

## Maritime Logistics in the Age of the Northern Crusades

This project – carried out in conjunction with the University of Southern Denmark and the Viking Ship Museum Roskilde – addresses the reevaluation of shipwrecks, navigation routes and ports within the historical context of the Northern Crusades with case studies ranging from 1147 to 1550. One case study examines a 13<sup>th</sup>-century route description, which connected the Danish-ruled territories of Scania and Estonia. The reevaluation within the context of *itineraria adnotata* has revealed that this originally Roman mode of orientation was still common in the Middle Ages for land routes. Evidently, the same principle was applied to terrestrial navigation. This study stresses that the itinerary was not a “sailing guide” in the practical sense, but a tool to conceptualise geography and calculate travel time in a chartless age. Several shipwrecks along the route are examined within their contexts: Macrobotanic samples from the Kuggmaren wreck’s bilge were analysed and it was discovered that the ship carried barley. Interestingly, another shipwreck from this period some 150 km south had a similar cargo and both shipwrecks are characterized by their distinctive “foreign” construction. Were these grain shipments part of a larger operation, such as a crusade? This and many other questions are addressed in further detail on the project’s blog: <http://archmarisbaltici.wordpress.com/>

### Maritime Logistik im Zeitalter der Nordischen Kreuzzüge

Dieses – in Zusammenarbeit mit der Süddänischen Universität und dem Wikingerschiffsmuseum Roskilde durchgeführte – Projekt thematisiert die Neubewertung von Schiffwracks, Navigationsrouten und Häfen im Kontext der Nordischen Kreuzzüge, mit Fallstudien von 1147 bis 1550. Eine Fallstudie nimmt sich einem See-Itinerar aus dem 13. Jahrhundert an, der die dänisch beherrschten Provinzen von Schonen und Estland verband. Eine Neubewertung im Kontext der *itineraria adnotata* hat ergeben, dass diese ursprünglich römische Art der Orientierung auch im Mittelalter für Landrouten fortbestand. Offensichtlich wurde diese auch auf die terrestrische Navigation angewandt. Diese neue Studie belegt, dass das Itinerar keine Segelanweisung, sondern ein Werkzeug zur Konzeptionalisierung von Geografie und Reisezeitberechnung in einer kartenlosen Zeit darstellt. Einige Schiffwracks entlang der Routenbeschreibung werden in diesem Kontext neu bewertet: So ergaben makrobotanische Proben aus der Bilge des Kuggmaren Wracks, dass das Schiff Gerste transportierte. Interessanterweise transportierte ein weiteres Wrack aus dieser Epoche, das etwa 150 km weiter südlich entdeckt wurde, eine ähnliche Ladung und beide Wracks unterscheiden sich zudem durch ihre “ausländische” Bauweise. Waren diese Getreide-Vers Schiffungen Teil einer größeren Operation, wie die eines Kreuzzuges? Auf diese und viele andere Hypothesen wird im Projekt-Blog vorab näher eingegangen: <http://archmarisbaltici.wordpress.com/>

