

Die STARIGARD

Rekonstruktion eines slawischen Frachtseglers

Volker Westphal, Ratekau

1. Wie es zum Projekt STARIGARD kam ...

In Oldenburg in Holstein liegt, im langen Schatten von Schloß Gottorf (1) ein wenig verborgen, das Museum Oldenburger Wall. Dieses Museum ist der frühmittelalterlichen Vorläuferin der heutigen Stadt gewidmet, der slawischen Großburg Starigard. Die Trägerin des Museums, die Stiftung Oldenburger Wall, hat sich vor allem die anschauliche Vermittlung der Alltagskultur der Slawen zur Aufgabe gemacht, die ca. 680 (2) bis 1148/49 (3) in der Großburg lebten. Das von Museumspädagogen erarbeitete Ausstellungskonzept ist darauf angelegt, dem Besucher das frühere Aussehen der Burg und das Leben auf ihr so vor Augen zu führen, wie es sich nach dem von Prof. Karl W. Struve ausgegrabenen Funden darstellt, und zwar im Maßstab 1 : 1. Auf diese Weise war zunächst die lebensgroße Rekonstruktion eines kleinen Wohnviertels entstanden.



Abb. 1: Die STARIGARD in Travemünde: Ein Besatzungsmitglied demonstriert historische Seemannschaft beim Aufentern - ohne Webleinen und ohne Bootsmannsstuhl. Auf den Duchten liegen die acht Riemen und die Rah mit angeschlagenem Segel.

Neben seiner Funktion als Machtzentrum und Kultstätte war Starigard zugleich ein Seehandelsplatz, denn die Großburg hatte seinerzeit einen Zugang zur Ostsee, eine schmale Förde, die heute jedoch verlandet ist. Das Museum würdigte diesen Aspekt zunächst durch die Aufstellung zweier Schiffsmodelle (4). Bald aber zeigte sich, daß sich die Besucher den Seehandel Starigards nicht allein anhand zweier kleiner Modelle vorzustellen vermochten. Dies konnte im Rahmen des Museumskonzepts, so zeigte sich weiter, nur durch den Nachbau eines slawischen Frachtschiffes in Originalgröße erreicht werden.

Der Nachbau eines solchen Schiffes mochte auf den ersten Blick nicht allzu schwierig erscheinen, da die Seeschiffe der Slawen große Ähnlichkeit mit den Schiffen besaßen, die zur gleichen Zeit in Skandinavien gebräuchlich waren. In beiden Fällen handelte es sich um auf Kiel gebaute, klinkerbeplankte Fahrzeuge, die in Schalenbauweise hergestellt wurden. Bei einer näheren Betrachtung slawischer Schiffsfunde zeigen sich dann aber doch charakteristische Unterschiede gegenüber den Fahrzeugen skandinavischer Bauart. Diese Unterschiede, auf die im einzelnen noch eingegangen wird, hängen eng mit der topographischen Beschaffenheit der von den Slawen bevorzugten Siedlungsgebiete zusammen.

2. Die slawische Besiedlung der südlichen Ostseeküste

Als Urheimat der Slawen gilt das wasser- und waldreiche, zwischen Weichsel und Dnjepr gelegene Gebiet um die Pripjet-Sümpfe (5). Sumpf und Wald behinderten hier den Landverkehr, während der Wasserreichtum die Binnenschifffahrt begünstigte.

Während der Völkerwanderung zogen slawische Stämme in Richtung Mitteleuropa, bis in die zu jener Zeit unbewohnten (6) Landschaften zwischen Weichsel und Elbe. Oft ließen sie sich dabei an den Unterläufen und in den Mündungsgebieten der Flüsse nieder, wo es, wie in ihrer Urheimat, ausgedehnte Sümpfe und Waldgebiete gab. Um das Jahr 600 herum hatten diese als Westslawen bezeichneten Stämme ihr neues Gebiet vollständig besiedelt. In den folgenden Jahrzehnten setzten sie ihre Expansion fort, bis in die Siedlungsgebiete von Angeln und Sachsen hinein. Damit bewohnten sie nahezu die gesamte südliche Ostseeküste von der Weichsel, wo ihr Gebiet an das der baltischen Stämme grenzte, bis an die Kieler Förde.

Entlang dieser Küste entstand ein Schifffahrtsweg, der die einzelnen Siedlungszentren in Ost-West-Richtung