

Der Stolz der Wikinger waren ihre Schiffe: Wendig, belastbar und pfeilschnell, blieben die kühnen Langboote in Krieg und Frieden überlegen. Erst während des 12. Jahrhunderts änderte sich das.

In die Wellen geschmiegt

Von ANGELIKA FRANZ

Schnell wird das erste zaghafte Knistern des Feuers zu einem lauten Brüllen. Die Flammen fressen sich durch den trockenen Holzstapel. Dann leuchtet die Warnung hell durch die graue Morgendämmerung des 2. Juni 1079: „Alarm! Alaaarm! Die Flotte kommt! Die Norweger sind da, um Roskilde anzugreifen!“

Nervös schaut der Wächter im kleinen Fischerdorf Kikhavn am Eingang des Roskildefjords abwechselnd auf die schnell vor der Küste vorbeigleitenden Langschiffe und dann wieder nach Süden. Es ist 3.40 Uhr.

Wenige Minuten später glimmt endlich der erlösende Funke durch die Dämmerung. Der nächste Posten hat das Signal gesehen und sein Feuer entzündet. Die Warnkette ist in Gang gesetzt. In 15 Minuten, kurz vor vier, werden die Männer unten in Skuldelev wissen, dass die Angreifer kommen. Drei Stunden Zeit bleiben ihnen dann, bis die Flotte den Fjord hinuntergesegelt sein wird. Drei Stunden, um die Fahrrinne vor Skuldelev zu sperren und so Roskilde zu schützen.

Ob sich die Szene im Sommer 1079 tatsächlich so abspielte, weiß keiner. Die historischen Quellen dieser Jahre sind dünn und nebulös. Doch es gibt ein Zeugnis, das unzweifelhaft von einem Angriff erzählt: die Sperre des Roskildefjords an seinem engsten Punkt, die in der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts entstand.

Sobald die Posten in Skuldelev das Feuersignal bemerkten, zogen sie hastig einige Schiffe in das Wasser der ohnehin flachen Fahrrinne. Sie fixierten

sie mit Pflöcken quer über die gesamte Breite und begannen, Steine in die offenen Boote zu hieven. Bald strömte das Wasser über die niedrigen Bordwände, und die Schiffe sanken auf den Grund. Nun konnte keines der feindlichen Langschiffe diese Stelle mehr passieren. Die Angreifer mussten an Land gehen und die verbleibenden 20 Kilometer zu Fuß zurücklegen.

Damit war natürlich jedes Überraschungsmoment dahin, und die Roskildenser konnten sich in aller Ruhe auf

Jahrhunderte und bewahrte so eine repräsentative Auswahl von Wikingerschiffen des 11. Jahrhunderts. Auch wenn sie am Ende ihrer Tage nur noch zum Blockadebau taugten, waren schließlich auch diese Fahrzeuge einmal neu und stolz und schnell gewesen. Es waren Schiffe wie diese, auf denen die Wikinger viele Küsten Europas erobert hatten. Auf denen sie zum Handel mit Russen und Arabern ausfuhren. Auf denen sie bis Grönland und weiter nach Amerika segelten – und wieder zurück.



Fischer mit Schiff
Felsritzung
in Norwegen

Ohne Schiff ging bei den Wikingern gar nichts. Wohin man sich in Südkandinavien auch wendet – überall ist Wasser. Das heutige Dänemark misst zwar von Nord nach Süd und von Ost nach West nur 368 und 452 Kilometer, doch begrenzt wird das Land von stattlichen 7314 Kilometer Küstenlinie mit zahllosen zerklüfteten Buchten und vielen Inseln.

443 der Inseln haben einen Namen, ihre Fläche entspricht ungefähr einem Drit-

einen gebührenden Empfang der Feinde vorbereiten. Was ihnen offensichtlich gelang – denn eine Eroberung Roskildes in der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts wird in den historischen Quellen mit keinem Wort erwähnt.

Es war nicht gerade der Stolz der dänischen Flotte, den die Roskildenser auf den Grund ihres Fjords beförderten. Eher fluteten sie wohl die betagtesten Kähne, die sie in ihren Bootshallen finden konnten. Doch für die Archäologen sind die Wracks von Skuldelev ein Schatz, der mit Gold nicht aufzuwiegen ist.

Der dichte Schlick auf dem Fjordboden konservierte das Holz über die

tel des gesamten Landes. Der Versuch, zu Fuß oder Pferd von einer Stadt zur nächsten zu kommen, endet unweigerlich am Ufer zahlreicher Flüsse, Fjorde und Meeresbuchten. Kein Wunder also, dass die Bewohner dieser Region seit jeher viel Zeit, Mühe und Einfallsreichtum auf den Bau seetüchtiger Gefährte verwendeten, um damit sich und ihre Habe bei Bedarf von A nach B schaffen zu können.

Schon in der Jungsteinzeit schipperten die Nordeuropäer fleißig herum. Das Meer vor der Haustür bot reichlich Nahrung, man musste sie nur herausholen – und das ging am besten vom



Detail eines Schiffes im
Wikinger-Schiffsmuseum
im dänischen Roskilde

EINLEITUNG

Boot aus. Was vom Fang übrig blieb oder was man sonst an interessanten Gegenständen entbehren konnte, ließ sich mit nahen und fernen Nachbarn tauschen. Auch zu denen gelangte man natürlich mit dem Boot. Wollten Uneinsichtige nicht handeln, konnte man ihnen ihr Eigentum auch einfach wegnehmen, ins Boot laden und ohne Gegenleistung nach Hause rudern.

Wie diese Fahrzeuge aussahen, ist in jungsteinzeitlichen Ritzungen an Felswänden dokumentiert: Es waren Kanus aus einem einzigen ausgehöhlten Baumstamm. Bis zu zehn Meter lang waren solche Boote, mit reichlich Platz für Männer, Fang und Beute.

Irgendwann gegen Ende der Jungsteinzeit kam ein cleverer Kopf auf die Idee, die Seitenwände der Einbäume zu erhöhen. Fortan bohrten die Schiffsbauer Löcher in den Rand des Kanus, ebenso in eine Planke. Mit Bast oder Tiersehnen konnten sie nun die Planke überlappend am Bootsrumf festzurren. Den Zwischenraum dichteten sie mit Wolle ab, die in Teer oder Harz getränkt war.

In der Bronzezeit (etwa 1800 bis 500 v. Chr.) kam eine weitere Erfindung hinzu: die hochgezogenen Vorder- und Achtersteven. Deren Enden waren oft verziert. Pferde-, Schlangen- oder Drachenköpfe thronten hoch oben über den Rudern und kündeten von der Gefährlichkeit des herannahenden Trupps.

Auf bronzezeitlichen Kunstwerken ist auch die Tracht dieser Seefahrer zu erkennen: Tatsächlich trugen Nordmänner jener fernen Tage gelegentlich Helme mit Hörnern. Die kamen allerdings bald wieder aus der Mode, und als die späteren Wikinger plündernd und handelnd um die Welt zogen, muteten gehörnte Helme längst an wie ein Relikt aus Urururgroßvaters Kostümkiste. Ein Wikinger des 10. Jahrhunderts hätte sich mit solch einem unpraktischen Ding, in dem sich beim Nahkampf die Waffen verfangen konnten, gründlich lächerlich gemacht.

Das früheste skandinavische Kriegsschiff, das man kennt, stammt aus einem Torfmoor nahe dem Hjortspringhof auf der dänischen Insel Als. Hier lag es, seit es um 350 v. Chr. wahrscheinlich als Opfergabe samt einem kleinen Waffenarsenal in einem See versenkt wurde.

Das sogenannte Hjortspringboot hat bereits fast alles, was ein echtes Wikinger-Schiff braucht: geringen Tiefgang,



so dass man bequem auf beinahe jeden Strand rudern konnte, sowie einen Steven am Bug wie am Heck. Diese symmetrische Bauweise ermöglichte einen besonderen Trick: Die Boote waren vorwärts wie rückwärts fahrtauglich. Nach einem geglückten – oder gescheiterten – Überfall etwa konnte die Besatzung blitzschnell die Flucht ergreifen, ohne ihr Boot wenden zu müssen. Diese Konstruktion fand der römische Historiker Tacitus noch im 1. Jahrhundert nach Christus so bemerkenswert, dass er sie in seiner Beschreibung Germaniens erwähnt.

Das Hjortspringboot über die See zu bewegen artete allerdings in echte Arbeit aus. Noch nutzte man nämlich nicht die Windkraft, sondern paddelte ganz profan voran. Auf den 19 Metern Länge hatten 20 Paddler Platz, je zwei auf einer Ruderbank. In Bug und Heck konnten sich noch ein paar zusätzliche Männer hinkauern.

Das mag auf den ersten Blick nicht besonders vertrauenerweckend für ein Kriegsschiff wirken. Doch bei Versuchen auf offener See mit einer Rekonstruktion des Hjortspringboots kam die Mannschaft auf eine Spitzenge-



Werkzeuge
im Museum
in Roskilde

Schiff mehr Stabilität gab. Und sie nähten die Planken nicht mehr zusammen, sondern verwendeten Niete aus Eisen.

Diese Niete waren ein kostbares Gut. Etwa 150 Kilo Eisen steckten in einem durchschnittlichen Wikinger-Boot. In der Graenlendinga Saga, einer Geschichte von blutigen Auseinandersetzungen zwischen Norwegern und skandinavischen Siedlern auf Grönland, wird erzählt, wie der Grönländer Sigurd Njalsson in einem entlegenen Fjord zwei norwegische Schiffe findet, eines davon nicht mehr seetüchtig und beide Mannschaften tot. Gewissenhaft lässt er aus dem Wrack zunächst alle Eisenteile bergen, bevor er das Holz verbrennt. Dann macht er sich mit dem verbliebenen Schiff, den Überresten der Toten, ihren Gütern und dem Eisen auf den Heimweg. Dies Ereignis spielt um das Jahr 1000, auf dem Höhepunkt der Wikinger-Ära.

Im 4. Jahrhundert, zur Zeit des Nydam-Schiffs, benutzten die Nordmänner noch nicht, was sie eigentlich schon kannten, seit die Römer mit Schiffen die Nordsee befahren hatten: Segel. Bis irgendwann zwischen dem 6. und 8. Jahrhundert verließen sich die skandinavischen Seefahrer auf reine Muskelkraft, um ihre Schiffe über das Wasser zu bewegen. Warum, weiß keiner – vielleicht lag es sogar am prinzipiellen Misstrauen gegenüber Neuerungen.

Nur zu gut kann man sich zwei alte Wikinger vorstellen, die kopfschüttelnd oben auf einem Kliff stehen und eine Horde Halbstarker beim Kreuzen hoch am Wind beobachten. „Diese Jugend von heute mit ihrem neumodischen Kram“, grummelt der eine missmutig, „zu faul zum Rudern!“ Der andere nickt langsam: „Jo! Nix als Blödsinn im Kopf. Als wir noch jung waren, zählten Muskeln statt oller Tücher, die sie an Baumstämmen festbinden.“

Das erste bekannte Segelschiff Skandinaviens gruben Archäologen Anfang des 20. Jahrhunderts unter einem Grabhügel auf dem Oseberghof aus, einem Bauernhof am Ufer des norwegischen Oslofjords. Es diente seit dem Jahr 834 als letzte Ruhestätte für zwei Frauen (siehe Seite 60). Das Boot lag voller Reichtümer – einer der wichtigsten archäologischen Schätze des Osebergschiffs aber ist sein Mast. Er stand auf dem sogenannten Kielschwein am Schiffsboden und wurde auf Deckshöhe von einem Mastfisch gehalten. Durch

schwindigkeit von 8,2 Knoten. Auf längeren Strecken pendelte sich die Reisegeschwindigkeit bei 6 Knoten ein. Und selbst wenn die See rauer wurde und die Wellen eine Höhe von einem Meter erreichten, blieb das große Kriegskanu erstaunlich stabil und sicher.

Die Zeit war nun reif für den nächsten Schritt in der Evolution der Wikinger-Schiffe: die Riemen. Sie trieben das Boot weitaus kräftesparender voran als alle Plackerei mit losen Paddeln. Wie die neue Konstruktion aussah, zeigt ein Schiffsfund aus dem Nydam-Moor in Südjtland. Die Riemen lagen in Ast-

Dollen, die oben auf der Reling festgeschnürt waren – und jede dieser Dollen war sogar individuell geschmückt.

Die 36 Ruderer saßen nun mit dem Rücken in Fahrtrichtung und gaben dem Boot erheblichen Schub. Zwar ist es nur knapp vier Meter länger als das Hjortspringboot, doch hatten auf dem Nydam-Schiff etwa 45 Krieger Platz. Es wurde um 320 n. Chr. gebaut; immerhin rund 670 Jahre liegen also zwischen den beiden Schiffen. Genug Zeit für weitere Verbesserungen: Die Erbauer des Nydam-Schiffs ersetzten das Steuerpaddel durch ein festes Seitenruder, was dem

die Öffnung des Mastfisches konnte der Mast beim Aufrichten und Absenken geführt werden, er gab ihm aber auch Stabilität, wenn das Schiff segelte.

Als diese Konstruktion einmal durchdacht und entwickelt war, lief das Stellen und Legen des Mastes wie am Schnürchen. Nur wenige Minuten brauchten Wikinger, um die Masten ihrer Schiffe aufzurichten. Das war extrem praktisch, wenn auf offener See die Wellen zu wild wurden – oder auf friedlichen Flussläufen hinter einer Biegung plötzlich eine Brücke auftauchte.

Die Segel selbst waren Frauensache. Mit aller Wahrscheinlichkeit war das große Tuch fast so kostbar wie der ganze Rest eines Schiffes. Es musste fest genug sein, um im Sturm nicht zu reißen. Es musste auch unempfindlich sein gegen Nässe und Salz. Vor allem aber brauchte man zur Herstellung Fingerspitzengefühl und Geduld.

Nur feinste Schafwolle durfte zu Segeltuch verarbeitet werden. Den dünnen Faden woben Frauen auf großen Webstühlen zu Bahnen von mehreren Metern Länge. Dann nähten sie die Bahnen zu den charakteristischen gestreiften Segeln in Form eines liegenden Rechtecks zusammen. Das fertige Tuch bestrichen sie mit Fett, um den Stoff zu imprägnieren. Begannen die Frauen mit der Herstellung des Segels und gleichzeitig die Männer mit dem Bau des Schiffes, waren beide wohl etwa zur gleichen Zeit mit ihren Arbeiten fertig.

Dank der Segel wurden die Wikingerschiffe schnell – richtig schnell. Nachbauten schafften bis zu 13 Knoten; viel flinker kamen auch die letzten großen Frachtsegler in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts kaum voran. Das Geheimnis lag in der Kombination von Segel und schlankem Rumpf.

Mit der Zeit wurden auch die Planken der Schiffe schmaler. Die Erbauer des Nydam-Schiffs verwendeten noch 50 Zentimeter breite Planken, bei zweien der Schiffe aus der Sperre von Skul-

delev betrug die Breite nur noch 30 Zentimeter. Dadurch blieben die Schiffe beweglich und schmiegt sich regelrecht in die Wellen.

Das hieß allerdings auch, dass das Leben eines Wikingers nicht nur beständig wild und gefährlich war, sondern vor allem nass. Durch die Ritzen zwischen den in Klinkerbauweise verarbeiteten Planken drang unweigerlich Was-

Zu ihrer Blütezeit glichen die Wikingerschiffe eher geschmeidigen Lebewesen denn technischen Konstruktionen. Das begann bereits bei der Auswahl der Hölzer. Kein skandinavischer Schiffsbauer wäre auf die absurde Idee gekommen, sich die Planken und Spanten für sein Schiff zurechtzusägen. Dabei hätte er die Fasern des Baumes durchtrennt und das Holz unnötig geschwächt. Stattdessen spalteten die Wikinger ihr Holz mit der Axt. Sie trieben Keile in die Stämme und nutzten die natürlichen Schwachstellen. Zuerst teilten sie einen Baumstamm in zwei Hälften, dann setzten sie die Keile in kurzen Abständen an und spalteten so keilförmige Planken wie schmale Kuchenstücke von der Rinde zur Mitte hin ab.

Brauchten die Bootsbauer eine Form, die nicht mehr oder weniger gerade war, sondern kurvig, wählten sie dazu einen natürlich gekrümmten Teil des Baumes. Das konnte entweder der Übergang vom Stamm zu einer dicken Wurzel sein oder der Auslauf des Stammes in einem abgewinkelten Ast.

Ein geübter Bootsbauer schaute sich einen Baum an und sah in seinem Rumpf die fertigen Planken, Spanten und Steven, die er nur geschickt aus dem Baum befreien musste. Der höchstbezahlte Handwerker beim Bau eines Schiffes war der Stevenbauer, der Stafnasmidr. Auf ihm lastete die

größte Verantwortung für die Formgebung des gesamten Schiffes. Ein Stafnasmidr bekam doppelt so viel Lohn wie ein gewöhnlicher Filungar, der etwa für die Herstellung der Planken zuständig war.

Im Prinzip verwendeten die Wikinger für alle ihre Schiffe das gleiche Design: flexibler Rumpf, niedriger Tiefgang, hohe Steven an Bug und Heck sowie ein legbarer Mast. Je mehr sie auf ihnen aber von der Welt sahen, je mehr neue Länder sie eroberten und mit je mehr fernen Völkern sie Handel trieben, desto mehr Sonderwünsche entstanden. Die Wracks aus dem Roskildejord zeigen,

ser. Kein Wunder also, dass zu den Funden im Oseberg-Schiff auch ein Schöpf-eimer gehörte.

Für die Dichtigkeit von Booten gab es offenbar sogar eine Regel, nach Art eines TÜVs. Im Gulathingslov, der ältesten überlieferten Gesetzessammlung Norwegens, heißt es, ein Schiff gelte dann als seetüchtig, wenn ein Mann genüge, um es auf der Fahrt hinaus in die Küstengewässer mit dem Schöpf-eimer trocken zu halten. Geprüft wurde das allerdings nur in Streitfällen – die meisten Schiffsbesitzer werden sich um die Vorschrift wenig geschert haben.



Reste eines ausgegrabenen Schiffsrumpfes, Besucher im Roskilder Wikinger-Museum

wie viele verschiedene Schiffstypen es im 11. Jahrhundert gab.

Das Wrack mit dem wenig poetischen Namen Skuldelev 1 ist zu seinen Lebzeiten wahrscheinlich weit in der Welt herumgekommen. Es war ein Knarr, ein robustes, hochseetüchtiges Frachtschiff, auf dem Händler große Mengen von Gütern und sogar Tiere zu den Färöer-Inseln, nach Island, Grönland und bis Neufundland transportierten.

Alles an diesem Schiff war auf die Ladung ausgerichtet. Der Stauraum in der Mitte des bauchigen Rumpfes bot Platz für etwa 25 Tonnen Güter. Da blieb auf den 16,5 Metern Länge und nur 4,5 Metern Breite kaum Platz für Menschen. So hatte die Skuldelev 1 denn auch nur vier Riemenpaare, das Schiff wurde hauptsächlich gesegelt. Die Riemen dienten allerhöchstens für frickelige Anlegemanöver in den Häfen.

Der Stauraum war nach oben hin offen, das Deck erstreckte sich also nur

ke, dem Dollbord, wollten nicht so recht zu den Ruderbänken von Skuldelev 5 passen. Also setzten die Konstrukteure Holzplatten darüber und bohrten neue Riemenlöcher im richtigen Abstand.

Trotzdem muss das Schiff gute Dienste geleistet haben, bevor die Soldaten es mit Steinen im Bauch im Roskildefjord versenkten. Die Unterseite der Bodenplanken und der Kiel waren rau und schartig. Viele Male hatte die Mannschaft das Schiff auf Strände gesetzt, wo Steine und Sand den Schiffsboden abrieben.

Wahrscheinlich ist Skuldelev 5 ein Beleg für die Wehrpflicht im dänischen Wikinger-Reich. Der König konnte seine Untertanen verpflichten, Boote und Mannschaften für Kriegszüge und die Küstensicherung zu stellen. Sein eigener Beitrag zur Flotte bestand natürlich aus repräsentativen Groß-Langschiffen. Doch der Rest wird aus dem zusammengestückelt gewesen sein, was seine Untertanen gerade zum günstigsten Preis

willigen Helfern das stolze Langschiff nach. Dafür fällten sie 14 acht bis zehn Meter hohe Eichen für die Planken, dazu 4 zehn Meter hohe Eschen für das Dollbord, 50 Kiefern für die Riemen, den Mast und die Rah, 10 Weiden für Holznägel und weitere Eichen samt Wurzelwerk für den Mastaufbau und die gebogenen Schiffsteile. Sie schmiedeten knapp 8000 Niete aus etwa 450 Kilogramm Eisen, verstrichen 600 Liter Kiefernteer auf dem Holz, woben 200 Kilogramm Leinen für das Segel und drehten Hanf zu über zwei Kilometern Seil.

In 50 000 Arbeitsstunden entstand so die „Havhingsten fra Glendalough“ („Sehengst von Glendalough“). Auf ihr segelten und ruderten im Jahr 2007 vom 1. Juli bis zum 14. August 65 Männer und Frauen von Roskilde über den Norden Norwegens und um Schottland herum „nach Hause“, nach Dublin. Einen Winter lang glänzte die „Havhingsten“ dort als Star im irischen Nationalmuseum, bevor sie im Sommer 2008 die Rückreise nach Roskilde um Südengland herum antrat.

So schnittig und stolz solche Boote sein mochten, ihre große Ära war schneller vorbei als gedacht. Im 12. und 13. Jahrhundert brach eine neue Zeit an. Die Hansestädte kamen zu Macht und Geld. Kaufleute aber waren nicht an edlen Formen interessiert, sondern schlichtweg an Profit. Das maritime Resultat war die klobige Kogge.

Diese bauchigen Monster waren billig zu bauen und boten Platz für bis zu 200 Tonnen Ladung. Dafür konnten sie nur mit gerade mal sechs Knoten bei Windstärke sechs über die Meere kriechen. Gegen den Wind zu kreuzen vermochten sie nur bei einem lauen Lüftchen.

Auch die Bewaffnung hatte sich geändert. Die Mannschaften der Langschiffe stellten sich ihren Feinden noch mit Bögen, Schwertern und Äxten. Entscheidend war die Schnelligkeit bei Angriff und Flucht. Die späteren Koggen dagegen glichen schwimmenden Festungen, sie konnten mit Kanonen gerüstet und je nach Bedarf statt mit Waren auch mit Soldaten beladen werden.

Gegen solch tückische Panzer der See waren die offenen Wikinger-Boote machtlos. Bald war von den stolzen, pfeilschnellen, kunstvoll konstruierten Seglern und ihren kühnen Meeresabenteuern nur noch die Erinnerung übrig – auch unter den Nachkommen der Wikinger selbst.

Nur 2 bis 2,5 Zentimeter Eichenholz trennten die Männer von der See.

über die letzten Meter an Bug und Heck. Crew und Mitreisende waren auf diesen begrenzten Plattformen den Elementen mehr oder weniger ausgesetzt – eine Atlantiküberquerung auf einem Knarr war mit Sicherheit kein Vergnügen.

Ganz anders sah daneben das Schiff Skuldelev 5 aus. Mit 17,3 Metern war es etwas länger als der Knarr, aber deutlich schmaler, nur 2,5 Meter breit. Diesen Bootstyp, ein kleines Kriegsschiff, nannten die Wikinger Snekke. Es bot Platz für 26 Ruderer und war damit ein 13-Sesser, das kleinste Modell der Flotte. Der Großteil der Armada bestand aus 20-Sessern; 35-Sesser galten als die Größten.

Wahrscheinlich sicherten die Roskildenser mit dieser kleinen Snekke die heimische Küste. Die Konstruktion eignete sich ideal für die kabeligen Ostseewellen, und unter Segel brachte es Skuldelev 5 immerhin auf über 10 Knoten.

Eine Schönheit konnte man dieses Langschiff allerdings wahrlich nicht nennen. Seine Flanken glichen einer Patchworkdecke. Von den sieben Plankenreihen waren die drei unteren aus Eiche, die vier darüberliegenden aus Kiefer, Erle und Esche. Das Holz hatten die Bootsbauer recycelt – es stammte ursprünglich von einem anderen Schiff. Die Riemenlöcher in der obersten Plan-

aufreiben konnten – schließlich ging es nicht um Eleganz.

Skuldelev 2, das den obersten Teil der Blockade im Roskildefjord bildete, sieht allerdings wirklich elegant aus. Es war eines jener stolzen Kriegsschiffe, über die skandinavische Balladendichter ins Schwärmen gerieten. Fast 30 Meter lang ist es, aber nur grazile 3,8 Meter breit, mit einer Segelfläche von 112 Quadratmetern – hinter so viel Stoff könnte sich bequem ein kleines Einfamilienhaus verstecken. Die Planken sind hauchdünn: Nur 2 bis 2,5 Zentimeter Eichenholz trennten die Männer von der See.

Geschlagen wurden diese Eichen im Jahr 1042 – in Irland. Dort hatten sich die Wikinger seit 842 in einem Dorf namens Duiblinn angesiedelt. Doch auch Skuldelev 2 war, als es knapp 40 Jahre später auf den Grund des Roskildefjords befördert wurde, alt und grau geworden. Zahlreiche Reparaturen und Schäden am Holz erzählen von den vielen Schlachten, an denen es in jenen bewegten Jahren teilnahm, als die Normannen in England einfielen.

Die wahre Schönheit dieses Fahrzeugs kam erst bei seiner Rekonstruktion zutage. Von 2000 bis 2004 bauten Handwerker des Wikinger-Schiffsmuseums in Roskilde gemeinsam mit frei-