Zeitschrift: Anzeiger für schweizerische Alterthumskunde = Indicateur d'antiquités suisses

Herausgeber: Schweizerisches Landesmuseum

Band: 2 (1872-1875)

Heft: 7-4

Artikel: Der Einbaum von Vingelz

Autor: Fellenberg, Edmund von

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-154822

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Verwendung im „Anzeiger“ Ihnen zuzustellen. Mich würde es freuen, wenn ich Ihnen, einem speziellen Freunde unseres unvergesslichen Escher v. d. Linth, meinem Lehrer, eine kurze Unterhaltung hätte gewähren können.

Mit vorzüglicher Hochschätzung Prof. Bachmann.

P. S. Trotz aller Aufmerksamkeit war es bis jetzt nicht möglich, in unserm Mittellande oder südlich von Bern einen derartigen Schalenstein zu entdecken.

220.

Der Einbaum von Vingelz.

Schreiben an die Redaktion Dr. F. K.

Tit.! Nidau, den 14. Oktober 1874.

Ich erlaube mir Ihnen heute die versprochene genaue Zeichnung der beiden in Vingelz dem Seestrandboden enthobenen Canoes (Einbäume) zur Publikation im „Anzeiger“ zuzusenden. Dieselbe ist im $^1/_{50}$ Massstab: Das grössere Kanoe ganz, in der Ansicht von oben und im Längsschnitt, und einige Détails davon in $^1/_{25}$. Die Masse sind alle aufs Genauste genommen und was am Original nicht mehr existirt, ist durch punktirte Linien angegeben.

Das grosse Kanoe bei Vingelz war längst bekannt und schon Herr Oberst Schwab sel. ging mit dem Gedanken um, es dem damals dort 8—10′ tiefen See zu entheben, stand aber wegen der voraussichtlichen Unmöglichkeit, es ganz herauszubekommen, und weil es mit schwerem Lehm ganz erfüllt war, davon ab, denn es waren nur die äussersten Umrisse, welche um ein weniges aus dem Schlamm hervorragten, sichtbar. Als nun diesen Herbst in Folge der fortschreitenden Arbeiten der Juragewässer-Korrektion und des sonst niedrigen Standes der Gewässer die Strandböden bei Vingelz trocken gelegt wurden, konnte man nach einigen Tagen, während welcher der lehmige Strandboden verhärtete, trockenen Fusses zum Einbaum gelangen und ein Anwohner von Vingelz fing auch sogleich an, dasselbe theilweise durch Ausgraben frei zu stellen. Von den HH. Dr. Lanz und Dr. Kramer in Biel, welche sich auf die Kunde des Fundes hin sogleich an Ort und Stelle begaben, davon in Kenntniss gesetzt, ging der Unterzeichnete nach Vingelz und fand, dass das Kanoe auf der breiteren Seite schon theilweise blossgelegt war, und dass die eine Wandseite von den Einwirkungen der Sonne und des zahlreichen Besuches Neugieriger ziemlich gelitten habe und es daher die höchste Zeit sei, wenn man es der Wissenschaft erhalten wolle, mit der regelrechten Ausgrabung zu beginnen. Von der Juragewässer-Korrektion wurden die Arbeiter geliefert und unter Leitung des Unterzeichneten am 5. und 6. Oktober der Baumriese ausgegraben und unter grossen Schwierigkeiten nach Biel geschafft, woselbst im Souterrain des Museums Schwab das in viele Stücke zerfallene Kanoe auf ein Brettergerüst gelegt und mit Spannböcken wieder zusammen gespannt wurde. Das kolossale Gewicht des ganzen Schiffes (es wurde vom Fuhrmann, der es nach Biel geführt, auf 60—80 Ztr. geschätzt) und seiner einzelnen Stücke hat die Arbeit des Zusammensetzens sehr erschwert und eine ganze Woche wurde verwendet, bis es wieder zu einem Ganzen zusammengestellt war. Da die Länge des Kanoe nahezu 44′ war, das Souterrain im Museum

Schwab jedoch nur 41′ Länge misst, mussten 3′ Länge des Einbaums herausgesägt werden, um es ganz zusammensetzen zu können.

Dimensionen des Kanoes:

Vom äussersten noch vorhandenen Theile des Hintertheils bis zur Spitze des Vordertheils 43′ 6″ 5‴; da jedoch die Spitze des Vordertheils nicht ganz vollständig erhalten ist, so kann man 44′ als Länge des Kanoe's annehmen (Taf. II. Fig. 1, 2).

Das Hintertheil ist halbmondförmig ausgeschnitten, sehr massig und von einem Loch von ½′ Durchmesser durchbohrt, worin ein Keil eingesetzt ist. Ueberdiess ist das Hintertheil durch eine starke aus dem ganzen Holz ausgehauene Rippe verstärkt, welche jedoch nur den Boden verstärkt und nicht an den Wänden hinaufreicht (Taf. II, Fig. 2, 3).

Das Vordertheil des Kanoes geht elliptisch aus in Form eines Löffels, ist schmaler als das Hintertheil und schwächer in Holz, die Wände sind niedriger und laufen allmählig in die Spitze zusammen (Taf. II, Fig. 4).

Im ersten Drittel des Schiffes nach dem Vordertheil hin sind die Wände durch 4 Rippen verstärkt, wovon die 1. Rippe (die dem Vordertheil am nächsten), nur den Boden verstärkt hat, sie reicht nicht an den Wänden hinauf, die 2., 3. und 4. Rippe stehen in ungleichen Abständen, sind auf dem Boden am stärksten, verschmälern sich an den Wänden hinauf und tragen kleine Leisten, auf welchen die Ruderbänke befestigt waren. Die Ruderbankleisten sind ebenso wie alle Rippen aus dem Einbaum gehauen, sie stehen ungefähr 2″ unter dem Rande der Seitenwände (Taf. II, Fig. 5). Der Abstand der Spitze des Vordertheils von der Mitte der *1. Rippe* ist 3′ 3″; *1.—2. Rippe*: 2′ 5″, *2.—3. Rippe*: 3′; *3.—4. Rippe*: 3′ 2″. Zusammen: Abstand der Bootspitze bis Mitte der 4. Rippe: 12′; von der 4. Rippe bis Spitze des Hintertheils: 21′ 6″ 5‴; oder gerade 22′. Von der Hintertheilspitze bis Mitte der hintern grossen Rippe sind 4′. Die Breite des Kanoes über die Wände gemessen ist in der Mitte zwischen der grossen hintern Rippe und dem Hintertheilrand, also 2′ von diesem abstehend: 3′ 5″.

Ganze Breite	über die grosse Rippe gemessen:	4′ 4″
„ „	in der Mitte des Kanoes:	4′ 4″
„ „	über die 4. Rippe gemessen:	4′ 3″
„ „	„ „ 3. „ „	4′ 2″
„ „	„ „ 2. „ „	4′ —
„ „	„ „ 1. „ „	3′ 8″
Innere Tiefe des Schiffes:	Bei der grossen Rippe:	1′ 8″
	„ „ 4. Rippe:	1′ 5″
	„ „ 2. „	1′ 4″
	„ „ 1. „	1′ 2″
Innere Weite am Boden gemessen	bei der grossen Rippe:	2′ 7″
Innerste „ „ „ „	in der Mitte des Schiffes:	3′ —
„ „ „ „ „	bei der 4. Rippe:	2′ 9″
„ „ „ „ „	„ „ 2. „ :	2′ 7″
„ „ „ „ „	„ „ 1. „ :	2′ 5″.

Durchmesser der Rippen mit Ruderbankleisten.

4. Rippe:	breitester Durchmesser auf dem Boden:	3″ 5‴
	schmälster „ unter der Bankleiste:	2″

	Länge der Ruderbankleiste:	5″ 5‴
	Dicke „ „ „ :	5″ 5‴
3. Rippe:	breitester Durchmesser auf dem Boden:	3″ —
	schmälster „ unter der Bankleiste:	1″ 5‴
	Länge der Ruderbankleiste:	6″ 5‴
	Dicke „ „ „ „ :	2″ —
2. Rippe:	breitester Durchmesser auf dem Boden:	3″ 5‴
	schmälster „ unter der Bankleiste:	2″ —
	Länge der Ruderbankleiste:	7″ 5‴
	Dicke „ „ „ „	2″ 5‴
1. Rippe:	ohne Ruderbankleiste.	
	schmales Ende an der Wand, Durchmesser:	3″ —
	breitester *Durchmesser am Boden:*	4″ —
Durchmesser der grossen Rippe am Hintertheil:		4″ —
Höhe der grossen Rippe über dem Boden		3″ 3‴
„ „ übrigen Rippen über dem Boden:		2″ 3‴
„ „ Rippen über die Wände unter den Ruderbankleisten:		1″ —
Durchmesser des Kiels am Hintertheil:		5″ —
Abstand desselben vom Rande *des Hintertheils:*		1′ 4″.

Höhe des Schiffes aussen gemessen: vom äussersten Rand der best erhaltenen Seitenwand bis zur Aussenwand des Bodens:

Bei der grossen Rippe am Hintertheil:		2′ 3″
In der Mitte des Schiffes:		2′ 2″
Bei der 4. Rippe:		1′ 9″
„ „ 2. „		1′ 7″
„ „ 1. „		1′ 3″
Dicke der Wandungen:	Am Boden:	3″ 4‴
	in der Mitte:	3″
	oben am Rand:	$1^1/_2$″—2″
	über die Rippen:	7″ 5‴.

Dicke des Bodens bei der grossen Rippe: 3″ 2‴, in der Mitte des Schiffes: 3″, gegen den Vordertheil ansteigend: 4″. Endlich: Durchmesser des Hintertheils am Rande 7″ 5‴ und Wandstärke am Ende *des Vordertheils: 4″*.

Das Kanoe scheint schon in alter Zeit defekt gewesen zu sein und ein von vorn bis hinten durchgehender Spalt war schon im Alterthum durch kleine *eiserne* Klammern nothdürftig zusammengehalten worden. Von diesen Klammern fanden sich an den Gabelungen des grossen Spaltes am Hintertheil 4 und der ganzen Länge des Schiffes entlang am Boden noch 8 Stück, von welchen jedoch die meisten abgebrochen waren und nur ein Stück Winkeleisen noch besassen. Diese schmalen gebrechlichen Klammern sind von $3^1/_2$—6″ lang und 3—$3^1/_2$ Linie dick, also für so schwere Holzmassen zusammenzuhalten äusserst schwach. Sie sind sehr fein ausgearbeitet und zugeschärft, die umgebogenen Enden $2^1/_2$—3″ lang und da sie zu schwach waren, eben meist in dem Knie abgebrochen. Aus dem Habitus dieser eisernen Klammern, deren Eisen in seiner Verarbeitung schon an die Eisenwaaren von Bevaix und la Têne erinnert, sowie aus der Umwandlung des Eichenholzes in kohlschwarzes, Braunkohlen ähnliches Holz, endlich aus dem Piroguen-Charakter

dieses Fahrzeuges glaube ich die Zeit der Verfertigung desselben in das vorrömische Eisenalter verlegen zu sollen, denn sowohl die Römer als das früheste Mittelalter hätten mit ganz anderen eisernen Hülfsmitteln ein schadhaftes Boot reparirt und wieder brauchbar gemacht, während an diesem Boote das Eisen offenbar noch gespart worden ist, weil es selten war.

Während ich mit der Ausgrabung des grossen Kahns bei Vingelz beschäftigt war, wurde ich von einem Besucher der Ausgrabung auf einen kaum aus dem Seestrand hervorragenden, scheinbar konisch zugeschnitzten Holzstamm aufmerksam gemacht, welcher etwa 30 Schritte seitwärts des grossen Kahns sichtbar war. Nach Beendigung der Arbeiten am grossen Kanoe liess ich diesen konisch zugespitzten Holzstamm abdecken und gewahrte bald zu meiner nicht geringen Freude, dass wir unvermuthet auf ein zweites Kanoe gestossen waren, denn es zeigte sich dieses konische Stück Holz sehr bald als oben glatt abgeschnitten und nach wenigen Minuten kamen wir auf die vollständig erhaltenen Seitenwände eines kleinen, jedoch noch vollkommen erhaltenen Einbaums. Ich liess das ganze Kanoe sorgfältig abdecken und es zeigte solche Eigenthümlichkeiten, dass es zu den interessantesten Fahrzeugen seiner Art gerechnet werden kann. Es lag mit dem massiven, konisch zugespitzten Theil gegen den See ziemlich parallel mit dem grossen Kanoe und wie jenes etwa 100′ vom alten Ufer d. h. von den Rebmauern unterhalb Vingelz entfernt (Taf. II. Fig. 6, 7). Das konische, massive Ende lag am höchsten und der Kahn senkte sich allmälig in die Tiefe des Lehmschlammes, so dass es an dem Ende 2′ tiefer im Schlamme lag. Dieses Kanoe zeigt eine merkwürdige Eigenthümlichkeit: es ist hinten glatt abgeschnitten, sowohl Wände wie Boden, und 7″ vom Ende ist wie zur Aushülfe ein 1″ dickes mit dem Beile bearbeitetes Brett auf dem Boden und zwischen die Seitenwände eingesetzt. Es scheint demnach, dass der vordere Theil dieses primitiven Fahrzeuges entweder zu Grunde gegangen und dass das Fahrzeug durch Einsetzen des Brettes als Hinterwand noch ferner nutzbar gemacht wurde oder dass das Hintertheil in der gewöhnlichen abgerundeten Form nie existirt hat und der Abschluss des Fahrzeugs auf diese merkwürdige Art gemacht wurde; im letztern Falle würde man jedoch die Verlängerung des Bodens und der Seitenwände um 7″ nicht begreifen, ebenso wenig wie die Verstärkung des Bodens in Holz gerade an diesem Ende von der 5. Rippe weg bis hinaus zum abgeschnittenen Hintertheil. Eher würde man glauben, man habe dort erst die Mitte des Kanoes (Taf. II. Fig. 8). Das Kanoe ist in seiner jetzigen Erhaltung 19′ 4″ lang von der äussersten Spitze des konischen Theils bis zum abgeschnittenen Theil am Boden und den Seitenwänden. Es hat einen rundlichen Umfang, so dass die Seitenwände über den Boden hereinragen; die Seitenwände gehen sehr allmählig in den Boden über, so dass es einen trogartigen Charakter erhält (Taf. II. Fig. 9). Verstärkt ist es am Boden durch 5 Querrippen, die 2″ über den Boden heraufragen, jedoch an den Wänden nicht hinaufreichen. Eigenthümlich ist ein schnabelförmiger Fortsatz des konischen massiven Theiles, welcher 7″ weit in die Höhlung des Kahnes hineinreicht und die hintere Höhlung desselben in zwei Theile theilt. Die Wände sind am Rande sehr dünn, ebenso der Boden mit Ausnahme des Theiles beim Abschnitt am Hintertheil, wo er doppelt so dick ist wie sonst.

Es war leider nicht möglich, das äusserst gebrechliche Fahrzeug zu erhalten, da es aus *Pappelholz* war und sogleich nach dem Blosslegen auseinanderfiel.

Dimensionen.

Ganze Länge: 19′ 4″. Vom Schnabelspitz bis 1. Rippe: 4′ 7″; 1.—2. Rippe. 3′ 1″; 2. bis 3. Rippe: 3′ 6″; 3.—4. Rippe: 3′ 5″; 4.—5. Rippe: 2′ 7″; 5. Rippe bis zum Brett: 1′ 5″; Brett bis abgeschnittener Theil: 7″.

Höhe der Rippen über dem Boden: $1^1/_2$—2″. Länge des massiven Vordertheils: 1′. Länge des Schnabels: 7″. Dicke des Bodens: 1—$1^1/_2$″; am Hintertheil: 3″. Dicke der Wandungen unten 2″; oben 1″. Breite des Kanoes: über dem massiven Vordertheil: 1′ 9″; bei der 1. Rippe: 2″; bei der 2. Rippe: 2′ 2″; bei der 5. Rippe: 2′ 1″; Höhe des Wandungsrandes über der äusseren Bodenfläche = Total-Höhe des Kanoes: 1′ 1″ vorne, *in der Mitte 1′ 2″ und hinten 1′.*

Fragen wir nun nach dem Alter dieses interessanten Fahrzeuges, so hat es uns selbst die Antwort gegeben. Wir fanden nämlich in der Mitte des Kahns am Boden liegend eine Anzahl Scherben, die 3 verschiedenen Töpfen angehört haben. Diese Scherben sind von halbgebranntem Thon, zwei davon noch stark mit Quarzsand vermischt; die eine zeigt einen mit Eindrücken verzierten Rand, wie gleiche Verzierungen in Nidau-Steinberg und Mörigen häufig sind; eine Scherbe gehört einem glänzend schwarzen, dünnen Gefässe an und weist wie die übrigen Scherben unbedenklich auf das *Bronzealter* hin, dem dieser Kahn, wahrscheinlich von Nidau-Steinberg kommend, angehört haben mag. EDMUND VON FELLENBERG.

221.

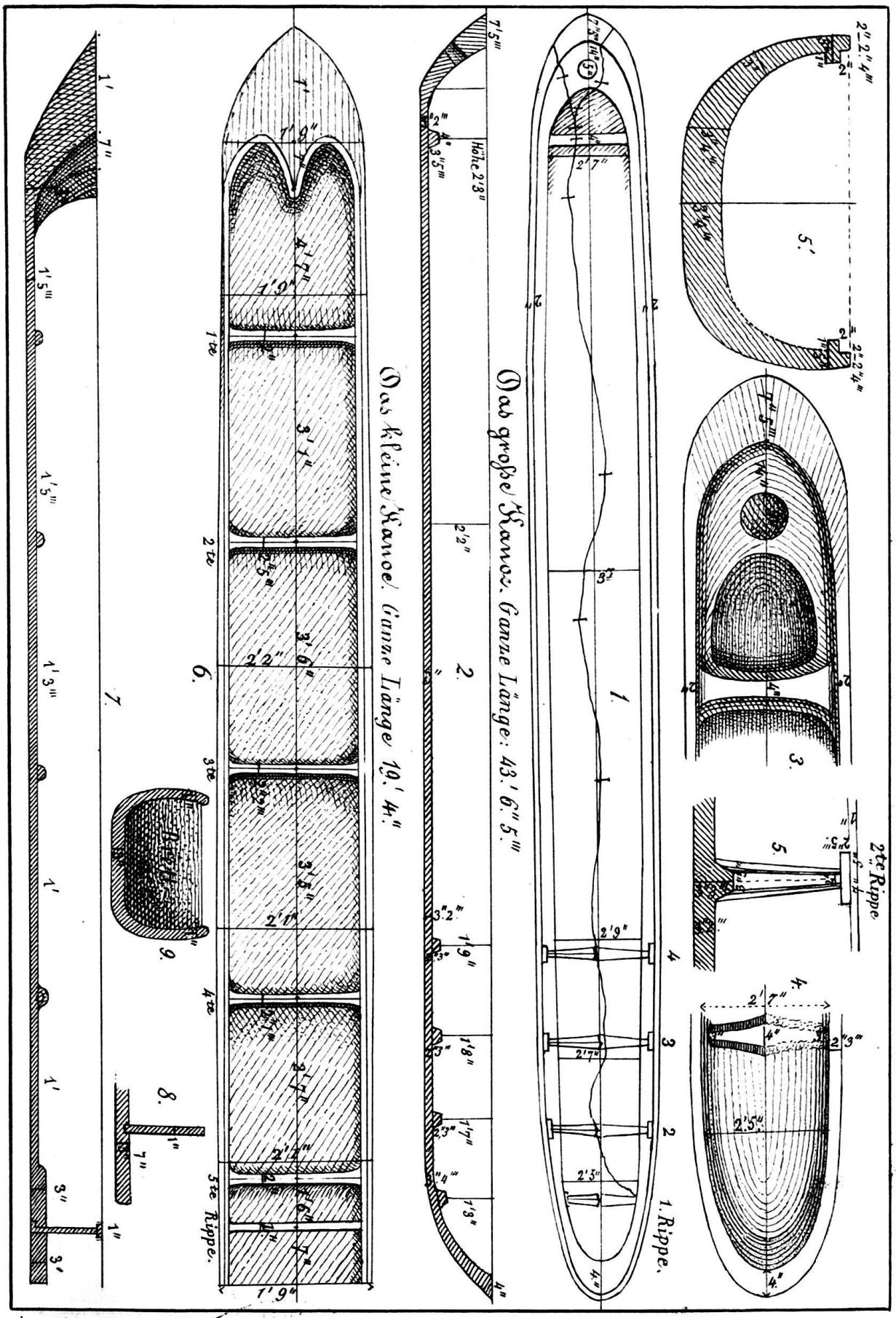
Der Einbaum von Vingelz (Kanton Bern).

Brief an Dr. F. K.

Tit.! Bern, den 8. Oktober 1874.

Soeben komme ich mit Herrn Bürki von Biel zurück, wo wir das in diesen Tagen in Zeitungen viel genannte Canot von Vingelz zunächst Biel gesehen haben. Dasselbe ist mit grosser Mühe von dem unermüdlichen Herrn Edmund v. Fellenberg ausgegraben und zum Museum Schwab in Biel transportirt worden. Da manche bisherige Angaben über dieses Heidenschiff unbestimmt oder falsch sind, so dürften Ihnen einige Notizen angenehm sein.

Das Schiff war schon früher, auch dem verstorbenen Herrn Schwab, bekannt, indem man es bei klarem Wasser immer auf dem Schlamme des damaligen Seegrundes hervorragen sah. Durch Senkung des Seespiegels kam es auf's Trockene und sollte von dem Eigenthümer ausgegraben und verbrannt werden. Die Direktion des Museums Schwab und Herr v. Fellenberg erkannten aber seinen Werth und erwarben es. Es stellt einen gewaltigen 44′ langen und im Licht $4^1/_2$′ weiten Einbaum aus einem Eichenstamme dar. Die mittlere Dicke desselben ist 4″, im Bug und hinten 5—6″. Die beiden Enden laufen ziemlich gleich löffelförmig gerundet zu. In der vordern Parthie sind von Holz vier querlaufende Verstärkungsleisten zurückgelassen worden, die am obern Rande Einkerbungen zur Anbringung kleiner Bänke zeigen; eine dickere Querwulst ist im Hintertheil vorhanden, wo sich auch ein Loch, wahrscheinlich zum Ablassen von Wasser, findet. Ein Loch für den Mastbaum bemerkt man nicht. Die Bearbeitung ist eine auffallend feine. Aber auf jeden



Lith. Genossenschaft, Zürich.