
Überreste antiker Wasserfahrzeuge gehören hierzulande zu den archäologischen Raritäten: Sie konzentrieren sich auf zwei Fundstellen im Stadtgebiet von Mainz, an denen vor mehr als einem Vierteljahrhundert mindestens sieben römerzeitliche Wracks aufgedeckt wurden. Reicht der Blick über Rheinland-Pfalz hinaus, zeigt sich, dass die ehemaligen römischen Provinzen inzwischen eine ansehnliche Menge an Relikten antiker Boote und Schiffe geliefert haben. Unter diesen schiffsarchäologischen Primärquellen dominieren die Überreste großer Prahme und verwandter Plattbodenfahrzeuge; beiderseits des Ärmelkanals sind es küstengängige Frachter. Während das aus einer kräftigen Eiche geformte Stammboot als Repräsentant der kleinen Binnenschifffahrt seinen weit in die Vorgeschichte zurückreichenden Platz behauptet, tauchen an den Flüssen Rhein und Donau die Vertreter großer Mannschaftsboote auf, deren Bauart und Betriebsorganisation eine militärische Urheberschaft bekunden (Bockius 2002; Bockius, Mainz 2006). Nun haben freilich archäologische Zeugnisse stets die Eigenschaft, die Wirklichkeit ausschnitthaft, zuweilen verzerrt abzubilden. Auch bei dem sogenannten „Neumagener Weinschiff“ handelt es sich um ein Zerrbild, gleichermaßen aber auch um einen Glücksfall, weil es uns mit einem Beispiel antiker Schifffahrt vertraut macht, das sich bislang als hölzernes Original in den Bodenfunden nirgendwo in der römischen Welt eingestellt hat. Wir kennen es lediglich in Gestalt einer Sekundärquelle, als Bildhauerarbeit, die aber – was zu zeigen sein wird – keineswegs auf Fiktion zurückging oder bloß ein wirklichkeitsfremdes Bildthema zitierte.

Die zwischen 1877 und 1885 in Neumagen ausgegrabenen Reste von Denkmälern mit dem Thema Schiff und Wassertransport lassen sich mindestens einem einst gewiss imposanten Grabmonument zuordnen. Ein solventer Auftraggeber des frühen 3. Jahrhunderts leistete sich ein sepulkrales Bildwerk, das dann in der Not nach dem Fall des Limes abgebrochen wurde, um als Spolien in die Fundamente der konstantinischen Festung *Noviomagus* zu gelangen. Den ursprünglichen Standort des Grabbaus wird man auf einem der römischen Friedhöfe vor den Toren Triers (z. B. Cüppers 1990, 494) oder bei einem größeren Landgut moselaufwärts vom Fundort suchen müssen, kaum in Neumagen selbst.



1
Neumagen.
„Großes Weinschiff“.
Ansicht der Backbordseite.

Das verbreitete Bild des sogenannten „großen Weinschiffs“ [Abb. 1] wird von dem weniger stark beschädigten Exemplar eines spiegelsymmetrisch angelegten Paares bestimmt, existieren doch zwei „große Weinschiffe“, von denen gewöhnlich nur die bessererhaltene Skulptur stellvertretend beachtet und als „Weinschiff“ bezeichnet wird. Beide zweifelsohne demselben Grabbau zugeordnet, empfahl sich als weiteres Kompartiment noch ein Ensemble mit gestapelten Amphoren, verladungsgerecht in stoßdämpfendes Strohgeflecht gehüllt und durch ein Geländer in Gestalt der typischen Schiffsreling abgegrenzt. Die Korrespondenz mit den flankierenden Schiffsplastiken stützte sich auf Spuren der Eisenverklammerung der Blöcke (v. Massow 1932, 203 ff. Abb. 125 Taf. 54). Wiewohl bei der Neuaufstellung im Rheinischen Landesmuseum Trier nach dem Krieg aufgegeben, hat die Denkmalrekonstruktion keineswegs als forschungsgeschichtlich überholt zu gelten (Numrich 1997, 111). Es mag hier genügen, mit einem zeichnerischen Entwurf das hypothetische Erscheinungsbild einer Minimalausführung zu skizzieren [Abb. 2].



2
Neumagen.
Grabmal mit Weinschiffen.
Hypothetische Rekonstruktion.

Zwei weitere kleinere Plastiken, die mit „kleine Weinschiffe“ treffend beschrieben sind, würden sich zwar aus thematischen Gründen durchaus als Teil jenes bildhauerischen Szenarios empfehlen. Indes fiel dann die Rekonstruktion des Grabbaus noch monumentaler und protziger aus, als wir ihn uns reduziert auf die beiden großen Schiffsplastiken ohnedies vorzustellen haben. Für die schiffsarchäologische Qualifizierung des Typus „Neumagen“ als spätrömisches Wasserfahrzeug sind die kleineren Skulpturen kaum von Belang.

An die Neumagener Schiffsdenkmäler knüpfen sich eine Reihe Fragen. So wüsste man gerne, wer der Inhaber des Grabdenkmals war: ein erfolgreicher Händler oder ein Großgrundbesitzer, ein Reeder, ein antiker „Shiplover“ oder womöglich gar ein Militär? Dass dahinter allein eine wohlhabende Familie gestanden haben kann, ist angesichts der Größe der Bildwerke und der sich abzeichnenden Qualität der Werkstatt das einzig Sichere. Dem Monument ist weder eine Inschrift zuzuordnen, noch sind motivische Elemente mit klarem Bezug zur Privatsphäre wahrzunehmen. Die Plastiken behandeln das Thema Schiff und Transport zu Wasser; allerdings nicht ohne die Einbindung des Menschen als Teil des Geschehens.

Die „Neumagener Weinschiffe“ assoziieren Reize, die sich wunderbar ins Lokalkolorit einfügen. So wollten viele Gelehrte aus der Region in den Fassladungen Behälter für Wein sehen, gewiss wohlmeinend und ja auch gar nicht zu widerlegen. Auch das entrückt lächelnde Antlitz des Steuermanns von „Weinschiff 2“ wurde dahingehend verstanden, der Gute habe sich reichlich an einem Fass bedient.

Dass Schein und Sein nicht dasselbe sind, kündigt sich für eine andere Schiffsdarstellung von der Mosel an, überliefert als Bruchstück einer spätrömischen Formschüssel aus Trier [Abb. 3]. Dem sich über einen länglichen Gegenstand beugenden Besatzungsmitglied wurde verständnisinnig unterstellt, es sauge mit einem dünnen Rohr Wein aus dem Fass (Binsfeld 1976, 3). Diese Sichtweise könnte man als Deutungsvorschlag hinnehmen, läge nicht auf der Hand, dass die hier vorliegende Bildkomposition einem zwischen Rhein und Rhône verbreiteten Motiv an die Seite zu stellen ist. Dort begegnen nämlich Grabreliefs sowie ein Votivaltar mit Darstellungen kanuartig gestalteter Boote, die sich durch ihre Antriebsweise – entweder uferseitiges Schleppen (Tredeln) oder Vortrieb mittels einer Spiere (Staken) – als Binnenfahrzeuge zu erkennen geben. Ihre Ladung besteht gewöhnlich aus einer kleinen Zahl Fässer, ähnlich wie bei den Neumagener Plastiken. Nur die auf zwei Sockelfriesen des Igeler Pfeilergrabmals kenntlichen Frachtboote scheinen Tuchballen zu tragen, jedenfalls keine Fässer (Bockius 2001, 136-139 Abb. 20-22; 2007, 96-98 Karte 8). Wie auch immer: einschlägige ikonografische Parallelen zum Bildtypus wie ein Altarrelief aus Domburg/Niederlande [Abb. 4] legen nahe, dass es sich bei dem vermeintlichen Zapfrohr der Trierer Bilderschüssel um eine Stakspiere handelt, ein einmal sogar nahezu vollständig original überliefertes Gerät (Bockius, Schiffsausrüstung 2006), um Binnenfahrzeuge über Grund fortzubewegen.



3

Trier.

Darstellung eines Frachtbootes mit Fassladung (Ausformung) nach dem Bruchstück einer spätrömischen Formschüssel.



4

Domburg.

Darstellung eines Frachtbootes
mit Fassladung auf dem Votiv-
altar für die Göttin Nehalennia.

Kopie im Museum für Antike
Schiffahrt, Mainz.

Folglich sollte das Minenspiel der am „großen Weinschiff“ und seinem Pendant gezeigten Personen bei der Interpretation keine Rolle spielen – überwiegend teilt sich dort der für ein Grabdenkmal angemessene Ausdruck von Ernst und Trauer mit. Keineswegs gleichgültig erscheint demgegenüber die Körperhaltung. Selbst die sechs in der mit Riemen bestückten Mittelsektion Dargestellten blicken nach vorne, also in Fahrtrichtung des Schiffes. Das ist bekanntermaßen nicht die Pose des Ruderers, zumindest nicht die konventionelle Art zu rudern. Die Fahrzeugdimensionen überschätzend, wurden die Personen als unbeteiligte Mannschaften gedeutet, deren rudernde Kameraden unter Deck verborgen zu denken wären (Ellmers 1978, 7). Oder man befand, nachzudenken lohne sich hier ohnedies nicht, weil ja ein Bezug zur antiken Realität gar nicht gegeben zu sein braucht.

Jedenfalls bietet das „Neumagener Weinschiff“ mehr als ein schiffstypologisches Indiz, das mit einem historisch verwertbaren Hintergrund rechnen lässt. So kehrt selbst das dort illustrierte Ereignis der Fassfracht in der gallorömischen Schiffssikonografie – wie bereits erwähnt – häufig genug auf, um auch hier das Einfangen eines realen Ereignisses akzeptieren zu können. Als ein nur in Gallien, Britannien sowie an Rhein und Donau original nachweisbares Verpackungsmittel (Desbat 1997, 113 ff. fig. 7), verleiht das Fass als dominantes Element der Szene eine provinziale Note. Aber unabhängig davon: Die auf dem „Weinschiff“ geladenen Fässer scheinen ganz und gar nicht zu seiner funktionalen Bedeutung zu passen, handelt es sich doch bei dem Fahrzeug ohne Zweifel um die plastische Darstellung eines römischen Kriegsschiffes (schon Loeschke 1927, 107 ff. identifizierte die „Schiffsramme“). Das legen folgende Merkmale nahe:

- die Rumpfsilhouette mit in der Wasserlinie vorspringendem Bug, eingeschränkt auch die oben angebrachten „Augen“
- eine mittschiffs unterhalb der Gitterreling angeordnete Gebälkkonstruktion mit den in großer Zahl (22) unterhalb querenden Riemen
- die martialisch wirkenden Tierkopfprotomen als Bekrönung vom Bug- und Hecksteven
- der im Heck achterlich vom Rudergänger kenntliche Aufbau
- die stufenartig von der Mittelsektion abgesetzten Schanzkleider vorne und achtern.

Zwar würde keines dieser motivischen Elemente für sich alleine genommen mit letzter Gewissheit für ein antikes Fahrzeug hoheitlicher Verwendung stehen, das heißt ein Kriegsschiff charakterisieren, aber angesichts der hier gebotenen Kombination ist an der Aussage nicht zu rütteln. Das mediterrane Kriegsschiff verfügte spätestens seit dem 8. Jahrhundert v. Chr. über einen Rammsporn, eine Ausstattung, die das Fahrzeug selbst, genau genommen seine beschleunigte Masse, zur Waffe werden lässt.

Auf dem in der Wasserlinie vorspringenden Bug – im Fachjargon auf dem Stevenanlauf und den dort anbindenden Barghölzern – war gewöhnlich ein schwerer Beschlag montiert, ab dem 5. Jahrhundert v. Chr. ein aus Bronze gegossener, je nach Schiffsgröße mindestens ein bis zwei Zentner schwerer Aufsatz mit plankenbrechenden messerartigen Finnen. Im 2. Jahrhundert n. Chr. wurde jene gusstechnisch recht anspruchsvoll herzustellende Waffe weitgehend ersetzt durch simplere, annähernd kegelförmig zu denkende Bewehrungen mit eher symbolhafter Bedeutung (Casson/Linder 1990). Die für das antike Kriegsschiff seit alters her charakteristische Silhouette mit konvex-konkav modelliertem Bug überdauerte alle Entwicklungsformen der dort montierten Rammsporne. Der in der Wasserlinie nach vorn geführte Bug blieb ein phänotypisches Erkennungszeichen wie der Tarnanstrich moderner Militärfahrzeuge. Wiewohl beim antiken Schiff das Gegenteil von Camouflage dahinter stand, signalisierte jenes Erscheinungsbild doch Wehrhaftigkeit. Zwar wurde die Spitze des spornartig gestalteten Bugs an der Trierer Plastik ergänzt (Loeschcke 1927, 105; 113; 117 Abb. 3; 11), indes ließ das Erhaltene gar keinen Zweifel an der typischen Form aufkommen. Allenfalls ließe sich darüber diskutieren, ob die derzeit gefundene Rekonstruktion mit sehr kurzem, stumpfem Sporn der alten Ergänzung vorzuziehen ist.

Die Kenntnis über Gestalt und Entwicklungsformen des antiken Kriegsschiffsbugs wird vorzugsweise anhand von zeitgenössischen Bildern und einer Handvoll original erhaltener Beschläge gewonnen. Inzwischen ist klargeworden, dass nicht jedes militärisch verwendete Wasserfahrzeug mit einer Metallbewehrung ausgestattet war, am wenigsten in der hier diskutierten Epoche (Bockius 2007, 37 ff.). Aufgrund der beschädigten Bugspitze wäre es müßig zu fragen, ob die Schiffsplastik ursprünglich über die Kennzeichnung eines Beschlages im Relief oder durch Farbe verfügte. Für die Identifizierung der Buggestalt bliebe die Antwort ohnedies irrelevant.

Die am Neumagener Weinschiff oberhalb des Bugsporns plastisch ausgeführte Augenzier begegnet häufig am mediterranen Kriegsschiff, wiewohl weder stets noch ausschließlich an dieser Fahrzeuggattung. Heute noch für maltesische Fischerboote (Luzzi) typisch, gelten *Oculi* als apotropäische Zeichen. Was für den von Unheil vielfältiger Art bedrohten antiken Frachter zutreffen mag, erklärt man gerade für das römische Kriegsschiff besser profan. Das Augenmotiv lässt sich nämlich als Reminiszenz einer gewissermaßen aus der Mode geratenen Ausstattung auffassen, verfügten doch Kriegsschiffe laut ikonografischer Überlieferung und eines griechischen Originalfundes bis ins späte 6. Jahrhundert v. Chr. über Rammsporne in Gestalt eines naturalistisch wiedergegebenen Eberkopfes (Kalligas 1996).

Für den Heckaufbau gilt weitgehend dasselbe wie für morphologische Merkmale und Details am Bug. Hier handelte es sich augenscheinlich um einen zerlegbaren Wetterschutz, auf gleichwertigen Einheiten im Mittelmeergebiet namentlich Schutz vor der Sonne.

Gemessen etwa an den auf der Trajanssäule in Rom außergewöhnlich detailliert im Relief dargestellten Kriegsschiffen ist hierbei von einer leichten, wohl demontierbaren Zeltkonstruktion auszugehen, sei es aus Leder oder aus geölten Stoffplanen.

Dass antike Kriegsschiffe (Gardiner 1995) ihren Antrieb primär durch Muskelkraft bezogen haben, ist altbekannt. Geschwindigkeit stand und steht im Seekrieg bis heute im Vordergrund, nicht zuletzt aber auch unabhängiges Manövrieren; beides zusammen gewährleistete im Altertum ausschließlich das Mannschaftsrudern. Da man gerade einen hölzernen Schiffsrumpf nicht beliebig lang bauen kann, um die Zahl der Ruderbesatzung zu steigern, hatten bereits griechische und phönizische Schiffbauer Systeme entwickelt, um – je nach Größe und taktischer Aufgabe der Fahrzeuge – Hunderte, ja ausnahmsweise sogar in die Tausende gehende Ruderer in den Rümpfen unterzubringen (Casson 1971, 77 ff.; Gardiner 1995). Auf den ganz großen, weitgehend auf den Hellenismus beschränkten Großkampfschiffen bedienten mehrere Leute jeweils einen Riemen; bis zu drei Reihen Ruder verteilten sich übereinander auf jeder Schiffseite. Die Mannschaft beanspruchte dann freilich mehr Platz querschiffs und auch in der Senkrechten, aber nicht zwangsläufig in der Kielachse. Populär irreführend als Galeeren bezeichnet, unterscheiden wir antike Kriegsschiffe nach unterschiedlichen Klassen und Besatzungsgrößen. Dazu nur wenige Beispiele: die kleinste mehrrangige Einheit, die Bireme (griech.: *dieres*) mit zwei Riemenreihen pro Seite verfügte über rund 50 Ruder, die griechische Triere des 5./4. Jahrhundert v. Chr. wurde von 170 Mann gepullt, die römische Quinquereme mit zwei oder drei Ruderreihen und mehrfach besetzten Riemen von 400 Ruderern. Die lateinisch-griechischen Bezeichnungen „Bireme“, „Triere“ tragen aber schon zum Verständnis bei: „*bi*“ mit der Bedeutung „zweifach“, meint hier je zwei Ruderer und Riemen in einem Längsmodul pro Schiffseite; „*tri*“ meint drei Mann und von ihnen bediente Ruder im gleichen Abschnitt – insgesamt waren es natürlich je vier beziehungsweise je sechs Besatzungsmitglieder und Geräte in einer gemeinsamen Raumsektion, begrifflich unterschieden wurde nur nach der Basiseinheit einer Schiffseite. Größere, das heißt mittlere und schwere Kampfschiffe verfügten dagegen über einen Antriebsapparat mit jeweils doppelt oder vielfach besetzten Riemen.

Wir kennen sogar den konstruktiv zugestandenen Platz für die Mannschaftsunterbringung. Vitruv erwähnt für antike Kampfschiffe den Abstand zwischen den Riemendollen, also ein Längsschiffsmaß: Zwei Ellen; das sind drei Fuß, im Dezimalsystem eine Strecke von etwa 90 cm. Diese offenbar standardisierte Längeneinheit hat sich in den vergangenen zehn Jahren wiederholt auch schiffsarchäologisch bestätigt, zumindest annäherungsweise und bei von der Schiffbaupraxis verursachten Maßtoleranzen (Bockius 2000).

Bei Kriegsschiffen mit mehr als einer Riemenreihe übereinander, selbst bei den kleinen Fahrzeugklassen, war die planende Hand mit physikalischen Vorgaben und menschlicher Physiologie konfrontiert.

Beim effektiven Einsatz eines Bootsriemens kam und kommt es noch immer auf die Hebelverteilung und Balance sowie auf biomechanische Anforderungen an. Das Platzangebot im Rumpf war mit weniger als einen Meter naturgemäß gering, ein Zugständnis, das man der Einsparung von Gewicht, Widerstand und Reibung schuldete. Wer beim Konstruieren eines Fahrzeugs nebst dessen Antriebssystem mit Muskelenergie Vorlieb zu nehmen hat, muss zwangsläufig bei der Bemessung von Schiffsraum geizen, nicht zuletzt in Breite und Bauhöhe. Es würde zu weit führen, hier komplexe geometrische Rechen- oder Grafikmodelle zu erläutern. Sie setzen sich dreidimensional mit bestimmten rudertechnischen Einrichtungen und Ausstattungselementen auseinander, die wir fast ausschließlich von antiken Schiffsbildern beziehen. Dazu zählt ein auch am „Neumagener Weinschiff“ kenntliches bauliches Detail: der Seitenüberhang – eine lateral auskragende Gebälkkonstruktion, in der eine von zwei Riemenreihen pro Schiffsseite gerigt war (Bockius 1997, Abb. 2-5; 7-8).

Die weiteren kriegsschiffstypischen Aspekte, die martialisch wirkenden Tierköpfe auf den erhöhten Schiffsenden sowie die charakteristischen stumpf auf die Reling stoßenden Schanzkleider, können wir mit den unmittelbaren Bildparallelen des „Weinschiffs“ abhandeln. Dass es sich bei dessen antikem Vorbild um eine eher kleinere Klasse römischer Kriegsschiffe handelte, ist nicht zuletzt an der als Decksfahrt ausgewiesenen Fassladung abzusehen. Freilich müssen wir bekümmert in Rechnung stellen, dass die zwecks Vergleichs heranzuziehende spätrömische Überlieferung qualitativ nicht das bietet, was man sich wünschte. Den so aussagekräftigen monumentalen Denkmälern in Trier lassen sich bislang nur zweidimensionale Bildzeugnisse, vor allem numismatisches Material, gegenüber stellen, die den Riemenapparat der dargestellten Fahrzeuge nur unscharf klassifizieren.

Sieht man sich nach schiffstypologischen Parallelen zum „Weinschiff“ um, fallen besonders Münzstempel ins Auge: Serien einer 294 n. Chr. von Allectus in Britannien ausgegebenen Prägung wiederholen die Silhouette des „Weinschiffs“ nebst den erörterten typspezifischen Merkmalen recht genau [Abb. 5]. Allectus war Finanzchef des britannischen Usurpators Carausius, den er 293 beseitigte, worauf der für Gallien und Britannien verantwortliche Kaiser Constantius Chlorus eine Invasion einleitete und die Separatisten bei London besiegte.

Propagandistisch verwertet wird die Niederwerfung der Revolte auf einem knapp 54 Gramm schweren Goldmedaillon – geprägt in der Trierer Münzstätte [Abb. 6]. Das Prachtstück entstammt dem Schatzfund von Arras. Man entdeckt dort wiederum ein Zitat des „Weinschiffs“ in seiner eigentlichen Rolle als spätrömisches Kriegsschiff mit denselben Ausstattungsmerkmalen: Tierkopfprotome, Riemenausleger und Heckaufbau, dann angedeutete Besatzung mit Helmen. Fässer sucht man hier freilich vergeblich. Was sollen die auch bei einem taktischen Flotteneinsatz? Ein die Darstellungen auf Münzen und dem Goldmedaillon wertender Hinweis sei gestattet: Allectus und Constantius verfügten beide als politisch-militärische Repräsentanten eines schon



5

Aes des Allectus.

Darstellung eines Kriegsschiffs vom Typus Neumagen. Römisch-Germanisches Zentralmuseum Mainz, Inv. O.42637.



6

Arras.

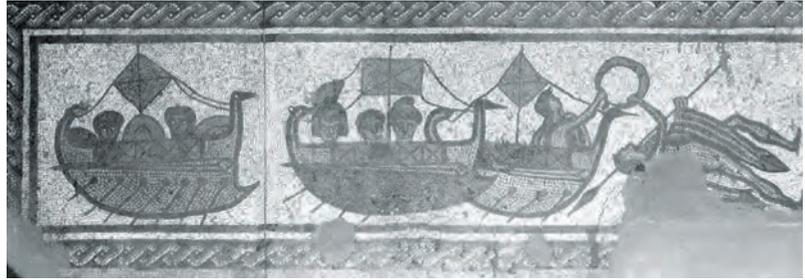
Goldmedaillon, um 297 in Trier geprägt für Constantius Chlorus. Darstellung eines Kriegsschiffs vom Typus Neumagen.

7

Lowham, Somerset.

*Aeneas-Mosaik aus einer
römischen Villa.*

Darstellung dreier Ruderschiffe.



etwas maroden Römerreichs über dieselben Kriegsschiffstypen. Etwas anderes ist auch nicht zu erwarten, wenn man in Rechnung stellt, dass die in den spätrömischen Flotten gehaltenen Fahrzeuge auf einheitliche Bauprogramme zurückgehen, also konstruktiven Mustern entsprechen.

Das Szenario des mit Fässern beladenen Typs „Weinschiff“ kehrt noch ein weiteres Mal wieder – ein handfestes Indiz dafür, dass es sich bei dem Motiv keineswegs um ein Fantasieprodukt handelt, sondern um die dreidimensionale Nachzeichnung in der antiken Wirklichkeit durchaus präsenster Vorgänge. So zeigt ein Mosaik des 4. Jahrhunderts aus einer Villa im südwestenglischen Lowham [Abb. 7] drei besegelte Ruderfahrzeuge, die bis auf ihre Riemenanordnung und den fehlenden Heckaufbau morphologische und ausstattungsstechnische Überschneidungen mit der Trierer Plastik erkennen lassen: Die spornartig gebildete Silhouette des Bugs, die charakteristischen zur Mittelsektion hin stumpf abgesetzten Schanzkleider vorne und achtern sowie in Tierkopffrotome mündende Steven. Bei etwas gutem Willen nimmt man entlang der Bordwände sogar Ausleger wahr, als Chiffre, die indes kaum ein anderes Urteil zulässt.

Gemessen an den gebotenen Datierungen des Vergleichsmaterials und dem für die Neumagener Schiffsdenkmäler vertretenen spätvevrischen Ansatz (Baltzer 1983, 31; 35) hätte man für die historischen Vorbilder mit einer zeitlichen Tiefe von rund eineinhalb Jahrhunderten zu rechnen. Andere bildliche Repräsentanten des Typs, darunter schiffsförmige Fibeln sowie die vor wenigen Jahren im Horologium des Andronikos bei der Athener Agora entdeckten Graffiti (Damianidis 2005), sind chorologisch aufschlussreich, aber chronologisch nicht zu verwerten. Sie bestätigen, dass spätrömische Kriegsschiffe vom Typ Neumagen alles andere waren als ein auf die Moselregion konzentriertes Phänomen. Dasselbe legt die mutmaßliche Darstellung eines Kriegsschiffes mit martialischer Stevenzier auf einem antiken Himmelsglobus (Künzl 1996, 130 ff. Abb. 3,32; 7 unten rechts) nahe.

Es ginge an dieser Stelle zu weit, den Aspekt „Fassladung auf einem Kriegsschiff“ näher zu vertiefen. Zumal hier die Trierer Plastiken keine Einzelfälle darstellen, mag es genügen, nach historischen Analogien Ausschau zu halten. Der Transport eines bloßen Verpackungsmediums – sei es für Wein, Bier, Salz, Fischsoßen oder sei es für trockenzuhaltende Frachten – auf einem Kampfschiff ließe sich als Zweckentfremdung auffassen. In Kenntnis neuzeitlicher und moderner Kriegsschiffsnutzung

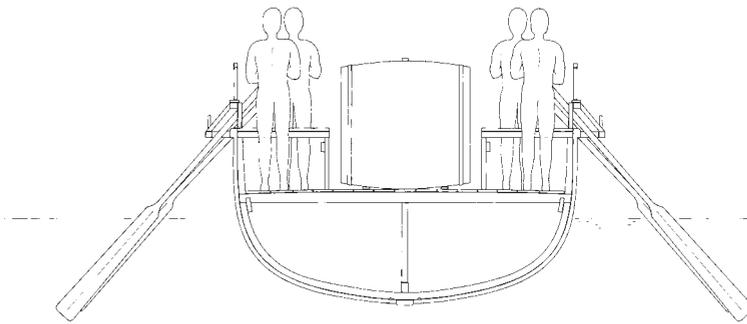
könnte indes gleichermaßen von einem logistisch begründeten Sondereinsatz die Rede sein. Deutsche Kampf-U-Boote transportierten im Zweiten Weltkrieg auf dem Rückweg von Japan dringend benötigtes Nickel und Gummi. Wenn Material oder Proviant, selbst Truppen einigermaßen sicher und möglichst rasch an einen Einsatzort zu gelangen hatten, wurde Kampfschiffen der Vorzug vor Frachtern gegeben. Das waren zweifelsohne kostenaufwendige Maßnahmen, von den Umständen eines Krieges und strategischen Zwängen oktroyiert, doch möchte man unterstellen, dass auch heutige Marinestäbe im Ernstfall nicht lange abwägen würden, ob das die wirtschaftlichste Art des Transports darstellt. Als antiker Beleg für gleichwertiges Handeln genügt der Hinweis auf die griechische Triere, die zuweilen als Transporter für Militärpferde herhalten musste, oder auf die Verwendung von Großkampfschiffen zur sicheren Überbringung dringlicher Depeschen.

Für ein Grabdenkmal mit unterstelltem zivilem Hintergrund wäre es doch nicht einmal abwegig zu vermuten, dass ein ausgemustertes Kriegsschiff von einem Reeder oder Händler aus kommerziellen Gründen für den Transport von Fässern in Fahrt gehalten wurde. Plausibel erscheint das mit dem Blick auf das Lowham-Mosaik zwar nicht. Aber selbst für jene Art der funktionalen Entfremdung beziehungsweise Entmilitarisierung ließen sich moderne Parallelen aufzählen. So werden bekanntermaßen in unseren Tagen ausgemusterte Fähren der Flusspioniere zum Mehrzweckfahrzeug der Freiwilligen Feuerwehr oder des Technischen Hilfswerks umgewidmet; Freizeitschiffer leisten sich kraftstoffdurstige entwaffnete Patrouillenboote als Motorjachten, und Ähnliches gilt für ausgediente Einsatzfahrzeuge der Wasserschutzpolizei. Warum sollte das im spätrömischen Staat denn anders gewesen sein? Allein, es gilt die ökonomischen Unvereinbarkeiten eines antriebspezifisch aufwendigen Ruderschiffs zu bedenken – möglichst leicht und kompakt gehalten, konnten solche Einheiten mangels geeigneter Raumreserven und Verdrängung allenfalls als Kompromiss- oder Verlegenheitslösung zum Gütertransport herangezogen worden sein. Ein logistisch motivierter Einsatz als Truppenversorger, der zwecks Gewinnung bescheidenen Frachtraums mit reduzierter Besatzung gerudert wird, käme als Zugeständnis an die Wirtschaftlichkeit sehr wohl in Betracht.

Angesichts der Quellenlage lassen sich keine historisch verbindlichen Antworten auf die angeschnittene Frage zum Auftraggeber des Grabdenkmals, am wenigsten zur Profession des Verstorbenen liefern. Aber es erscheint dennoch nützlich, noch einige an der Plastik kenntliche Merkwürdigkeiten zu reflektieren, die gemeinhin übersehen oder als bildhauerische Nichtigkeit beiseite geschoben wurden. Möglicherweise findet sich hier die Antwort auf die Frage, warum ein wohlhabender Zeitgenosse des frühen 3. Jahrhundert auf einer Nekropole mit dem Thema „Kriegsschiff mit Fässern“ prunkte. Rätselhaftes und Kurioses zunächst in Stichpunkten; dann folgt ein knapp gehaltener Erklärungsversuch:

- Die dargestellte Besatzung blickt in Fahrtrichtung, kommt folglich als Bemannung konventioneller Riemen nicht in Betracht.
- Zweiundzwanzig Ruder ragen unterhalb vom Auslegergebälk hervor, wo doch nur die Hälfte, also 11 über den Ausleger geriggt sein müssten.
- Die Riemen unterscheiden sich durch ihre spatenförmigen Blätter von den üblicherweise lang-schmal geformten Bootsriemen römischer Kriegsschiffe, gleichen darin den für das gallorömische Binnenfahrzeug verbürgten Riemen und Paddeln (Bockius 2007, 97 Abb. 110).
- Fassfracht beanspruchte auf einem zweireihigen Kriegsschiff mit seinen beengten Verhältnissen gerade den Raum, der nach heutigem Kenntnisstand ganz oder teilweise für die Riemenbesatzung reserviert war.
- Unkanalisierte Flüsse, zu denen nicht zuletzt auch die antike Mosel zählt, werden nicht durchgängig die Wasserfläche geboten haben, um mit ausladendem Riemenapparat und stehendem Mast zu fahren. Wenngleich nicht einmal sicher ist, ob beziehungsweise auf welchen Binnengewässern solche Fahrzeuge unterwegs waren, sei festgehalten, dass die begrenzte Durchfahrtshöhe der Brücken, womöglich auch ihre teils engen Pfeilerjoche Hindernisse darstellten.

Die hier gelieferten Antworten verstehen sich als eine Hypothese, deren Plausibilität mit der Vielfalt individueller Möglichkeiten quellenkritischen Abwägens steht und fällt: Der Steinmetz des „Neumagener Weinschiffs“ illustriert keinen militärischen Einsatz, jedenfalls keine taktische Verwendung. Das Fahrzeug wird auf einem beengten Binnenrevier in einer Rudertechnik fortbewegt, die unter vergleichbaren Bedingungen oder dort, wo Geschwindigkeit keine Rolle spielt, bis heute geübt wird. Der vorwärts blickende Ruderer stößt, gewöhnlich im Boot stehend, einen steil eintauchenden Riemen oder zwei Skulls mit kurz-breitem Blatt durch das Wasser, lässt so Raum für die Übernahme einer Fassfracht auf dem Oberdeck [Abb. 8]. Schiffersprache führt das unter „Stoßrudertechnik“, eine Betriebsart, die auch außerhalb des Rumpfes geringere Anforderungen an die Platzverhältnisse stellt. Man sollte es bei Anwendung jenes Antriebes freilich nicht eilig haben. Nur unter solchen Voraussetzungen ist es für ein auf Geschwindigkeit getrimmtes römisches Ruderfahrzeug mit doppelreihigem Riemensystem und der querschiffs raumbeanspruchenden Verteilung der Ruderbesatzung überhaupt denkbar, dass auf ihm Fässer als Deckfracht transportiert werden konnten. Das gilt umso mehr dann, wenn das Schiff konstruktiv auch für den Binneneinsatz ausgelegt, das heißt reviergerecht leicht gebaut war.



8

Neumagen.

„Großes Weinschiff“.

Zeichnerische Rekonstruktion.

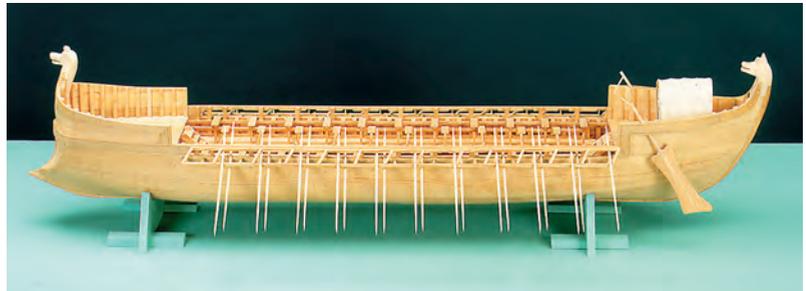
Querschnitt mit Kennzeichnung
der Betriebsart Stoßrudertechnik.

Natürlich kann jenes Erläuterungsmodell nicht alle offenen Fragen beantworten: Wie groß muss man sich die Fässer vorstellen, waren sie leer oder gefüllt, und womit? Genügte denn das aufrichtende Moment (metazentrische Höhe) eines solchen Rumpfes, um die Schwerpunktsverschiebung in der Vertikalen zu kompensieren? Wurde das Fahrzeug mit den sechs auf einer Schiffsseite dargestellten Besatzungsmitgliedern bewegt und zitiert die 22 Riemen nur das ursprüngliche Betriebssystem einer – mit 44 Ruderern gar nicht schlecht besetzten (Morrison 1996, bes. 264; 317) – römischen Bireme?

Sämtliche zuvor berührten Gesichtspunkte spielten im Rahmen der Rekonstruktion des Typs „Neumagener Weinschiff“ als Argumente und Abwägungskriterien eine mehr oder minder gewichtige Rolle. Für den Verfasser war es zunächst kein Gesichtspunkt, wie dieses Fahrzeug jenseits seines taktischen Auftrages genutzt wurde, da seine Aufmerksamkeit bevorzugt dessen Eigenschaft als römisches Militärfahrzeug galt. Zu dessen plantechnischer Rekonstruktion standen folgende Aspekte im Vordergrund:

- Maßgeblich waren Erwägungen zur antiken Mannschftsverteilung im Rumpf.
- Als methodische Grundfeste stand die mit dem Faktor 11 zu multiplizierende Strecke zwischen den Riemendollen (je elf am Ausleger und an den Bordwänden montiert).
- Die Basiseinheit für die Strecken zwischen den Dollen, folglich auch für den Abstand zwischen den Bedienungsmannschaften nebst ihrer mannbezogenen Ausstattung, entsprach dem bereits erwähnten metrologischen Standard von rund 90 cm.
- Die Proportionen in der Horizontalen, das Verhältnis von Mittelbeziehungsweise Antriebssektion, Vor- und Achterschiff, hatten sich zwangsläufig an den oben diskutierten Denkmälern zu orientieren, allem voran an der monumentalen Neumagener Schiffsplastik.
- Schiffbauliche Maßnahmen, etwa die gewählten Holzarten, Verbindungstechniken oder konstruktive Lösungen, wie Spantschema und schiffbauliche Details, nahmen in antiken Wracks anzutreffende Merkmale zum Vorbild, darunter auch militärische Einsatzfahrzeuge einer einfacheren Klasse (Bockius 2002; Bockius, Mainz 2006).

- Ruderphysikalische und physiologische Anforderungen bestimmten den Wirkungsapparat des Riemensystems, das seinerseits die Geometrie des Rumpfes beeinflusste (Bockius 1997, 41 ff. Abb. 9-13 Beil.).
- Die Identifizierung des Typs als schwimmendes Wehrgerät legte nahe, den schiffsgeometrischen Entwurf einer geschwindigkeits-trächtigen Rudermaschine gleichen zu lassen, Raum und Gewicht zu sparen, zugleich aber auch den nautischen Erfordernissen einer Binnen- und Küstenfahrt Rechnung zu tragen (Bockius 2001, 151 ff.; 2007, 56 ff. Abb. 59).



9
Neumagen.
„Großes Weinschiff“.
Rekonstruktion als Bireme.
Modell im Museum für Antike
Schiffahrt, Mainz.

Bei der Bemessung von Längen-Breiten-Verhältnis, Schiffsgewicht und Mannschaftsanordnung waren moderne Bestimmungen zur Arbeitssicherheit und Anforderungen des „Germanischen Lloyd“ freilich nicht opportun; hätte man sich hier an zeitgenössischen Maßgaben und Erfahrungswerten orientiert, wäre kein wissenschaftlich begründeter Planentwurf herausgekommen. Da auch ein für didaktische Zwecke projektiertes Modell im Maßstab 1:10 [Abb. 9] nicht ohne einen Linienriss auskommt, der die Freiflächen des Schiffskörpers definiert, war diese plantechnische Projektionsart Grundbedingung (Jahresbericht RGZM, 1994, 557 f. Abb. 6. – Dimensional abweichende Vorschläge zur Rekonstruktion: Ellmers 1978, 7 f.; Höckmann 1983, 422 ff. Taf. 90 Mitte). Nur so ließ sich exakt das umsetzen, was man nirgendwo in einem Schiffbaukontor oder Konstruktionsbüro beziehen kann, nämlich die grafische Darstellung eines leichteren, im 3. bis 4. Jahrhundert in den römischen Flotten registrierten Schiffstyps. Da die Quellenlage keine algorithmisch ergänzbaren Schiffsfunde dieser Art bereithält und sich ein auf wenige gestalterisch-dimensionale Parameter stützendes Design stets geometrische Spielräume lässt, darf das Resultat allenfalls als originalähnlich gelten – doch besser weiß man es nicht.

Diesem Beitrag liegt ein Vortrag zugrunde, den der Verfasser am 13. Dezember 2007 vor der Gesellschaft für Nützliche Forschungen im Rheinischen Landesmuseum Trier gehalten hat.

Literatur

M. Baltzer, Die Alltagsdarstellungen der treverischen Grabdenkmäler. *Trierer Zeitschrift* 46, 1983, 7-151. – W. Binsfeld, Moselschiffe. In: Th. E. Haevernick/A. v. Salden (Hrsg.), *Festschrift für Waldemar Haberey* (Mainz 1976) 1-3. – R. Bockius, Vegetius und die Klassifizierung römischer Kriegsschiffe in der kaiserzeitlichen Flotte. In: D. Baatz/R. Bockius, *Vegetius und die römische Flotte*. Monographien, Römisch-Germanisches Zentralmuseum 39 (Mainz 1997) 41-64. – R. Bockius, Gleichmaß oder Vielfalt? Zum interscalmum bei Vitruv (*De architectura* I 2,21 f.). In: *Studia antiquaria*. Festschrift für Niels Bantelmann zum sechzigsten Geburtstag. *Universitätsforschungen zur prähistorischen Archäologie* 63 (Bonn 2000) 111-125. – R. Bockius, Boote und Schiffe der Römerzeit zwischen Tiber und Rhein. In: *Abgetaucht, aufgetaucht*. Hrsg. von H.-P. Kuhnen. *Schriftenreihe des Rheinischen Landesmuseums Trier* 21 (Trier 2001) 119-158. – R. Bockius, Die römerzeitlichen Schiffsfunde von Oberstimm in Bayern. Monographien, Römisch-Germanisches Zentralmuseum 50 (Mainz 2002). – R. Bockius, Schiffsausrüstung. In: *Der Barbarenschatz. Geraubt und im Rhein versunken*. Ausstellungskatalog (Speyer 2006) 147-148. – R. Bockius, Die spätrömischen Schiffswracks aus Mainz. *Schiffsarchologisch-technikgeschichtliche Untersuchung spätantiker Schiffsfunde vom nördlichen Oberrhein*. Monographien, Römisch-Germanisches Zentralmuseum 67 (Mainz 2006). – R. Bockius, Schifffahrt und Schiffbau in der Antike. *Archäologie in Deutschland*, Sonderheft 2007 (Stuttgart 2007). – L. Casson, *Ships and seamanship in the ancient world* (Princeton 1971). – L. Casson/E. Linder, The evolution in shape of the ancient ram. In: *The Athlit ram*. Hrsg. von L. Casson/J. R. Steffy. *Nautical archaeology series 3* (College Station/Texas 1990) 67-71. – H. Cüppers, Neumagen. In: *Die Römer in Rheinland-Pfalz*. Hrsg. von H. Cüppers (Stuttgart 1990) 492-494. – K. A. Damianidis, Structural details of a late Roman type of ship, appeared on the Euros 17 graffiti in the tower of the Winds. In: *TROPIS IX. 9th International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, Agia Napa 2005 (im Druck). – A. Desbat, Le tonneau antique: questions techniques et problème d'origine. In: *Techniques et Économie antiques et médiévales: le temps de l'innovation*. Colloque international Aix-en-Provence 21-23 Mai 1996. Hrsg. von D. Meeks/D. Garcia (Paris 1997) 113-120. – D. Ellmers, Shipping on the Rhine during the Roman period: the pictorial evidence. In: *Roman shipping and trade: Britain and the Rhine provinces*. Research report, Council for British Archaeology 24. Hrsg. von J. du Plat Taylor/H. Cleere (London 1978) 1-14. – R. Gardiner (Hrsg.), *The age of the Galley*. Mediterranean oared vessels since preclassical times. *Conway's history of the ship 2* (London 1995). – O. Höckmann, „Keltisch“ oder „römisch“? Bemerkungen zur Typogenese der spätrömischen Ruderschiffe von Mainz. *Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz* 30, 1983, 422-434. – *Jahresbericht des Römisch-Germanischen Zentralmuseums*. *Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz* 41, 1994, 551-664. – P. G. Kalligas, Chalkino embolo ploiou (Bronze ram of a ship). In: *TROPIS VII. 7th International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, Athens 1991. *Proceedings*. Hrsg. von H. Tzalas (Athen 1996) 129-141. – E. Künzl, Sternenhimmel beider Hemisphären. Ein singulärer römischer Astralglobus der mittleren Kaiserzeit. *Antike Welt* 27, 1996, 129-134. – S. Loeschke, Der zweite Tierkopf zum Neumagener Moselschiff. *Trierer Zeitschrift* 2, 1927, 105-120. – P. Marsden, *Ships of the port of London. First to eleventh centuries AD*. *Archaeological report*, English Heritage 3 (London 1994). – W. v. Massow, *Die Grabmäler von Neumagen*. *Römische Grabmäler des Mosellandes und der angrenzenden Gebiete* 2 (Berlin 1932). – J. S. Morrison/J. F. Coates, *Greek and Roman oared warships*. *Oxbow monograph 62* (Oxford 1996). – B. Numrich, *Die Architektur der römischen Grabdenkmäler aus Neumagen*. *Trierer Zeitschrift*, Beiheft 22 (Trier 1997).

Abbildungsnachweis

Abb. 1; 6 Th. Zühmer, RLM Trier, Dia.

Abb. 2-4; 9 Römisch-Germanisches Zentralmuseum Mainz.

Abb. 5 V. Iserhardt, Römisch-Germanisches Zentralmuseum Mainz.

Abb. 7 nach: Marsden 1994, 72 Abb. 65.

Abb. 8 Entwurf Verfasser.