material im einzelnen hier nicht behandelt werden.

Zum Abschluß — und weil es sich nach *A. Barb* sogar um einen italischen oder sardischen Import handeln soll — sei an dieser Stelle noch das der mittelmeeerischen Gruppe zumindest nahestehende, schon mehrmals erwähnte Kahnfahrermodell aus Ton vom Magdalensberg in Kärnten genannt (*Abb. 11*). Da dieses Fundstück schon eine rege wissenschaftliche Diskussion ausgelöst hat, kann es als bekannt vorausgesetzt werden. Ein affenähnliches Männlein sitzt in einem nur noch zur Hälfte erhaltenen Kahn, vermutlich einem Einbaum. Ob es sich bei diesem Fundstück um das Kultbild des Herrn des Magdalenenberges, also des Kriegsgottes der norischen Kelten, des Mars Latobius<sup>46)</sup>, um ein Votiv für ein am Magdalensberg beheimatet gewesenes Heiligtum, das einem „derartigen Bootfahrer“ oder einer lunaren Gottheit<sup>47)</sup> geweiht war, oder um eine Sonnenbarke und bei

42) Chr. Zervos, *La civilisation de la Sardaigne*, Paris 1954, S. 318 ff., *Abb. 404* bis 417.

43) *A. Barb*, a. a. O., S. 95 ff., mit Lit.

44) M. Mayer, *Altapulische Terrakotten*, *Jahrb. d. deutschen Arch. Inst.* 25, 1910, S. 183 u. *Abb. 7—8*.

45) Abgebildet in F. Moll, a. a. O., *Taf. A/I*; C. L. Wooley, *Ur of the Chaldees* 1929, S. 50—52.

46) R. Egger, a. a. O. (s. *Anm. 31*); nach R. Egger wird der Tempel des Mars Latobius bei St. Margarethen im Lavanttal in den Quellen als Navale, als Schiffshaus, bezeichnet (*Anzeiger d. Österr. Akad. d. Wiss., phil.-hist. Kl.* 64, 1927, S. 4 ff.). Ob sich diese Bezeichnung auf ein schiffsförmiges Kultgebäude (solche sind aus der griechischen Antike, z. B. aus Kerkyra, s. Prokop, *de bello Gothico* IV, 22, aus Euböa, s. Bursian, *Geographie v. Griechenland*, Bd. 2, S. 435, 362, und aus Olympia, s. W. Dörpfeld, *Alt-Olympia* Bd. 1, 1935, S. 263 ff. bekannt) oder auf ein schiffsförmiges Kultbild bezieht, läßt sich nicht klären; E. Swoboda, *Der heilige Brunnen zum Tempel des Latobius im Lavanttal*, *Carinthia* I, 131, 1941, S. 303 ff.

47) L. Schmidt, *Der norische Himmelsbootfahrer*. *Mythologische Beiträge zur Kärntner Urvolkskunde*, *Carinthia* I, 141, 1951, S. 717—763; s. a. *A. Barb*, a. a. O. (*Anm. 41*).

dem „affenähnlichem Männlein“ um einen richtigen Affen, wie er als Begleiter des Sonnengottes im altägyptischen Mythos belegt ist, handelt und dieses Bild aus einem zerstörten Grab stammt<sup>48)</sup>, wie die verschiedenen Möglichkeiten lauten, soll hier nicht nochmals diskutiert werden.

Ein Tonmodell eines Schiffchens stammt außerdem aus Ungarn. Es wurde in Szatmár gefunden<sup>49)</sup> und hat schon viel Ähnlichkeit mit einem Boot aus Corneto bei Rom<sup>50)</sup>. Es soll aus dem Ende der Bronzezeit stammen. Leider konnte ich bisher keine näheren Angaben in Erfahrung bringen.

Bei allen diesen antiken Fundstücken sind die Details der Schiffe nicht immer mit dem gleichen Realismus wiedergegeben worden, wie wir ihn aus der zeitgenössischen Kunst gewöhnt sind. Es wäre daher sehr zu wünschen, daß der vermutlich auch beim Dürrnberger Fundstück mangelnde Realismus bei allen Versuchen, dieses archäologische Kleinod schiffstypologisch einzuordnen, gebührend berücksichtigt wird.

### *Die Bootsfahrt ins Jenseits*

Die Miniaturboote werden, wie erwähnt, teils als Votivfunde, teils als symbolische Totenschiffe gedeutet. Auch an Grabbeigaben, die bloß an die berufliche Tätigkeit des Verstorbenen erinnern sollen, ist gedacht worden. So vielfältige Interpretationsmöglichkeiten sind nicht verwunderlich, denn wie die Fundberichte zeigen, sind die Fälle sehr verschieden gelagert und daher je nach Fundumständen verschiedene Deutungsmöglichkeiten gegeben.

Als Votive und Opfer bezeichnet man alle jene Gaben, die in mystischer Weise einem Verstorbenen, einem Geist, besonders aber einer Gottheit, also einer überirdischen Macht, zur Erfüllung einer Bitte, als Dank für eine gewährte Hilfe oder in Einlösung eines Gelübdes (ex voto) gespendet worden sind. Sie werden in der Regel nur an Orten hinterlegt, aufgestellt oder gespendet, an denen sich die angerufene Macht besonders wirksam erweist: in den Kultstätten und den Nekropolen. In frühen Zeiten wurden die Votive vielfach auch in Quellen, Moore und Flüsse geworfen oder auch an Felsen und Bäume gehängt. Besonders Wasser, Erde und Berge waren den Menschen als Sitz von bestimmten Göttern heilig.

Auf den Votivcharakter von einigen der oben behandelten Funde wurde bereits aufmerksam gemacht. Beim Dürrnberger Schiff handelt es sich nicht, wie man immer wieder liest, um ein Votiv, sondern um eine Grabbeigabe. Deshalb wollen wir uns hier nur noch mit dem Totenschiff beschäftigen. Im Mittelmeerraum kam dem Schiff im Totenkult große Bedeutung zu, denn schon in der griechischen Frühzeit wurde der Tod als eine Schiffahrt durch den Okeanos, den Gottes-

48) A. Barb, a. a. O. (Anm. 41).

49) Abgebildet in F. Moll, a. a. O., Taf. B/I u. II, 55.

50) Gazette Arch., Bd. 13, 1888, S. 355.

fluß, zum Lande der Seligen gedeutet<sup>51</sup>). Den Schlüssel zum Verständnis dieses Brauches bildet ein bekannter kretischer Tonsarkophag aus Hagia Triada, der darstellt, wie der Tote vor seinem Grabe die ihm gebührenden Opfer in Empfang nimmt. Männer bringen ihm neben anderen Gaben auch Rinder und ein kleines Schiff<sup>52</sup>). Dem Toten wurde also ein Fahrzeug überreicht, mit dem er zweifellos über ein Wasser fahren sollte. Wann war das notwendig? *M. Ebert* macht im Anschluß an die Besprechung dieses Bildes darauf aufmerksam, daß auf thematisch gleichen Darstellungen statt eines Schiffes auch ein Wagen, ein Schlitten oder auch ein Pferd allein dargestellt sein könnte und schon in vielen Gräbern als Beigabe gefunden worden ist. Er meint daher, daß die Fahrzeuge im Totenkult der Antike insgesamt drei verschiedene Funktionen erfüllt haben: sie können funerales Transportmittel gewesen sein, das notwendig war, um den Toten zu seinem oft weit außerhalb der Siedlung gelegenen Grab zu bringen; sie können zur Grabaussteuer gehören, die bei einem begüterten vornehmen Toten öfter auch ein Fahrzeug inbegriffen haben wird, und sie können schließlich auch als Beförderungsmittel für die Reise ins Jenseits gedacht gewesen sein<sup>53</sup>). Allgemein bekannt ist die antike Sitte, dem Toten eine oder auch mehrere Münzen ins Grab mitzugeben. Damit wünschte man den Fährmann Charon für die Überfahrt über den Styx zu bezahlen<sup>54</sup>). Dieser Brauch wurde später im römischen Grenzgebiet auch von den Germanen vielfach aufgegriffen<sup>55</sup>) und vereinzelt bis ins Mittelalter und in die Neuzeit<sup>56a</sup>) beibehalten. Auch die Sitte, Schuhe in den Sarg zu legen<sup>56b</sup>) und andere volkstümliche Totenbräuche stehen mit dieser Totenreise in Zusammenhang<sup>56c</sup>).

Der Glaube, daß das Diesseits vom Jenseits durch ein Gewässer getrennt sei, das der Tote mit einem Kahn überschreiten müsse, ist nicht nur im Mythos der antiken Völker des Mittelmeerraumes ver-

51) H. Usener, *De Iliadis carmine quodam, Phocaico* 1875, 41, Kleine Schriften 3, 1914, S. 153.

52) *Monumenti dei Lincei* 19, 1908, S. 5 ff.

53) *M. Ebert, Die Bootfahrt ins Jenseits, Prähist. Zeitschr.* 11/12, 1919/20, S. 179—196, hier S. 185.

54) *Reallexikon f. Antike u. Christentum*, Bd. 2, 1954, Sp. 1040—1061 (Artikel Charon). *Lukian* (10) schreibt, diese Vorstellungen „sind derart stark in das Volk gedrungen, daß sie, wenn einer der Angehörigen stirbt, zuerst einen Obolus holen und ihn dem Toten in den Mund stecken. Der Obolus sollte dem Fährmann der Lohn sein für die Überfahrt“.

55) *M. Ebert, Reallexikon d. Vorgeschichte*, Bd. 2, 1925, S. 302—303 (G. Wilke); *R. Andree, Ethnographische Parallelen u. Vergleiche (Totenmünze)*, NF., 1899, S. 24 ff.

56a) *P. Sartori, Die Totenmünze, Archiv für Religionswissenschaft* 2, 1899; *Handwörterbuch d. dt. Aberglaubens*, hrsgg. v. H. Bächtold-Stäubli, Bd. 3, 1930/31, Sp. 615 f.; *Verbreitungskarte f. d. Brauch d. Mitgabe von Geld ins Grab: Zschr. f. Volkskunde* 55, 1959, S. 43.

56b) *P. Sartori, Der Totenschuh, Zeitschr. f. Volkskunde* 4, 1894, S. 422 ff.

56c) *J. v. Negelein, Die Reise d. Seele ins Jenseits, Zschr. f. Volkskunde* 11, 1901, S. 16—28, 149—158, 263—271, hier bes. S. 149 ff.

ankert. Auch der germanische Mythos weiß von der „Überfahrt der Seelen in das Gebiet der Unterwelt durch ein Wasser, welches das Reich der lebenden Menschen von dem der Toten trennt“, zu berichten<sup>57</sup>). So wurde beispielsweise Balders Leiche von den Asen auf ein Schiff gebracht, in dem bereits ein Scheiterhaufen errichtet war, dieser entzündet und das brennende Schiff dann aufs Meer gestoßen und diesem überlassen<sup>58</sup>). Ähnliche Vorstellungen vom Weg ins Jenseits sind nicht nur in den Sagen und Märchen und im Aberglauben vieler europäischer Völker, sondern auch bei den Bewohnern außereuropäischer Erdteile zu finden<sup>59</sup>).

Auch die Miniaturboote aus dem nordalpinen Raum werden religiösen Charakter gehabt haben. Allerdings dürfte ihnen, zumindest soweit sie aus Gräbern stammen, die Idee der im Norden seit der Bronzezeit bekannt gewesenen Vogelsonnenbarke<sup>60</sup>) und der ebenfalls belegte Mythos des Mondbootes<sup>61</sup>) nicht zugrunde gelegen haben, sondern die vorher geschilderte Vorstellung eines Jenseits über dem großen Wasser, zu dessen Überquerung ein Schiff notwendig war. Daher sind im nordgermanischen Raum richtige Schiffsbestattungen keine Seltenheit<sup>62</sup>). Bei dieser Grabform wurde der Tote in ein Boot, das oftmals sein eigenes im Leben war, gelegt und mit diesem entweder dem Meer übergeben oder auch auf dem trockenen Land mit einem Erdhügel überdeckt, z. B. Oseberg<sup>63</sup>), Gokstad<sup>64</sup>), Sutton Hoo<sup>65</sup>). Auch Brandbestattungen, bei denen also auch das Schiff mitverbrannt wurde, sind in beiden Varianten bekannt. Den Brauch, den Toten auf einem Schiff, häufig sogar auf einem brennenden, aufs Meer hinaussegeln zu lassen, kann man wohl nur verstehen, wenn man an eine Fahrt in eine Totenwelt glaubt, die jenseits des Meeres liegt. Daß dies tatsächlich der Sinn der Schiffsbestattungen war, kann der Skjöldunga-saga entnommen werden, in der es heißt, König Ring wollte mit dem Schiffe „den König Odin, das ist die Unterwelt, aufsuchen“. In Russisch-Karelien hat man auf den Gräbern kleine Blockhütten mit Fenstern und Türen als Wohnung für den Toten errichtet und manchmal auch ein umgestülptes Boot auf den Grabhügel gelegt in der Annahme,

57) J. Grimm, Deutsche Mythologie, 2. Aufl., 1844, S. 790.

58) G. Neckel, Die Überlieferungen vom Gotte Balder, 1910, S. 15 f.; O. Höfler, Balders Bestattung und die nordischen Felszeichnungen, Anzeiger d. Österr. Akad. d. Wiss., phil.-hist. Kl., 88, 1951 (Wien 1952), S. 343—372.

59) M. Ebert, a. a. O. (s. Anm. 53), Anm. 26, mit zahlr. Literatur.

60) E. Sprockhoff, Das bronzene Zierband von Kronshagen bei Kiel, Offa 14, 1955, 120 S., hier bes. S. 106 ff.

61) L. Schmidt, a. a. O. (s. Anm. 47), S. 741 f.

62) M. Müller-Wille, a. a. O. (s. Anm. 37), S. 25—110 u. 150—182; K. Simrock, Handbuch d. deutschen Mythologie mit Einschluß der Nordischen, 4. Aufl., 1874, S. 292 f.

63) A. o. Scheltema, Der Osebergfund, 1929 (Führer z. Urgeschichte, Bd. 7).

64) E. Oxenstierna, Die Wikinger, 1959; Th. Sjøvold, Wikingerschiffe, Oslo 1952.

65) Ch. Green, Sutton Hoo. The Excavation of a Royal Ship-Burial, London 1963, 168 S.; J. D. Kendrick, The Sutton Hoo Ship-Burial, London 1947.

„daß es der Tote vielleicht auf seiner Reise ins Jenseits brauche“<sup>66</sup>), denn der finnischen Volksdichtung und den Klageliedern ist zu entnehmen, daß auch dieses Volk an ein weit hinter einem Strome liegendes Jenseits glaubte<sup>67</sup>). Diesen Fluß des Jenseits hielt man auch gleichzeitig für den Rand der Welt. Es gab verschiedene Möglichkeiten, ihn zu überqueren. Am sichersten kam der Tote ans Ziel, wenn es ihm gelang, ein Boot zu bekommen, das ihn übersetzte. Nach dem Klagelied des Olonetz steht ein Fährmann mit eichenem Boot und goldenen Rudern bereit<sup>68</sup>). Dieser Glaube reichte demnach vom hohen Norden bis ins Zweistromland, denn auch nach mesopotamischem Mythos bildet der Unterweltfluß die Grenze zwischen der Welt der Lebenden und der Toten, und auch dort konnte man ihn im Boot des Fährmannes überqueren<sup>69</sup>).

Die Bootsfahrt ins Jenseits gehörte in der germanischen Spätzeit offensichtlich zu den bei Geringen und Vornehmen allgemein verbreiteten Glaubenssätzen über das Leben nach dem Tode<sup>70</sup>), denn nirgends sonst hat dieses Glaubensgut im Grabbau und Totenbrauchtum so monumentalen und häufig geübten Niederschlag gefunden wie in Nordeuropa. Es wäre aber, wie schon Ebert dargetan hat, irrig, zu meinen, diese Jenseitsvorstellung wäre vom griechisch-römischen Ideengut übernommen worden. Die Götter und Heroen der Griechen und Römer führten damals bereits nur noch ein rein literarisches Dasein. An den Mythos vom Fährmann, der in einem winzigen Nachen die Toten über das Wasser bringen mußte, glaubten nach Juvenal damals „nicht einmal mehr die Kinder“<sup>71</sup>).

Daß es sich bei diesen Jenseitsvorstellungen auch im Norden um einen eigenständigen, schon tiefverwurzelten Brauch handelt, geht nicht nur aus den alten mythischen Überlieferungen Nordeuropas hervor. Wie so viel anderes heidnisches Glaubensgut und Brauchtum ist auch dieses Jenseitsbild noch bis weit in christliche Zeit hinein in der Erinnerung haften geblieben, und hin und wieder lebt die Bootsfahrt ins Jenseits auch noch in der Poesie des europäischen Mittelalters auf. *M. Müller-Wille* hat dazu an die dreißig Belegstellen gesammelt, die vom Beowulf-Epos<sup>72</sup>) bis zu einem isländischen Märchen, das erst um die Mitte des vorigen Jahrhunderts aufgezeichnet wurde, reichen<sup>72a</sup>). Allgemein bekannt ist beispielsweise die Legende des sagenhaften Königs Arthur, der seine Fahrt zur Insel Avalon ins keltische

66) L. Honko, Finnische Mythologie, in: Wörterbuch d. Mythologie, hrsg. v. H. W. Haussig, Bd. 2, 1973, S. 261—371, hier S. 277.

67) Ebenda, S. 313.

68) Ebenda, S. 314.

69) O. E. Dietz, Mesopotamien. Die Mythologie der Sumerer u. Akkader, in: Wörterbuch d. Mythologie, Bd. 1, 1965, S. 19—139, hier S. 132.

70) M. Ebert, a. a. O. (s. Anm. 53), S. 186.

71) Juvenal, II, 149.

72) E. v. Schaubert, Beowulf, 3 Bde., 17. Aufl., 1958—61; s. a. Reallexikon d. Germanischen Altertumskunde, Bd. 2, 1973, S. 337—344 (Artikel Beowulf).

72a) M. Müller-Wille, a. a. O. (s. Anm. 37).

Totenreich ebenfalls auf einer Barke angetreten hat<sup>73</sup>). Noch um 1100 n. Chr. ließ sowohl Adel als auch Klerus seine Toten in einem Boot oder in einem mit Teer abgedichteten Sarg die Rhône hinabtreiben zu einem gedachten Elysium Campus. In Irland soll man, wenn jemand gestorben ist, immer noch sagen, „er segelte gestern, er hatte eine gute Fahrt“.

Die schon erwähnten Schiffsbestattungen häufen sich in der zweiten Hälfte des ersten Jahrtausends v. Chr., also in der jüngeren nordischen Eisenzeit. Am zahlreichsten sind sie in Mittelschweden und im norwegischen Küstengebiet. Sie kommen aber auch bei den russischen Warägern, in Westfinnland, England, in der Bretagne und auf Island vor. Zu diesen Schiffsbestattungen gehören beispielsweise die prachtvollen Grabhügel von Vendel, in denen die Angehörigen einer fürstlichen Familie mehr als 300 Jahre lang beigesetzt worden sind<sup>74</sup>), und die besonders reichen norwegischen Schiffsgräber von Oseberg, Gokstad und Gunnarshaug<sup>75</sup>). Da es sich in den meisten Fällen um Männergräber handelt, ist anzunehmen, daß die Bestattung in einem Boot vorwiegend männlichen Mitgliedern der gehobenen Schichte vorbehalten war.

Eng verwandt mit diesen Schiffsgräbern und ein weiterer Beleg für die enge Verbundenheit von Schiff und Grab im nordgermanischen Altertum sind die vielen Schiffssetzungen<sup>76</sup>). Das sind Steinsetzungen in der Gestalt eines Bootes, von denen es allein in Schweden 1000 bis 1500 geben dürfte. Gotland gilt als Zentrum. Außerhalb Mittel- und Südkandinaviens trifft man sie stellenweise auch noch im südlichen und östlichen Ostseeküstenbereich. Die Steine können sowohl außerhalb als auch innerhalb des Grabhügels aufgestellt sein. Die Sitte der Schiffssetzungen beginnt in der jüngeren Bronzezeit, kommt aber erst in der jüngeren Eisenzeit richtig in Schwung. In der jüngeren Eisenzeit sind daher Schiffsgräber und Schiffssetzungen gleichzeitig. In der vorrömischen und römischen Eisenzeit fehlen sowohl Schiffsgräber als auch Schiffssetzungen. Die Schiffssetzungen sind von sehr unterschiedlicher Größe. Als eine der größten gilt die von Käseberga in Schonen, die aus 60 bis zu 2 m hohen Steinblöcken errichtet wurde und 67 m lang ist<sup>77</sup>). Wieweit die paar aus Niederösterreich, Burgenland, Westungarn<sup>78</sup>) und aus Morzg bei Salzburg<sup>79</sup>) bekannt gewordenen Belege von bootähnlichen oder spitzovalen Steinsetzungen auf die gleiche Vorstellung zurückgehen oder Zufallsformen sind, wage ich wegen der wenigen, nicht immer überzeugenden Belege nicht zu erörtern.

73) J. A. Mac Culloch, *Celtic Mythology*, 1918, S. 193 ff.; derselbe, *The Celtic and Scandinavian Religions* 1948, S. 88 ff.

74) T. I. Arne u. Hj. Stolpe, *La nécropole de Vendel*, Stockholm 1927.

75) H. Shetelig, *Yestlandske graver fra jernalderen*, 1912, S. 223 ff.

76) M. Müller-Wille, a. a. O. (s. Anm. 37), S. 13—24 u. 183—187.

77) M. Stenberger, *Det forntida Sverige*, 1964, S. 697 f. u. Abb. 277.

78) K. Willvonseder, *Zwei Grabfunde der Badener Kultur mit Metallbeigaben in NÖ.*, *Wiener Prähist. Zeitschr.* 24, 1937, S. 15—28, hier S. 23 f.

79) M. Hell, *Salzburgs Urnenfelderkultur in Grabfunden*, *Wiener Prähist. Zeitschr.* 25, 1938, S. 84—108, hier bes. S. 101, Abb. 6.

Auch bildliche Darstellungen von Schiffen sind im nordeuropäischen Totenkult bekannt. Ich denke hier vor allem an die Riesensteingräber von West- und Nordeuropa, in deren Steine neben anderen Bildmotiven hin und wieder auch Schiffe eingraviert sind<sup>80</sup>). Auch die vielen Schiffe, die uns unter den skandinavischen Felszeichnungen begegnen, sollen nach Ansicht mancher Forscher mit dem Totenkult in Verbindung stehen<sup>81</sup>).

Nicht nur das Boot, in das man den Toten gebahrt hatte, sondern stellvertretend auch das Miniaturboot, das man als Ersatz dem Verstorbenen ins Grab mitgab, und auch das bloß mit Steinen markierte Schiff sollten es ihm nach Meinung der meisten Forscher ermöglichen, die Überfahrt in eine zukünftige Welt zu tun. In Nordeuropa spielte aber das Boot nicht nur im Bestattungsritus, sondern auch als Opfer eine wichtige Rolle. Von einer solchen Opfergesinnung zeugen die vielen Boote, die in die Moore und Gewässer versenkt worden sind<sup>82</sup>). Das Wasser und die Moore dürften in Nordeuropa während aller ur- und frühgeschichtlichen Perioden im magischen Vorstellungskreis eine besondere Wertschätzung genossen haben<sup>83</sup>). Tacitus berichtet von den Sueben, mit denen er alle Germanen jenseits der Elbe meinte<sup>84</sup>), daß sie eine Göttin Isis (wohl eine Interpretatio Romana!) verehrten, deren Symbol ein Schiff, ein „signum liburnae“ sei<sup>85</sup>). Eine Liburna ist ein kleines, schnellfahrendes Schiff, genannt nach dem dalmatinischen Volksstamm der Liburni<sup>86</sup>).

Die angeführten Beispiele und Funde dürften gezeigt haben, daß das Totenschiff uraltes Gedankengut der alten Welt ausdrückt. G. Wilke hat für den Glauben an das Seelenboot aus dem Raume Indien—Orient und Europa ein weitgespanntes Belegmaterial gesammelt. In mythologischer Interpretation hat er aber dieses Boot, gestützt auf E. Siecke<sup>87</sup>), als Mondbarke gedeutet<sup>88</sup>). Im Kult des

80) L. V. Grinsell, The Boat of the Dead in the Bronze Age, *Antiquity* 15, 1941, S. 360—370.

81) O. Almgren, Nordische Felszeichnungen als religiöse Urkunden, 1934; P. Dahlgren, Hällristningaruas shelpsbilder, 1934.

82) M. Müller-Wille, a. a. O. (s. Anm. 37), S. 111—119 und 188—192 (Katalog der Moorfundte).

83) M. Ninck, Die Bedeutung des Wassers im Kult und Leben der Alten. Eine symbolgeschichtliche Untersuchung, 1960 (Neudruck), 190 S.

84) R. Much, Die Germania des Tacitus, 1937, S. 124, Nr. 3.

85) H. Gressmann, Die orientalischen Religionen im hellenistisch-römischen Zeitalter, Berlin 1930; F. Cumont, Les Religions orientales dans le paganisme romain, 4. Aufl., Paris 1929; V. Wessetzky, Die ägyptischen Kulte zur Römerzeit in Ungarn, 1961.

86) R. Much, Die Germania des Tacitus, 1937, S. 125; W. Heydendorff, Die römische Flotte auf der norischen und oberpannonischen Donau, *Unsere Heimat*, Monatsbl. d. Ver. f. Landeskde. v. NÖ., 23, 1952, S. 149—157.

87) E. Siecke, Götterattribute u. sogenannte Symbole, Jena 1909, S. 33 u. 35, 87 ff.

88) G. Wilke, Kulturbeziehungen zwischen Indien, Orient u. Europa, 1923, S. 91 u. 142 (Mannusbibl. Bd. 10); derselbe, Religion d. Indogermanen in archäologischer Beleuchtung, 1923, S. 66 (Mannus-Bibl. Bd. 31).

Marduk in Babylon spielte der Gedanke bereits eine Rolle. In der alt-ägyptischen Kultur, besonders im Isis-Kult, ist er, wie schon erwähnt, besonders reich dokumentiert. Dem Ägypter galten Sonne und Mond als Totenschiffe. Dieser Glaube beruht auf der weitverbreiteten Meinung, daß die Gestirne als Schiffe funktionieren können<sup>89)</sup>.

Der orientalisches-ägyptische Mondkult hat auch ins römische Imperium ausgestrahlt. Für die Religion der Antike hat *F. Cumont* die volkstümlich-philosophischen Vorstellungen über den Aufenthalt der Seele in der Atmosphäre bzw. auf dem Mond dargestellt<sup>90a)</sup>. Die kosmologisch-eschatologischen Ideen über den Mond und seine Sphäre sind in der antiken Literatur vielfach bezeugt. Sie sind nicht gemeinklassisch, sondern gehen, wie schon erwähnt, auf ein uraltes und weit verbreitetes Glaubensgut zurück. Nach diesen Vorstellungen werden zwischen dem Werden und Vergehen, Leben und Tod auf dieser Erde und dem Phasenwechsel des Mondes Beziehungen vermutet. Für die Anhänger dieses Glaubens galt daher der Mond auch als bewohnbar und tatsächlich bewohnt. Der Mondmythos der Antike beruht demnach auf einer Zweiteilung des Universums in eine „untere, veränderliche und vergängliche irdische Welt und eine obere, ätherische, unwandelbare, das heißt ewige Sphäre“. Der Mond bildet gewissermaßen die Grenze zwischen den beiden Welten<sup>90b)</sup>. Diese Vorstellung wird von Aristoteles überliefert<sup>90c)</sup>. Sie hat aber auch in andere philosophische Systeme der Antike, vor allem in die der Stoiker und Neuplatoniker, Eingang gefunden<sup>90d)</sup>. Nach dieser Lehre beginnt das göttliche, unwandelbare Reich der Ewigkeit, wie erwähnt, in der Sphäre des Mondes. Die darunter liegende Welt gilt als vergänglich und hinfällig.

Aus den römischen Provinzen sind Grabstellen bekannt, in deren Giebel die Mondsichel dargestellt ist. Eine Liste dieser Denkmäler hat *F. Cumont* in seiner schon zitierten Arbeit zusammengestellt<sup>90e)</sup>. *E. Diez* hat diesen Katalog mit einigen Denkmälern aus Norikum ergänzt<sup>90f)</sup>. Der Glaube, daß in der Sphäre des Mondes das unvorstellbare, ewige, göttliche Reich beginnt, dürfte demnach auch im römischen Grab- und Totenkult eine Rolle gespielt haben. Auf den Grabstelen der Römer soll die Mondsichel das seelige Jenseits in der

89) A. Wiedemann, Die Toten und ihre Reise im Glauben der alten Ägypter, S. 10 ff.; H. Kees, Totenglaube u. Jenseitsvorstellungen d. alten Ägypter, 1926; derselbe, Die Himmelsreise im ägyptischen Totenglauben, in: Vorträge d. Bibliothek Warburg 1928—1929, Leipzig 1930.

90a) F. Cumont, Recherches sur le symbolisme funéraire des Romains, Paris 1942.

90b) P. Capelle, De luna, stellis, lacteo orbe animarum sedibus, Dissertation Halle 1917, S. 1 ff.

90c) Aetii Plac. II 4, 11 (= Diels, Doxogr. Gr. 332).

90d) M. P. Nilsson, Geschichte d. griechischen Religion, 2. Aufl., Bd. 2, 1950, S. 471 ff. (Handbuch d. Altertumswissenschaft, 5. Abt., T. 2).

90e) F. Cumont, a. a. O.

90f) E. Diez, Mondfahrt der Seele, Jahreshefte d. Österr. Archäolog. Inst. 42, 1955, S. 74—84.

Mondregion, den Mond als Heimstätte der Seelen, symbolisieren. Die nach dem Heil sehnsüchtige Seele der Abgeschiedenen steigt aus der irdischen in die reine Sphäre der oberen Welt, in die Region des Äthers, empor und geht damit in die Unsterblichkeit, in die Ewigkeit ein.

In der Grabausstattung scheinen demnach für das Totenschiff zwei Deutungsmöglichkeiten zu bestehen. Das Schiff als Symbol der Mondichel und das Schiff als echtes Transportmittel. Nachdem aber auf den römischen Grabsteinen der Mondmythus durchwegs nicht durch ein Schiff, sondern durch die Mondichel selbst symbolisiert worden ist, kann angenommen werden, daß das zwei- und dreidimensional abgebildete Schiff nicht den Mond bedeuten soll, sondern die Aufgabe hatte, es dem Toten zu ermöglichen, „die Gewässer zu passieren, die die himmlischen Gefilde der Seligen umschließen“<sup>90g</sup>). Daß die altägyptische Idee der Sonnenbarke als Totenschiff im koptischen Ägypten noch lebendig war und vielfach auch bildlichen Niederschlag gefunden hat, ist daher nicht verwunderlich<sup>91</sup>). Das Schiff als Instrument des Totenkultes ist auch sonst im frühchristlichen Mittelmeerraum noch bekannt. Eine Liste von 54 Schiffen auf altchristlichen Grabdenkmälern und von frühchristlichen Bronzelampen in Schiffsform hat G. Stuhlfauth veröffentlicht<sup>92</sup>). Das sepulkral-symbolische Schiff war ein Ursymbol der christlichen Kunst, das vor allem im Begräbniswesen der ältesten Christenheit eine wichtige Rolle spielte. Der Sinn des Schiffes ist dabei noch der gleiche wie im heidnischen Altertum.

### *Das Dürrnberger Schiffchen*

Wie der Überblick über das vorhandene Material gezeigt hat, sind im Mittelmeerraum Miniaturschiffe als Grabbeigaben häufig und weit verbreitet gewesen. In Nordeuropa kam vor allem dem Originalschiff im Totenkult eine wichtige Rolle zu. Es ist daher nicht verwunderlich, daß das Miniaturboot hier im Rahmen der Grabbeigaben keine oder nur untergeordnete Bedeutung hatte. In Mitteleuropa, das weit abseits vom Meer liegt, konnten bisher mit Ausnahme des Dürrnberger Miniaturschiffes überhaupt keine Schiffsfunde aus Gräbern geborgen werden. Der Glaube, daß man nur mit Hilfe eines Schiffes in die jenseitige Welt gelangen kann, scheint hier wenig oder gar nicht bekannt gewesen zu sein.

Wenn auch die Meinung, daß die den Toten ins Grab mitgegebenen Schiffe dazu bestimmt waren, ihnen auf dem Wege ins Jenseits dienlich zu sein, vorherrscht, so gibt es doch auch gegenteilige Meinungen. Jan de Vries, ein exzellenter Kenner der germanischen Religionsgeschichte, sieht im Schiff mehr ein Standesmerkmal des Toten, der in

90g) A. Erdemann, Die Religion der Ägypter, 1934, S. 243.

91) C. Bonner, The Ship of the Soul on a Group of Grave Stelae from Ternuthis, Proceedings of the American Philosophical Society 85, 1931, 84 ff., Abb. 3 u. 4.

92) G. Stuhlfauth, Das Schiff als Symbol d. altchristlichen Kunst, Rivista di archeologia cristiana 19, 1942, S. 111—141.

seinem Leben König, Wikinger oder Kaufmann war<sup>93</sup>). *L. V. Grinsell* glaubt, darin nur ein Symbol für die Tätigkeit des Toten als Seefahrer Zeit seines Lebens erblicken zu können<sup>94</sup>). In das gleiche Horn bläst *M. Mayer*, wenn er die schon weiter oben erwähnten unteritalischen Schiffsmodelle als Totenbarken ablehnt und meint, daß sich solche Grabbeigaben „wohl einfach auf den Beruf des Verstorbenen beziehen, ohne einen tieferen Sinn zu verbergen“<sup>95</sup>).

Auf dem Dürrnberg wurde damals Salz im großen Stil gewonnen, das weithin gehandelt wurde. Für den Transport bot sich in dieser Zeit ausschließlich der Wasserweg auf der Salzach an. Wie schon oben erwähnt, ist das Salz bis in die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts fast ausnahmslos mit dem Schiff auf der Salzach abtransportiert worden. Ich meine daher, daß der Tote, der im Hügel 44 der Dürrnberg-Nekropole bestattet worden ist und ein kleines goldenes Boot ins Grab mitbekommen hat, ein „Schiffmeister“ war, der durch den Salztransport zu Reichtum und Ansehen gekommen ist, und daß man ihm daher als symbolische Erinnerung an seine Tätigkeit in der diesseitigen Welt ein Miniaturboot ins Grab mitgegeben hat, das mit der Fahrt ins Jenseits wahrscheinlich nichts zu tun hat.

Nach den so weit ausholenden Überlegungen über die Fahrt ins Jenseits mag diese simple Deutung des Dürrnberger Fundstückes vielleicht etwas prosaisch anmuten. Aber auch die Sitte, dem Toten Standesabzeichen und Erinnerungsstücke an besondere Neigungen und Tätigkeiten während seiner Lebzeiten ins Grab mitzugeben, ist nicht zu übersehen; sie hat sich überdies lange gehalten. Kirchliche und weltliche Würdenträger wurden nicht selten bis ins hohe Mittelalter noch mit ihren Standesinsignien bestattet. Bernhard v. Scherffenberg, ehemals Landeshauptmann von Oberösterreich, hat sich im sechzehnten Jahrhundert noch mit Schwert, Dolch und Sporen bestatten lassen<sup>96</sup>). In Halle a. S. sind in einem im neunzehnten Jahrhundert aufgelassenen Friedhof noch zahlreiche Beigaben gefunden worden<sup>97</sup>). Im Geisel- und Leihatal (Mitteldeutschland) soll es vereinzelt 1945 noch vorgekommen sein, daß man den Männern die Tabakspfeife, den Kindern Spielzeug und den Frauen den Kaffeetopf oder anderes Geschirr ins Grab mitgegeben hat<sup>98</sup>). Eine Fragebogenaktion für den Deutschen Volkskundeatlas, die 1934 veranstaltet wurde, hat ergeben, daß man damals in der Danziger Niederung noch den Brauch kannte,

93) J. de Vries, *Altgermanische Religionsgeschichte*, 2. Aufl., 2 Bde., Berlin 1956/57 (Grundriß d. germanischen Philologie 12/1 u. 2).

94) L. v. Grinsell, a. a. O. (s. Anm. 80).

95) M. Mayer, a. a. O. (s. Anm. 44).

96) L. Eckhart, *Die Arbeiten des Jahres 1965 in der St.-Laurentius-Kirche zu Lorch-Enns*, Jahrb. d. OÖ. Musealvereins 111, 1966, S. 295 ff.

97) Buschendorf, *Vorgeschichtliche Bestattungsbräuche noch im 19. Jahrhundert?*, *Jahresschrift f. mitteldeutsche Vorgeschichte* 33, 1949, S. 124—127.

98) W. Saal, „*Vorgeschichtliche Bestattungsbräuche*“ im 20. Jahrhundert im Geiseltal; ebenda 36, 1952, S. 169—170; P. Sartori, *Ersatzmitgaben an Tote*, *Archiv f. Religionswiss.* 5, 1902, S. 75 ff.; s. a. *Zeitschr. f. Volkskunde* 3, 1893, S. 151; 5, 1895, S. 237; 13, 1903, S. 389.

dem toten Fischer ein Netz als Berufszeichen ins Grab mitzugeben. Auch Lieblingsgegenstände, wie Skatkarten, Schnapsflasche, Tabak u. a., sollen nach diesen Umfragen zu den damals noch bekannten Grabbeigaben gehört haben<sup>99</sup>).

Ein Salzschiß von der Salzach auf den Dürrnberg zu schleppen und dem toten Schiffmeister ins Grab zu legen, wäre vielleicht zu aufwendig gewesen. So mußte wohl das kleine Miniaturboot aus edlem Gold das Original vertreten.

---

99) Verbreitungskarte auf S. 43, Abb. 2; M. Zender, Grabbeigaben im heutigen deutschen Volksbrauch; *Ztschr. f. Volkskunde* 55, 1959, S. 32—51, hier bes. 36, 37, 38, 39, 46, 47 u. 48, mit zahlreichen Belegstellen und Verbreitungskarten.

## Abbildungen

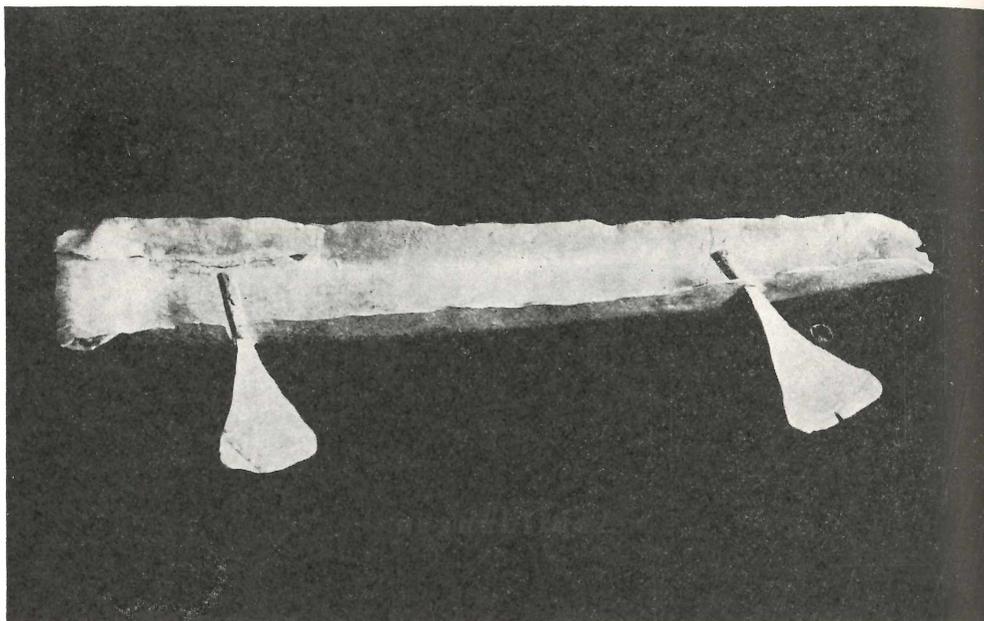


Abb. 1 Das goldene Miniaturschiffchen vom Dürrnberg (Latène A), Keltenmuseum Hallein

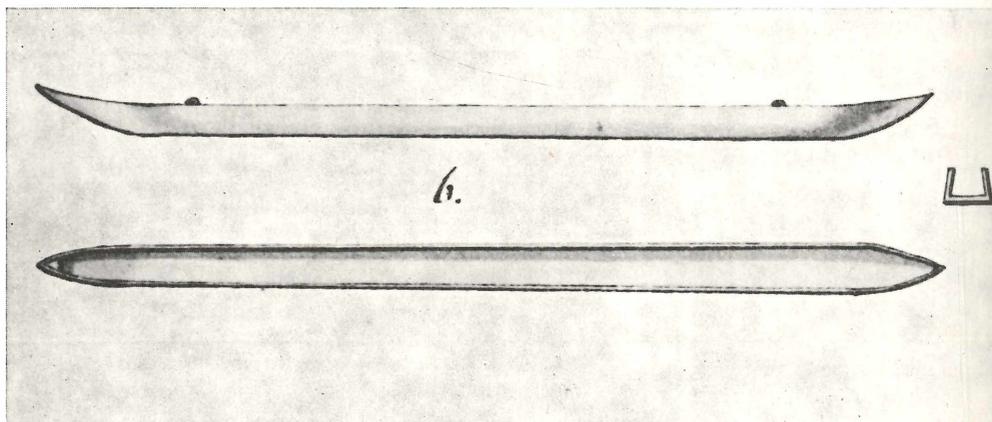


Abb. 2 Einbaumartiges Boot von der Salzach (um 1800)

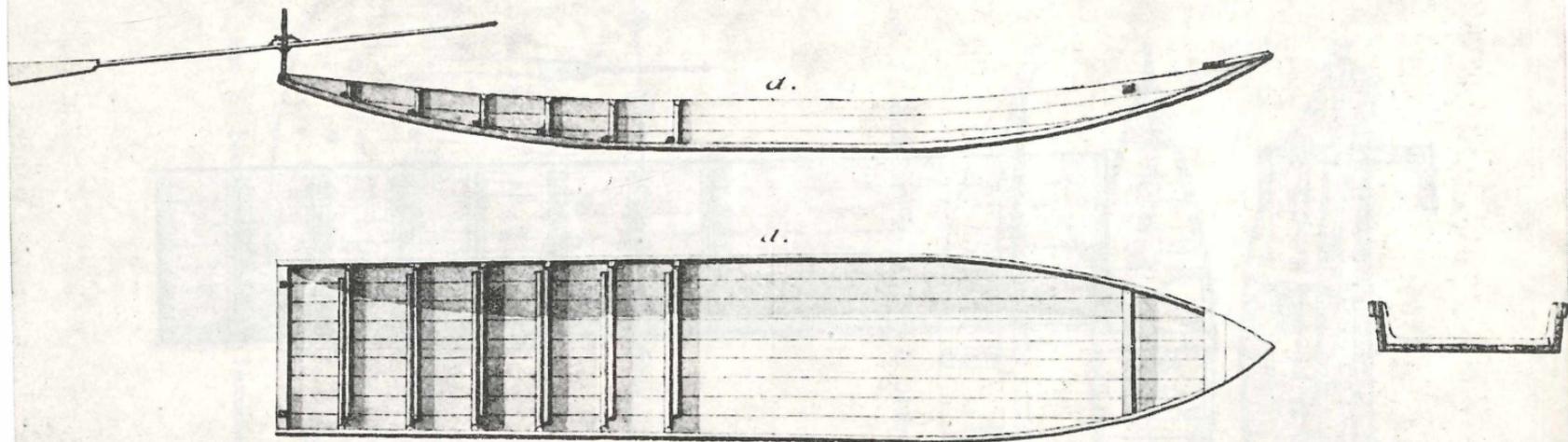


Abb. 3 Salzburger Platte nach einem Plan aus der Zeit um 1800, Bayerisches Hauptstaatsarchiv München (Plansammlung Nr. 8388)

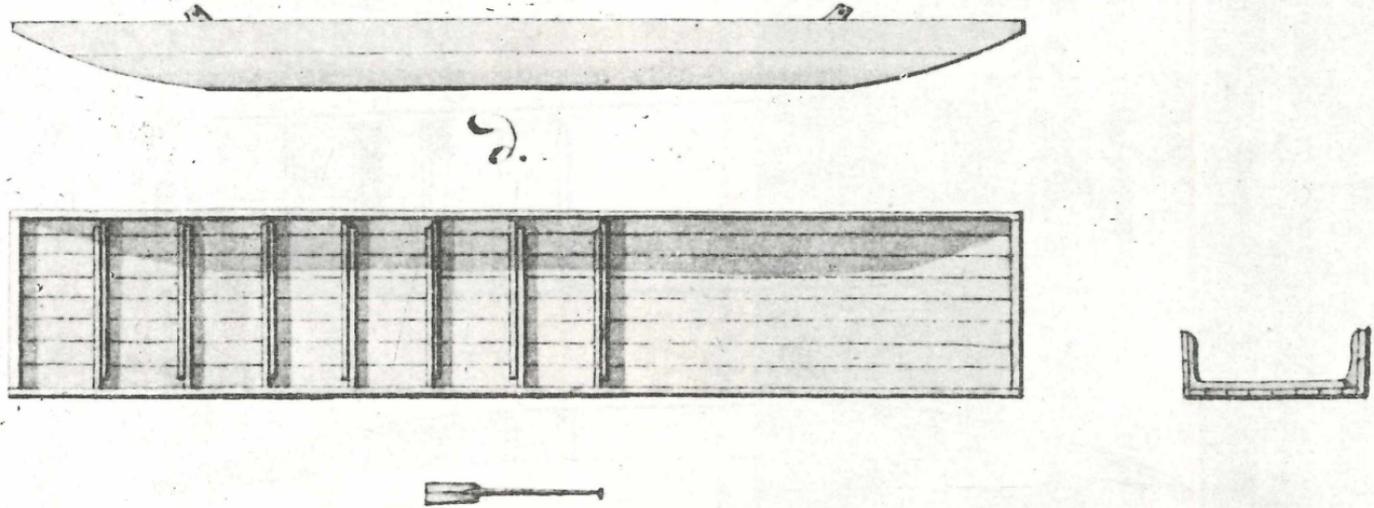


Abb. 4 Mutzenartiges Fahrzeug von der Salzach um 1800

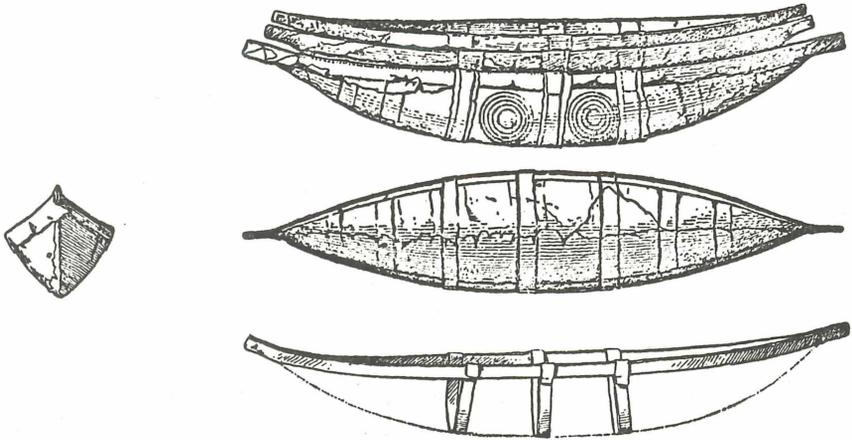


Abb. 5 Miniaturschiffe aus Nors in Dänemark

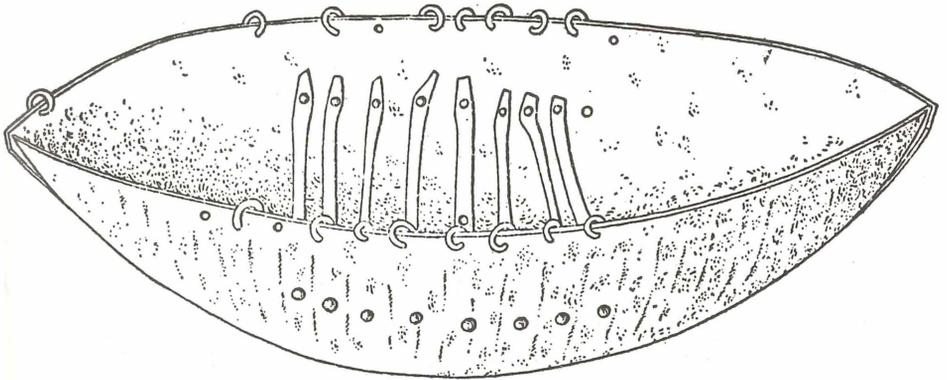


Abb. 6 Boot aus Broighter in Nordirland

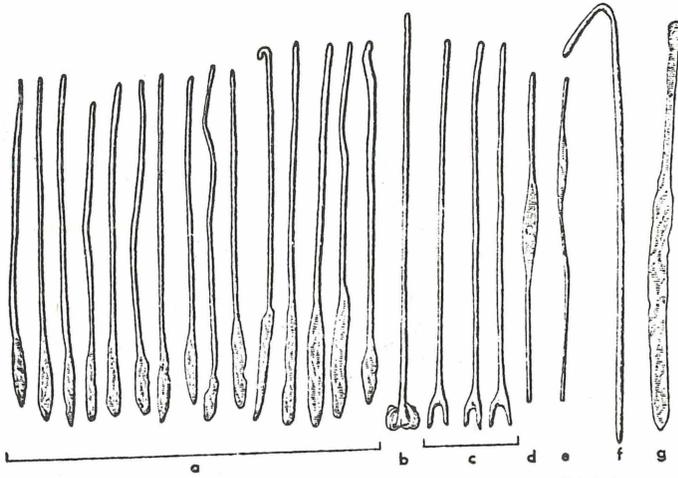


Abb. 7 Ausrüstungsgegenstände aus dem Boot von Broighter

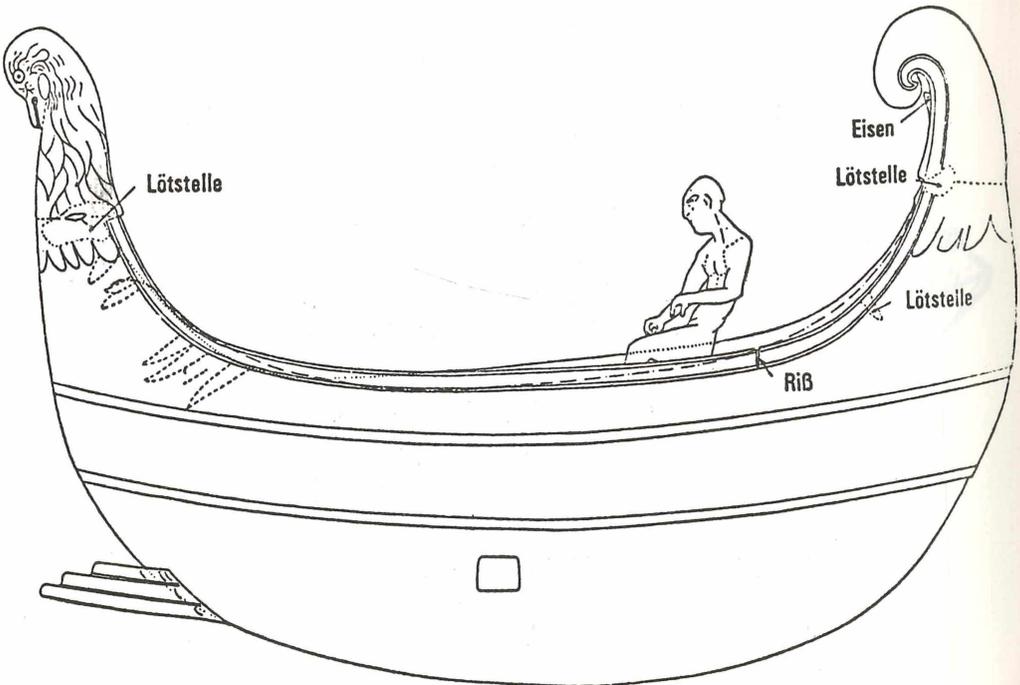


Abb. 8 Bronzeboot aus Blessey (Côte-d'Or, Frankreich)

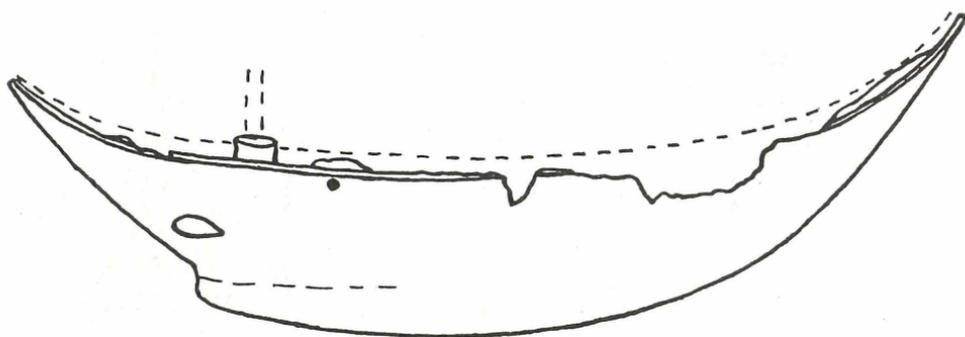


Abb. 9 Miniaturschiff aus Cerveaux (Saône-et-Loire, Frankreich)

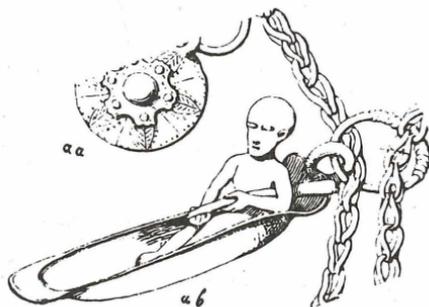


Abb. 10 Bronzanhänger der Ehrenkette von Szilágy-Somlyó



Abb. 11 Kahnfahrermodell aus Ton vom Magdalensberg in Kärnten

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitt\(h\)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde](#)

Jahr/Year: 1975

Band/Volume: [115\\_2](#)

Autor(en)/Author(s): Reitinger Josef

Artikel/Article: [Das goldene Miniaturschiffchen vom Dürrenberg bei Hallein. 383-414](#)