

OLAF HÖCKMANN

Das Schiff

Das Kolloquium am 18. 3. 1996 bot den Teilnehmern die Möglichkeit, zu den vorsichtigen Rekonstruktionsvorschlägen für das Mahdia-Schiff Stellung zu nehmen, die in "Das Wrack I" (S. 53–81) vorgelegt worden waren. Die Beiträge gingen größtenteils von den "praktizierenden Seefahrern" Kpt. Jörg und Kpt. Zander aus, deren Urteil in Fragen des Schiffbaues und -betriebs besonderes Gewicht zukommt. Es zeigten sich wieder die methodischen Bedingtheiten der schiffsarchäologischen Arbeit: Die Gesichtspunkte der Praktiker waren mir bei meinem Rekonstruktionsvorschlag nicht unbekannt, doch als Archäologe fühlte ich mich an nachweisbare Parallelen zu antiken Wrackfunden und Darstellungen gebunden.

Ein Vorschlag zielte jetzt auf die Rekonstruktion des Mahdia-Schiffs mit einem so steil ansteigenden Heck hin, wie es im Torlonia-Relief aus Rom gezeigt wird¹. Dem steht zunächst das archäologische Argument entgegen, daß dieses Relief im 3. Jahrhundert n. Chr. entstanden ist, mehr als 300 Jahre nach dem Bau des Mahdia-Schiffs. Es gibt keinerlei Grund für die Annahme, daß während dieser langen Periode keine wesentlichen Änderungen im römischen Schiffbau eingetreten wären; das viel frühere Graffito vom Palatin ist eine verlässlichere Quelle². Zudem kann ich (entgegen Kpt. Jörg und Dr. Weski) in dem Lageplan der Säulen im Schiff³ keinen Hinweis darauf erkennen, daß der Rumpf – wie es beim "Torlonia-Modell" zu postulieren wäre – im Achterschiff am breitesten gewesen wäre. Ich sehe daher keinen Grund, von der Annahme abzugehen, daß das Deck des Mahdia-Schiffs horizontal verlief oder zum Heck hin leicht anstieg (vgl. Abb. 1).

Das letztlich offen gelassene Problem der Antriebsweise des Schiffs⁴ wurde lebhaft besprochen – mit dem einhelligen Tenor, daß es ein Segler gewesen sei, mit Haupt- und Artemonmast. Dadurch wird freilich die Frage wieder besonders akut, warum Merlin die dann zu postulierende Mastspur nicht fand⁵. – Die theoretische Möglichkeit, daß

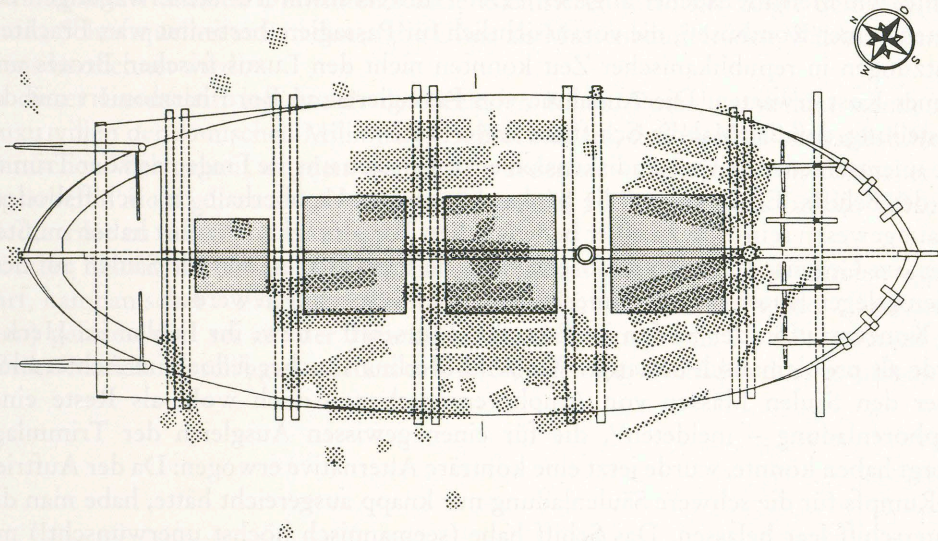
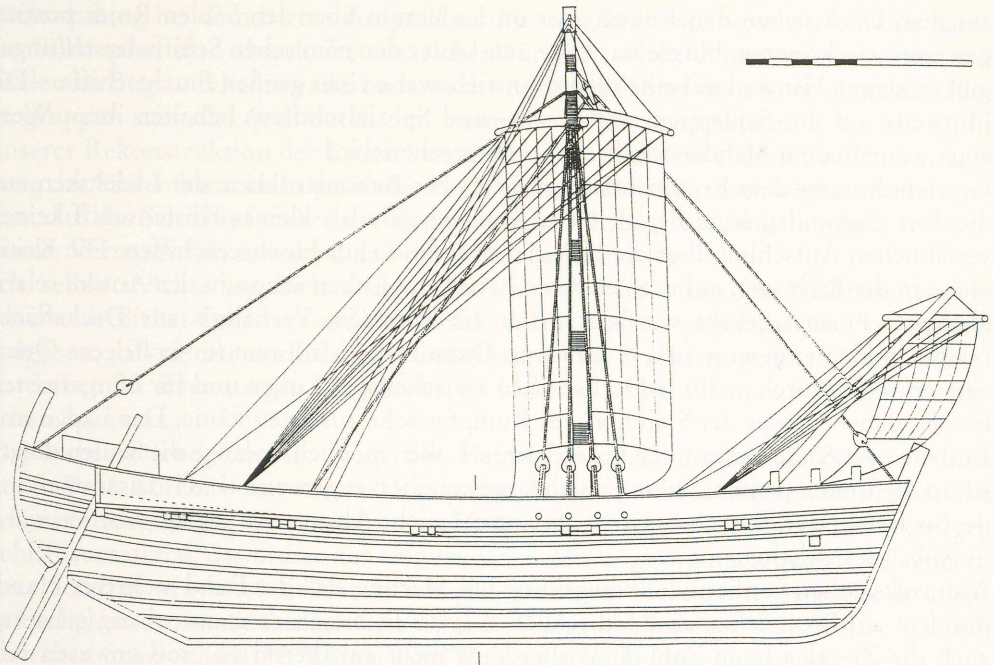
¹ VERF. in: Das Wrack 68 Abb. 13.

² Ebd. 59 Abb. 6.

³ Ebd. 54 Abb. 1.

⁴ Ebd. 67 ff.

⁵ Ebd. 69.



1 Rekonstruktion des Mahdia-Schiffes.

auf dem Deck neben den Luken oder im Laderaum über den Säulen Rojer postiert gewesen sein könnten, blitzte nur kurz auf. Unter den römischen Schiffsdarstellungen gibt es keinen Hinweis auf eine solche Antriebsweise eines großen Frachtschiffs. – Die Hinweise auf das Schleppen von Fracht- und Spezialschiffen⁶ behalten ihren Wert, auch wenn in dem Mahdia-Schiff ein Segler gesehen wird.

Gewicht kommt dem Kommentar Kpt. Jörgs zur Rekonstruktion der Ladeluken zu⁷; die dort zugrundegelegte Parallele von Laurons gäbe als kleines Küstenschiff keinen verlässlichen Aufschluß über die Lukenkonstruktion auf Hochseeschiffen. Die Kritik zielte in die Richtung, auf den letzteren hätten die Luken schon in der Antike relativ ähnliches Format gehabt wie heute, d. h. sie wären im Verhältnis zur Decksfläche erheblich kleiner gewesen als in Laurons. Dann böte sich Raum für kräftigere Querversteifungen durch mehrere Decksbalken zwischen den Luken und für Längsversteifungen daneben, was der Stabilität des Rumpfes sehr zustatten käme. Das Laden und Entladen der Säulen wäre auch bei kleineren Luken möglich, solange die Säulen diagonal in die Luken paßten. Diese Gesichtspunkte überzeugen und sind – zusammen mit der Seglertakelage, die schon zuvor als eine mögliche Alternative gezeigt worden war – in Abb. 1 festgehalten.

Aufmerksamkeit verdient die Bemerkung Dr. Martins, daß der Fund mehrerer Handmühlen⁸ auf Brotbacken an Bord schließen lasse. In diesen Zusammenhang gehörten auch die Ziegel⁹ (deren Zahl dann allerdings nicht annähernd so groß gewesen sein könnte, wie Merlins Taucher angaben). Der Hinweis stützt frühere Erwägungen zur Existenz einer Kombüse¹⁰, die voraussichtlich für Passagiere bestimmt war; Frachterbesatzungen in republikanischer Zeit konnten nicht den Luxus frischen Brotes und warmer Kost erwarten. Die Annahme von Passagieren an Bord harmoniert mit der Vorstellung, daß das Mahdia-Schiff ein Segler war.

Eine unentschiedene Expertendiskussion entspann sich um die Frage nach der Trimmelage des Schiffs. Erwägungen, die Säulen könnten u. U. oberhalb des Schiffsbodens gestaut gewesen sein (was zu einer bedenklichen Topplastigkeit geführt haben müßte), stehen im Gegensatz zu den Beobachtungen de Frondevilles, daß die Säulen auf dem Boden gelegen hatten¹¹, und können daher außer acht gelassen werden.

Die Konzentration der Säulen im Bug und Mittschiff – bzw. ihr Fehlen im Heck – wurde als problematisch bestätigt. Während Merlins Taucher jedoch im Achterschiff hinter den Säulen Massen von Amphorenscherben – doch wohl als Reste einer Amphorenladung – meldeten¹², die für einen gewissen Ausgleich der Trimmelage gesorgt haben könnte, wurde jetzt eine konträre Alternative erwogen: Da der Auftrieb des Rumpfs für die schwere Säulenladung nur knapp ausgereicht hätte, habe man das Achterschiff leer belassen. Das Schiff habe (seemännisch höchst unerwünscht!) mit dem Bug tief in der See gelegen und sei so steil über den Bug gesunken, daß sich die

⁶ Ebd. 70 f.

⁷ Ebd. 62 f.; 60 Abb. 7.

⁸ D. BAATZ in: *Das Wrack* 97 ff.

⁹ DERS. ebd. 109 ff. – VERF. a. a. O. 63.

¹⁰ VERF. a. a. O. 64; Anm. 37.

¹¹ G. DE FRONDEVILLE, *Les visiteurs de la mer* (1956) 192 f.; 205; 226. – VERF. a. a. O. 55.

¹² A. MERLIN, *Journal Savants* 7, 1909, 375; *Comptes Rendus Séances Acad. Inscript.* 1909, 654 f.; ebd. 1910, 589. – VERF. a. a. O. 56; Anm. 43.

Säulenladung bei dem harten Aufprall am Meeresgrund nach vorn verschoben hätte. Im Säulenplan sind aber keine Anzeichen für eine solche Zusammenstauchung der Säulen im Bug zu erkennen. Besonders schwer wiegt, daß zwischen den einzelnen Säulengruppen schmale, quer durch den Rumpf gehende Zwischenräume bestehen (die unserer Rekonstruktion der Ladeluken zugrundeliegen): von einer radikalen Verlagerung der Säulen kann nicht die Rede sein. Demnach darf wie zuvor angenommen werden, daß das Schiff auf mehr oder weniger ebenem Kiel gesunken ist, und die seemännische Vernunft läßt erwarten, daß es auch so getrimmt war.

Ich selbst möchte angesichts vieler Nachweise¹³ von bleiernen Netzbeschwerern unterschiedlicher Form aus antiken Wracks meine Reserve gegenüber der Vorstellung aufgeben, daß sie zur normalen Bordausrüstung von Frachtern gehört hätten. Offenbar haben die Besatzungen Liegezeiten im Hafen oder bei Flaute auf See zur Netzfisherei genutzt.

Die bisher offene, zentrale Frage der Heimatlandschaft des Mahdia-Schiffs wurde durch Prof. Börker beantwortet. Der einzige Anhaltspunkt ist die von de Frondeville erkannte ausgiebige Verwendung von Ulmenholz¹⁴, einem besonders hochwertigen Schiffbaumaterial, das bisher nur an wenigen – stets ungewöhnlich qualitativ gebauten – Schiffen wie dem (mit Mahdia fast gleichzeitigen) Wrack von Madrague de Giens in ähnlichem Ausmaße nachgewiesen wurde. Aufgrund heutiger Verhältnisse ließ sich zwischen Spanien und der Türkei kein Wahrscheinlichkeitsschwerpunkt für die Entstehung dieser antiken Ulmenholzschiffe lokalisieren¹⁵. Börker zeigte demgegenüber antike Schriftquellen auf, in denen die Ulme als Massenbaum in den Wäldern Kampauiens bezeichnet wird.

In dieser Landschaft lag damals der Seehafen Roms, Puteoli, und hier standen die Luxusvillen der römischen Millionäre. Es leuchtet ein, daß hier die besten Schiffe der römischen Welt gebaut wurden. Vielleicht wurden sie – abgesehen von nützlicher Alltagsarbeit – nicht gar zu selten ausgesandt, um aus Hellas Schmuck für die Villen der Hautevolée zu holen.

Börkers Beitrag untermauert das bisherige Bild, ein – wie jetzt angenommen werden darf, kampanischer – Frachter habe in Delos und im Piräus Kunstgüter (für Kampauien) geladen und sei auf der Heimreise, durch Naturgewalt beschädigt, nach Kap Afrika/Mahdia verschlagen worden und infolge der Sturmschäden dort gesunken.

¹³ A. J. PARKER, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*. BAR Internat. Ser. 580 (1992) 29. – Mahdia: B. PÄFFGEN/W. ZANIER in: *Das Wrack* 125 f. Nr. 49–50. – VERF. a. a. O. 66; Anm. 45.

¹⁴ DE FRONDEVILLE (Anm. 11) 222; DERS. in: J. DU PLAT TAYLOR (Hrsg.), *Marine Archaeology* (1965) 51. – VERF. a. a. O. 71.

¹⁵ M. RIVAL, *La charpenterie navale romaine* (1991) 60; 111.