

DIETWULF BAATZ und RONALD BOCKIUS, **Vegetius und die Römische Flotte**. Flavius Vegetius Renatus, *Praecepta belli navalis*. Ratschläge für die Seekriegführung. Text mit Übersetzung, Kommentar und Einführung von Dietwulf Baatz sowie eine Untersuchung zu: Vegetius und die Klassifizierung römischer Kriegsschiffe in der kaiserzeitlichen Flotte von Ronald Bockius. Monographien des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, Band 39. Verlag des RGZM in Kommission bei Dr. Rudolf Habelt, Bonn 1997. 64 Seiten, 27 Abbildungen, 1 Beilage.

Der 39. Band der Monographien des RGZM faßt zwei formal und inhaltlich selbständige Arbeiten zur Forschung über die römischen Kriegsflotten zusammen, die nicht nur Schiffsarchäologen, Althistoriker und Altphilologen, sondern auch den interessierten Laien ansprechen sollen und können.

DIETWULF BAATZ, ehemaliger Direktor des Saalburgmuseums, ist der Öffentlichkeit seit langem als Verfasser des wohl bekanntesten Führers zum römischen Limes und als Mitherausgeber und Autor der „Römer in Hessen“ bekannt. Er beschäftigte sich aber auch immer wieder mit technischen Fragen, insbesondere aus dem militärischen Bereich. Mit seiner nunmehr vorliegenden Neuübersetzung der einzigen aus der Antike überlieferten Schrift zur Seekriegführung ins Deutsche erfüllt er ein seit längerem

bestehendes Desiderat der nach den Schiffsfunden von Mainz und Oberstimm nunmehr auch in Deutschland aufblühenden schiffsarchäologischen Forschung. Die von großer Sachkenntnis getragene Kommentierung erleichtert dem Leser das Verständnis ebenso wie die übersichtliche Anordnung des lateinischen Textes, der Übersetzung und der Erläuterungen auf den Doppelseiten unmittelbar nebeneinander. Sorgfältig ausgewählte Abbildungen antiker Darstellungen zum Themenkreis tragen zur Anschaulichkeit bei.

Die *praecepta belli navalis* sind Teil eines mehrbändigen Werkes über die Kriegskunst (*epitoma rei militaris*), das Vegetius aus ihm verfügbaren älteren Quellen im Auftrag seines Kaisers zusammengestellt hat. Gelegentliche zeitgenössische Einsprengsel wie die Erwähnung der bei den spätantiken Flotten auf Rhein und Donau eingesetzten *lusoriae* wirken anachronistisch. Da der Kaisername nicht genannt wird und uns auch die Lebensdaten des Vegetius nicht bekannt sind, ist die genaue zeitliche Einordnung der Entstehungszeit des Werkes über diese nicht möglich. Immerhin aber liefert die Erwähnung des Kaisers Gratian als *divus*, also verstorben, einen *Terminus post quem*, so daß Baatz den in allen vier Büchern ohne Namen angesprochenen Kaiser wohl zu recht deswegen und aufgrund einer weiteren Textstelle mit Theodosius I. identifiziert. Der daraus folgende Vorschlag von Baatz, die Abfassung der *Epitoma rei militaris* in den Zeitraum von 383–395 zu datieren, erscheint einleuchtend. Sie fällt damit in eine Zeit, in der der germanische Einfluß in den römischen Streitkräften immer stärker wurde und die Krise des Heeres nach Reformen rief. Vegetius empfiehlt mit seiner Schrift den Rückgriff auf erprobte Verfahren und Mittel erfolgreicher Perioden der römischen Geschichte und stellt hierfür Informationen bereit.

In seiner kenntnisreichen Einführung zu Werk und Autor sowie der Zielsetzung der Schrift unterstreicht Baatz, daß es sich bei den *praecepta* nicht um ein systematisches Lehrbuch handelt, sondern um eine Folge locker aneinandergereihter kleiner Abhandlungen über Gegenstände der Seefahrt und des Seekrieges. Die sehr verkürzte Darstellung der Seekriegstaktik sowie der Technik des Schiffbaus und der Schiffsbewaffnung erklärt er damit, daß Vegetius weder nautischer noch militärischer Fachmann gewesen sei und das Kapitel über die Seefahrt wohl nur der Vollständigkeit halber seinem Werk über die Kriegskunst angefügt habe. Außerdem habe Vegetius der Kriegführung zur See für die Zukunft offensichtlich nur eine untergeordnete Bedeutung beigemessen, „da die See seit langem befriedet ist und der Krieg mit den barbarischen Völkern nur zu Lande geführt wird“ (Kapitel 1). Vegetius ahnte offenbar noch nichts von den vandalischen Flotten, die dem Römischen Reich wenig später erhebliche Sorgen bereiten sollten.

Dem heutigen Leser, der nicht ausgesprochener Fachmann ist, würde die bei Vegetius nicht eben seltene Vermischung zeitgenössischer Begriffe mit teilweise Jahrhunderte zurückliegenden Sachverhalten ohne die Kommentare des Übersetzers sicherlich beträchtliche Probleme bereiten, wie am Beispiel der Schiffstypbezeichnung *liburna* besonders deutlich wird. In augusteischer Zeit Name eines kleinen zweirangigen Kriegsschiffes der dalmatinischen Küste, verwendete Vegetius *liburna*, obwohl ihm die Herkunft offenbar bekannt war, in der Flottenbeschreibung der Kaiserzeit als Sammelbegriff für Kriegsschiffe von einem bis zu fünf Rängen, die lediglich von den *scaphae*, leichten Aufklärungsschiffen, unterschieden werden. Auch freie Erfindungen oder Irrtümer des Vegetius, vom Übersetzer gelegentlich höflich als „hypothetische Rekonstruktionen“ bezeichnet, würden vom interessierten Laien ohne den Kommentar des Übersetzers wohl nicht immer als solche erkannt werden.

Trotz der Einschränkungen des Quellenwertes bereichert die Schrift des Vegetius unser Wissen über die antike Seefahrt in mancherlei Hinsicht. So werden viele Angaben anderer Quellen zu den frühkaiserzeitlichen Flotten bestätigt, andere tauchen hier erstmals auf. Beispielsweise begegnet dem Leser das älteste Zeugnis der maritimen Tarnfarbe Blau als Anstrich ganzer Schiffe einschließlich der Segel und des Tauwerkes sowie in der Färbung der Matrosenbekleidung.

Wenn man die Kapitel über die Wetterkunde, die Gezeiten und die Regeln für das Füllen von Schiffsholz liest, wird deutlich, was wir heute bei der Beurteilung antiker Seefahrt gelegentlich vergessen, nämlich vor welchem kaum noch vorstellbaren Stand des naturwissenschaftlichen Wissens – oder besser Nichtwissens – diese stattfand. Aus militärgeschichtlicher Sicht ist die ausdrückliche Empfehlung des Vegetius von Interesse, mehr Wert auf den Schutz der Soldaten (*tegmen*) zu legen, läßt sie doch Rückschlüsse auf diesen zu seiner Zeit möglicherweise absichtlich oder aus Bequemlichkeit vernachlässigten Aspekt militärischer Ausrüstung zu. Auch zur Waffenausstattung antiker Kriegsschiffe und zur Taktik des Seegefechts findet der Leser aufschlußreiche Hinweise.

Die *Epitoma rei militaris* sind, wie Baatz darlegt, seit ihrer Abfassung immer wieder abgeschrieben, bereits im 15. Jh. gedruckt und auch in andere Sprachen übersetzt worden: ins Deutsche erstmals 1475, zuletzt 1800 von R. Meinicke und 1827 von F.J. Lipowski. Die Ausgabe von C. Lang (1885) war die bislang maßgebende (zuletzt herausgegeben von A. Önnfors, 1995). Neuere englische Ausgaben stammen von L.F. Stelten (1990) und N.P. Milner (mit Kommentar, 1990). Es steht dem Rez., der kein Altphilologe ist, kaum zu, ein Urteil über die Qualität der hier besprochenen Übersetzung abzugeben. Er kann dem Übersetzer jedoch bestätigen, daß er sein Ziel, eine leicht lesbare Sprache zu schreiben, beispielhaft erreicht hat. Um zu verdeutlichen, wie sorgfältig zudem die Wortwahl im einzelnen erfolgte, sei abschließend auf eine Übersetzung aus Kapitel 37 („Über die Bauart von Liburnen“) hingewiesen.

Dort heißt es über die kleinsten Liburnen, sie hätten *remorum singulos ordines*. Baatz übersetzt: Sie haben „einen Rang Ruderer“, obwohl jedes lateinische Lexikon für die Übersetzung von *remus* nicht Ruderer, sondern Ruder vorschlägt. Um zu verstehen, warum hier kein Flüchtigkeitsfehler, sondern eine überlegte, den Autor interpretierende und sogar korrigierende Übersetzung vorliegt, bedarf es einiger schiffsarchäologischer Kenntnisse über die Ruderantriebssysteme römischer Kriegsschiffe.

Diese Ruderantriebssysteme sind Gegenstand der zweiten Arbeit in der vorliegenden Monographie, in der RONALD BOCKIUS sich unter der Überschrift „Klassifizierung römischer Kriegsschiffe in der kaiserzeitlichen Flotte“ eben damit beschäftigt. Ausgehend von den wenigen Hinweisen zur Bezeichnung von Schiffstypen bei Vegetius und eingebunden in eine geraffte Darstellung der Geschichte der römischen Flotten und ihrer taktisch-technischen Entwicklung, setzt sich Bockius im ersten Teil der Arbeit mit den Schlüsselbegriffen für die Klassifizierung von Kriegsschiffen auseinander, wobei er die von Vegetius als Kriterien hierfür verwendeten Termini *ordo* und *gradus* als Stichworte aufgreift. Im Vorgriff auf den Nachweis in später folgenden schiffstechnischen Rekonstruktionen weist er darauf hin, daß Vegetius das System der Reihenbezeichnung unpräzise beschreibe und wie viele antike (und auch neuzeitliche) Autoren „Riemenreihigkeit“ und „Ruderreihen“ nicht konsequent auseinanderhalte (siehe bes. Anm. 9. Hierzu wäre auch J. S. MORRISON / J. F. COATES, Die athenische Triere [1990] 27 heranzuziehen). Die Klassenbezeichnung eines römischen Kriegsschiffes habe sich nach allem, was wir heute wissen, nach der Anzahl der Längsreihen (in der Folge nennt Bockius sie dann „Ränge“) von in einer Rumpfhälfte hintereinander sitzenden Ruderern und nicht nach der Zahl der in der Bordwand sichtbaren Riemenreihen gerichtet. Dabei bezieht sich Bockius auf überlieferte bildliche Darstellungen – Funde von Wracks römischer Standard-Kriegsschiffe stehen noch aus – konstruktive Überlegungen und die kritische Auswertung einer historischen Quelle, in der die Seeschlacht bei Actium beschrieben wird (OROS. 6,19,9). Zwar könne man – so sein Fazit – bei Moneren, Biremen und Triremen in der Regel davon ausgehen, daß bei ihnen die Zahl der Riemenreihen und die der Rudererränge identisch sei, eine Bireme also durch zwei Riemenreihen an jeder Schiffseite erkennbar sei, die von je einem Rang Ruderer angetrieben würden. Da aber römische Kriegsschiffe mit mehr als drei Riemenreihen übereinander nicht nachweisbar und technisch wohl auch nicht realisierbar seien, müsse für höherrangige Schiffstypen von der Quadrireme aufwärts von einer Mehrfachbesetzung mit Ruderern an bestimmten Riemenreihen ausgegangen werden. So könne, wie Bockius unter Einbeziehung der Arbeiten von Basch, Casson und Viereck in der tabellarischen Übersicht möglicher Kombinationen bei den Schiffsantriebssystemen darstellt (S. 47), etwa eine Quadrireme sowohl mit einer, mit zwei oder auch drei Riemen-(Ducht-)Ebenen angenommen werden. Dem hätte dann eine vierfache, doppelt/doppelte bzw. doppelt/einfache/einfache Bemannung je Riemen entsprochen. Auch die vermutlich extrem antriebsstarke Decemreme muß man sich danach mit höchstens drei Riemenebenen, aber mit vielen, vielleicht bis zu zehn Ruderern je Riemen, vorstellen.

In dieser Klarheit und Konsequenz ist die Systematik einer begründbaren Klassifizierung der geruderten Typen der kaiserzeitlichen römischen Seekriegsflotte bislang kaum dargestellt worden, obwohl in der Schiffsarchäologie schon seit längerem weitgehend Einigkeit darüber besteht, daß geruderte Kriegsschiffe der Antike mit mehr als drei Riemenebenen wohl nicht vorgekommen sind. Es steht daher zu hoffen, daß diese Arbeit dazu beitragen wird, dem inzwischen gesicherten Wissen zu weiterer Verbreitung zu verhelfen. Daß das erforderlich ist, läßt u. a. die Vegetius-Übersetzung Steltons (1990) erkennen, die dem Leser die Interpretation des unklaren Vegetius-Textes überläßt, wenn bei der Beschreibung der Liburnen in Kapitel 37 die Reihen der Ruderer begrifflich nicht von denen der Riemen unterschieden werden: „Regarding what pertains to size, the smallest Liburnae have single rows of oars, those a little larger have two rows, a standard size has three or four, sometimes they assign five rows für rowing“. Baatz übersetzt in Übereinstimmung mit Bockius dagegen den letzten lateinischen Halbsatz *interdum quinos sortiuntur remigio gradus* interpretierend und deutlicher mit den Worten „Mitunter werden auch fünf Ränge Ruderer eingeteilt“. Es sei in diesem Zusammenhang der Hinweis erlaubt, daß auch die zur Zeit im Gebrauch befindlichen Wörterbücher der lateinischen Sprache insoweit der Aktualisierung bedürfen.

Den fünf Rekonstruktionsbeispielen von Ruderapparaten römischer Kriegsschiffe, die den Schwerpunkt der Arbeit darstellen, schickt Bockius einen Überblick über die dabei zu berücksichtigenden Wirkungszusammenhänge zwischen dem ‚Motor‘ der Schiffe, also den zum Antrieb eingesetzten Ruderern, und den mechanischen und räumlichen Bedingungen der Konstruktion voran. Wichtigster Parameter ist dabei der Abstand von Ruderer zu Ruderer in Längsrichtung des Schiffes, der bereits in der griechischen Flotte eine Art Grundmaß war und zwischen zwei Ruderzapfen gemessen wurde (VITR. 1,2,4). Im römischen Schiffbau wurde dieser Abstand als *interscalmium* bezeichnet. Bockius begründet ausführlich, warum er für die seinen Beispielen zugrundeliegenden Berechnungen für das *interscalmium* ein Maß von 0,89 m gewählt hat, und erläutert im Zusammenhang damit auch konstruktive Fragen wie den Versatz der Rudererplätze nach Seite und Höhe bzw. in der Länge aus den Notwendigkeiten der

optimalen Raumordnung an Bord und des möglichst wirksamen und störungsfreien Einsatzes der Riemen (vgl. hierzu auch Abb. 9.12).

So vorbereitet kann sich der Leser in die zeichnerische Rekonstruktion der Ruderapparate der fünf ausgewählten Schiffe vertiefen, von denen antike Darstellungen erhalten und hier im unmittelbaren Zusammenhang mit dem jeweiligen Text wiedergegeben sind, so daß lästiges Blättern in Anlagen vermieden wird. Im einzelnen handelt es sich um eine Flußbireme nach einem Relief der Trajanssäule, zwei Triremen unterschiedlicher Bauart nach einem Relief aus Puteoli bzw. einem Fresko aus dem Hause des Amandus in Pompeji sowie eine Quadrireme nach einem Graffito von Alba Fucens, dessen gräzisierte Beischrift *navis tetrevis longa* sogar den Schiffstyp bezeichnet, und schließlich eine Quinquereme nach dem Relief von Praeneste und dem Neumagener Weinschiff. Zu jeder der in konzentrierter Sprache eingehend erläuterten, plausibel wirkenden Rekonstruktionen gehört eine Prinzipzeichnung im Maßstab 1:50, die einen Querschnitt durch den angenommenen Schiffsrumpf mit den in dem betreffenden Segment auf ihren Duchten sitzenden Ruderern an ihren Riemen zeigt, ergänzt durch eine Skizze, die den Höhen- und Längsversatz verdeutlicht (lose Beilage).

Vorbild für die hier vorgestellten Versuche, durch hypothetische zeichnerische Rekonstruktion unsere Vorstellungen von Abmessungen und technischer Ausgestaltung römischer Kriegsschiffe aus dem Bereich der Spekulation in den der Wahrscheinlichkeitsrechnung zu heben, ist zweifellos das von Morrison und Coates (s. o.) in den 1980er Jahren unternommene Experiment, aufgrund überlieferter Textstellen und einiger weniger, stark stilisierter Abbildungen die klassische athenische Triere, den Vorläufer der römischen Trireme, zu rekonstruieren. Auch dort gehörte zu den wichtigsten Arbeitsschritten die Zeichnung des Ruderapparates, dem der Bau und die Erprobung von Modellen folgte. Die dabei gewonnenen Erfahrungen flossen später in den Bau eines vollständigen Schiffes ein, das unter dem Namen *Olympias* auf dem Mittelmeer im praktischen Betrieb untersucht werden konnte. Viele der dort gesammelten Erkenntnisse sind selbstverständlich auch in die Arbeit von Bockius aufgenommen worden, ja sind angesichts der wenigen sonstigen Informationen geradezu Voraussetzung der Arbeit gewesen. Wie von Bockius zu erfahren war, beabsichtigt er – aufbauend auf seinen Rekonstruktionen der Ruderapparate – sich auch an die zeichnerische Rekonstruktion der Linienpläne für die Schiffe insgesamt zu wagen. Damit lägen dann die Grundlagen für experimentelle Überprüfungen der Funktionsfähigkeit vor.

Es bleibt zu ergänzen, daß mit R. Bockius, der als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Museum für antike Schifffahrt in Mainz tätig ist, und der sich bereits durch die Rekonstruktion römischer Lastkähne des Rheingebietes einen Namen gemacht hat, erstmals ein junger deutscher Schiffsarchäologe in einen Bereich vorstößt, der bislang von angelsächsischen Wissenschaftlern dominiert wird.