

Die Namen der Schiffe und Schiffsteile im Altenglischen.

Eine kulturgeschichtlich-etymologische Untersuchung.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
der hohen philosophischen Fakultät
der Königl. Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

vorgelegt von

Heinrich Schnepfer

aus Wiekede bei Dortmund.

Kiel 1908.

Druck von H. Pfencke.

Inhaltsverzeichnis.

	seite
Übersicht	VI
Literaturverzeichnis	VII
Erklärung der wichtigsten Abkürzungen	XVI
A. Kulturgeschichtlicher Teil.	
Das Schiffswesen der Angelsachsen	1
I. Entwicklung des Schiffbaus im nördlichen Europa bis zur Besiedelung Britanniens durch die Angelsachsen	2
II. Die Schiffe der germanischen Bewohner Britanniens in alter englischer Zeit	10
1. Die Schiffe	18
2. Die Schiffsteile.	
a. Der Rumpf	21
b. Die Ausrüstung	23
B. Sprachlicher Teil.	
I. Die Namen der Schiffe	29
II. Die Namen der Schiffsteile.	
1. Der Rumpf	53
2. Das Rudergeschirr	64
3. Die Takelung	73
4. Das Ankergeschirr	81
Anhang.	
Poetische Ausdrücke	84

Übersicht.

	seite	seite
reisc	18, 37	23, 64
ancor	28, 81	21, 52
är	23, 64	28, 82
barda, barda	20, 21, 45	24, 73
barp	20, 21, 45	24, 67
bat	18, 19, 21, 40	18, 21, 38
bræting	28, 83	23, 64
bile	61	21, 47
bolca	23, 63	25, 80
lorð	23, 57	21, 48
botn	21, 53	27, 68
byrme	21, 54	26, 78
ceale	22, 56	20, 44
ced	50	23, 61
ceol	19, 42	18, 19, 29
cneār	20, 21, 46	25, 74
craft	21, 47	18, 36
cuopel	15, 21, 49	25, 79
dulmun	18, 36	25
emfar	50	25, 79
far	21, 49	25, 79
fleot	21, 51	21, 52, 55
flor	23, 62	27, 70
flota	21, 51	24, 67
flæte	21, 51	21, 46
föt-ráp	26	22, 23, 60
hā	24, 67	24, 68
hamele	24, 66	24, 66
helma	27, 71	21, 23, 48
hule	19, 43	80
hūn	25, 74	23, 63

Literaturverzeichnis.

I. Quellen.

- Aelf. *Tod* = Gefangennahme und Tod Aelfreds. Bibl. Poes. I: 384.
- Aelfc. Gr. Gl. = Aelfrics Grammatik und Glossar, ed. Julius Zupitza. Sammlung englischer Denkmäler, bd. I. Berlin 1880. (Das Glossar ist identisch mit dem bei W W., p. 304 ff., 536 ff. abgedruckten vocabular).
- Aedelstr. = Adelstans Sieg bei Brunanburh. Bibl. Poes. I: 374. Kluges Ags. Lesebuch: 128.
- Ags. Lesebuch mit Glossar von Fr. Kluge, 3. aufl., Halle 1902.
- Ald. laud. virg. = Aldhelms De laudibus virginum. OE Gl.
- Alfw. = Will of Alfwold, bishop of Crediton, N S Ch., p. 23.
- Angl. = Anglia, Zs. f. engl. Philologie.
- An. = Andreas. Bibl. Poes. II: 1 ff. Fd. G. Ph. Krapp, Boston 1906.
- B. = Beowulf, ed. F. Holthausen, Heidelberg 1905.
- Bd. = König Alfreds Übersetzung von Bedas Kirchengeschichte, ed. J. Schipper. Bibl. Pros. IV.
- Bibl. Poes. = Bibliothek der ags. Poesie, begründet Ch. W. M. Grein, neubearbeitet von R. P. Wülker, 3 bde. Kassel 1881 ff.
- Bibl. Pros. = Bibliothek der ags. Prosa, begründet von Grein, fortgesetzt von Wülker. 6 bde. 1872 ff.
- Blickl. Homl. = The Blickling Homilies of the tenth cent. (971), ed. R. Morris. E.F.T.S. bde 58, 63, 67.

- Bo. = Botschaft des Gemahls. Bibl. Poes. I: 306 ff.
- Bt. = King Alfred's Old English Version of Boetius, ed. W. J. Sedgefeld. Oxford 1899.
- By. = Byrhtnoth's Tod. Bibl. Poes. I: 358 ff.
- Cart. Sax. B. = Cartularium Saxonicum, ed. W. de Gray-Birch. 3 bde. London 1885—93.
- Chr. = Two of the Saxon Chronicles parallel with supplementary extracts from the others, ed. Ch. Plummer on the basis of an edition by J. Earle, 2 bde. Oxford 1892.
- Cod. Dip. Kemble = Codex Diplomaticus aevi Saxonici, ed. J. M. Kemble, London 1839—48, 6 bde.
- Corp. Gl. = Corpus Glossen. O.E.T., p. 35 ff. (Dasselbe in WW. I—54).
- Cre. = Bi monna creftum. Bibl. Poes. III: 140 ff.
- Cri. = Cynewulfs Christ. Bibl. Poes. II: 476 ff. Ed. A. S. Cook. Boston 1900.
- Deut. = Aelfrics Deuteronomium. Bibl. Pros. I: 25 ff.
- Dip. Angl. Th. = Diplomatarium Anglicum aevi Saxonici, ed. B. Thorpe. London 1865.
- El. = Cynewulfs Elene, ed. Holthausen. Heidelberg 1905.
- Ep. Frl. Gl. = Epinaler und Erfurter Glossar. O.E.T., p. 36 ff.
- Ex. = Aelfrics Exodus, Bibl. Pros. I: 110 ff.
- Exod. = Exodus, Bibl. Poes. II: 445 ff. Ed. F. A. Blackburn, Boston und London 1907.
- Gen. = Genesis. Bibl. Poes. II: 318 ff.
- Genes. = Aelfrics Genesis. Bibl. Pros. I: 25 ff.
- Germ. = Die Boulonneser ags. Glossen zu Prudentius. Herausgegeben von Holder. Germania bd. XI (neue folge).
- Ges. = Gesetze der Ags., ed. F. Liebermann. Erster bd. Text und Uebersetzung, Halle 1903. Zweiter bd. Erste Hälfte: Wörterbuch. 1906.
- Gn. Ex. = Denksprüche aus der Exeterhandschrift. Bibl. Poes. I: 341.
- Gosp. = The Gospels according to St. Matthew etc. (Mt., Mk., Lk., In.) in Anglo-Saxon and Northumbrian versions syntactically arranged by W. W. Skeat. Cambridge 1871—87.
- Gn. = Gndlac. Bibl. Poes. III: 55 ff.
- Homl. Skt. = Aelfrics Heiligenleben (Lives of Saints), ed. W. W. Skeat. EETS. O. S. 76, 82, 94, 114.
- Homl. Th. = The Homilies of Aelfric, ed. Benj. Thorpe, 2 bde. London 1843—46.
- Hpt. Gl. = Haupt Glossar in Zs. fda. bd. IX, 401—530; ed. Bouterwek.
- Hy. = Hymnen und Gebete. Bibl. Poes. II: 211 ff.
- Hymn. Surt. = Anglo-Saxon Hymnarium, ed. J. Stevenson, Surtees Society, bd. XXIII. 1851.
- In. Skt. = The Gospel according to St. John. Gosp. IV.
- Jud. = Judith. Bibl. Poes. II: 294.
- Jul. = Cynewulfs Juliana. Bibl. Poes. III: 117 ff. Ed. W. Strunk. Boston and London 1904.
- Lchdm. = Leechdoms, wortcunning and starcraft of early England, ed. O. Cockayne, 3 bde. London 1864—66.
- Lk. Skt. = The Gospel according to St. Luke. Gosp. III.
- Lye = Dictionarium Saxonico- et Gothico-Latinum. Auctore Eduardo Lye. Edidit Owen Manning. London 1772.
- M. = Menologium seu Calendarium Poeticum ex Hiccesiano Theodoro, ed. Fox. London 1830 (= Bibl. Poes. II: 282).
- Mart. H. = An Old English Martyrology, ed. by George Herzfeld (EETS. 116; 1900).
- Met. = Metra des Boetius. Bibl. Poes. III: 247 ff. Bonner Beiträge VIII (ed. Krämer).
- Möd. = Bi manna möde. Bibl. Poes. III: 144.
- Mt. Skt. = The Gospel according to St. Matthew. Gosp. I.
- Nar. = Narratunculae anglige conscriptae, ed. Cockayne. London 1861.
- NSCh. = The Crawford Charters, ed. A. S. Napier u. W. H. Stevenson. Anecd. Ser. 1895.
- OE Gl. = Old English Glosses, ed. A. S. Napier. Anecdota Oxoniensia. 1900.
- O.E.T. = The oldest English Texts, ed. H. Sweet. London 1858. (Urk. = 7—9 cent. Charters ib., p. 421 ff.).
- Ors. Swt. = King Alfred's Orosius Translation, ed. H. Sweet. EETS. 79.
- Ps. = Psalmen. Bibl. Poes. III: 183 ff.

- Rä. = Die Rätsel des Codex Exoniensis. Bibl. Poes. III: 183 ff.
 Reim. = Reimlied. Bibl. Poes. III: 156 ff.
 Run. = Runenlied. Bibl. Poes. I: 331 ff.; Kluge, Ags. Lesebuch: 152.
 Sal. = Salomo und Saturn. Bibl. Poes. III: 304 ff.
 Sat. = Christ und Satan. Bibl. Poes. II: 521 ff.
 Seef. = Seefahrer. Bibl. Poes. I: 290 ff.
 Shrn. = 'the Shrine', a collection of occasional papers on dry subjects, ed. Cockayne. London 1864—69.
 Solil. = King Alfred's Old English Version of St. Augustine's Soliloquies, ed. by H. I. Hargrove. New York 1902.
 St. And. = Anglo-Saxon Legends of St. Andrew and St. Veronica, Cambridge Antiquarian Society. Cambridge 1851.
 Wy. = Bi manna wyrd. Bibl. Poes. III: 148 ff.
 Wal. = Der Walfsch. Bibl. Poes. III: 167.
 WW. = Anglo-Saxon and Old English Vocabulary by Th. Wright, sec. ed. by R. P. Wülker. 2 bde. London 1884.
- II. Hilfsmittel.
- Anglia, Zs. für englische Philologie, herausgeg. von R. P. Wülker, F. Flügel, G. Schinner und E. Eichenkel. Halle 1878 ff.
 Archiv für das Studium der neueren Sprachen und Literaturen, herausgeg. von L. Herrig, dann von A. Tobler und J. Zupitza, jetzt von A. Brandl und A. Tobler. Braunschweig 1846 ff.
 Arenhold, Die historische Entwicklung der Schiffstypen. Kiel 1891.
 B.B. = Beiträge zur Kunde der indogermanischen Sprachen, herausgeg. von A. Bezzenger. Göttingen 1877 ff.
 Berneker, Slavisches etymolog. Wörterbuch, Heidelberg 1908f.
 Die preussische Sprache. Straburg 1896.
 Björkman, Scandinavian Loanwords in Middle English, Part I. Halle 1900.
 Zur dialektischen Provenienz der nordischen Lehnwörter im Englischen. Transactions of the Phil. Soc. of Upsala. 1897—1900.
 Böhmner G. H., Prehistorie Naval Architecture of the North of Europe. Washington 1893.

- Boisacq, Dictionnaire étymologique de la langue grecque. Heidelberg und Leipzig 1907 f.
 Braune, Abd. Grammatik, 2. aufl. Halle 1891.
 Breusing, Die Nautik der Alten. Bremen 1886.
 ten Brink, Geschichte der englischen Literatur, bd. I. 2. aufl., Straburg 1899.
 Brugmann, Grundriß der vergleichenden Grammatik der idg. Sprachen, bd. I: Lautlehre. 2. Bearbeitung. Straburg 1897.
 B.-T. = Bosworth-Toller, Anglo-Saxon Dictionary. Oxford 1882—1898. Hierzu: Supplement by T. Northcote Toller, Part I. (A.—Eorp). Oxford 1908.
 Bübring, Altenglisches Elementarbuch, I. Teil: Lautlehre. Heidelberg 1902.
 Davidsen, Norweg.-Dänisch. etymologisches Wörterbuch von H. S. Falk und Alf Torp: Deutsche Bearbeitung. Heidelberg 1907 f.
 Diez, Etymologisches Wörterbuch der romanischen Sprachen, 5. Ausgabe. Bonn 1887.
 ten Doornkaat Koolman, Wörterbuch der ostfriesischen Sprache, 3 bde. Norden 1879—84.
 Du Cange, Glossarium mediae et infimae latinitatis, ed. G. A. L. Henschel, ed. nova a Leopold Favre.
 E. St. = Englische Studien, hgg. erst von E. Kölbing, seit 1899 von J. Hoops. Leipzig 1877 ff.
 Falk og Torp, Etymologisk Ordbog over det norske og det danske Sprog, 2 bde. Kristiania 1903—06.
 Fick, Vergleichendes Wörterbuch der indogermanischen Sprachen, 4. aufl. Göttingen 1890.
 Förstemann, Altdantesches Namenbuch, 2. aufl. Bonn 1900.
 Franck, Etymologisch Woordenboek der nederlandsche taal, s'Gravenhage 1884.
 Fritznner, J., Ordbog over det gamle Nordiske Sprog. Kristiania 1886 ff.
 Georges, Ausführliches latein.-deutsches Handwörterbuch, 7. aufl. 2 bde. Leipzig 1879—80.
 Godefroy, Dictionnaire de l'ancienne langue française du IX^e au XV^e siècle. Paris 1880 f.

- Gödel, *Eymnologisches Wörterbuch der deutschen Seemanns-
sprache*. Kiel 1902.
- Grcin, *Sprachschatz der angelsächs. Dichter*. Kassel und Göt-
tingen 1861: 1864.
- Grimm, *Geschichte der deutschen Sprache*, 2. Aufl. Leipzig
1853.
- D. Wb., = *Deutsches Wörterbuch von Jac. und W.
Grimm*. Leipzig 1854 ff.
- Gudmundsson, *Nordboernes Skibe i Vikinge- og Saganiden*.
Kjöbenhavn 1900.
- Gudmundson und Kälund, *Skandinavische Verhältnisse*.
Ps. Grdr.² III: 407 ff.
- Hehn, *Kulturpflanzen und Haustiere*, 7. Aufl. Hgg. von O.
Schrader. Berlin 1902.
- Holder, *Alteutscher Sprachschatz*, 2. bde. Leipzig 1896 und
1904.
- Heyne, *Siehe Stenzel*.
- IF. = *Indogermanische Forschungen*. Straßburg 1892 ff.
- Journal of Germanic Philology*, ed. by G. E. Karsten. 1897 ff.
- Keller, *The Anglo-Saxon Weapon Names*. Heidelberg 1906
(cf. Holthausen, *Beiblatt zur Anglia* XVIII: 65 f.
- Kluge, *Eymnologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*,
6. Aufl. Straßburg 1899.
- *Geschichte der englischen Sprache*. Ps. Grdr.²: 926 ff.
- *Nominale Stammbildungslehre der germ. Dialekte*. Halle
1899.
- *Seemannsprache*, 1. Lieferung. Halle 1908.
- Kluge-Lutz, *English Etymology*. Straßburg 1898.
- Körting, *latein-roman. Wörterbuch*, 3. Aufl. Paderborn 1907.
- Kurschat, *Wörterbuch der litauischen Sprache*, 2. teil, Halle
1883.
- K Zs. = *Zeitschrift für vergleichende Sprachforschung*. Herausgeg.
von A. Kuhn. Berlin und Güttersloh.
- Leid. = *Das Leidener Glossar von P. Glogger*. Progr. d. Königl.
humanist. Gymnasiums St. Stephan. Augsburg 1901.
- Leo, *AgS. Glossar*. Halle 1872.
- Lexer, *Mittelhochdeutsches Wörterbuch*, 3. bde. Leipzig 1872
— 1878.

- Lidén, *Armenische Studien*. Göteborgs Högskolas Årskrift
1905.
- *Studien zur alindischen und vergleichenden Sprach-
geschichte*. Upsala. Leipzig 1900.
- Luebeck, *Das Seewesen der Griechen und Römer*. Hamburg
1890.
- Miklosich, *Eymnologisches Wörterbuch der slavischen Sprachen*.
Wien 1886.
- M. L. N. = *Modern Language Notes*. Herausgeg. von A. Marshall
Elliott. Baltimore.
- Montelius, *Kulturgeschichte Schwedens*. Leipzig 1906.
- Morsbach, *Mittelenglische Grammatik*. Erste Lieferg. Halle
1906.
- Müller S., *Nordische Altertumskunde*. Deutsche Ausgabe von
Jirceek. Straßburg 1897—98, 2. bde.
- Muret-Sanders, *Encyklopädisches englisch-deutsches und
deutsch-englisches Wörterbuch*. Berlin 1900.
- Napier, *Contributions to old English Lexicography*, 1906.
- N. E. D. = Murray I., *A New English Dictionary on historical
principles*. Oxford 1888 f.
- Noreen, *Abriß der urgermanischen Lautlehre*. Straßburg 1894.
- Osthoff, *Eymnologische Parerga*. I. teil. Leipzig 1901.
- Oudemans, *Middel- en oudnederlandsch Woordenboek*, 7. bde.
Arnhem 1870—80.
- P. B. B. = *Beiträge zur Geschichte der deutschen Sprache und
Literatur*, bd. 1—15 herausgeg. von Paul und Braune,
bd. 16 f. von Sievers. Halle.
- Persson, *Studien zur Lehre von der Wurzelweiterung und
Wurzelvariation*; Upsala, Universitets Årsskrift 1891.
- Pogatscher, *Zur Lautlehre der griechischen, lateinischen und
romanischen Lehnworte im Altenglischen*. Straßburg 1888.
- Prellwitz, *Eymnologisches Wörterbuch der griechischen Sprache*.
Göttingen 1905.
- Ps. Grdr. = *Pauls Grundriß der germanischen Philologie*, 2. Aufl.
Straßburg 1901.
- Richthofen, *Altfriesisches Wörterbuch*. Göttingen 1840.
- Sagau, *Die Benennungen der Schiffsteile und Schiffsgewäre
im Neufranzösischen*. Diss. Kiel 1905.

- Schade, Altdisches Wörterbuch, 2. auf., Halle 1872—82.
 Scheman, Die Synonyma im Beowulfiede. Diss., Münster 1882.
 Schiller-Lübben, Mittelniederdeutsches Wörterbuch, 6 bde. Bremen 1875—81.
 Schrader O., Die Deutschen und das Meer. Zs. des allgemeinen deutschen Sprachvereins. Wissenschaftliche Beihfte 1896.
 ——— Linguistisch-historische Forschungen zur Handelsgeschichte und Warenkunde, I. teil. Jena 1886.
 ——— Reallexikon der indogermanischen Altertumskunde. Straßburg 1901.
 Schultz A., Das höfische Leben zur Zeit der Minnesänger, 2 bde. Leipzig 1880.
 Sicherer en Akveld, Nederlandsch-Hoogduitsch Woordenboek, 2. teil. Amsterdam 1886.
 Sievers, Angelsächsische Grammatik, 3. auf. Halle 1898.
 Skeat, An Etymological Dictionary of the English Language. Oxford 1888.
 ——— A concise etymological dictionary of the English language. Oxford. A new Edition 1900.
 Stenzel, Deutsches seenännisches Wörterbuch, Berlin 04. (Die etymologie ist von M. Heyne behandelt).
 Steinmeyer und Sievers, Die althochdeutschen Glossen, 4 bde. Berlin 1879.
 Stokes, Urkeltischer Sprachschatz. (Teil II des von Fick herausgeg. Wörterbuches). Göttingen 1894.
 Thomsen, Über den Einfluß der germanischen Sprachen auf die finnisch-lappischen. Eine sprachgeschichtl. Untersuchung aus dem Dänischen übersetzt von E. Sievers. Halle 1870.
 Torr, Ancient Ships. Cambridge 1894.
 Uhlenbeck, Kurzgefaßtes etymologisches Wörterbuch der altindischen Sprache. Amsterdam 1898.
 ——— Kurzgefaßtes etymologisches Wörterbuch der gotischen Sprache, 2. auf. Amsterdam 1900.
 Vigfusson, Icel.-Engl. Dict. = An Icelandic English Dictio-

- nary by R. Cleasby, enlarged and completed by G. Vigfusson. Oxford 1874.
 Wackernagel, Kleinere Schriften, bd. I. Leipzig 1872.
 Walde, Etymologisches lateinisches Wörterbuch. Heidelberg 1906.
 Weigand, Deutsches Wörterbuch, 5. auf. Gießen 1907 ff.
 Woeste, Wörterbuch der westfälischen Mundart. Norden und Leipzig 1882.
 Wright, The English Dialect Dictionary. Oxford 1898 ff.
 Worsaae, Zur Altertumskunde des Nordens. Leipzig 1847.
 Zupitza E., Die germanischen Gutturale. Berlin 1896.
 Zs. f. deutsche Wortforschung. Herausgeg. von F. Kluge.
 Zs. f. da. = Zeitschrift für deutsches Altertum. Herausgeg. von Haupt, Müllenhoff, Steinmeyer, Schröder und G. Roethe. Leipzig 1841—53, Berlin 1856 ff.
 Sonstige nur für einzelheiten benutzte bücher und zeitschriften werden an der betreffenden stelle citiert.

Erklärung der wichtigsten abkürzungen.

abulg.	== albulgarisch.	lat.	== lateinisch.
ae.	== altenglisch.	lett.	== lettisch.
af(r)(s)	== altfriesisch.	lit.	== litauisch.
afz.	== altfranzösisch.	md.	== mitteldeutsch.
ags.	== angelsächsisch.	me.	== mittenglisch.
ahd.	== althochdeutsch.	mhd.	== mittelhochdeutsch.
ai.	== altnordisch.	mund.	== mündelniederdeutsch.
alb.	== albanesisch.	mnl.	== mitselniederländisch.
altp.	== altpersisch.	ndd.	== niederdeutsch.
an.	== altnordisch.	ndl.	== niederländisch.
arm.	== armenisch.	ne.	== neuenglisch.
as.	== altsächsisch.	nfrz.	== neufranzösisch.
aslav.	== altslawisch.	ndl.	== niederdeutsch.
av.	== avestisch.	ndld.	== neuniederländisch.
awskand.	== alwestskandinavisch.	north.	== northumbrisch.
bret.	== bretonisch.	norw.	== norwegisch.
cymr.	== cymrisch.	ostf(s).	== ostfriesisch.
dän.	== dänisch.	port, ptg.	== portugiesisch.
denn.	== denniniv.	preuss.	== preussisch.
dial.	== dialektisch.	roman.	== romanisch.
finn.-lapp.	== finnisch-lappisch.	russ.	== russisch.
frz.	== französisch.	skrt.	== sanskrit.
got.	== gotisch.	span.	== spanisch.
gr.	== griechisch.	schwed.	== schwedisch.
holl.	== holländisch.	sb.	== substantiv.
idg.	== indogermanisch.	vb.	== verbum.
ir.	== irisch.	vidial.	== volksdialektisch.
it.	== italisch.	wgerm.	== westgermanisch.
kymr.	== kymrisch.	wz.	== wurzel.

A. Kulturgeschichtlicher Teil.

Das Schiffswesen der Angelsachsen.

pær ic ne gehýrde bítan himman sē,
iscaldne wæg, hwílum ylfele song:
dyde ic mē tō gomene ganetes hleoþor
and hwiþan swæg fore hleahtor wera,
mæw singende fore medodrincente.

(Seef. 18—22).

Es ist eine denkwürdige Tatsache, daß bereits die älteste uns überlieferte englische Literatur von einer lebendigen Anschauung der See und des Seelbens durchzogen wird. Schon im Beowulf-
 liede finden wir eine reiche Terminologie der nautik entwickelt,
 die auf eine alte, in die urgermanische Zeit zurückreichende,
 Schiffstechnik hinweist. Einen Einblick in diese Epoche erhalten
 wir durch die Ermittlung des Wortschatzes, welcher allen ger-
 manischen Sprachen, den skandinavischen wie den westgermanischen,
 gemeinsam ist, durch die bodenaltertümer, welche in den alten
 Sitten der germanischen Völker zu Tage gekommen sind, und
 endlich durch die Nachrichten, welche uns die Römer über
 die Zustände hinterlassen haben, in denen sie unsere Vorfahren
 fanden.¹⁾

¹⁾ Cf. Schrader, Die Deutschen u. das Meer, p. 2 ff.

I. Entwicklung des Schiffbaus im nördlichen Europa bis zur Besiedelung Britanniens durch die Angelsachsen.

cf. Boehmer, *Prehistorie Naval Architecture*. Müller, *Nordische Altertumskunde*.

Die wiege jeder seefahrt ist die küstenfahrt. Zu anfang wird alle seefahrt längs der küste geschehen sein. Nur wo das meer tiefer in das land einschneit, kürzte man den unweg von einem ufer zum andern ab, und wo eine insel in absehbarer ferne herüberwinkte, wagte man die überfahrt. Der weite unbegrenzte Ocean hat noch kein volk zu seefahren gemacht, ein binnenmeer aber mit eilanden und halbinseln ist wie geschaffen, den übergang von der küsten- zur seefahrt zu vermitteln.¹⁾

Darum ist es begreiflich, daß sich gerade an zwei stellen unseres kontinents, einmal im süden, das andere mal im nordn eine ausgedehnte schiffahrt bereits in früher zeit entwickelt.

Es ist klar, daß im bereiche der Nord- und Ostsee, von denen namentlich die westliche Ostsee durch reiche gliederung ihrer küste und durch vorgelagerte inseln als eine übungsschule in der schiffahrt gelten darf, die Germanen bereits in jener prähistorischen periode zu seefahren erzogen wurden, die es bald verstanden, den schwankenden kiel sicher durch die tosenden fluten zu steuern.

Als die ältesten stummen zeugen einer frühen prähistorischen periode nördlicher schiffbaukunst lassen sich die darstellungen in schwedischen und norwegischen felsenzzeichnungen ansehen. Unter den felsensbildern, den sogenannten Hällristningar, welche sich hauptsächlich an der küste von Trondhjem bis Gotland zeigen und nach dem urteil der zuverlässigsten forscher der nordischen bronzzeit angehören,²⁾ finden wir die ältesten darstellungen hochnordischer schiffe. Die größe der einzelnen bilder ist in der regel nicht sehr bedeutend; so sind die menschlichen figuren meistens nur 40—50 cm hoch und die schiffsbilder 50—150 cm lang. Nur ausnahmsweise trifft man größere bilder, menschliche figuren, die bis 2,50 m hoch sind, und schiffe von ähnlicher länge.

Zuweilen erblickt man auf den schiffsbildern menschliche

figuren mit waffen in den händen;³⁾ es waren also kriegsschiffe. Da es indessen schwer war, in den harten felseln eine menge solcher kleinen menschlichen figuren abzubilden, begnügte man sich gewöhnlich damit, die personen der besatzung nur durch senkrechte striche anzudeuten.⁴⁾ Mitunter ist die zahl dieser striche eine recht große, bis zu dreißig und mehr, woraus hervorgeht, daß die fahrzeuge schon eine ansehnliche größe hatten.⁵⁾

Solche schiffe finden sich auch in sorgfältiger ausführung auf messern der früheren bronzzeit, sodaß man sich eine ziemlich deutliche vorstellung von ihrer eigentümlichen form machen kann. Die meisten der abgebildeten fahrzeuge sind ornamental behandelt,⁴⁾ nur wenige sind ganz realistisch wiedergegeben. Einige der letzteren zeigen uns alle charakteristischen linien in voller deutlichkeit (abb. 237 u. 238). Beide steven steigen hoch auf; unter dem hintersteven ragt der kiel kurz hervor, und unter dem vordersteven läuft er in einer langen spitze aufwärts. Ausnahmsweise sind in dem einen der beiden bilder (abb. 238) auch spannen in den rumpf gelegt. Hervorzuheben ist noch, daß sich in abb. 237 eine darstellung von mast und segel findet, was im allgemeinen selten vorkommt, und daß hier ebenso wie in abb. 125 und 220 vorder- und achtersteven tierköpfe tragen.⁵⁾

Man hat gefunden, daß diese nordischen schiffsbilder den ältesten bekannten fahrzeugen des klassischen altertums genau entsprechen. Die übereinstimmungen sind freilich nur ganz allgemeine, sie gehen nie ins speziellere. Sowohl im nordn wie im süden wurde das schiff unzweifelhaft hauptsächlich durch ruder getrieben. Daneben konnte in der mitte des schiffes ein einzelner mast aufgestellt werden, der das einzige große segel trug. Die steven liefen hoch und gebogen aus und endigten zuweilen scheinbar in tierköpfen. Doch kann trotz dieser übereinstimmungen von einer unmittelbaren nachahmung nicht die

¹⁾ Müller, *Nordl. Altertumskunde* I, abb. 248.

²⁾ Montelius, *Kulturgesch. Schwedens*, fig. 219.

³⁾ cf. Montelius, *Kulturgesch. Schwedens*, p. 125 ff.

⁴⁾ s. Müller, *Nordl. Altertumskunde* I, abb. 125 u. 220.

⁵⁾ Die oben erwähnten abb. finden sich sämtlich in Müllers *Nordl. Altertumskunde*.

rede sein, da die nordischen schiffe ein ganz besonderes charakteristikum zeigen: den weit vorschließenden kiel unter dem vordersteven, der bei allen klassischen modellen fehlt. Die kultur der nordischen bronzeit war eben ein teil der gesamturopäischen kultur, deren centrum damals in den ländern um das östliche Mittelmeer lag.¹⁾

Die erste geschichtliche nachricht über die schiffe der nordseeanwohner findet sich in Caesars erzählung von seinem seekriege gegen die gallischen Veneter im jahre 54 v. Ch. Die stelle lautet:²⁾

»Namque ipsorum naves ad hunc modum factae armataeque erant: carinae aliquanto planiores quam nostrarum navium, quo facilis vada ac decessum aestus excipere possent; prorae admodum erectae atque item puppes, ad magnitudinem fluctuum tempestatumque accommodatae; naves totae factae ex robore ad quamvis vim et contumeliam perferendam; transtra ex pedaliibus in altitudinem trabibus, confixa clavis ferreis digiti pollicis crassitudine; ancorae pro funibus ferreis catenis revinctae; pelles pro velis alataeque tenuiter confectae, sive propter lini inopiam atque eius usus inscientiam, sive eo, quod est magis veri simile, quod tantas tempestates Oceani tantosque impetus ventorum sustineri ac tanta onera navium regi velis non satis commode posse arbitrabantur.

Cum his navibus nostrae classi eius modi congressus erat, ut una celeritate et pulsu remorum praestaret, reliqua pro loci natura, pro vi tempestatum illis essent aptiora et accommodatiora. Neque enim iis nostrae rostro nocere poterant (tanta in iis erat firmitudo), neque propter altitudinem facile telum adigebatur, et eadem de causa minus commode copulis continebantur. Accedebat ut, cum saevire ventus coepisset et se vento dedissent, et tempestatem ferrent facilius et in vadis consistentes tutius et ab aestu relictae nihil saxa et cautes timerent; quarum rerum omnium nostris navibus casus erat extimescendus.*

Keine ins einzelne gehende vorstellung erhalten wir aus dieser schilderung nicht. Die schiffe der feinde werden gemessen an

1) Cf. Muller, *Nordl. Altertumskunde* I, p. 445 f.
2) Caesars, *de bello Gallico* III, c. 13.

denen der Römer; freilich nicht gerade zum schaden der ersteren. Die von Caesar während seines feldzuges nach Britannien verwendeten schiffe gehörten zu den naves actuariae,¹⁾ einem schiffstyp von großer schnelligkeit,²⁾ etwa vergleichbar den fahrzeugen der piraten.³⁾ Ihre fortbewegung geschah durch ruder; daneben wurden bei günstigem winde auch segel benutzt.⁴⁾ Der begriff actuaria scheint übrigens eine kollektivbezeichnung für alle möglichen kleinen schiffe gewesen zu sein.⁵⁾ Nach Torr läßt sich mit bestimmtheit annehmen, daß sie nicht zu den lastschiffen⁶⁾ und ebensowenig zu den kriegsschiffen⁷⁾ der damaligen zeit zu stellen sind.

Caesar beschreibt die schiffe der Veneter als »naves totae factae ex robore«. Diese worte sind zu allgemein gehalten, als daß sie für die bauart jener fahrzeuge nähere schlüsse zuließen. Doch ist wohl anzunehmen, daß sie ähnlicher art gewesen sind wie diejenigen der Nordalbinger, die etwa sechzig jahre später ein anderer Römer⁸⁾ genauer bezeichnet als »cavatum, ut illis mos est, ex materia.« Ausdrücklich berichtet auch Plinius,⁹⁾ daß die germanischen seeräuber »singulis arboribus cavatis« ihre seefahrten machten, und daß einige derselben dreißig menschen trügen. Die germanischen

1) E. Luebeck, *Das Seewesen der Urteichen und Römer*, Hamburg 1890.
2) Nach Nonius XIII, 9 »naviculae celeres, dicte quod cito agi possint.«
3) Sall. hist., lib. II »pauca piratica actuaria navigia.«
4) Isidor Orig., XIX 1 »actuariae naves sunt, quae velis simul aguntur et remis.«
5) s. Torr, *Ancient Ships*, p. 105.
6) Sisenna: *Histor.*, lib. III (Nonius, XIII, 8) »Quibus occisis actuarias ad viginti navis, item complures onerarias incendunt.«
7) Caesar, *De Bell. Gall.* V, 2: »Eo cum venisset, circumnitis omnibus hibernis singulari militum studio in summa omnium rerum inopia circiter sexcentas eius gens, cuius supra demonstravimus, naves et longas duodeviginti inventi instructas neque multum abesse ab eo, quin paucis diebus deduci possint.«
Die worte »supra demonstravimus« beziehen sich auf V, 1: »ad onera ac multitudinem inuentorum transportandum paulo lactores, quam quibus in reliquis utimur maribus. Has omnes actuarias imperat ferri, quam ad rem multum humilitas adiuvat.«
8) Velleius *Paterculus*, der um 5 n. Ch. unter Tiberius als präfekt der reiterei im römischen heere diente, *Historiae romanae* II, C. 107.
9) *Hist. nat.* XVI, 203.

schiffe jener zeit waren also ausgehöhlte baumstämme, einbäume oder 'dug-outs'. Wirklich sind solche einbäume, zum teil von gewaltigen dimensionen, im umkreise der Nordsee wiederholt gefunden worden, wodurch die überlieferungen der Römer eine erwünschte bestätigung erfahren.

Auf einer primitiven stufe der schiffsbaukunst steht noch das im Süddithmarschen gefundene boot,¹⁾ das sich im museum zu Kiel befindet. Es ist ein einfacher holztrog von 11 fuß länge, 2 fuß breite und 1 fuß tiefe, welcher aus einem einzigen eichenstamme ausgehöhlt ist.

Ein kleiner schritt vorwärts ist bereits bei den in den jahren 1885—89 an der Weser in der nähe von Bremen gefundenen sieben kanoes zu konstatieren. Sie sind augenscheinlich mit äxten aus eichenstämmen ausgehauen. Noch fehlt ihnen zwar der kiel, aber der bug schneidet bereits schräg nach unten ab, und die seitenwände sind mit löchern zur aufnahme der ruder versehen. Von den gefundenen sieben booten wurden vier gänzlich zerstört; die dimensionen der übrigen drei sind: 10,5 m länge zu 0,75 m breite; 10 m länge zu 1,25 m breite; 8 m länge zu 1,20 m breite. Die höhe beträgt etwa 50—70 cm.

Blicken wir weiter auf die zeiten, in denen die Germanen auf der ganzen front aus angegriffenen zu angreifern werden, so erblicken wir überall dasselbe geschlecht verwegener, trotziger, beutelustiger eschenfahrer.²⁾ Die ersten ansätze einer spezifisch schiffstechnischen entwicklung werden sichtbar. Der kampf gegen den ansturm der wogen des offenen meeres drückt den fahrzeugen dieser epoche sein charakteristisches gepräge auf. Die einfachen einbäume mit glatten seitenwänden und flachem boden waren nicht stark genug, um dem anprall der wasser trotz bieten zu können. Man war bei höher entwickelten völkern in die schule gegangen und hatte gelernt, den bordwänden durch einbauen von spanten mehr festigkeit zu verleihen; der flache boden wurde aufgeegelt, statt seiner bezeugnet zum ersten male ein — allerdings nicht sehr scharf herausgearbeiteter — kiel.

Diesen typus repräsentieren verschiedene funde, so das im Vaaler Moor in Holstein und das bei Brigg in Lincolnshire (England) entdeckte prähistorische schiff.

Das Vaaler Moor-boot¹⁾ mißt 12,28 m in der länge bei einer breite von 1,30 m an der weitesten stelle und einer höhe von 57 cm innen und 62 cm außen. Die plankenstärke beträgt am boden 5. an den bordrändern 4 cm. Das boot besaß 11 spanten, von denen 9 erhalten sind. Unter dem dollbord zwischen den spanten zeigen die wände 11 ausgemeißelte löcher zur aufnahme der ruder; vorder- und hintersteven haben scharfen zuschnitt. Ein kiel von 2 m länge ist vorn und hinten aus dem boden des bootes herausgearbeitet, während der mittlere teil flach ist.

Die gleiche form weist das in Brigg in England gefundene fahrzeug auf.²⁾

Das boot ist hergestellt aus dem stamme einer eiche, die bis zu ihren ersten zweigen etwa 50 fuß gemessen haben muß. Es ist 48 fuß 8 zoll lang, 5 fuß weit und 2 fuß 9 zoll tief. Die weiteste stelle befindet sich am heck, wo der durchmesser 5 fuß 3 zoll beträgt; von dort aus bis zum bug, der 4 fuß 4 zoll aufweist, konvergieren die seitenflächen allmählich. Der gesamtinhalt des kanoes beläuft sich auf 700 cbfuß. Das vorderteil ist gerundet und zeigt oben eine höhlung³⁾ wie zur aufnahme eines bugsprits, für das man ein in der nähe gefundenes gekrümmtes stück eichenholz gehalten hat.⁴⁾ Da aber ein mast oder irgend etwas, was auf fordbewegung mittels segel deuten könnte, fehlt, so ist diese annahme unhaltbar trotz der übereinstimmung in der dicke des entdeckten holzstückes und der weite der öffnung. Der boden ist vollkommen flach; doch hat man beim aushöhlen in bestimmten abständen eine art von querhölzern stehen lassen, welche im rechten winkel zu den seitenflächen verlaufen und zur erhöhung der festigkeit dienen. Vorder- und achtersteven sind außerdem durch größere dicke des holzes ausgezeichnet. Die

¹⁾ H. Handelman, 35. Bericht zur Altertumskunde Schleswig-Holsteins, Kiel 1878.

²⁾ s. Literaturangabe bei Boehmer, Nav. Arch. p. 537. ann. 4.

³⁾ Boehmer, Nav. Arch. fig. 26.

⁴⁾ ib. fig. 27.

¹⁾ Archiv der Schleswig-Holstein-Lauenburg. Gesellsch. für vaterl. Gesch., bd. XXIII. 4. folge. — Jahrbücher f. d. Landeskunde, bd. XII. — Zs. d. Gesellsch. f. d. Gesch. d. Herzogt. Schleswig-Holstein-Lauenburg, bd. II 1872.

²⁾ Schrader, Die Deutschen und das Meer, p. 7.

seitenwände haben vollkommen senkrechten schnitt; am heck sind sie schräg einwärts nach unten zu abgehauen, so daß sie oben überspringende ecken bilden.¹⁾ Das hinterteil hat also keinen natürlichen abschluß. Statt eines solchen dient ein Brett, das in eine die beiden inneren seitenflächen und den boden des fahrzeugs durchziehende rinne hineinpaßt.²⁾ Die beiden vorschießenden ecken hinter diesem Brett zeigen an ihrem äußersten ende je ein ausgemeißeltes loch, durch welches wahrscheinlich taue oder hölzer gelegt wurden, um die seitenwände gegen die kanten der eingelegten holzplanke zu pressen.³⁾

Obgleich spuren eines decks nicht gefunden worden sind, ist es doch möglich, daß die leisten, die sich am bug und vor dem heck befinden, als stützen für decks oder sitze von geringer größe dienten.

Längs den seiten des schiffes, nahe dem oberen ende, sind in bestimmten abständen höhlungen von elliptischer form vorhanden, welche, da sie sich im mittleren teile des bootes befinden, trotz ihrer geringen größe wahrscheinlich für die ruder gedient haben. Man hat allerdings auch vermutet, daß sie dem gleichen zwecke wie die oben erwähnten höhlungen in den vorspringenden ecken der hinteren seitenwände gedient hätten, nämlich zur aufnahme von querbändern zur verhinderung einer verschiebung der oberen seitenwände, oder von fußstöcken für die ruderer. Es ist klar, daß bei einem solchen verfahren die seiten des bootes dem anprall der wogen viel besser zu widerstehen vermöchten; doch mangelt irgend eines zeichens, das auf fortbewegung des bootes vermittelst segel schließen ließe, ist die annahme sehr berechtigt, daß die höhlungen als stützen für die ruder dienten, umsonst, da dies aus den übrigen schiffsfunden ähnlicher art mit bestimmtheit geschlossen werden kann.

Was die altersbestimmung des schiffes betrifft, so sind dabei verschiedene Momente in betracht zu ziehen.

Die fundstätte des englischen bootes liegt in unmittelbarer

¹⁾ Boehmer, Nav. Arch., fig. 28.

²⁾ ib., fig. 30, 31, 32.

³⁾ ib., fig. 33, 34.

nähe eines kleinen flußchens, des Ancholme River. Manche einzelheiten deuten indessen darauf hin, daß in früherer zeit ein wasserlauf von ziemlicher größe das fußbett einnahm, der noch in historischer zeit jährlich mehrere monate die anliegenden niederrungen mit seinen wassermassen überschwemmte.

Im jahre 1884 wurde an dieser stelle eine sehr interessante entdeckung gemacht: eine art bretterbrücke und nicht weit davon entfernt ein floß¹⁾ von recht großen dimensionen, alle in derselben tiefe. Das letztere weist in bezug auf seine herstellungsweise, vor allem die art der zimmerung, eine frappante ähnlichkeit mit den bei Tune und Gokstad in Norwegen gefundenen Wikingerschiffen auf. Diese methode ist indessen nicht beschränkt auf die schiffskonstruktion des achten bis zehnten jahrhunderts, sondern begegnet auch schon bei den booten aus dem dritten jahrhundert, das im Nydammer Moor in Dänemark gefunden worden ist, und anderen aus einer weit früheren zeit. Die in betracht kommenden übereinstimmungen scheinen also einen gemeinsamen ursprung vorauszusetzen.

Bezüglich des alters lassen das boot, floß etc. sich nicht in verbindung bringen mit der geologischen formation, in deren unmittelbaren nähe sie ihren letzten ruheplatz gefunden haben, da noch in historischer zeit das jetzt 9 englische meilen vom Humber entfernt liegende (Janford Brigg als fischerdorf bekannt war. Diese orte standen damals eben noch in engerer verbindung mit der offenen see; der jetzt vorgelagerte boden ist erst im laufe der zeit durch anschwemmungen entstanden, die naturgemäß von so geringer härte waren, daß die schwereren gegenstände eine tiefere lage bekamen als dies der zeit entspricht, in die sie gehören.

Ein weiteres beispiel desselben typs bildet das Loch Arthur-boat, das im jahre 1876 in Lotos Loch oder Loch Arthur etwa sechs meilen westlich von Dumfries in Schottland gefunden wurde.²⁾ Nur der vordere teil, etwa ein drittel des ganzen, ist uns erhalten. Die auffallendste abweichung von den oben genannten fahrzeugen weist der bug auf, der oben in einen tierkopf ausläuft.

¹⁾ s. Boehmer, Nav. Arch., plate LXX.

²⁾ s. ib., plate LXXI.

Zu diesem typus gehören noch zahlreiche andere vertreter auf den britischen inseln. In und um Glasgow allein sind mehr als zwanzig kanoes zu verschiedenen zeiten entdeckt und ausgegraben worden.¹⁾ Sie wurden in verschiedener tiefe gefunden, eingebettet in sand, kies und ton, was auf meeresablagerungen hindeutet. Muscheln und schalen sind sowohl am boote haftend, wie auch in der umgebenden bodenschicht entdeckt worden.

Fast alle diese boote sind aus einem einzelnen eichenstamm gefertigt; zwei von ihnen indessen aus planken. Von den letzteren ist eins in recht militärrer weise gebaut. Das vorderteil gleicht dem schnabel einer alten galeere, während das hinterteil aus einem dreieckigen stück eichenholz gebildet ist. Rickenpinne und metallnägeln sind zur befestigung der planken an die rippen benutzt worden. Zum dichten hat man in teer getränkte wolle gebraucht.

Das boot lag kieloben mit dem vorderteil dem flusse zu.

Nach ihrer konstruktion zu schließen gehören diese kanoes verschiedenen zeitrperioden an: die primitivsten der steinzeit, die etwas vollendeteren der bronzezeit und die regelrecht gebauten der eisenzeit. Die tatsache, daß sie trotzdem alle in derselben bodenformation sich vorfinden, muß den veränderungen zugescriben werden, die fortwährend in dem bett eines großen wasserlaufes infolge von ablagerungen und fortschweimmungen vor sich gehen.

II. Die Schiffe der germanischen Bewohner Britanniens in atlantischer Zeit

cf. Boehmer, Prehistorie Naval Architecture.

Müller, Nordische Altertumskunde.

Ps. Grdr. III²: 407 ff.

Schrader, Reallexikon.

Ist bisher die gesamtheit der nordseeanwohner berücksichtigt worden, so ist es nimmehr an der zeit die kreise enger zu ziehen, und speziell die germanischen bewohner Britanniens ins augge zu fassen.

Von den drei stämmen, die in der ersten hälfte des 5. jahr-

¹⁾ die lit. findet sich bei Boehmer p. 545 anm. 1.

hunderts die insel besetzten, hatten die Sachsen bereits in früher zeit eine gewisse überlegenheit in marine-technischen dingen erlangt. Zu beginn der christlichen ära werden sie uns als bewohner des landes nördlich der Elbe genannt,¹⁾ an welchem orte sie noch 140 n. Ch. vorgefunden werden;²⁾ um die mitte des 3. jhs. sind sie vermutlich den Chauken benachbart gewesen,³⁾ in der mitte des 4. jahrhunderts den Franken.⁴⁾ Bald darauf scheinen die ersten ansiedelungen der Sachsen an der nordküste Galliens gegründet worden zu sein. Für den anfang des 5. jahrhunderts bezeugt (Gregor von Tours⁵⁾ bereits feste niederlassungen der Sachsen an der westküste Galliens in Anjou, besonders auf den Loireinseln.⁶⁾

Es wird erzählt, die kunst des segelns sei ihnen geläufig gewesen, und ihre primitiven schiffe, die aus rutengeflecht mit fellen bestanden,⁷⁾ seien so leicht gewesen, daß sie damit weit die flutläute selbst bei ungünstigem winde hinaufgefahren wären und die bewohner der römischen küsten erschreckt hätten.⁸⁾ Trotz ihrer beschränkten sternkunde, ohne kompaß und ohne karten, fanden sie den weg zu den Orkney-inseln.⁹⁾ Während der regierungszeit Diokletians und Maximians suchten die Sachsen in immer zunehmendem maße die küsten Galliens und Britanniens heim, so daß Maximian im jahre 286 sich veranlaßt sah, Geso-

¹⁾ Vellejus Paternulus, 2, c. 107.

²⁾ Prolemäus-Geog. lib., II, c. 2.

³⁾ Plinius, Hist. Nat. XVI c. 76.

⁴⁾ Eutrop. Breviar. Hist. IX, c. 21. — Aurel. Vict. in Caes. c. 32. — Eumenius I, c. 12. — Ammianus Marcol. Rer. Gestar. lib. XXVI, sec. 4; lib. XXVII c. 8, sec. 5.

⁵⁾ Greg. v. Tours, Hist. Francorum 2, 18 f.

⁶⁾ Cf. Hoops, Waldbäume 566 ff.

⁷⁾ Sidonius Apollinaris

*Quin et arenoricus pyratam Saxona tractus
Sperabat, cui pelle salum sulcare Britannum
Ludus, et assuto glaucum mare findere lembo.*

⁸⁾ In Claudians De laudibus Stilich. II, v. 254 sagt Britannia: *Illius effectum curis, ne hitoro tuto, Prosperorem dubiis venturum Saxona venis.*

⁹⁾ cf. Claudian, De Cons. Hon. IV, 31: *Maduerrant Saxone fuso Orcades; incubat Pictorum sanguine Thule; Scotorum cumulus Flevit glacialis Jerne.*

riacum oder Bononia (Boulogne) in einen kriegshafen für die römische flotte umzuwandeln.¹⁾ Um die mitte des 4. jahrhunderts dauern die raubfahrten der Sachsen an den gallischen küsten nach dem bericht des Ammianus Marcellinus ungeschwächt fort.²⁾ Noch einmal verbreiteten sie schrecken bis hinab zur Garonne und Charente,³⁾ bevor sich ihr schicksal in der ersten hälfte des folgenden jahrhunderts mit ihrer landung und niederlassung im südosten Albions erfüllte.

Nach der mit vorsicht aufzunehmenden überlieferung erschienen sie auf drei schiffen,⁴⁾ von denen jedes 300 mann gefaßt haben soll; jedenfalls nicht mehr auf kanoes oder booten aus rutengeflecht, sondern auf fahrzeugen mit großem vor- und achterdeck; ein beweis bedeutenden fortschritts.

Über die art des schiffbaues bei den Sachsen ist nichts genaues bekannt, wenn wir nicht das im Nydamer Moor in Schleswig gefundene schiff mit seinen booten als modell eines sächsischen fahrzeuges annehmen. Es ist zwar von einigen gelehrten den Dänen zugeschrieben worden.⁵⁾ Beweis hierfür sei die außerordentlich geschickte und feine bauart des fahrzeuges, die eine größere erfahrung in der schiffstechnik voraussetze als einem volke, das wie die Sachsen nur einen kurzen küstentrich inne hatte und erst eine verhältnismäßig kurze zeit sich maritimen geschäften widmete, zugestanden werden könne.

Prof. Handelmann⁶⁾ und admiral Werner⁷⁾ erkennen in diesem

¹⁾ Eutropius, Breviar. Histor. IX, c. 21. Aurel. Vict. in Caes. c. 32.

²⁾ Ammianus Marcellinus XXVII 8, 5.

³⁾ Sidon. Appolin. Epist. VIII, 6.

⁴⁾ Nennii Histor. Briton. (ed. Mommsen, Mon. Germ. hist. Auct. antiq. 13, 1896) § 31 *tres ciatae*. — Gildae Sapientis *De excidio et conquestu Britanniae* (ibid.) § 23 *tribus, ut lingua eius (Saxorum) exprimitur, cyulis, nostra longis navibus, secundis velis*. — Beda, *Hist. ecclesiast. gentis Anglor.* I, c. 15 *tribus longis navibus*.

⁵⁾ C. Engelhardt, Denmark in the Early Iron Age, London 1866; clemso Boehmer, *Nav. Arch.*

⁶⁾ Handelmann, Das älteste germanische Seeschiff: Correspondenzblatt d. deutsch. Ges. f. Anh. No. 12, Dez. 1871, p. 95.

⁷⁾ R. Werner, Das Seewesen der germanischen Vorzeit: Westermanns illustrierte Monatshefte, Oktober 1882.

boote das einzige wohl erhaltene exemplar des ältesten germanischen seeschiffes und stützen ihre ansicht auf die a. a. o. p. 147 angeführte überlieferung, wonach während des 3. und 4. jahrhunderts sächsische piraten wiederholt mit ihren langbooten die küsten der damaligen römischen provinzen Gallien und Britannien beunruhigten, d. h. in einer periode, der die in den booten gefundenen münzen angehören. Sei dem nun, wie ihm wolle, der typus der fahrzeuge, mit denen die Sachsen in der ersten hälfte des 5. jahrhunderts nach Britannien fuhren, kann nicht sehr verschieden gewesen sein von dem im Nydamer Moor gefundenen schiffe.

Bei der untersuchung des Nydamer Moores im Sundewitt (im jahre 1863) wurden zwei ca. 80 fuß lange ruderboote zu tage gefördert, das eine von eichen, das andere von fichtenholz. Die bestandteile des letzteren blieben meistens unweit der fundstelle auf dem felde liegen und sind während der kriegsstürme 1864 bis auf wenige reste verschwunden.

Das boot aus eichenholz dagegen, ein 28-ruderiges fahrzeug, wurde restauriert. Es lag zerfallen auf dem grunde des moores. Die verbindungen hatten sich nach und nach gelöst und zuletzt war das ganze schiff in seine teile zerfallen; doch waren alle bestandteile noch vorhanden, so daß es ein leichtes war, das schöne fahrzeug mit seinen schlanken formen wieder zusammenzustellen. Augenblicklich steht es im dachraum des Kieler museums für vaterländische altertümer.

Das boot, ohne deck, ist zwischen den äußersten spitzen der hohen steven beinahe 24 m lang, in der mitte 3,30 m breit und ziemlich flach, an beiden enden aber ungleich höher und zugespitzt. Es ist aus 11 mächtigen eichenplanen gebaut, nämlich 5 auf jeder seite und einer bodenplanke, aus welcher der kiel herausgearbeitet ist. Er ist in der mitte des bootes wenig mehr als einen zoll tief und volle acht zoll breit; nach den steven zu verliert er sich allmählich. Diese sind mit hölzernen nägeln an die bodenplanke befestigt¹⁾. Die planken wurden mit großen eisennägeln zusammengehalten²⁾; die zwischenträume zwischen den

¹⁾ Boehmer, *Nav. Arch.*, fig. 97.

²⁾ ib. plate LXXIV.

einzelnen planken waren mit wollzeug und einer teerigen, klebrigen masse gedichtet.

Das boot ist klinkergebaut, d. h. in der art, daß die kante jeder hoher liegenden seitenplanke über die nächstfolgende ~~tiefer~~ drigrere übergriff.

Bemerkenswert ist, daß die klampen aus den planken ausgehauen sind¹⁾, was immerhin auf eine hohe entwicklung der handwerkskunst schließen läßt. Sie waren mit den spanen durch bastschnüre verbunden; eine tatsache, die bei einem volke, das mit der herstellung und verwendung des eisens vertraut war, nicht wenig überrascht. Möglicherweise hat man durch diese eigentümliche verbindung der spanen mit den seitenplanken aber den bordwänden mehr elastizität geben wollen. Solcher art gebaute boote erhielten dadurch jedenfalls eine geschmeidigkeit, die in der brandung und auf hoher see willkommen war.

Die ruderpföcke sind separat gefertigt²⁾ und an der reihung mit bändern befestigt, damit man sie leicht undrehen konnte, wenn man auf einem fuß oder irgend einem schmalen wasser zurückrudern mußte. Die ruder gingen durch ruderstroppen, die an den pföcken befestigt waren. Sie entsprechen genau den heute gebräuchlichen und sind beinahe 3,60 m lang. Außerhalb des bootes lagen mehrere ruder und das steuer,³⁾ das an der seite des bootes lose angehängt gewesen war. Es hat eine länge von 9 fuß 7 zoll. Von einem mast fand man keine spur⁴⁾.

Mit der übersiedelung der Angeln und Sachsen nach Britannien werden sie mehr als ein anderer stamm aus der großen gemeinschaft der westgermanischen völker herausgerissen. In ihrem neuen vaterlande, das von den Römern um jene zeit vollkommen geräumt ist, finden sie keltische stämme vor, die durch den langen konnex mit den Römern zum teil bereits eine höhere stufe der

¹⁾ Hoehner, Nav. Arch., fig. 99.

²⁾ ib., fig. 101.

³⁾ ib., fig. 102.

⁴⁾ Über das Nydamer boot s. Müller, Nord. Altertumskunde II 124 ff. und abb. 90; Montelius, Kulturgesch. Schwedens, p. 194 und abb. 329; Hoehner, Nav. Arch., p. 572 ff. und fig. 93, 94 sowie plate LXXIV; sonstige literaturangabe ib., p. 572 anm. 1.

kultur erreicht haben. Eine fülle von anregungen haben die eindringenden Germanen von diesem volke auf den verschiedensten gebieten empfangen; auf dem gebiete der schiffstechnik schulden sie ihnen nichts. Denn gerade die Kelten sind das prägnanteste beispiel für den satz, daß die nähe des meeres allein kein volk zu seefahrern erzieht. »Jahrhunderte, jahrtausende hindurch haben sie von ihren weitauslaufenden landzungen auf den Ocean hinausgestarrt, ohne sehnsucht, ohne ahnung, ohne taten.« (Wackernagel, Kl. Schriften I, p. 85).

So ist es erklärlich, daß sich in der gesamten uns überlieferten angelsächsischen schiffsterminologie nur ein wort vorfindet, das man mit einiger sicherheit als keltisch ansprechen darf: das allerdings nur lokal auftretende *cupeol*. Überhaupt kann an dieser stelle bemerkt werden, daß die nautische terminologie der Germanen außerordentlich geringe fremdsprachliche bestandteile aufweist; sie schöpft durchaus aus dem born der eigenen sprache und verrät sozusagen keine spur von beeinflussung durch andere völker. Demgegenüber ist die große abhängigkeit des romanischen seewesens vom germanischen hervorzuheben, die sich in über-raschender weise in dem wortschatz dieser völker wiederpiegelt.¹⁾ Die Germanen sind während des ganzen mittelalters die lehrmeister der nordeuropäischen völker gewesen!

Nach der niederlassung der germanischen stämme in Britannien versiegt die quelle, die uns vorher aus den überlieferungen römischer autoren in so reichem maße geflossen hat. An ihre stelle tritt bald ein ersatz: die eigenen literarischen zeugnisse der Angelsachsen.

Meer und schiffahrt spielen in den angelsächsischen dichtungen eine große rolle, sie atmen eine frische seeluft. Trotzdem, so auffällig es auch scheinen mag, ist es eine unbestreitbare tatsache, daß uns aus der altenglischen dichtung im gegensatz zur griechischen keine nähere kenntnis des schiffes jener zeit erwachsen kann. Dies ist gewiß weniger auf die unkenntnis der dichter in bezug auf die einzelheiten des schiffes und deren fachmäßige benennung, als vielmehr auf den charakteristischen stil der ags.

¹⁾ Cf. Teil B dieser Arbeit.

dichtung zurückzuführen, der keine ausführlichen detailsschilderungen kennt. Die große und schönheit eines fahrzeuges wird nicht dadurch veranschaulicht, daß man seine einzelnen teile eingehend schildert oder seine herstellung genau erzählt, sondern die wirkung auf den hörer wird erzielt durch mannigfache variation des einen begriffes, durch die sog. »kenningar«, die immer nur eine allgemeine, besonders hervorstechende eigenschaft des betreffenden gegenstandes bezeichnen. Eine eingehende beschreibung, wie sie uns bereits in spätern altnordischen sagas entgegentritt,¹⁾ ist dem stil der ältern englischen epik unbekannt.

Auch die ae. prosa gibt uns keine näheren auskünfte: am meisten erzählen uns hier noch die angelsächsischen annalen, denen wir vor allem die verschiedenen bezeichnungen für die einzelnen arten der fahrzeuge verdanken. Damit ist ihre bedeutung aber auch erschöpft.

Es kommen als letzter faktor die glossare in betracht. In der tat gehen sie uns über manche teile des schiffes auskunft. Aber auch sie sind keineswegs einwandfrei, da sie zum teil ziemlich ungenau übersetzen. Dazu kommt, daß eine reihe von worten nur ein einziges mal belegt ist, und daß manche von diesen den stempel einer falschen schreibung an der stirn tragen.

Es gibt daher im altenglischen wohl kaum eine begrifflich zusammengehörige wortgruppe von annähernder wichtigkeit, bei welcher die verhältnisse so im argen liegen wie hier; die seelente selbst, die an erster stelle befähigt gewesen wären, uns über dieses gebiet zu orientieren, hatten weder ein interesse daran, uns mit ihrem wortschatz bekannt zu machen, noch gehörten sie zu den ständen, die damals allein des lesens und schreibens kundig waren.

Wie sehr aber das meer den Angelsachsen seit der frühesten zeit vertraut und stammeseigen ist, lehren uns schon die ältesten poetischen denkmäler. Mit den verschiedensten bildern bezeichnen die dichter das fahrzeug, welches, wie das roß den reiter, den schiffer durch die brandung trägt. Das schiff scheint ihnen sozusagen ein lebendiges wesen gewesen zu sein, und so erklärt sich die große menge der treffenden vergleiche, welche sich in den

¹⁾ König Olaf Trygvassons Saga, Heimskringla text, c. XCv.

»kenningar« widerspiegelt.¹⁾ — Die höchste form der letzten ehren aber, welche man einem verstorbenen fürsten erweisen kann, ist die, daß man ihn in einem schiffe beisetzt, das man entweder in die fluten hinabgleiten läßt²⁾ oder der kühlen erde anvertraut.³⁾ Eben dieser letzten art der leichenbestattung verdanken wir den weitaus größten teil dessen, was wir an schiffsfunden aus historischer zeit besitzen. Leider sind auf englischem boden nur zwei modelle dieser art entdeckt worden: das eine bei Snape⁴⁾ (Suffolk), das andere, ein größeres kriegsschiff, welches indessen vielleicht nicht dem oben genannten zwecke gedient hat, in der nähe von Botley.⁵⁾ beide sind noch dazu wohl als dänisch anzusprechen. Anders verhält es sich in Skandinavien, wo in dieser beziehung ganz überraschende entdeckungen gemacht worden sind, von denen hier als die bedeutendsten vertreter das Tuner und das Gokstader schiff angeführt sein mögen,⁶⁾ die beide, was technik des baues betrifft, zu dem vollendetsten gehören dürfen, was die fertigkeit jener tage auf diesen gebiete aufzuweisen gehabt hat. Wir werden daher nicht umhin können, uns in manchen einzelheiten in den folgenden ausführungen auf die fahrzeuge der Wikinger zu beziehen. Wir können dies umso eher, als die be-rührung der Angelsachsen mit den Skandinavien in der spätern altenglischen periode eine ziemlich enge war, so daß die über-legene technik der letzteren unbedingt auf die schiffbaukunst der Angelsachsen abfärben mußte. An einer spätern stelle wird dies noch eingehender zu würdigen sein.

Die schriftlichen überlieferungen und die funde sind also die zeugen, die uns ein bild von der schiffstechnik dieser zeit geben können.

¹⁾ Die sog. kenningar, die natürlich ausschließlich der dichterschen reile angehören, sind im anhang dieser arbeit kurz zusammengestellt.

²⁾ Cf. Beowulf v. 26—52.

³⁾ Cf. auch Schrader, Handelsgeschichte und Warenkunde I, Jena 1886.

⁴⁾ von Boehmer, Nav. Arch., p. 603 behandelt.

⁵⁾ s. näheres bei Boehmer, p. 630 ff.

⁶⁾ Über die schiffe von Tune und Gokstadi handelt Boehmer p. 619 ff. und 618 ff, woselbst sich auch die zugehörige literatur findet.

1. Die Schiffe.

Obleich das wort *scip* für alle fahrzeuge ohne rücksicht auf ihre form oder grösse gebraucht werden konnte, scheint es doch im engeren sinne nur für grössere schiffe angewendet worden zu sein. Dies erhellt einmal aus den verbindungen, in denen das wort in der altenglischen literatur gebraucht wird: so erhält es z. b. B. 302 und 1917 das epitheton *sif-farne*, An. 240 *wid-farþne*, während Gen. 1302 die arche Noahs *scip* genannt und durch *mer-hus micel* variiert wird. Das beweist ferner ein Vergleich mit der bedeutung desselben wortes in den übrigen germanischen dialekten. Im altnordischen bezeichnete *skip* nämlich ein fahrzeug, das durch ruder von bänken oder kurzen sitzen¹⁾ aus fortbewegt wurde. Bänke oder sitze aber wurden nach den älteren Gula-gesetzen nicht auf schiffen gebraucht, die weniger als 13 ruder auf jeder seite hatten.

Im allgemeinen teilte man alle schiffe nach ihrer grösse in zwei klassen, nämlich boote (*båt*, *naca*) und schiffe (*scip*). Die letztere klasse wurde wieder nach der seetüchtigkeit der einzelnen schiffe als küstenfahrzeuge und als seeschiffe (*flot-scip*) unterschieden und außerdem nach ihrer anwendung als kriegsschiffe (*þyrð-scip*) und als handelschiffe (*œpp-scip*), obgleich eine scharfe trennung zwischen diesen sich nicht durchführen läßt, indem alle handelschiffe und die meisten schiffe überhaupt zugleich als kriegsschiffe benutzt werden konnten. Unter den kriegsschiffen waren die bekanntesten die sog. langschiffe (*lang-scip*), die *naves longae* der Römer. Zu diesen gehörten die kleineren schnellsegelnden fahrtschiffe, die *snaca* (sog. *snarc*). Von fremden kriegsschiffen werden in den alten schriften ferner *alunn* und *æc* erwähnt, welch letzteres wort nur zur bezeichnung der Wikinger-schiffe diente. Von englischen fahrzeugen werden diese namen nie gebraucht.

Die bedeutung *naca* und *båt* geht aus den entsprechenden deutschen worten hervor. Beide ausdrücke scheinen vorzugsweise der gehobenen, dichterischen sprache anzugehören, da sie, außer in glossen, in der prosa nie belegt sind. Übrigens wird in der

¹⁾ Flateyjarbók I, 396

poesie für ein und dasselbe fahrzeug bald *scip*, bald *naca* oder *båt* geschrieben.

Als handels- und transportschiffe, nicht als kriegsfahrzeuge, sind wohl die folgenden gattungen anzusehen.

Ein größeres schiff bezeichnete der terminus *ceol*. Wenigstens dürfte dies aus einer nachricht hervorgehen, nach der die Angelsachsen 'on þrim *ceolun*' nach Britannien kamen.¹⁾ Auch die fahrzeuge, mit denen die kaiserin Helena die seereise nach Palästina machte, und ebenso dasjenige, das Beowulf übers meer nach Heorot trug, heißen *ceol*.²⁾ In den gesetzen des königs Aedred wird bestimmt, daß von einem kleinen schiffe $\frac{1}{2}$, von einem größeren, mit einem segel versehenen, 1 pfennig als zoll erhoben wird; einem *ceol* aber soll eine abgabe von 4 pfennig auferlegt werden.³⁾ Diese beispiele beweisen jedenfalls, daß wir unter *ceol* ein fahrzeug von immerhin beträchtlichen dimensionen zu verstehen haben.

Mit *ceol* in der zollbehandlung gleichgestellt wird in den letztgenannten gesetzen eine andere schiffsart: *hulc*, die daher ebenfalls wohl als größeres last- oder transportschiff anzusprechen ist, eine bedeutung, die ganz der des grch. *ὄλκας*, mlatt. *holcas*, aus dem es ja entlehnt ist, entspricht, und die auch für das me. die ausschließliche ist. Daß es in einem altenglischen glossar einmal gleich lat. *liburna* »leichtes, schnellsegelndes schiff« gesetzt wird, muß dann wohl der unkenntnis des glossators zugeschrieben werden.

Seit dem ende des 8. jahrhunderts beginnen skandinavische Wikingerzüge nach den britischen inseln und seit 855 fassen Nordleute auf englischem boden fuß. Sie werden bis zur zeit Alfreds des Großen herren von ganz England nördlich der Themse. Der energie und ausdauer des größten angelsächsischen königs gelingt es, sie auf einen teil des landes, das sog. »Denelag« (den osten) zu beschränken. Später (1013—42) mußte England unter

¹⁾ Ags. Chr. E. 449. Vgl. auch oben (p. 19 anm. 1) die stellen bei Nennius und Gildas.

²⁾ El. 250; B. 238, 1806.

³⁾ Gesetze, IV Atr. 2.

den dänischen königen einem besonders mächtigen einfluß von seiten des skandinavischen nordens ausgesetzt sein.¹⁾

Die Engländer fühlten sich anfänglich in scharfem gegensatz zu den Nordleuten, die noch heiden waren. Darum ist das altnordische element im ae., wenigstens soweit es in die schriftsprache eingedrungen ist, ziemlich gering.

Natürlich zeigte sich der altnordische einfluß vorzüglich auf denjenigen gebieten des täglichen lebens, auf denen die Skandinavier bereits eine überlegene kultur aufzuweisen hatten, so vor allem in der schiffstechnik. Hier traten den Angelsachsen teilweise ganz unbekannt dinge entgegen und selbstverständlich wurde mit der neuen sache auch das wort dafür eingeführt. Worte, wie *barda* »rostrata navis«, *barþ* ds., *miar* »kriegsschiff« *segld* »größeres schiff«, u. a. m., die sich im me. nicht vorfinden, sind aus dem skand. entlehnt zur bezeichnung von dingen, die mit dem leben und den einrichtungen der eindringlinge aufs engste verbunden waren. Die einföhrung solcher worte ist von demselben charakter wie heutzutage die übertragung technischer ausdrücke von einer sprache in die andere.²⁾

Segld (aus an. *skeld*) bezeichnet ganz offenbar ein schiff von bedeutender gröÙe, nicht ein kleines, leichtes boot, wie manche wbb. angeben. Die einzige im ae. näher bezeichnete hat 64 ruder³⁾; Alfreds *langscipu* hatten 60 ruder und mehr.⁴⁾ In der Chr. Ms. F heißt es zum j. 1008: unam magnam navem, quae Anglice nominatur *segld* und in W. W. 181¹⁵, 289¹³ glossiert *segld* das lat. *trieris*. Ferner findet sich W. W. 165¹⁰ die gleichung: *scapha vel trieris* = *litel scip odde seigld*, wobei *litel scip* offenbar lat. *scapha*, dagegen *seigld* lat. *trieris* glossiert.⁵⁾ Das an. *skeld* wurde einem großen schnellen segler beigelegt: einer der größten ist der des Erling Skjálgsön, der 64 ruder hatte und 240 mann aufnahm.⁶⁾

1) Kluge, Gesch. d. engl. Sprache, Pauls Gr.² I, 926 ff.

2) Björkman, Loanwords p. 5 f.

3) s. Will of Alfwold, gedruckt in N. S. Ch. p. 23 f.

4) s. Chr. 897.

5) Cf. N. S. Ch. p. 128.

6) Olaf Trygvason Saga, cap. CV; St. Olaf Saga, cap. CLXXXIV; Heimskringla, ed. Unger pp. 231, 414.

Eine art von kriegsschiffen bildeten die bartenschiffe (*barða*, *barþ*). Sie hatten unterhalb des vorderstevens einen scharf hervorstehenden rand, den man barþe (an. *barþ*) nannte; sie bildete eine fortsetzung des kiels. Die barþe war mit eisernen platten bekleidet und mit eisernen stacheln versehen. Mit diesem sporn wurden die fahrzeuge der feinde im anprall durchbohrt.

Cniar (an. *knorr*) bezeichnete ein größeres schiff, das offenbar sehr häufig kriegszwecken diente. Im größten teile der nordischen sagazeit waren die *knerrir* die gewöhnlichsten handelsfahrzeuge. Die größten dieser gattung waren die sog. ostfahrtschiffe (an. *auðyfaraþknorr*, *auðyfaraþskip*), mit denen gewöhnlich handelsreisen nach Rußland und den Ostseeprovinzen unternommen wurden.

Die boote (*bát*, *nacc*) können nach ihrer form und übrigen beschaffenheit in verschiedene klassen geteilt werden. Zu den allereinfachsten gehörte das kanoe (*þrog*), was wohl ursprünglich einen ausgehöhlten baumstamm bezeichnete, der als boot benutzt wurde. Von ähnlicher beschaffenheit war die ponte (*þunn*), ein boot mit flachem boden. Dagegen scheinen *ereft*, *stætt*(*Þ*), *þurru* und *auþel* die gewöhnliche schiffsform mit kiel und spitzen steven gehabt zu haben. Wahrscheinlich kommt ihnen eine art mittelstellung zwischen boot und schiff zu.

Ziemlich vage ausdrücke sind *far*, *flota*, *flot*, *þyite*, *lid* und *lid* (= an. *lid*), die als ganz allgemeine bezeichnungen aufzufassen sind und fast ausschließlich der gehobenen, dichterischen sprache angehören.

2. Die Schiffsteile.

a. Der Rumpf.

Der schiffsrumpf bestand gewöhnlich aus eichenholz und setzte sich zusammen aus dem kiel, den beiden steven, den spanten und den planken.

Den grundbalken des schiffes bildete der kiel (*botn*, *bytn*), ein der länge des fahrzeuges entsprechendes vierkantiges stück holz; an seinen vorn und hinten etwas aufwärts gebogenen enden und von gleicher stärke mit ihm wurden schräg aufwärts gerichtete und etwas nach außen gekrümmte pfeiler befestigt, die beiden steven (sg. *stefn*). Der vordersteven hieß *forþ*, *frum-stefn*, der achtersteven *stor-stefn*. Der verbindungsstelle wurde in der regel durch

anschaltung eines gekrümmten holzstückes größerer halt verliehen. Im Nydammer boot ist die verbindung mittels hölzerner pföcke hergestellt,¹⁾ im Tuner schiff durch ein enges gelenk;²⁾ im Gokstader schiff ist dagegen ein besonderes stück holz eingeschaltet, das mit zwei reihen nägeln an den kiel gezimmert ist.

Der kiel ragte bei vielen fahrzeugen über den vorderstevan hinaus und lief so in einen sporn (*galid* aus,³⁾ der mit metallplatten beschlagen war und zum rammen feindlicher schiffe diente.

Wenn der kiel gewissermaßen das rückenratt des schiffes bildet, so lassen sich die spanten als die rippen bezeichnen. Sie sind in fast allen uns bekannten fahrzeugen nicht aus einem stücke, sondern aus drei fest zusammengefügtten particeen gefertigt,⁴⁾ die durch hölzerner oder eiserne nägeln mit einander verbunden sind, wobei das mittlere stück nach beiden seiten vorschießt. Diese anordnung weist sowohl das Tuner als auch das Gokstader schiff auf, während beim Nydammer boot die spanten, die dem fahrzeug seine gestalt verleihen, eine von natur gekrümmte, unregelmäßige form haben.

Die spanten wurden nicht mit nägeln an den kiel befestigt, sondern lagen frei auf ihm. In der mitte unterhalb hatten sie einen einschnit, mit dem sie den oberen teil des kiels umfaßten, und der ihre seitliche verschiebung hinderte. Damit auch eine verschiebung nach vorn und hinten unmöglich wäre, legte man einen auf sie eingeschnittenen balken darüber.

Die spanten wurden außen mit planken (*þal*) verkleidet, welche so gelegt wurden, daß jede höher liegende planke über die kante der zunächst darunter liegenden hinausging.⁵⁾ Alle uns erhaltenen schiffe sind in dieser art gefertigt, d. h. sie sind klinkergebaut. Die planken wurden mit einander mittels hindurchgehender eiserner nägeln verbunden. Auffallend ist, daß bei den meisten schiffen, so beim Nydammer boot und ebenso beim Tuner und Gokstader schiff, die kiel- und die relingsplanke mit nägeln

1) Boehmer, Nav. Arch. fig. 97.

2) ib. fig. 129.

3) ib. plate LXXV f.; Montelius, Kult. Schwedens fig. 330.

4) Boehmer, Nav. Arch. fig. 130.

5) Boehmer, Nav. Arch. fig. 139.

an die spanten gehelfet sind, während aus den übrigen spanten klampen ausgehauen sind, die man mit den ersteren durch bast-schnüre verbunden hat. Wahrscheinlich wollte man, wie bereits a. a. o. bemerkt wurde, hierdurch eine übergroße startheit der fahrzeuge vermeiden. Zum dachmachen zwischen den einzelnen plankenlagen benutzte man kuhhaar, aufgezupftes tauwerk und dergleichen.

Mit ausnahme einzelner kleinerer fahrzeuge waren alle schiffe an beiden enden mehr oder weniger spitz, sowohl der vorder- wie der hinterstevan. Der oberste freistehende teil der steven war ziemlich hoch und endete gleichsam in einer art von spitze, die beim vorstevan das geschmitze oder gemalte abzeichnen oder wahrzeichen des schiffes trug, meist einen tierkopf.

Alle fahrzeuge waren entweder vollständig oder teilweise offen. Ein glattes deck, auf dem die planken von vorn nach hinten in einer ebene fortliefen, finden wir nicht. In den booten waren zwischen den spanten nur dielen oder lose bretterstücke (*þal(l)*) angebracht, um darauf zu gehen. In größeren schiffen hatte man dagegen eine art verdeck (*þar, scyfe, bord*), ein halbdeck am hinterstevan und ein vorstevendeck (*þlind*) am vorderstevan. Mehrfach ist in den literarischen denkmalern von einem schiffsgang (*bolka*) die rede. Das wort *bolka* glossiert lat. *foris*. Doch scheint es B. 231 und An. 602 die beim landen ans ufer gelegte schiffsplanke zu bezeichnen, während An. 305 wahrscheinlich der vom achter- zum vorderdeck führende schiffsgang gemeint ist. Der eigentliche lastraum in der mitte war gewöhnlich offen.

Der innere hohlraum des schiffes, den wir kurzweg den raum oder das hohl nennen, hieß *wrang* oder *wrangga*. Der raum über dem kiel, wo das eingedrungene wasser sich sammelt, der kielraum, wurde als *leþa* oder *þurru* bezeichnet. Jedes größere schiff war außerdem noch in mehrere räume geteilt, über die wir aber bei der unvollkommenheit der überlieferung wenig wissen. Das vorderteil des fahrzeuges wurde *ancor-sell*, das hinter- teil *stor-sell* genannt.

b. Die Ausrüstung des Schiffes.

Die ausrüstung eines fahrzeuges hieß *sch-geþann*. Zu ihr gehörte zunächst das rudergeschirr (*gerþinn*).

Bei ruhigen wetter wurden die schiffe durch ruder (sg. *ár*)

fortbewegt, die je nach ihrer länge und der gröÙe des fahrzeuges von zwei, drei oder vier mann gehandhabt wurden; bei kleineren schiffen konnte auch eine person allein ein ruder bedienen. Damit die ruder sowohl beim abstoÙen des griffes, als auch beim anziehen eine widerlage finden, legen wir sie zwischen zwei in den schiffsbord gesteckte pföcke, die dollen heißen. Im früheren mittelalter aber wurde nur eine dolle (*pol, polle; ha; lamale*) benutzt, gegen die sich das ruder beim anziehen legte. Um es an der dolle beim abstoÙen festzuhalten, diente ein ruderstrick (*miall, strop, ar-willle*).

Auf größeren schiffen bewegten sich die ruder nicht in dollen, sondern in ruderlöchern (sg. *ar-lac*). In dem schiffe von Gokstad finden sich diese in der dritten planke oder verkleidungsreihe von oben mitten zwischen jedem paar knie in gegenseitigen abständen von drei fuÙ. Damit die ruderblätter (sg. *ar-blad*) hinausgesteckt werden konnten, ohne daÙ die löcher allzugroÙ wurden, war in der hinteren hälfte der peripherie jedes loches in schräger richtung von dem horizontalen durchmesser aus ein kleiner spalt ausgeschnitten,¹⁾ und wenn die ruder hereingenommen waren, wurden die löcher mit schiebeklappen, die innenbords angebracht waren, geschlossen.

Für jedes paar ruder war eine ruderbank (*roffla*) vorhanden, die, falls sie nicht mit den querhändlern zusammenfiel, aus losen brettern bestand, die quer über das boot gingen. Auf größeren schiffen benutzte man indessen keine ruderbänke, die quer über sie hinweggingen, sondern klitzere rudersitze (sg. *saiþ-sell*), die auf den seitendecken jeder reihing entlang eine reihe bildeten, so daÙ zwischen den beiden reihen in der mitte des schiffes ein breiter schiffsgang war. Die zu den gefundenen schiffen gehörigen ruder haben eine länge von durchschnittlich 18½—19½ fuÙ,²⁾ während die kleinen boote solche von 10 fuÙ besitzen.³⁾

Neben den rudern dienten zur fortbewegung des schiffes mast und segel.

Der mast (*musr*) bestand aus einem einzigen stücke. Er

¹⁾ Boehmer, Nav. Arch. fig. 141.

²⁾ Nicolaysen, Langskibet fra Gokstad, p. 38.

³⁾ Engelhardt, Denmark in the Early Iron Age, p. 38.

war nach oben und unten etwas verjüngt und hatte in der höhe des decks, wo er der gefahr des brechens am meisten ausgesetzt war, seine größte dicke. Der mastfuß stand in einer höhlung (*mast-ås*) in einem schweren holzblock (*stæp*), der seinen platz über den mittelsten spanten im schiffe hatte. Diese höhlung erstreckte sich mit derselben breite ein wenig nach hinten, um das aufrichten und niederlegen des mastes zu erleichtern. Dieser selbst war von mäÙiger höhe. Er wurde bei jeder gelegenheit, wo die umstände den gebrauch der segel nicht gestatteten oder unnötig machten, gesenkt. Wenn der mast aufgerichtet war, wurde er mit verschiedenen tauen (*stag, mast-ræp, twist, stæp, stæng-finc*) gestützt. Soll der mast nach allen seiten gestützt werden, so gehören dazu wenigstens drei taue. Sie wurden um die mastspitze befestigt.

Den obersten teil des mastes bildete die spindel, die mit ihm aus einem stück, aber von geringerm durchmesser war, so daÙ der sie umgebende maskopf auf dem scharf hervortretenden rande des mastes ruhte. Dieser maskopf (*him*), ein wohl aus mehreren stücken zusammengesetzter holzklotz, trug auf größeren schiffen ein breitergerüst. In diesem falle hatte das ganze ähnlichkeit mit dem, was wir einen maskorb nennen.

Die takelung, die sehr einfach war, wurde unter dem namen *segel-gerræde* zusammengefaÙt.

Die rahe (*segel-gærd, segl-rød*) war ein rundes stück holz; in der mitte, wo sie am maste lag, war sie am dicksten, nach den seiten zu verjüngte sie sich. Um die rahe zu heißen und zu streichen, diente das fall (*gærdk-ræp*), ein in der mitte der rahe angebrachtes tau, das im maskopf über eine in einer öffnung desselben (*him-fyrel*) angebrachte rolle (*mest-løn*) lief. Bei kleineren schiffen diente das fall zugleich als stütztau für den mast. Um die rahe, wenn sie aufgeheißt war, sowie auch wenn das segel vom winde geschwellt wurde, dicht am maste festzuhalten, gebrauchte man das rack (*rædd*), wahrscheinlich ein taurack, d. h. eine schlinge, die von hinten nach vorn um den mast laufend zu beiden seiten von oben nach unten um die rahe gelegt und hinter dem maste wieder verbunden wurde.

An der rahe war das segel (*segel*) befestigt. Es war wohl meist aus leinwand gefertigt; doch scheint man in der frühesten

zeit auch felle als segel benutzt zu haben.¹⁾ An den unteren freien ecken des viereckigen segels, die *scata* hießen, wurden die schoten (sg. *scatulae*) befestigt, deren unteres ende man *fortis* nannte. Die schoten dienen dazu, beim aufheissen des segels das schlagen und flattern desselben zu verhindern und das im winde geschwellte segel festzuhalten und nach einer bestimmten richtung anzustraffen.

Lange zeit, bis weit ins mittelalter hinein, hat sich die nördliche schifffahrt mit einem mast und einem rahesegel begnügt. Noch die auf den teppichen von Bayeux dargestellten schiffe,²⁾ mit denen Wilhelm der Eroberer nach England fuhr, zeigen diese einfache anordnung, die sich sogar noch auf mehreren englischen stadtsiegeln aus dem 13. jh.³⁾ findet.

Es ist eine schwierige aufgabe, den zeitpunkt zu bestimmen, wo »der kühnere mann zuerst am maste segel erhob.« Alle früher genannten, in wirklichkeit aufgefundenen vorgeschichtlichen fahrzeuge, auch noch das Nydammer boot, weisen keine sichere spur von mast und segel auf. Der gebrauch der segel läßt sich mit völliger bestimmtheit erst bei den Wikingerschiffen nachweisen, z. b. bei dem Gokstader schiffe. Hierzu paßt, was Tacitus, Germ. c. 44 von dem seetüchtigen volke der Suionen, den heutigen Schweden, sagt: »Forma navium eo differt, quod utrimque proa paratam semper appulsui frontem agit. Nec velis ministrant, nec remos in ordinem lateribus adjungunt, solumque, ut in quibusdam fluminum, et mutabile, ut res poscit, hinc vel illic remigium.«

Im allgemeinen reden aber die zeugnisse der überlieferung anders. Aus der zeit des Bataveraufstandes im jahre 70 n. Ch. unter Claudius Civilis erfahren wir, daß die fahrzeuge der Barbaren, die den Römern in der Maasbindung entgegentraten »sagulis versicoloribus hand indecore invabantur.«⁴⁾ daß die Germanen also ihre wollenen kriegsmäntel zu segeln zusammengenäht hatten, deren gebrauch man darum wohl kennen mußte. Von den den

¹⁾ Cf. den eingangs citierten bericht über die schiffe der gallischen Veneer (Caesar, De Bello Gallico, III, 13).
²⁾ Boehmer, Nav. Arch. fig. 115.
³⁾ Schultz, Höf. Leben II, fig. 97, 98, 101, 106.
⁴⁾ Tacitus, Hist. V, 23.

Germanen benachbarten Kelten berichtet bereits Caesar, daß sie die kunst des segelns verstanden hätten.¹⁾ Rechnet man hinzu, daß auf den früher erwähnten bildern hochnordischer schiffe²⁾ aus der jüngeren bronzeit sich bereits deutliche spuren von mast und segel, wenn auch nur vereinzelt, finden, so ergibt sich mit bestimmtheit, daß der gebrauch der segel in altergermanischer zeit bekannt gewesen ist. Trotzdem mag ihre verwendung damals nur in begrenztem maße stattgefunden haben, weil ihr nutzen in den klippenreichen gewässern erst allmählich verstanden wurde. Diese ergebnisse erfahren eine erwünschte bestätigung durch die sprachgeschichte: mast und segel sind gemein germanische ausdrücke.

Zur regelung des kurses während der fahrt diente das steueruder (*steor*, *storrödar*, *rödar*).

Während des ganzen altertums sowohl wie im mittelalter wurden die schiffe durch ruder gesteuert, die von den gewöhnlichen nur durch ihre größere länge und durch die breite des blattes verschieden waren. Mitten am steueruder war ein loch, durch das ein tau ging, mit dessen hülfe das steueruder an die rechte schiffseite befestigt wurde, weshalb in allen germanischen sprachen diese als »steuerbord« bezeichnet wird, während die im rücken des ruder lenkenden steuermannes liegende seite »backbord« (ags. *storbordhabord*) heißt. Das steueruder war oben mit einem knopf versehen, unter dem sich eine viereckige öffnung in dem ruderhals befand, wo hinein die ruderpinne (*halmma*, *steor-magd*) gesteckt wurde.

Erst im 13. jh. ist unser festes steueruder am achterstevens des schiffes eingeführt worden. Bei dem einen der ältesten steuerborde im Nydammer Moor aufgefundenen fahrzeuge ist diese älteste steuerborde noch gut erhalten. Sie besteht aus nichts als einem großen keulenartigen ruder an der rechten hinteren schiffseite, das auch zahlreiche abbildungen,³⁾ sowie das bekannte

¹⁾ s. a. a. o. p. 4.
²⁾ s. p. 3.
³⁾ Von den bereits p. 26 erwähnten 4 englischen stadtsiegeln aus dem 13. jh. zeigt nur eins, das der stadt Poole, die neue steuerung am hinterstevens, während die drei übrigen die seitliche steuerborde aufweisen.

schiff von Gokstad aufweisen. In engen fahwassern half man sich dadurch, daß man bald am vorder-, bald am hinterteile des schiffes steuerte.¹⁾

Wenn man ein schiff auf hottem wasser festlegen will, so kann dies nur mit hilfe eines ankers (*ancor*) geschehen. Die konstruktion desselben war früher im prinzip dieselbe wie noch heutigen tages. Von der benennung der einzelnen teile des ankers bei den Angelsachsen wissen wir nichts. Die ankertaue hießen *ancorriþ*, *bätung*, *mærlis*; die beiden letzten worte bezeichnen allerdings ganz allgemein taue zum festlegen eines schiffes. Das nördliche Futropa lernte die verwendung des ankers durch die Römer kennen. Nach Caesar hatten schon die gallischen Veneter »*ancorae pro funibus catenis revinctae*«. ²⁾ Auf germanischem boden wurde ein eiserner anker bei den a. a. o. erwähnten booten im Nydamer Moor in Jütland gefunden.³⁾

1) Cf. Tacitus, Germ. c. 44.

2) Caesar, De Bello Gallico III, 13.

3) Cf. Montelius, Kulturgesch. Schwedens, p. 196.

B. Sprachlicher Teil.

I. Die Namen der Schiffe.

scip.

Form: *scip*, *-es*; n.

Belege: nom. acc. sg. scaphnum: scip W. 46⁶; navis vel faselus: ∼ ib. 165³⁶; ratis: ∼ ib. 181¹⁶; scalpus: ∼ vel seigl ib. 181³⁶; navis: ∼ ib. 287²⁶; id. Aelf. Gr. Gl. 75¹³, 56¹¹; barca: ∼ W. W. 535⁵; ib. 360¹⁰; carinam: ∼ ib. 377¹³; caraba: ∼ ib. 379¹⁹; puppis: ∼ odde steorseil Aelf. Gr. Gl. 56¹⁰. For famig scip I and c nihta under roderum Gen. 1417; ne hie scip fered, naca nægledbord Rå. 59⁴; ongyrn þe scip wyrcan Gen. 1302; þa he þæt scip beleac Gen. 1391; seomode on sale sid-fæpmed scip B. 302; sælde to sande sid-fæpne scip ib. 1917; syðþan he on warude wid-fæpne scip modig gemette An. 240; scip sceal genægled Gn. Ex. 94; dol bið se ðe gæd on deop wæter, se ðe sund nafad ne geseled scip Sal. 225; an. scip Chr. A. 1031; in scip Chr. 1135; swa eode he on scyp Bd. IV, 11¹⁸ scyp astigan Lechdm. III 184¹³; ascendo navem: ic astige min scyp W. W. 93²¹.
Gen. sg. carina: scipes botn W. W. 166⁵; naucelus: ∼ haford ib. 166⁶; cimba vel carina: scipesbotn ib. 181³⁷; flori: scipesflor ib. 181⁴¹; flori, i tabulata navium: ∼ flor ib. 288⁴; carinae: ∼ ib. 376³³; on scipes bosme Gen. 1306; þa fandode forðward scipes, hwæder sincende sæfod þa gyt wære under wolcnum Gen. 1436; on bearn scipes Exod. 375; B. 35; ib. 896; scipes heafod Chr. D. 1063.

dat. sg. to scipe B. 1895; Jul. 672; to scype By. 40, ib. 56; on scype Aelf. 70d. 19; on scipe Chr. E. 633; to scipe ib. 1069; da wende he on scype agen Lk. Skt. VIII, 37; hig licnodon hyra geferan de on odrum scipe wæron ib. V, 7.

instr. sg. pa þe sæ secæd, mid scipe lidað Ps. 106²².

nom. acc. pl. rates: scipu W W. 165³²; classes: ∼ ib. 364²⁶, ofer ðane mægene oft scipu scridende scrinde fleotað Ps. 103²⁴, scipu mid sealcum Wal. 31; gehyðad heahstefn scipu ib. 13; on his dagum cuomon arest III scipu Chr. 787; man sceolde ofer eall Angelcynn scipu feastlice wircæan Chr. E. 1008; hie ne mehton þa scipu ut breggan Chr. A. 896; þa scipo Chr. E. 1009; þa metton hie XVI scipu wicenga Chr. A. 885; and IX scipu gefengon Chr. A. 851; he geseah twa scipu Lk. Skt. V, 2; gefyldon butu þa scipu ib. V, 7; odre scyru comon In. Skt. VI, 23.

gen. pl. Anlixes mid hund scipa lædde ofer lagustream Met. 16; and by lican geare cuom feorde healthund scipa Chr. 851; ða bugon to þam cyninge of þam here XLV scipa Chr. 1012; fela scipe Chr. E. 1070; hundeahtig scipa ib. 1009.

dat. pl. carinis: scyppum W W. 254²³; to scypon B. 1154; þa eode se here to hiera scyppum Chr. 885; her for Cnut cyng of Englande mid fiftig scyppum to Norwegum Chr. E. 1028; to ðam oðrum scypon Chr. E. 1009; to scipan ib.; to scypon Chr. D. 1050; æfter ðam scyppum ib.; þæt we on sælade scyppum under sealcum . . . brecad ofer bædweg An. 512.

Composita: I. *scip* als zweites glied von compositis.

ærend-scip [ærende: nuntium, mandatum, negotium] navis.

Belege: scapha: ærendscip W W. I 63³¹ (cit. nach B.-T. Suppl).

ceap-scip navis mercatoria: handelschiff.

Belege: ælc ceapscip frid hæbbe Ges. II Atr. 2; hi wicingas wurdon and sona æt anum cirre an C and eahatig ceapscipa gefengon Ors. Swt. 116⁴.

fird-scip, fyrd-scip bellica navis: kriegsschiff.

Belege: *gyf* hwa folces fyrdscip awyrde Ges. VI Atr. 34; þæt man æghwile geare sona æfter eastron fyrdscipa gearwige Ges. VI Atr. 33.

flot-scip barca, celox: seeschiff.

Belege: barca: flotscip W W. 181²⁷; celox: ∼ W W. 181³⁹, barca: ∼ ib. 287²⁹, liburnas: flotscipu ib. 430²⁸.

for-scip prora: vorderteil des schiffes.

Belege: prora: ancerset vel forscip W W. 166¹⁴.

hlæst-scip oneraria: lastschiff.

Belege: honeraria: hlæstscip W W. 25⁴¹.

horn-scip navis rostrata.

Belege: þæt du us gebrohte brante ceole, hea hornscipe

ofer hwæles edel on þære mægðe An. 274.

hyd-scip seeräuberschiff.

Belege: myoparo: hidscip W W. 181²⁸; myoparo: hydscip ib. 450³¹.

lang-scip navis longa: kriegsschiff.

Belege: þa het Aelfred cyng timbran langscipu ongen ða æscas Chr. A. 897. (cf. isl. lang-skip).

pleg-scip kleines schiff, yacht.

Belege: parunculus: plegscip W W. 181⁴⁰.

swift-scip schnellsegelndes schiff.

Belege: archimacrus: swiftscip W W. 181²⁸.

træg-scip eine art boot.

Belege: litoraria: trochscip W W. 289¹⁷; id. W W. 166⁴; litoraria vel tonsilla: trohscip ib. 181³⁴.

unfrid-scip 1. feindliches schiff.

Belege: þam cyngre com word þæt unfrid-scipa (unfrid scipa Etl.) lægen be westan and hergodon Chr. E. 1046.

2. ein zu einem feindlichen lande gehöriges schiff.

Belege: ælc ceap-scip frid hæbbe, ðe binnan mudan cuman, ðeh hit unfridscyp sy, *gyf* hit undriæn bið Ges. II Atr. 2.

2. *scip* als erstes glied von compositis.

scip-bime, -an; f. schiffstrompete.

Belege: classicam tubam: scipbýman Germ. 391⁴⁵.

scip-bræc, -es; n. strapazen, mühen der seereise.

Belege: s. Blickl. Homl. 173⁶.

scip-brwal adj. schiffbruch verursachend.

scip-brwe, -es; m. schiffbruch.

Belege: s. Dip. Angl. Th. 421³⁸.

- scip-drinende* adj. schiffbrüchig.
scip-ortst, -es; m. streitkräfte zur see.
 Belege: s. Chr. D. 1048.
scip-faß, -es; m. gefäß in schiffform.
 Belege: s. W W. 124⁸.
scip-farennd, -es; schiffer, seemann.
 Belege: s. Bd. III, 15¹⁶⁶⁶.
scip-farend, -es; m. navigator.
 Belege: s. An. 250.
scip-flota, -an; m. nauta: seemann.
 Belege: s. Aedelst. 11.
scip-fard, -e; f. expedition zur see, flotte.
 Belege: s. Chr. E. 1009; ib. 1071; ib. 1091; Dip. Angl. Th. 333²⁰.
scip-farding, -e; f. schiffswehr.
 Belege: s. Chr. E. 999; Ges. VI Afr. 32³.
scip-fording, -fording, -e; f. schiffsrüstung.
 Belege: s. Ges. II Ch. 10.
scip-fyllep die private gerichtsbarkheit über eine gruppe von 300.
 Belege: s. Cod. Dip. Kmhle VI 240²¹⁻³².
scip-fyrning, -e; f. schiffsrüstung.
 Belege: s. Ges. V Afr. 27.
scip-gebroc, -es; n. schiffbruch.
 Belege: s. Ors. Swt. 50¹⁹; Past. Swt. 403¹²; ib. 467²⁴.
scip-gefvah, -es; n. seeschlacht, seekrieg.
 Belege: s. Germ. 389⁴².
scip-gefare (?), -es; n. fahren zu schiff, segeln, schiffahrt.
 Belege: s. Bd. II, 20¹⁸⁶⁸.
scip-gelanu, -e; f. schiffsausrüstung.
 Belege: aplustre: geredru vel scipgetawu W W. 181²⁴.
scip-gild, -es; n. steuer zur unterhaltung einer flotte.
 Belege: s. Dip. Angl. Th. 307²⁴.
scip-hamer, -es; m. signalhammer auf schiffen, mit welchen den ruderern zeichen gegeben wurden.

- scip-here* lie adj. eine flotte betreffend.
 Belege: s. porticulus vel hortator remigum: sciphannor W W. 167⁶.
scip-hlāter, -e; f. schiffsleiter, die die verbinding zwischen land und schiff herstelle.
 Belege: ponsis: sciphædder W W. 182¹¹; pons: ∞ ib. 288¹⁹.
scip-htaford, -es; m. naulerius: schiffsherr.
 Belege: s. W W. 181²¹.
scip-herc, -es; m. 1. classis: flotte.
 Belege: s. W W. 205²⁶; ib. 311³⁷, 364²⁵, 539³²; Ges. II, Afr. 1; Deut. XXVIII⁶⁸; Bd. I, 12⁶⁷⁸, Chr. A. 885; ib. 875; Bd. I, 12⁶⁸⁸; Chr. A. 894; Chr. 1001; Bt. 34²; Ors. Swt. 96²⁹.
 2. exercitus navalis: schiffsheer.
 Belege: s. B. 243; Met. VIII³¹; Chr. A. 882.
scip-htæst, -es; m. 1. gesamtheit der (streitbaren) besatzung eines schiffes.
 Belege: s. Ors. Swt. 178²²; Chr. A. E. 882; ib. 833; ib. 837; ib. 840; ib. 875.
 2. lastschiff.
 Belege: honeraria: sciplæst W W. 289¹; id.: scyphlæst ib. 417¹⁹.
scip-htæcl, -es; n. navicula: kleines schiff.
 Belege: carabus: scipincel W W. 166³; ib. 289¹⁶; navicula: scipincel W W. 181¹⁷.
scip-htæd, -e; f. reisen zu schiff, schiffahrt.
 Belege: s. Bd. III, 15¹⁶⁸⁰.
scip-lic adj. eine flotte betreffend.
scip-htænd, -es; m. seefahrer.
 Belege: s. Shrn. 85, 30—86²; Bd. V, 9⁹⁴⁷.
scip-htænde adj. zu schiff fahrend.
scip-htærcels s. unter *htærcels*.
scip-mann, -es; m. nauta, navarchus: seemann, kapitän.
 Belege: s. Hymn. Surt. 6²⁶; W W. 456²⁴.
 1. einer von der schiffsbesatzung.

- Belege: s. Bd. III, 1517²²; St. And. 44⁴.
 Belege: s. W W. 145²⁸.
scip-ríp, -es; m. rudens; schiffstau.
 Belege: s. W W. 167¹⁰; ib. 182²⁸; Ors. Swr. 18³; ib. 181⁸.
scip-rútra, -an; m. ruderer; seemann.
 Belege: s. St. And. 38³²; Germ. 389³⁹.
scip-róder, -es; n. s. unter róder.
scip-róvend, -es; m. ruderer, seemann.
 Belege: s. W W. 455¹⁴.
scip-ryne, -es; m. wasserlauf, kanal für schiffe.
 Belege: s. Dip. Angl. Th. 341¹⁶.
scip-sell, -es; n. sitz oder bank für die ruderer.
 Belege: transtra: scipsetl W W. 166¹⁶; id.: ~ and þoffan ib. 289²¹.
scip-son, -e; f. die private gerichtsbarkheit über eine gruppe von 300.
 Belege: s. *scipfullþ*.
scip-stál(l) platz für ein schiff.
 Belege: on scipstæl Cart. Sax. B. III 316¹⁶.
scip-storra, -sþvra, -an; m. gubernator, proreta: steuermann, lotse.
 Belege: s. Bt. 144²⁸; Past. Swt. 59¹.
scip-storra, -an; m. der Polarstern.
 Belege: s. Lchdm. III 270³⁰.
scip-tóra, -tára, -tara, -tera, -an; m.: -ter, -tóra(ð), -táru; gen. *táros*; n. bitumen: schiffsteer (s. Sievers, Ags. Gr. § 249a. 4).
 Belege: s. W W. 359³³; ib. 195¹, 502¹⁶, 506³¹; Lchdm. II 66⁸; ib. II 126⁸, II 326¹⁴, 122⁷, 124¹⁰; Shm. 91⁷.
scip-toll, -es; m. schiffszoll.
 Belege: s. W W. 182¹³.
scip-tvélh; gen. *tvéls* m. ein diener, dessen dienst mit schiffen verbunden ist.
 Belege: s. Cod. Dip. Kmble III 450¹⁹.
scip-tværd, -es; m. navis custos, nauta.
 Belege: s. An. 297.
scip-tvörud, -es; n. die besatzung eines schiffes.

- Belege: s. W W. 451¹⁷.
scip-tvæse, -an; f. die bauart, gestalt, form eines schiffes.
 Belege: s. Ex. II³; Nar. 11²⁰.
scip-tvævhta, -an; m. schiffbauer, schiffszimmermann.
 Belege: s. W W. 112⁵.
 Etymologie: Das wort ist gemein germanisch: ae. *scip* (me. *schip*, *ship*, ne. *ship*); an. as. afr. *skip* (dän. *skib*, schwed. *skēp*); got. *skip*; nml. *schip* (*schep*); holl. *schip*; ahd. *scif*, *scif*; mhd. *schif*. Ein abgeleitetes vb. ist ae. *scipian* 'ein schiff ausrüsten', benannten, sich einschiffen = an. *skipa* 'ein schiff ausrüsten', norw. vðial. *skipa* 'benennen, einschiffen'. Aus dem deutschen ist das wort ins roman. gedrunnen und zwar gehen it. *schifo*, span. port. *esquife*, frz. *esquif* 'boot' vom abd. aus, während afrz. *esquifer* (nfrz. *équiper*) ndd. lautstand zeigt. Aus dem an. stammt das finn.-lapp. lehnwort *skipa*, *skippa* (Thomson, p. 170).
 Die etymologie des wortes ist noch ganz unsicher. Grafmann, K Zs. XII: 108 nimmt begriffliche und lautliche übereinstimmung von gr. *σκάψ-η*. *σκάψ-ος*. *σκάψ-λο-ν*. *σκάψ-τε* in den bedeutungen 'schaff (hohles gefäß), schiff, schiffchen' sowohl mit as. *skap*, an. *skap-r*, ahd. *scaf* 'schaff', als auch mit ags. etc. *scþ* an, indem er für die letzte sippe an die entwicklung eines sekundären *i* glaubt. Die gleiche ansicht findet sich auch bei Fick, Et. WL. 2 II: 267 und III: 336, der indessen — ebenso wie Lotner, K Zs. XI: 202 — auch lat. *scilva* zu **skap* stellt, während Grafmann einen zusammenhang dieser wörter leugnet.
 Es ist jedoch vielmehr davon auszugehen, daß die germ. formen des wortes mit *i* jüngere, sekundäre nebenformen sind, und daß wir es mit ursprünglichem *i* zu tun haben (cf. Paul, P B B. VI: 83), so daß also weder zu *schaff* noch zu den angeführten gr. wörtern ein ablautverhältnis besteht. Darum setzt Uhlenbeck, P B B. XXVIII: 131 und nach ihm Falk-Torp, Et. Wb. II: 176 eine zu dem oben erwähnten **skab*, **skabl* synonyme

¹⁾ Zu *σκάψ-η* von der wz. *σκαψ-η* als deren grundbedeutung 'anhöhlen' anzusetzen ist.

wz. **skibh*¹⁾ 'hauen, aushauen, schneiden' an (vgl. lett. *skibhit* 'hauen, schneiden'), deren ableitungen eine entsprechende bedeutungsentwicklung zeigen, so daß *schiff* eigentlich das ausgehöhlte ein ausgehöhlter baumstamm ist (cf. *bat*).

Kluge, Et. Wb.: 323, Frank, Et. Wb.: 850 f., Grimm, D. Wb. IX, 53; Heyne: 349 halten uralte entlehnung aus einer fremden, nicht bekannten sprache für möglich.

*snacc.²⁾

Form: *snacc*, -e; f (?)

Bedeutung: kleines schnellsegelndes kriegsschiff.

Belege: gen. pl. pa let Eadward cyng scypan XL snacca Chr. C. D. 1052.

dat. pl. he for to Scotlande mid XII snaccum Chr. D. E. 1066.

Etymologie: Ags. **snacc* 'kriegsschiff', abd. *snacca*, *snaga* 'eine art schiff, navis rostrata liburna', nd. *snacke* (Schade, Ad. Wb.²: 836). Verwandt sind an. *snakka* 'eine art fahrzeug'; dän. *snæke*, schwed. *snäcka* (veraltet, aber wieder aufgenommen zur bezeichnung der fahrzeuge der alten Nordleute); mnd. nd. *snacke*; holl. *snik* 'kleines boot'; mhd. *snæcke*.

Die grundbedeutung des wortes ergibt sich aus ostfrs. *snikke*, *snik* 'ein leichtes, langes und spitz zulaufendes fahrboot für binnenkanäle' (ten Dornkaat). — Davon afrz. *esnigue*, *esnuche* 'geschmäßes schiff' (s. Diez, Et. Wb.⁵: 575).

Launtlicher zusammenhang mit abd. *snabhan* 'gleiten, schieben, schleichen, schlüpfen, kriechen' ist nicht mit unrecht vermutet worden. Das gleichbedeutende ae. *snacan* ist hingegen fernzuhalten.

dulmūn.

Form: *dulmun* m.; gen. pl. *dulmuna*.

Bedeutung: navis longa: kriegsschiff.

Belege: acc. sg. ær he (Hroco) ongan mid Creaca scypan, de mon dulmun(us) hæst, de man segb ðæt an scip mæge an pused manna, Ors. Swt. I, 10.

gen. pl. He (Xerxis) hæfde scipa ðera mycclena dulmuna an M and II hund, Ors. Swt. II, 5.

¹⁾ seitensform zu **skip* (in aisl. *skípa*, abd. *sciba* 'scheibe'). Vgl. Zupitza, (iern. Gutt.: 156.

²⁾ nom. unbelegt.

Etymologie: Das wort ist offenbar ein lehnwort. Lat. *dromo*, -ōnis (wahrscheinlich aus gr. *δρόμων*) ist ein terminus für *navis longa* und bezeichnet genauer ein schnellruderns schiff (cf. auch Du Cange III: 196). Andere vermuten, freilich wohl mit unrecht, ableitung des ags. wortes aus dem isl. *drömundr*, das von Vigfusson, Icel. Engl. Dict. zu den oben genannten lat. u. gr. bezeichnungen, sowie zu abd. *drakmond* gestellt wird. Pogatscher, Launt. weist das wort nicht auf

æ s c.

Form: *æsc*, -es; m.

Bedeutung: 1. navis, navigium, dromo (zur bezeichnung der Wikingerfahrzeuge gebraucht).

Belege: dromo: æsc W W. 287³¹, id.: ∞ vel bard ib. 181²⁹, cercylus: ∞ W W. II 103⁵⁶ (cit. nach B.-T. Suppl.); cercylus: ∞ ib. II. 14¹⁶.

dat. pl. da Deniscan leode on Nordhymbra lande gelendon mid æscum Homl. Skt. 32³¹.

acc. pl. pa het Aelfred cyng timbran langscipu ongen da æscas Chr. 897.

2. esche (ursprüngliche bedeutung).
3. speer mit eschenem schaft.
4. die rune æ.

Belege zu 2, 3 und 4 siehe B.-T., Suppl. und Grein, Sprachschatz I: 58.

Composita:

æsc als erstes glied von compositis.

æsc-berend m. hastifer.

Belege: s. An. 47; ib. 1076; ib. 1537; Gen. 2041.

æsc-herre m. exercitus hastifer.

Belege: s. By. 230; B. 330.

æsc-mann, -mann, -es; m. nauta, pirata.

Belege: s. Chr. A. 921; Cod. Dip. Kmble VI 100⁷; W W. II 68¹³.

æsc-þlega, -am; m. pugna hastarum.

Belege: s. Jud. 217.

æsc-ryf adj. strenuus pugnae hastarum.

æsc-sælde m. schlachtfeld.

Belege: s. Mōd. 17.

asc-thr m. gloria belli.

Belege: s. Gen. 2153.

asc-rwigra m. bellator hastifer.

Belege: s. Fl. 259.

Etymologie: Ags. *asc*; me. *asch*, *esch*, *assch*; ne. *ask*; an. *askr*, dän. *ask*, schwed. *ask*; abd. *asc*, mhd. *asch* (nhd. dial. *asch* 'schachel'), nhd. *asch*; mnd. *asch* und *nasch* (Schiller-Lübben, Mhd. Wb. I: 133), mnl. *esche*. Verwandte des germ. **aska* in den übrigen idg. sprachen sind: alb. *ah* (aus **aska*) 'buche' (s. G. Arn. Gr. I: 465); gr. *ἄσκη* 'blaubuche, lanze' liegt abseits, ebenso lat. *assulus* 'winterliche'. Cf. P. B. B. XXVI: 295; Kluge, Et. Wb.: 93; Falk-Torp, Et. Wb. I: 26; Schrader, Reallexikon; Hübschmann a. a. o.; Walde, Et. lat. Wb.: 437; Schrader, Sprachvergleichung²: 398.

Als grundwz. setzt Falk-Torp idg. **os* an, wozu lat. *ornus* 'bergesche, spieß' (aus **osinos*),¹⁾ kymr. *oncu* (urkelt. **osnā*) 'esche', aslav. *jasniti* (von *jasno-*), lett. *ōsis*, preuss. *zoasis*, russ. *jasen*, lit. *ūsis* in gleicher bedeutung. Cf. noch Bernker (s. asenz).

Das holz der esche wurde frühzeitig für allerhand gerätschaften, werkzeuge und waffen sehr geschätzt. Besonders häufig wird der speer, daneben auch das schiff gemeingerm. kurz als 'esche' bezeichnet. Zur bedeutung vgl. auch mgr. *ἀσκή*, mlat. *asais* 'kleines schiff' (Du Cange I: 430). Cf. Bernker (s. *ask*).

naca.

Form: *naca*, *-an*; m.

Bedeutung: *navis*, *navicula*: schiff, boot.

Belege: nom. sg. ne hie scip fered naca naegledbord Kä. 59⁶; seageap naca B. 1896; beahstefn naca An. 266.

germ. sg. aet nacan stefnan Seef. 7; on bearm nacan B. 214; of nacan stefne An. 291.

dat. sg. on nacan tealtum Run. 21².

acc. sg. niw-lyrvwydne nacan B. 295; beah þe her min wine nyde gebreded nacan ut aprong Bo. 39 (instr.?).

¹⁾ s. Fick, B. B. XVI: 171; Solmsen, K. Zs. XXXIV: 32 anm.

Composita: *naca* als zweites glied von compositis.

bring-naca *navis* rostro annuliformi instructa: bringtes schiff.

Belege: sceal bring-naca ofer heafu bringan lac ond luf-tacn B. 1862.

(vgl. *bringrædsetfna* B. 32; ib. 1898 und 1132, sowie an. *bringform*).

sā-naca *navis*.

Belege: onsite sæ-nacan Bo. 26.

Etymologie: Ae. *naca* (im späteren engl. ausgestorben) = an. *nokkri*, as. *nako*, abd. *nahho*, nhd. *nachen*, nll. *nakē*¹⁾ geht zurück — nach der gewöhnlichen annahme — auf ein urgerm. **nagan-* (**nakan-*)²⁾

Nach einer sehr verbreiteten ansicht wäre germ. **nagan-* aus **naran-* entstanden und läge in der reihe skt. *nāṛ-*, altp. *nārijā* 'flotille', *narāza* 'schiffer', arm. *nar* (was aber auch aus dem pers. entlehnt sein kann),³⁾ gr. *ναῦς*, lat. *nāvis*, ir. *nóis*, an. *nor* und *naust* 'schiffschuppen' (cf. auch got. *nōta* 'schiffshinterteil').

Die grundbedeutung faßt man gewöhnlich als 'das schwimmende, fließende' (zu lat. *nāre* 'schwimmen'). Wahrscheinlich ist wohl, daß *nāṛ-*, *nāro-* ursprünglich nichts anderes als 'baum, baustamm' bezeichne oder vielleicht eine bestimmte baumart. Die sprachlichen zeugnisse davon lassen sich häufen.⁴⁾ Tatsächlich scheint diese grundbedeutung 'ausgehöhlter baustamm' sich noch in norweg. dial. *nô*, *nû* vorzufinden; (cf. Noreen, Urgerm. Lautlehre).⁵⁾

¹⁾ Über nhd. dial. *achen*, mnl. *ackē*, *akē* (wovon frz. *acron*) s. Grimm, D. Wb. V: 33, Kluge, Et. Wb. unter *spachters*.

²⁾ Es wechseln einst q und k; vgl. abd. *quēh*, *nahhut* neben *quēc*, *nakkol*. Cf. Braune, Ahd. (Grimm² §§ 96 a. 2, 145 a. 6; Zapitza, Die germ. Gult.: 92.

³⁾ Hübschmann, Armen.-Studien I: 45; Armen.-Gram. I: 17, 201.

⁴⁾ s. z. b. Schrader, Sprachvergleichung und Urgeschichte², p. 403 f. Siehe auch unter *bāt*, *asc*.

⁵⁾ s. zum ganzen: Schrader, Reallex. 711; Läkén, Studien: 34 und 31; Walde: 406; Grimm, Kl. Schriften III: 124; D. Wb. VII: 44 ff.; Kluge, D. Wb.: 266; Fick, Wb. I⁴: 94, 499, II⁴: 189, III⁴: 157; Bugge, P. B. B. XIII: 515; Noreen, Urgerm. Lautlehre: 167 f.; I. Schmidt, Voc. II: 287. K. Zs. XXV: 20.

Bei dieser herleitung des wortes aber bietet der voraussetzende übergang von $v > k$ erhebliche schwierigkeiten; er ist lautgesetzlich unerklärt. Darum hat Zupitza, Die germ. Gutt.: 92 eine andere anknüpfung zu finden gesucht: die ursprüngliche bedeutung von *nackn* sei etwa 'waschtrög'; es sei eine wz. *netgūh-* spurlos verschwundene vb. **netgan-nag* hätten wir im germ. übertritt in die *e*-reihe anzunehmen.

Diese ansicht ist aber ebenso hypothetisch wie die von Goedel, Et. Wb.: 339 vertretene: Dem lat. *mix* < **smix* entsprechend sei in unserm worte ein anlautendes *s* geschwunden. Es käme von einer wz. *smā, smu* und gehöre zum vb. abd. *snahhan* (Schade, Ad. Wb. 835 f.) s. *smacc*.

Sehr einleuchtend behauptet neuerdings Lidén, Studien z. ai. und vglch. Sprachgesch., p. 31 ff., die germ. sippe ae. *naca*, an. *nakri* etc. aus urgerm. **nagran* (**nakan*) habe eine genaue entsprechung in ai. *naga-* 'baum, berg'; für beide sei ein idg. **magra-* 'baum, wald, bewaldeter berg' vorauszusetzen.

bät.

Formen: *bat*, -*e*; f.: -*es*; m.

Bedeutung: hinter, scapha, navicula: boot, kahn, kleines fahrzeug.

Belege: nom. sg. hinter: lat W. W. 181¹⁵; ib. 289¹⁴; id. Aelf. Gr. Gl. 44¹; hinter: baat W. W. 30²⁸; pes bat . . . gliedert on geofone An. 496; *hota was on ydlum, bat under beorge B. 211*; *barra: bat OF. Gl. 1⁵⁴³⁷; ib. 4⁹¹.*

gen. sg. on bates . . . Bo. 5; on bates fædm An. 444.
dat. sg. *lenhulo: bate Germ. 399⁴⁵⁵.*

acc. sg. *lenbum, naviculum, i. ritum: bat W. W. 254²⁵; lintrem: ~ ib. 435⁸⁰; ib. 486²¹; lintum: lytle bate ib. 435¹⁸; he bat gestag Gu. 1302; ic gebryge bat on sewe Hy. 4⁹⁹; hi wurpon hine on pone bat and reowan to scipe Chr. 1046.*

composita. I. *bat* als zweites glied von compositis.

mercbat m. navicula: seeboot.

Belege: on mere-bate An. 246.

sæbat seeboot.

Belege: ic on holm gestah, sæ-bat geset B. 633; sæ-bat

geleod . . . Wælses eafera B. 895; on sæ-bate An. 438; ib. 490.

zenu-bat m. navicula lignea.

Belege: on wudu-bate An. 907.

2. *bat* als erstes glied von compositis.

bät-swän, -*es*; m. scapharius, proreta: bootsknecht. (*bat* und *swän* 'knecht, diener').

bät-wæard, -*es*; m. naviculae custos: bootwart.

Belege: pam bat-wearde B. 1900.

Etymologie: Aus der älteren zeit haben wir nur ags. *bat* (me. *boot*, ne. *boat*) und an. *báttr* (dän. *baad*, schwed. *båt*), das aus dem engl. entlehnt ist. Die echt an., mit ags. *bat* identische form des wortes, ist *beit* 'schiff'. Auf früher entlehnung aus dem ags. beruhen ferner: it. *battio*, dem. *battello*, frz. *bateau*, span. *batal*, sowie cymr. *bâd*. Mhd. *bôt* n. auch m., mnl. *boot* f. können ihres vocales wegen erst aus dem me. übernommen sein.¹⁾

Falk-Torp, Et. Wb. führt den voraussetzenden germ. stamm **batia* = idg. **bhoid-* zurück auf die wz. **bhid* 'spalten', die re-präsentiert wird durch die gruppe: lat. *findo* 'spalte', skrt. *bhidnami*, an. *bíta* = got. *beitan*, ags. as. *bítan*, ahd. *bizan* (nhd. *beigen*), so daß also das boot ursprünglich etwas ausgehauenes, aus einem baumstamm ausgehöhltes, einen einbaum bezeichnet.

Auf die wz. **bhid* 'ändere' geht auch Lidén, Stud. z. ai. und vglch. Sprachgesch.: 34 sowie auch Kern, Tijdschrft. v. ned. taal-en letterk. XVII: 237 zurück, die aber die enge verwandtschaft zwischen ae. *bat*, an. *beit* einer- und an. *bíttr* 'balken', arm. *p'hait* 'baumholz' andererseits besonders betonen. Nach dieser ansicht würde also der gegenstand weniger seiner herstellungsweise und seiner form, als vielmehr dem material, aus dem er gefertigt wurde, seinen namen verdanken.

¹⁾ Franck, Et. Wb.: 131 ist freilich anderer ansicht: das holl. *boot* 'fahrzeug' beruhe wahrscheinlich nicht auf entlehnung aus dem me., sondern sei vielmehr zu identificieren mit mnl. *boot* f. 'tonne' aus afrz. *botte*, *bate*, *houite* f. Diese annahme hat, da wir für das eng. verwandte nhd. unbedingt entlehnung annehmen müssen, wenig wahrscheinlichkeit. Viel eher ist, falls das ebenfalls belegte ae. bat f. auf falscher überlieferung beruhen sollte, geschlechtswechsel des aus dem me. entlehnten wortes im holl. unter dem einflusse des gleichlautenden und gewissermaßen bedeutungsverwandten *boot* f. 'tonne' anzunehmen.

ceol.

Formen: *acol, ciol, -es*; m.

Bedeutung: celox, navis: (schnellsegelndes) schiff.

Belege: nom. acc. sg. celox: ceol W W. 363³⁷; celox vel cilion, i. species navis, i. ceol vel stempingisem ib. 203³¹; si adveniat ceol vel hulcus Ges. IV, Atr. 2; celox: ceol W W. 12³⁰, ib. 276⁵; ciula: ceol ib. 205⁶; ceol up geþrang B. 1912; bid his ceol cumen Gn. Ex. 97; þe brontne ceol ofer lagu-stræte lædan cwomon B. 238; scealtu reninga mid ærdæge emne to morgene ret meres ende ceol gestigan An. 222; in ceol ib. 349; æfne ic ne hyrde þon cymlicor ceol gehladden heahgestreonum ib. 361; ænig . . . para þe mid Andreas . . . ceol gesohte ib. 380; on ceol ib. 899.

gen. sg. ofer ceoles bord Cri. 862; wolde feor þanon cumma collenferht ceoles neosan B. 1806; An. 310.

dat. sg. in ceole Seef. 5; on ceole An. 450; of ceole An. 555; in þam ceole ib. 854; in sidum ceole Gn. Ex. 186; þær bid ceole wen slþre sæcce . . . þæt he scyle rice birofen weorþan, feore bifohen fæmrig ridan yþa hrycgum Rā. 4²⁵; on ceole Rā. 19⁴; from ceole ib. 34²; on ceole M. 256.

inst. sg.: þæt du us gebrohte brante ceole . . . ofer hweales edel An. 273; hio ricsode on þæm iglonde, þe Anlixes cýning draica com ane to ceole lifan Met. XXVI⁶⁰.

nom. acc. pl. ceolas stonðað bi stape Wal. 17; ceolas leton . . . on brime bidan Fl. 250; he let him behindan hyrnde ciolas Met. XXVI²⁸.

dat. pl. on þrim ceolum Chr. E. 449; forþæm þæt is sio an rest eallra geswinca, hyhtlicu hyd heaun ceolum modes usses, mere Smyla wic Met. XXI¹¹.

inst. pl. hie on fodes fætm ofer feorne weg, on cald wæter ceolum læcad An. 253; hwanon comon ge ceolum lifan ib. 256; we on lagufode ofer cald wæter ceolum lifan Cri. 852.

Composita:

Ceol als erstes glied eines compositums.

ceol-felu, -e; f. [oder *fæl* n? (Grein)] tabulatum navis, navis: schiffsdeck, schiff.

Belege: eom nu her cumen on ceol-pele Bo. 8.

Etymologie: Ags. *ceol*; as. *kiol*; mnd. *keli*; an. *kyll*; abd. *kiol, keol*; mhd. *kiel* gehen zurück auf algerm. *keula*-¹⁾

Zu grunde liegt die wz. **geu, gū* »krümmen, biegen«, wozu gr. *κύαλον* 'wölbung', awsk. *kūla* 'geschwulst', nld. *kale* 'ausgehöhles', arm. *kar* 'boot, becken' u. a. (s. Boisacq, Dicit. ét. unter *κύαλον*; Lidén, Arm. Stud.: 117 u. 119). Das von vielen angezogene gr. *γαυλός* 'melkeimer, schöpfer; krug, bienkorb', *γαῦλος* (od. *γαυλόος*) 'kauffahrtschiff' kann, wenn es überhaupt ein echtes gr. wort ist,²⁾ seines vocalismus wegen nicht hierher gestellt werden.³⁾

Cf. noch Schade, Ad. Wb.² I: 490; Fick I⁴: 36, 406; Prallwitz, Et. Wb.: 57; Kluge, Et. Wb.: 195; Zupitza, Die germ. Gutt.: 145; P B B. IV: 322.

In ganz Niederdeutschland wird seit dem 16. jh. die ursprüngliche bedeutung 'schiff' aufgegeben, an deren stelle die noch heute herrschende 'schiffskiel' tritt. Diese verschiebung ist wahrscheinlich nordischem einflusse zu verdanken.

Ebenso ist auch der palatale verschlußlaut in ne. *keel* wohl auf rechnung des an. zu setzen, da ae. *ceol* regelrecht ne. **cheel* hätte ergeben müssen (cf. N E D).

hulc.

Form: *hulc, -es* m. (?)

Bedeutung: oneraria navis: last-transportschiff.

Belege: sg. nom. liburna: hulc W W. 181²⁸; id.: ∞ ib. 287³⁰; si adveniat ceol vel hulcus Ges. IV Atr. 2.

Etymologie: Das wort war bereits in früher zeit den seevölkern des westlichen Europas geläufig, wie die reihe ae. *hulc* (me. *hulke*,⁴⁾ ne. *hulke*); mnl. *hulke* f.; mnd. *holke* f., *holk*, *hulle* m.; ahd. *holcho* m. zeigt. Den ursprung dieser wortfamilie sucht man in mlat. *holcas, hulca, hulum* (gr. *ὄλκας*) 'lastschiff (das gezogen wurde)'. s. Du Cange IV: 213, 261.

¹⁾ *kūla* ist, wie Liebich P B B. XXIII: 227 f. nachweist, überliefert.
²⁾ Nach Lewy, Semit. Fremdwörter im Griech. 150 f. ist es phönizischen ursprungs.

³⁾ Eine zusammenstellung der verschiedenen varianten versucht Wood, M L N. XIX: 1 f.

⁴⁾ dem afrz. *hulque, hulke, houyque, houlyque, hurique* f. entsprechend (Godefroy IV: 532).