

Die Weinschiffe Lothar Schwinden der römischen Grabmäler von Neumagen

Wolfgang Binsfeld (1928-2011)
Heinz Cüppers (1929-2005)
nonagenariis –
den väterlichen Freunden gewidmet



1
Neumagen.
Weinschiff 1.
(Massow Nr. 287a 1-2).

*„Das Neumagenschiff [...] gerudertes Kriegsschiff,
als Weintransportschiff außerplanmäßig eingesetzt“
(Künzl 2018, 57).*

*„Es liegt kein Grund vor, an Kriegsschiffe zu denken:
Der eigenartige ‚Schiffsschnabel‘ am Bug ist wohlbekannt von Handelsschiffen
und darf nicht mit dem Rammsporn der Kriegsschiffe verwechselt werden“
(Binsfeld 1979, 66).*

Das große Neumagener Weinschiff [Abb. 1] aus der Zeit nach 200 n. Chr. gehört zu den Ikonen der Sammlungen im Rheinischen Landesmuseum Trier. Neben dem Schulrelief ist es aufgrund seiner vorzüglichen Erhaltung und wegen des außergewöhnlichen Informationswertes zu antiker Realität von besonderem Wert. Doch wie die dem Beitrag vorangestellten Zitate zeigen, stehen die Einschätzungen zum Neumagener Weinschiff – oder, genauer gesagt, zu den Neumagener Weinschiffen – einander diametral gegenüber. Die Frage nach der Einordnung fordert immer wieder zu einer Betrachtung der Schiffe heraus. Die Überlegungen führen dabei über den schiffsarchäologischen Sektor hinaus zu ikonographischen Aspekten der moselländischen Grabplastik sowie zu sozioökonomischen Überlegungen im Bereich der historischen Wissenschaften.

Die Theorie, das Neumagener Weinschiff sei ein Kriegsschiff, ist in jüngerer Zeit von Vertretern der Abteilung Museum für Antike Schifffahrt im Römisch-Germanischen Zentralmuseum Mainz argumentativ begründet worden. Das eingangs gebotene aktuelle Zitat von Ernst Künzl beruht auf den Forschungen seiner Mainzer Kollegen Olaf Höckmann und Ronald Bockius. Sie beziehen sich in ihrer Auffassung vorrangig auf antike Kriegsschiffe nach originalen Befunden und bildliche Darstellungen, angeregt vor allem durch die aufsehen-erregenden Funde der Mainzer Römerschiffe 1981/82. Dem entgegen steht eine Einsicht, wie sie im Rheinischen Landesmuseum Trier, dem Aufbewahrungsort der Neumagener Weinschiffe, Wolfgang Binsfeld im Eingangszitat vertreten hat. Diese Interpretation geht nicht zu- vorerst von einer schiffsarchäologischen Betrachtung aus, sondern von einer Einordnung in den Bestand der archäologischen Denkmäler im Allgemeinen und des Mosellandes im Besonderen. Bereits vorweg sei gesagt, dass auch die folgenden Darlegungen eher zur zweiten, sozusagen der ‚Trierer Seite‘, neigen und damit das Neumagener Weinschiff und seine Parallelstücke als eine umfassende Gruppe von Denkmälern zu einem wirtschaftsgeschichtlich bedeutsamen Bereich der römerzeitlichen Moselregion verstehen.

Neumagener Weinschiffe – die erhaltenen Denkmäler

Vor weiteren Überlegungen ist eine Bestandsaufnahme der bekannten Denkmäler notwendig. Man sollte nicht nur von einem, dem bekannten, Neumagener Schiff ausgehen und daraus folgernd von einem Sonderfall oder einer Sondernutzung dieses Schiffs sprechen. Tatsächlich sind mehrere Schiffsdenkmäler unter den skulptierten Steinen in Neumagen entdeckt worden (Massow Nr. 287-288). Für jedes dieser Schiffe sind von den antiken Steinmetzen jeweils zwei Sandsteinblöcke zur Gestaltung des Rumpfes sowie für die realistische Darstellung der Besatzung und der Ladung bearbeitet worden. Für das besterhaltene Neumagener Weinschiff ist die Zusammengehörigkeit der beiden Steinblöcke zu einer Gesamtlänge von 2,81 m eindeutig [Abb. 1; 7]. Die dekorativen Aufsätze an Bug und Heck, Köpfe von Fabelwesen, waren mit Dübeln und Klammern angestückt. Deren Zuweisung ist erst Jahrzehnte nach der Auffindung im damaligen Provinzialmuseum durch Elvira Fölzer (1911) und Siegfried Loeschcke (1927) gelungen.

Zum Quader mit dem beliebten ‚fröhlichen Steuermann‘, der im Heck eines weiteren Schiffes seinen Platz hat [Abb. 2], gehört mit großer Wahrscheinlichkeit ein ebenfalls noch vorhandener Block mit Schiffsbug. Für Wilhelm v. Massow war die gleichartige dekorative Ausgestaltung der Bordleisten, Ruderkästen und der Übergänge von den Bordwänden zu Bug und Heck ausschlaggebend, um in den beiden Weinschiffen ein zusammengehöriges Paar zu erkennen. Obwohl einiges für diese Annahme spricht, ist doch Vorsicht geboten. Die besser erhaltene linke Seite dieses zweiten Schiffes mit dem fröhlichen Steuermann, die Backbordseite, weist über seine Gesamtlänge mit zwei Steinblöcken nur fünf Ruderer auf [Abb. 3], während das Schiff Nr. 1, das vollständige Neumagener Schiff, an jeder Seite sechs Ruderer hat.



2
Neumagen.
„Fröhlicher Steuermann“
von Weinschiff 2.
(Massow Nr. 287b2).



3
Neumagen.
Weinschiff 2 mit 'fröhlichem
Steuermann'. Rückseite.
(Massow Nr. 287b1-2).



4
Neumagen.
Weinschiff 3.
(Massow Nr. 288).



a



b

Zwei weitere Steinblöcke lassen sich eventuell zu einem dritten Schiff zusammenfügen [Abb. 4]. Bordleisten, Ruderkästen und eine lockerere Reihung der Ruder haben eine andere Ausgestaltung als die beiden zuvor genannten Schiffe. Damit kann zusammenfassend festgestellt werden, dass sechs große Reliefquader von Schiffen aus Neumagen existieren, die unter Vorbehalt mindestens drei verschiedenen Weinschiffen zugerechnet werden müssen; Loeschcke (1927, 105) war von vier Weinschiffen ausgegangen (ebenso Bockius 2001, 148), Höckmann (1983, 422) von drei Grabmonumenten.

Hierzu mögen auch vier skulptierte Fragmente von Fässern gezählt werden, die im Umfeld der Weinschiffe in Neumagen geborgen wurden. Aktuelle Recherchen haben zur Wiederentdeckung von zwei dieser Bruchstücke geführt [Abb. 5]. Drei Fragmente hat Massow 1932 in seinen Katalog der Grabmäler von Neumagen aufgenommen:

- Nr. 288c als eventueller Bestandteil des dritten Weinschiffes;
- Nr. 403 ohne exakte Zuweisung und heute verschollen;
- Nr. 481, 1930 ohne Fundort nachinventarisiert als weiteres Fragment eines Fasses.



5
Neumagen.
Fragmente von Fässern
römischer Weinschiffe.
(a Massow Nr. 288c).
(b RLM Trier, Inv. 11613).
M. ca. 1:10.



6

Neumagen.
Grabmalbekrönung
mit Amphorenpyramide
und Weinschiffen 2 und 3.
(Massow Nr. 287b; 288).

Wiederentdeckt haben Sabine Faust und Thomas Zühmer ein viertes Fragment, nicht bei Massow aufgenommen, doch von Felix Hettner nach der Fundbergung in Neumagen „im Südosten der Burg“ 1885 dokumentiert (Inv. 11613), mit vorsichtiger Zuweisung zum „Vorderteil des Schiffes mit fröhlichem Steuermann“. Eine eigene Studie der Fragmente der skulptierten Fässer im Vergleich mit den erhaltenen Weinschiffen, insbesondere in Bezug auf die Darstellung der Fassreifen, könnte zum Nachweis weiterer Grabmäler mit Weinschiffen führen. Unter dieser Voraussetzung wird auch die These der Sondernutzung eines einzelnen Weinschiffes noch weiter infrage gestellt.

Auf ältere Vorschläge geht die heutige Aufstellung eines Schiffspaares in der sogenannten Gräberstraße des Landesmuseums zurück, bei der beiderseits einer Amphorenpyramide als Grabmalbekrönung zwei Weinschiffe als Paar positioniert sind [Abb. 6]. Alle Schiffe bestätigen eine solche Aufstellung als Paar, da jedes eine Ansichts- oder Außenseite und eine vom Betrachter abgewandte, zu einem Dach oder einer andersartigen Grabmalbekrönung in der Mitte hin orientierte Innenseite aufweist. So ist die Bordseite des Schiffes mit dem fröhlichen Steuermann [Abb. 3] weniger tief ausgearbeitet; sie war eine derartige, vom Betrachter kaum einsehbare Innenseite. Entsprechendes gilt für die Innenseite des vollständigen großen Neumagener Schiffes [Abb. 7].

7

Neumagen.
Weinschiff 1. Rückseite.
(Massow Nr. 287a 1-2).



Wenn wir bedenken, dass die uns erhalten gebliebenen Inschrift- und Reliefsteine von römischen Grabmälern nur einen Bruchteil der ehemals vor 1700 bis 1900 Jahren errichteten Grabmonumente überliefern, so muss man ausschließen, dass mit den bekannten mindestens drei Weinschiffen drei Viertel aller ehemals aufgestellten Weinschiffe auf uns überkommen seien. Nein, es muss eine sehr viel höhere Anzahl auch an Schiffsskulpturen gegeben haben! Das Neumagener Weinschiff kann demnach nicht als Einzelfall, als „ein ausgemustertes Kriegsschiff von einem Reeder oder Händler aus kommerziellen Gründen für den Transport von ‚Fässern‘ in Fahrt gehalten“ (Bockius 2008, 45), angesprochen werden. Das Motiv der geruderten Weinschiffe ist für mehrere Grabmäler damit nachzuweisen. Es ist nicht ein einzelner Grabmalbesitzer gewesen, der als „ein wohlhabender Zeitgenosse des frühen 3. Jahrhunderts auf einer Nekropole mit dem Thema ‚Kriegsschiff mit Fässern‘ prunkte“ (Bockius 2008, 45). Der Typus des in allen Fällen mit vorspringendem Bugsporn so charakteristischen Schiffes hat folglich nicht nur in Serie als Bekrönung auf Grabmälern Erwähnung gefunden, dieser Typus wird auch tatsächlich auf der Mosel verkehrt sein. Es entspricht dem Charakter der moselländischen Grabmäler, die außerordentlich wirklichkeitsgetreu abbilden, dass repräsentative Sujets ausgesucht wurden, die den ausschließlich zivilen Grabmalbesitzern auch zu ihrer eigenen Ehre gereichen konnten. Es gibt unter diesen Grabmonumenten seit dem 2. Jahrhundert keine, die eine militärische Karriere ihrer Besitzer dokumentieren oder illustrieren. Unter Berücksichtigung dieser Prämissen aus dem erhaltenen Denkmälerbestand darf der Blick auf das Erscheinungsbild der Neumagener Schiffe gerichtet und die Frage nach ihrer Funktion als Fracht- oder Kriegsschiffe gestellt werden.

Neumagener Schiffe – Frachtschiffe oder Kriegsschiffe?

Kriterien, die es gestatten sollten, die Neumagener Schiffe als Kriegsschiffe zu klassifizieren, hat Bockius (2001, 148 ff.; 2008) zusammengestellt:

- Rammsporn
- Bugform
- Bugdekor
- Antriebssystem und Anzahl der Riemen
- Protome (Aufsätze an Bug und Heck)
- Heckaufbau
- Schanzkleider (Panzerung vorn und hinten).

Nach diesen Kriterien, so sein Fazit, „handelt es sich doch bei dem Fahrzeug (sc. dem großen Neumagener Schiff) ohne Zweifel um die plastische Darstellung eines römischen Kriegsschiffes“ (Bockius 2008, 40). In letzter Konsequenz ist daraus „für ein Grabmal mit unterstelltem zivilem Hintergrund“ zu folgern, „dass ein ausgemustertes Kriegsschiff von einem Reeder oder Händler aus kommerziellen Gründen für den Transport von Fässern in Fahrt gehalten wurde“ (Bockius 2008, 45).

Bugsporn und Bugform

Die Form des Bugs und der vorspringende Bugsporn sind seit jeher bei der Betrachtung des Neumagener Schiffes Auslöser für die ersten Assoziationen an Kriegsschiff gewesen. Bei Kriegsschiffen sitzt in Höhe der Wasserlinie auf dem vorderen Ende des vorstehenden Kiels ein Rammsporn aus Metall, aus Eisen oder Bronze. Ähnliches ist häufig bei Kriegsschiffen für einen Obersporn etwa in Höhe des oberen Abschlusses der Bordwand zu beobachten.

Auch die Neumagener Schiffe haben eine konvex-konkave Bugform. Der Bugsporn als das vordere Ende des Kiels ragt vor. Die Spitze ist nicht erhalten und es ist durchaus denkbar, dass selbst sie verziert war (Loeschcke 1927, 106). Nach dem oben angeführten Eingangszitat von Binsfeld ist „der eigenartige ‚Schiffsschnabel‘ am Bug wohlbekannt von Handelsschiffen“. Eine Vielzahl von Darstellungen aus der Handels- oder Frachtschiffahrt wäre anzuführen, etwa verschiedene Schiffe auf den tunesischen Mosaiken, vor allem der Schiffskatalog von Althiburus oder das Frachtschiff von La Chebba [Abb. 8] (Blanchard-Lemée u. a. 1996, 123 Abb. 82) mit allen Details auch der Neumagener Schiffe, mit Bugsporn, Bugdekor, Heckaufbau, Ruderantrieb und Protomen an Bug und Heck. Doch auch die schwarz-weißen Mosaiken des Piazzale delle Corporazioni, der Platz der Handelsniederlassungen in der Hafenstadt Ostia, hier neben verschiedenen anderen Frachtschiffen das Bild der Schiffer von Narbo/Narbonne, der (*navicularii*) *Narbonenses*, sind eine Betrachtung in dieser Hinsicht wert [Abb. 9]. Und schließlich im römischen Nordwesten ist für ein Schiff zu Füßen der von gallischen und germanischen Kaufleuten an dem großen Warenumschlagplatz Colijnspaat an der süd-holländischen Küste verehrten Göttin Nehalennia diese Bugform nicht ungewöhnlich [Abb. 10] (Stuart/Bogaers 2001, 93 Nr. A 57 Taf. 47).

8

La Chebba.

Mosaik mit Fischerszene.

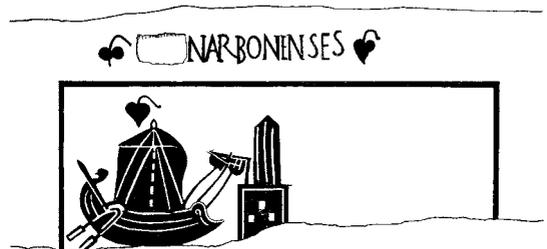
Tunis, Bardo-Nationalmuseum.

9

Ostia, Hafen.

Frachtschiff und Leucht-
oder Hebeturm.Mosaik im Geschäftsraum
(statio) der Kaufleute
des süd-gallischen Narbo.

8



9

Auch bei diesen Handelsschiffen ist es der Kiel, der so weit vorragt und auf den die Steven vorne und hinten aufgesetzt sind (Göttlicher 1977, 48). Als „Rückgrat“ des Schiffsrumpfes bezeichnet Höckmann (1983, 404) den Kiel, der bei den Mainzer Römerschiffen von 1981 aus 20 cm breiten Eichenbohlen, bis zu 9 cm dick, bestand. Es ist leicht verständlich, dass bei Kriegsschiffen von einem solchen Kielbaum der stärkste Stoß gegen ein feindliches Schiff ohne nachhaltigen Schaden für das eigene Schiff ausgehen konnte. Mit einem metallenen Rammsporn verstärkt, konnte der Stoß umso wirksamer werden. Fern derartiger kriegerischer Absichten lag die Konstruktion des Sporns in der zivilen Schifffahrt. Dass diese beiden Formen des gewaltfreien wie des aggressiven Gebrauchs nebeneinander existierten und dass ein unbefestigter Bugsporn auch in der zivilen Schifffahrt bekannt war, belegt eine Nachricht aus dem römischen Bürgerkrieg von 47 v. Chr.: Von *Brundisium/Brindisi* aus hatte Publius Vatinius als Anhänger Caesars vor dem Auslaufen zu einer Auseinandersetzung zur See gegen Pompeius in Ermangelung geeigneter Kriegsschiffe stattdessen Frachtschiffe für seine Armada requiriert und diese entsprechend dem kriegerischen Zweck am Bug umgerüstet (*ad proeliandum rostra imposuit*). Im vollständigen Zitat ist zu lesen (*Bellum Alexandrinum* 44,3):

[...] *navibus actuariis, quarum numerus erat satis magnus, magnitudo nequaquam satis iusta ad proeliandum, rostra imposuit.*

„Frachtschiffen, deren hohe Anzahl ihm ausreichend war, nicht aber ihre Größe, setzte er zum Seekampf geeignete Rammen auf“.

Dieses in der Diskussion um den Kriegsschiffcharakter der Neumagener Schiffe bislang unbeachtete Zitat unterstreicht, dass auch Frachtschiffe einen Bugsporn haben konnten, der jedoch in der zivilen Nutzung nicht durch den zerstörerischen Metallaufsatz eines Rammspornes verstärkt war. Eine in der zitierten Stelle des *Bellum Alexandrinum* so bezeichnete *navis actuaria*, in der Schiffsarchäologie als Schiffstyp unterschiedlich definiert, ist auch im Schiffskatalog des Mosaikes von Althiburus abgebildet und dort in der Beischrift so benannt, ein Frachtsegler mit Bugsporn (Duval 1989, 836 Nr. 13. – Redaelli 2014, 123 f. Nr. 7-8). Ein Kalksteinblock mit konvex-konkavem Bug ist aus der Mosel im Bereich der Trierer Römerbrücke zutage getreten (Cüppers 1969, 125 f. Nr. 6); da nichts Weiteres über das Bauwerk, zu dessen architektonischer Dekoration der Block gehörte, bekannt ist, kann in diesem Fall nicht der militärische oder zivile Zweck des Schiffes definiert werden.



a



b

10

Colijnsplaat.

Weihung des gallischen Schiffers Vegisionius Martinus aus dem Sequanergebiet für die Göttin Nehalemnia.

a Gesamtansicht.

b Attribute der Göttin: Hund und Schiff.

Leiden, Rijksmuseum van Oudheden.

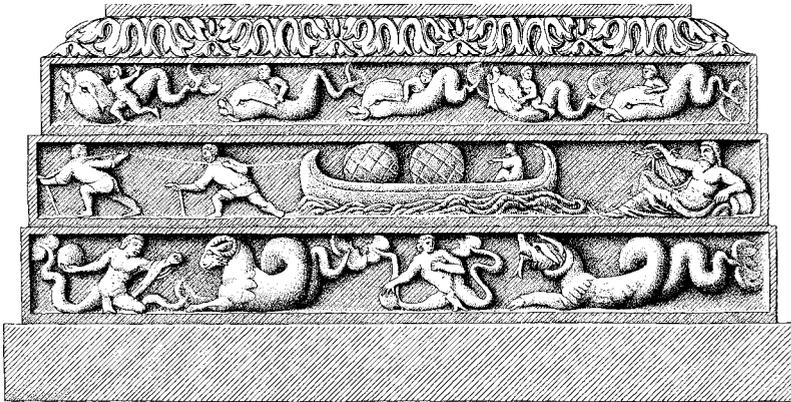
Bugdekor und Stevenaufsätze (Protome)

Häufig wird der vorspringende Bugsporn des bekannten Neumagener Weinschiffes als die Ausgestaltung eines Delphinkopfes angesprochen. Das ist denkbar, muss jedoch keinesfalls zwingend so gesehen werden, falls der an seiner Spitze beschädigte Bugsporn in einer eigenen plastischen Verzierung ausgelaufen sein sollte, wie Loeschcke (1927, 106) bei seinen Wiederherstellungsarbeiten am großen Neumagener Weinschiff überlegte. Die Bugform ist nicht ungewöhnlich und muss nicht alternativlos auf eine Delphindarstellung hinauslaufen. Bemalung, in der alle treverischen Grabmäler in der Antike gefasst waren, ist hier nicht mehr vorhanden. Alleine ein Auge an der Schauseite des Weinschiffes ist noch plastisch wiedergegeben. Die „ausgeführte Augenzier begegnet häufig am mediterranen Kriegsschiff“, mag man mit Bockius (2008, 41) konstatieren. Dieses und andere symbolische Ornamente sind darüber hinaus jedoch überhaupt bei Schiffen weit verbreitet [Abb. 8-9]. Ein isoliertes Auge, wenn man es nicht als Bestandteil eines Delphinkopfes ansieht, mag als apotropäisches, das heißt Übel fernhaltendes, Symbol eines ‚magischen Auges‘ verstanden werden. Diese Frage hatte sich bereits Fölzer (1911, 244 ff.) bei ihrer Betrachtung der Dekorelemente gestellt. Und nicht zuletzt ist auch hier wieder zum Schiffsdekor eine Bemerkung des Ausonius heranzuziehen, die er im Zusammenhang mit dem spielerisch anmutenden Schiffsverkehr auf der Mosel macht (Mosella 220-221):

*Non aliam speciem petulantibus addit ephēbis
pubertasque amnisque et picti rostra phaseli.*

„Keinen anderen Ausdruck fügen den ausgelassenen Burschen hinzu ihre Jugend, der Fluss und die am Bug bemalten Barken“.

Der Bootstyp der *phaseli* in diesem Vers 221, „bemalt am Bug“ – *picti rostra phaseli*, hat seinen Namen von der ursprünglichen Bezeichnung für Bohnenschoten – *phaseli* (griech. φάσηλοι). Die Typbezeichnung bestimmter Schiffe auf der Mosel mag von Ausonius sehr bewusst gewählt worden sein, wenn der Fluss bevölkert war von Schiffen mit kennzeichnend hochgezogenen Steven an Bug und Heck, die an Bohnenschoten erinnern. Die dichterische Tradition führt für diesen Schiffstyp weit zurück, unter anderem zu einem Gedicht Catulls auf einen Phaselus (Carmen 4). Für die charakteristische Gestalt derartiger Moselschiffe stehen die erhaltenen Schiffsskulpturen aus Neumagen. Ihre farbigen Fassungen haben die Zeiten nicht überdauert. Bereits Caesar (Bellum Gallicum 3,13,2) hatte die an gallischen Schiffen hochgezogenen Bug- und Hecksteven bemerkenswert gefunden: *prorae admodum erectae atque item puppes*. Schiffsdarstellungen gallo-römischer Reliefs bestätigen diese Form; aus der in diesem Beitrag geführten Erörterung sei lediglich auf die Darstellungen getreidelter Schiffe der Igeler Säule und von Cabrières verwiesen [Abb. 11; 15].



11
Igeler Säule.
Stufensockel des Grabmals mit
Treibelszene und Seetierfries.

Zum Dekor gehören ebenso die beiden Tierkopffrotome an Bug und Heck. Jahrzehnte nach der Entdeckung der Neumagener Weinschiffe haben sie ihren Platz zurück auf das große Neumagener Weinschiff gefunden (Fölzer 1911. – Loeschcke 1927). Auch sie sind nicht ausschließlich militärisch zu sehen. Es sind wohl entgegen Bockius (2008, 43) nicht allein „kriegsschifftypische Aspekte, die martialisch wirkenden Tierköpfe auf den erhöhten Schiffsenden“. Figurale Ausgestaltung von Bug- und zuweilen auch Hecksteven kommen allenthalben vor, mögen Freude an der Zier oder (aber-)gläubige Vorstellungen zur Abwehr von Übeln ausdrücken. An Seetierfriese, diese auf den Neumagener Denkmälern und überhaupt auf den moselländischen Grabmälern beliebten klassischen Motive [Abb. 11], haben bereits Fölzer (1911, 239) und Loeschcke (1927, 105) erinnert. Und dem konnte auch Höckmann, obwohl er die Kriegsschiffdefinition bevorzugte, nur zustimmen: Nach ihm kommen die Protome gallischem Stilempfinden entgegen und „vielleicht entspricht auch die Verzierung der hohen Steven mit Tierköpfen mehr dem Geschmack der einheimischen Provinzialbevölkerung als mediterranem Formengut“ (Höckmann 1983, 423). Eine schöne neue Parallele zu den Schiffen mit Protomen, beladen mit Weinfässern, hat nun noch ein Luxemburger Fund zutage gefördert (Dövenner 2008, 62; 64 Abb. 14), den Kopf einer Bronzenadel aus Altrier [Abb. 12]. Das Weinschiff auf einem Blätterkelch hat eine Bugprotome mit dem Kopf eines Vogels. Das Heck ist entsprechend dem dekorativen Gesamtkonzept des Bildes bekrönt mit einem Vogelgeschwanz. Auch diese Kombination mit Heckprotome in Schwanzform, passend zur Tierart der Vorderprotome, ist nicht ungewöhnlich. Beladen ist das Schiff der Luxemburger Bronzenadel mit zwei Fässern, deren Fassreifen durch Einkerbungen deutlich markiert sind. Dem Träger oder Nutzer der Nadel wird jede martialische Intention für sein Schiff ferngelegen haben.



12
Altrier.
Aufsatz einer Bronzenadel mit
Darstellung eines Weinschiffs.
Kopf und Schwanz eines Vogels
als Bug- und Heckprotome.

Bertrange, Centre National
de Recherche Archéologique.

Der Ruderantrieb

Das Neumagener Weinschiff ist ein Ruderschiff. Dass das Schiff im strengen Sinne nicht gerudert, sondern vielmehr mit Blick der Ruderknechte in Fahrtrichtung gepaddelt, vielleicht auch mit Stoß gerudert wurde, ist schon früh erkannt worden. Binsfeld (1976) hat diesen Sachverhalt mit Beobachtungen am dritten Neumagener Schiff [Abb. 4] (Massow 1932 Nr. 288a) und Darstellungen auf trierischer Keramik untermauert.

Bei dem großen Neumagener Weinschiff sind an jeder Seite sechs Ruderer, bei anderen Neumagener Schiffen zuweilen wohl nur fünf, die platzsparend neben den Fässern ihr Paddel in das Wasser tauchen, es mit der Druckhand an der Seite zur Schiffsmitte hin oben am Knauf, mit der äußeren Zughand weiter unten am Schaft fassen. Ein beschädigter Steinblock eines Schiffes aus Neumagen eröffnet den Blick auf diese Griffhaltung (Massow 1932 Nr. 288a. – Binsfeld 1976, 1 Taf. 1,1), ebenso mehrere Keramikreliefs. Zitiert sei hier nur ein reliefiertes Schüsselfragment mit rotem Glanztonüberzug aus dem Bereich der Trierer Kaiserthermen (Binsfeld 1976, 3 Taf. 2,2. – Weidner 2009, 109 f.; 288 f. Nr. 98): Vor einem Steuermann im Heck, vielleicht vor einem Schutzdach sitzend, stechen sieben Personen ihre Paddel in der beschriebenen Weise über der Bordwand ins Wasser [Abb. 13]. Undeutlicher sitzt links ein Vorschiffmann – *proreta*, eine weitere Person steht inmitten des Schiffes.

Realistische Darstellung wird in der antiken Plastik selten so konsequent verfolgt wie auf den moselländischen Grabmälern. Wenn auf den Bildern die Ruderknechte nach vorne schauen, so muss das der Realität entsprochen haben. Ebenso ist bei Quantitäten, etwa bei der Anzahl der Fässer oder der Ruderknechte, von zuverlässigen Angaben auszugehen. Deshalb ist bis heute eine Frage definitiv nicht beantwortet: die gegenüber der beschränkten Anzahl an Ruderknechten so zahlreichen Ruder, am großen Neumagener Weinschiff im Verhältnis sechs Ruderer zu 22 Riemen.



13

Trier, Kaiserthermen.
Fragment einer Sigillataschüssel
mit Darstellung des Paddel-
antriebs eines Moselschiffes.

Im Zusammenhang mit der Definition als Kriegsschiff geht Bockius von einem Schiff mit mehreren Ruderreihen aus, einem Zwei- oder Dreiruderer, einer Bi- oder Trireme (2001, 150 f. – Bockius 2008, 42). Überlegungen für die Konstruktion, auch angelehnt an Höckmann (1983, 424 f.), stehen unter schiffsbautechnischen und schiffsarchäologischen Aspekten. Doch bei der Moselfahrt der Neumagener Weinschiffe können diese aus verschiedenen Gründen (Bockius 2008, 46) nicht mehr im militärischen Einsatz sein: die Ruderer in Fahrtrichtung, alle Ruder auf gleicher Höhe unter dem Geländer als Ausleger, eine andere Form der Ruderblätter, der durch die Fässer für den Ruderbetrieb eingeschränkte Platz und die auf einer nicht kanalisierten Mosel zu enge Schifffahrtsrinne.

Doch auch damit sind die 22 Ruder des großen Neumagener Weinschiffes nicht geklärt. Eine ältere These, in Trier in der Vergangenheit immer wieder gerne vorgetragen, sei deshalb ins Spiel gebracht: Das Schiff zeige den Binnenschiffsverkehr mit sechs Ruderern beiderseits; zudem deute es einen Seetransport, etwa über die Nordsee nach Britannien in einem größeren, von 22/44 Ruderern angetriebenen Schiff an. Intensiver Britannienhandel wie Import nach Gallien und Germanien ging von den Häfen in Südholland aus (Reinard/Schäfer 2018). Am Umschlagplatz bei Colijnsplaat haben neben anderen gallischen auch treverische Kaufleute der Göttin Nehalennia ihre Weihungen dargebracht [Abb. 10] (Krier 1981, Nr. 41-43. – Krier 1985. – Heinen 1985, 147 ff.). Nicht befriedigend, doch auch nicht von der Hand zu weisen ist eine Deutung von zahlreichen Riemen als Stilmittel, wie dementsprechend auch Regula Frei-Stolba (2017, 66 Anm. 60) „die zweiundzwanzig Ruder zu sechs Ruderern als Erhöhung des künstlerischen Effekts“ sieht. In vielen Darstellungen weisen Schiffe mit geringer Besatzung eine Vielzahl von Rudern auf, etwa das Fischerschiff des oben zitierten Mosaikes aus La Chebba [Abb. 8]. Es hat bei zwei Fischern als einziger Besatzung neben zwei Steuerrudern an einer Bordseite erkennbar acht Ruder. Bockius (2008, 47) erwägt für die These eines wiederverwendeten Kriegsschiffes mit den 22 Riemen auf einem der Neumagener Denkmäler ein Zitat des „ursprünglichen Betriebssystems“ als Bireme – Zweiruderer.

Rudern und Treideln

Mit sechs Ruderern an einer Seite des großen Weinschiffes von Neumagen berühren wir die Frage nach der Organisation der Schifffahrt auf der Mosel. Die Besatzungsgrößen variierten in der Realität wohl ebenso wie die Anzahl der Ruderer auf den verschiedenen Darstellungen. Bilder auf Trierer Reliefkeramik deuten auf Besatzungen zwischen drei und 19 Personen hin. So sind bei dem großen Schüsselfragment [Abb. 13] neben sieben Ruderern mindestens drei weitere Männer der Besatzung zu sehen. Bei der Doppelung von Ruderern und weiterer Besatzung in Vorschiff und Heck können wir auf 19 Männer kommen. Kleine Boote in Gallien kommen zuweilen mit nur zwei Schiffen aus.



14

Neumagen.

Grabrelief mit Treidelszene.
(Massow Nr. 179b).

Für den Ferntransport auf den Flüssen Galliens waren die Schiffer in Vereinigungen organisiert. Wenigstens durch eine Inschrift aus Metz (CIL XIII 4335. – Schmidts 2011, Nr. 3) kennen wir die Moselschiffer – *nautae Mosallici*. Treverer gehörten auch zu den Korporationen der Saône- und der Rhône-Schiffer. In Lyon zu inschriftlichen Ehren gekommen ist der Saône-Schiffer C. Apronius Raptor (CIL XIII 1911; 11179. – Krier 1981, 31-35 Nr. 7-8; 186 f. – Heinen 1985, 66; 170. – Schmidts 2011 Nr. 14; 21), Ratsherr in Trier und Weinhändler – *negotiator vinarius* in Lyon mit weiteren Funktionen dort. Die Schiffervereinigungen durften nach staatlicher Prüfung der Vereinsstatuten und erfolgter Genehmigung (Ehrhardt/Günther 2013) operieren. Treverische Kaufleute haben die häufigste inschriftliche Nennung gefunden und gehören offensichtlich zu den aktivsten ihres Berufsstandes, vertreten von Britannien bis Lyon (Schlippschuh 1974).

Bei der Organisation der Arbeit der Schiffer sind in engem Zusammenhang mit den geruderten Schiffen die Treidelszenen zu betrachten. Das Fragment eines Reliefs aus Neumagen [Abb. 14] zeigt am straff gespannten Tau den letzten einer Reihe von Treidelknechten mit angespannter Beinmuskulatur und mit für den feuchten Ufergrund griffigen Sandalensohlen (Polaschek 1974, 220-222 Abb. 9,8). Das Relief von Cabrières-d’Aigues [Abb. 15] (Cavalier 2008) ist zum Emblem für den Treidelbetrieb geworden. Drei Tawe stehen hier für drei Treidelknechte zur Verfügung. Das Schiff ist kleiner, der Schiffsführer sitzt erstaunlicherweise im Heck, statt vom Bug aus das Schiff auf Abstand vom Ufer zu halten, wie es auch das hier erwähnte Neumagener Relief anzeigt. Vergleichbar wären auch die Treidelszenen von den Sockelstufen der Igeler Säule [Abb. 11]. Neben den Bildquellen hat Binsfeld (1977, 3) die literarischen Zeugnisse zusammengestellt: Horaz, Ovid und Martial fassen in den beiden Jahrhunderten um Christi Geburt die Arbeit des Treidelns für Italien in Verse. Bei Horaz (Satiren 1,5) schleppt ein mitgeführtes Maultier (Vers 17-33), bei den anderen und auch bei allen späteren Autoren ziehen Menschen. Gemein ist allen die Erwähnung des Gesanges, in dessen Rhythmus die schwere Arbeit verrichtet wird (Schwinden 2020, 25 f.). Die Lieder können meistens als in ihrem Inhalt nicht sehr anspruchsvoll gewertet werden – Martial empfindet nur „Geschrei von den Treidlern“ – *clamor helciariorum* (Epigramme 4,64,21 f.). Doch der spätrömische christliche Dichter Sidonius Apollinaris möchte im 5. Jahrhundert ein Halleluja zu Christi Ehren auf der Saône, dem Schiffsweg in Richtung Trier, vernehmen (Briefe



15

Cabrières-d’Aigues.

Grabrelief mit Treidelszene.

Avignon, Musée Calvet.

2,10,4,25). Es sind die Ruderknechte, die stromab ihr Schiff mit Paddeln noch weiter beschleunigen, doch stromaufwärts aussteigen und vom Ufer aus das Schiff gegen die Strömung ziehen müssen. Ausonius macht genau diese Unterscheidung (Mosella 39-42):

*Tu, duplices sortite vias, et cum amne secundo
defluis, ut celeres feriunt vada concita remi,
et cum per ripas nusquam cessante remulco
intendunt collo malorum vincula nautae.*

„Du gehst in doppelter Richtung, wenn abwärts du treibst mit dem Strom, dann schlagen die schnellen Ruder die eilenden Wellen, während flussauf die Schiffer vom Ufer mit nie erschlaffendem Schleppseil mühsam ziehen über die Brust die am Mast befestigten Taue“.

Häufig übersehen und im Zusammenhang mit dem Treidelerverkehr selten erkannt wird eine zweite Stelle bei Ausonius (Mosella 165-166):

*[...] inde viator riparum subiecta terens,
hinc navita labens [...].*

„[...] von hier der Treidler an tieferen Ufern sich mühend, von dort der Schiffer dahingleitend [...]“.

Entscheidend ist hier das richtige Verständnis von *viator*. Zwei verschiedene Gruppen von Schiffsleuten stehen einander gegenüber, die des *viator* und jene des *navita*. Der eine, der *viator*, kommt für den Beobachter von dessen erhöhter Warte mit Blick auf den Fluss „von hier“ – *inde*, der andere, der *navita*, „von dort“ – *hinc*. Mit dem lokaladverbialem Gegensatzpaar *inde* – *hinc* werden die einander entgegengesetzten Richtungen zum Ausdruck gebracht. Während der „Schiffer“ – *navita* in die eine Richtung flussabwärts mit seinem Schiff „dahingleitet“ – *labens*, ist die Tätigkeit des *viator* sehr viel mühsamer. Er ist beschäftigt *terens* – „mühend“ oder „die Ufer des Flusses aufwühlend“, das heißt in der anderen Richtung gegen die Strömung das Schiff ziehend, mühsamen Schrittes im tiefen Ufergrund.

Wer ist also mit *viator* gemeint? Auf drei Wortebenen ist der Kontrast in den beiden Versen 165 f. konstruiert: *inde* – *hinc*, *viator* – *navita*, *terens* – *labens*. In dieser dreifachen Gegenüberstellung bedeutet *viator* „der Treidler“. Flussabwärts durfte er als Ruderknecht im Schiff sitzend die Fahrt mit seinem Ruder beschleunigen (Ausonius, Mosella, Vers 39 f.), wie es das Neumagener Weinschiff zeigt. In der entgegengesetzten Richtung, *inde* gegenüber *hinc*, muss er der mühsamen Arbeit nachkommen, das Schiff vom Flussufer aus zu ziehen (Ausonius, Mosella, Vers 41 f. – Cavalier 2008). Es ist zu einfach, *viator* rein mechanisch-lexikalisch als „Wanderer“ zu übersetzen (so Dräger 2011. – Anders und treffend Gruber 2013. – Roberts 1989, 18 f.). *Via* ist ein Begriff, der nicht allein auf den sicheren Boden einer „Straße“ auf dem Festland zu beziehen ist: In dem hier zuvor zitierten Vers 39 benutzt Ausonius den Begriff *via* selbst für die beiden Fahrtrichtungen auf dem Fluss, stromabwärts und stromaufwärts *duplices vias* – „zweierlei Wege“.

Offensichtlich gab es nicht wie in späteren Epochen ein in Streckenabschnitte eingeteiltes Dienstleistungsgewerbe des Treidelns, seit dem späten Mittelalter mit Tieren betrieben (Zimmer 2014, 115-118). Ein Vorteil für den antiken Treidelverkehr bestand darin, dass das Schiff mit seiner Besatzung autark sein konnte.

Aufschlussreich mag ein Blick in die spätere Epoche der Karolingerzeit unter veränderten gesellschaftlichen und herrschaftlichen Verhältnissen sein: Das Prümer Urbar überliefert, dass im 9. Jahrhundert an bestimmten Orten ansässige Schiffer die Transportdienste auf den Flüssen Mosel und Rhein für das vermögende Eifelkloster zu leisten hatten. Es sind nicht mehr die freien und privilegierten Korporationen des 2. und 3. Jahrhunderts. Höher bewertetes Fachpersonal, *gubernatores* – Schiffsführer und *operarii* – einfache Arbeiter, betrieb den Transportdienst (Elmshäuser 2006, 259). Dieses qualifizierte Personal war unter anderem für die kostbare Fracht des Salzes aus Vic-sur-Seille in Lothringen bei Metz notwendig. Mannschaften bis zu zehn Personen werden angenommen; zum Treideldienst für eine Last von fünf Tonnen werden dabei drei Männer veranschlagt (Elmshäuser 2006, 259 Anm. 64). Schifferfamilien, die von Metz nach Schweich oder von Worms nach Cochem für den weiteren Transport auf dem Landweg nach Prüm Güter beförderten, waren mit ihren Schiffen in den Moselorten Mehring und Remich ansässig (Elmshäuser 2006, 261-264).

Die Ladung – Weinfässer

Fässer sind in den Alpenprovinzen und im nördlichen Teil des Römischen Reiches der übliche Großbehälter für Flüssigkeiten gewesen. In den letzten beiden Jahrzehnten sind in der Erforschung von über 250 Fassfunden und der Analyse von mehr als 70 bildlichen Darstellungen große Fortschritte erzielt worden (Marlière 2002, bes. 85-88; 155 f. – Tamerl 2010. – Frei-Stolba 2017). In primärer Verwendung wird dabei das Fass vor allem dem Wein zugeordnet. Sekundär können Fässer danach für vielfältige Zwecke verwendet worden sein. Erhalten geblieben sind sie insbesondere in der Wiederverwendung als Fassungen für Brunnen.

Der Inhalt der Fässer auf den Neumagener Schiffen wird deshalb wohl Wein gewesen sein. Bier als Transportgut ist entgegen Bridger (2017, 214) eher auszuschließen, da Bier ein lokales Produkt, häufig sogar ein häusliches Eigenerzeugnis war und selbst bei professioneller Herstellung unter anderem auch aufgrund des geringeren Preises und der begrenzten Haltbarkeit nie über große Entfernungen verhandelt wurde. Anders ist die Situation beim Wein, der als Handelsware den Weg über weite Strecken lohnte. Dazu kommt die Möglichkeit, dass Lesegut am Rebstock und Most im Weinberg von Weinhändlern gekauft werden konnte. Die juristischen Bedingungen dafür waren geregelt; Stempel auf Holzfässern sprechen für diese Praxis (Frei-Stolba 2017, 144) und Reliefbilder von Einfüllungen in große Fässer auf schweren Lastwagen mögen eine Bestätigung geben.

Die Größe der Fässer kann für die Neumagener Schiffe nicht nur über den der Besatzung verfügbaren Platz informieren, sondern auch über den Umfang der Ladung. Soweit die Frage überhaupt gestellt wurde, ist nicht eindeutig beantwortet, ob die Neumagener Weinschiffe vier Fässer oder in zwei Lagen neun Fässer (Barzen 1956/58) transportierten. Trotz seiner Präferenz für eine Deutung als Kriegsschiff bemerkte Höckmann (1983, 428), dass „die Neumagener Schiffe einen plumpen Rumpf mit weitgehend parallelen Seiten und stumpfem Bug aufweisen wie ein Frachtkahn“. Nach den jüngeren Studien zu Größen römischer Fässer (Marlière 2002, 157-169. – Tamerl 2010, 21 f. – Freistolba 2017, 37 f.) wurden Fässer von 1,60 bis 1,90 m Höhe und einem Fassungsvermögen von 800 bis 900 l liegend transportiert. Für die Weinfässer der Neumagener Schiffe hat Elise Marlière (2002, 127) aus den auf den Reliefs sichtbaren Größenrelationen Bodendurchmesser von 60-70 cm errechnet. Mit dem für die Ruderknechte an den Seiten erforderlichen Platz könnten die Schiffe eine Breite von 3,50 m gehabt haben. Beladen waren die Schiffe demnach mit gut 3000 l oder bei zwei Lagen Fässern mit über 7000 l Wein. Selbst die höhere Last ist in Anbetracht der oben zitierten Leistungen im frühmittelalterlichen Treidelverkehr bereits mit fünf Treidelknechten im Transport flussauf denkbar. Es gibt Reliefs, die Fässer in zwei Lagen zeigen, nicht zuletzt sehr deutlich ein zeichnerisch von Alexander Wiltheim im 17. Jahrhundert überliefertes römisches Bildwerk aus Arlon [Abb. 16] (Espérandieu 1913 Nr. 4072. – Marlière 2002, 125 R3).



16

Arlon.

Grabrelief. Schiff mit Fassladung.

Überliefert von Alexander Wiltheim.

Die Moselschifffahrt im Blick des spätrömischen Dichters Ausonius

In der ausgehenden römischen Epoche im 4. Jahrhundert gibt es keine bildliche Darstellung zur Schifffahrt auf der Mosel. Doch gerade aus der Zeit um 371 n. Chr. gibt uns Ausonius in Versen ein lebendiges, wenn auch poetisch überhöhtes Bild des Lebens auf und an dem Fluss. Ausonius hat uns dabei auch einige Realien überliefert, so die nach ihm ausgesprochen bohnenförmige Gestalt von Schiffen, die er *phaseli* nennt, oder die Arbeit der Schiffer, wobei er arbeitsteilig differenziert zwischen verschiedenen Arten von Tätigkeiten der Ruderer und Treidelknechte auf oder an den Schiffen.

In drei aufeinanderfolgenden Abschnitten betrachtet Ausonius in der *Mosella* die Arbeiten der Winzer an der Mosel (Vers 150-199) sowie der Schiffer (Vers 200-239) und der Fischer (Vers 240-282) auf der Mosel. Im jüngsten philologischen *Mosella*-Kommentar relativiert Joachim Gruber (2013, 165) das idyllische Bild: „Es entspricht dem heiteren Ambiente der Mosellandschaft und ihrer idealisierten Darstellung, dass die Tätigkeiten der Bewohner nicht als mühsame Arbeit wahrgenommen werden, sondern als spielerische Aktionen am und im Fluß.“

In dieser Wahrnehmung erscheint Ausonius der Schiffverkehr auf der Mosel wie ein festliches Schauspiel (Mosella 200-207):

Haec quoque quam dulces celebrant spectacula pompas, [...].

„Und welch schöne Festzüge führen auf diese Schauspiele,
wenn die ruderbewegten Schiffe mitten im Fluss wetteifern
und verschiedene Wenden einschlagen [...].

Wenn im Heck und Vorschiff erregt sich die Meister gebärden
und die junge Schar auf des Flusses Rücken dahinzieht
den ganzen Tag, bei dem Anblick verdrängt im Spiel man
den Ernst, löscht die alten Sorgen im neuen Glück.“

Es ist nach den Vergleichen des Ausonius zum Treiben auf der Mosel mit berühmten antiken Seegefechten erwogen worden, dass der Dichter an bestimmte, alljährlich wiederkehrende Schiffswettkämpfe oder -spiele denke. Diese Annahme ist keineswegs zwingend (Schwinden 2020, 20): Ähnlich wie nach Vers 200 die Schiffer ein Schauspiel mit Festzug bieten – *celebrant spectacula pompas*, so mutet auch die fleißige Arbeit des Winzers als großes Theater an. Dieses parallele Kapitel hat Ausonius zuvor schon mit genau gleichlautenden Worten eingeleitet (Mosella 152):

Inducant aliam spectacula vitea pompam [...].

„Nun führen auf einen anderen Festzug die Schauspiele der Reben [...].“

Die Weinberge werden dabei zwangsläufig für Ausonius zum Theater in der Natur, zur Naturbühne, ein Begriff, mit dem er auch die Beschreibung schließt, *naturale theatrum* (Mosella 154-156):

„[...] wo ein emporragender Grat in langer Biegung über dem Steilhang
und Felsen, Sonnenplätze, Bögen und Buchten
mit ihren Reben sich erheben zu einer Naturbühne.“

Zu antiquarischen Beobachtungen an den archäologischen Denkmälern und hier zu den Neumagener Schiffen lassen sich aus den Worten des Ausonius weitere Bezüge herstellen, die sich einer ausschließlich philologischen Interpretation noch verschließen.

Eine Verbindung zwischen Weinbauer und Schiffer stellt Ausonius anschließend her. In einem nicht ganz ernst zu nehmenden Streit stehen die beiden Gruppen einander gegenüber (Mosella 163-168):

„Die bei der Arbeit fröhlichen Scharen und hurtige Winzer
sputen sich bald am höchsten Gipfel, bald am steilen Abhang.
Streitend mit frechen Rufen, von hier der Treidler sich mühend
am tieferen Ufer, von da der Schiffer dahingleitend,
die singen ihren Schmah den säumigen Winzern. Im Echo erwidern
die Felsen, der schillernde Wald und die Biegung des Flusses.“

Als wichtige Aussage zum Treidelverkehr konnte weiter oben die Rolle des *viator* erschlossen und dem *navita*, dem Schiffer, gegenübergestellt werden. Ausonius gibt ein schönes Stimmungsbild, wenn er beschreibt, wie die Schiffer ihre Tätigkeit mit rhythmischem Gesang begleiteten und in ihren Liedern mit Spott die Landarbeiter in Hörweite provozierten (Schwinden 2020, 23 f.).

Die Vorschiffleute und Steuermänner, auf den Neumagener Schiffen nicht direkt in die Ruderarbeit einbezogen, sieht Ausonius (Vers 204) höherrangig, als *puppibus et proris [...] magistris* – „Kommandanten an Heck und Bug“. Mit den *proris magistris* erklärt Ausonius die beiden Besatzungsmitglieder auf dem vollständigen Neumagener Weinschiff vor der Ruderreihe. Auf dem Denkmal sind sie heute weniger deutlich auszumachen, da ihre Köpfe verloren sind. Ihre verantwortungsvolle Aufgabe für Ladung und Kurs wird durch einen anderen Moselfund an der Römerbrücke in Trier, die Weihung zweier *proretarii* als „Vorschiffleute“ (Schwinden 2009), bestätigt. Erhalten ist die bronzene Bugprotome [Abb. 17] eines dem Genius der Vorschiffleute gestifteten Weiheschiffes.

Die eigentliche Ruderarbeit wird in zwei Versen angesprochen (Mosella 225-226). Deren Aussage verschließt sich immer noch hartnäckig allen Bemühungen der Kommentatoren um ein Verständnis. Sie seien auch deshalb hier zitiert mit der Übersetzung von Walter John (1980, 65):

*Utque agiles motus dextra laevaue frequentant
et commutatis alternant pondera remis [...].*

„Und wie mit der Rechten und Linken sie hurtig die raschen Bewegungen führen und durch Vertauschung der Riemen die schwere Last sich abwechselnd teilen, [...]“.

Sind diese Verse noch vereinbar mit einem Stechen der Paddel gleichzeitig auf beiden Schiffsseiten, wie es eigentlich notwendig ist? Die alte Technik der parallelen Arbeit auf beiden Seiten ist bestens vom Paddeln auf Drachenbooten bekannt. Ein alternierendes Ziehen back- und steuerbords im Wechsel, wie es der Text nahelegt, ist auszuschließen. Mit „veränderten/vertauschten Riemen (*commutatis remis*) die Lasten im Wechsel zu teilen (*alternant pondera*)“, muss in einem anderen, arbeitsteiligen, Sinn verstanden werden. Das Verständnis dieser beiden Verse 225-226 ist jedoch bislang nicht befriedigend geklärt.

Der Reichtum des Mosellandes, den Ausonius im 4. Jahrhundert trotz sich wandelnder Verhältnisse in ein einmaliges poetisches Landschaftsbild zu fassen versucht hat, war in den beiden Jahrhunderten zuvor viel stärker evident. Aus dem 2. und 3. Jahrhundert geben vor allem Mosaik und Grabmonumente Zeugnis vom außergewöhnlichen Reichtum im Stammesgebiet der Treverer um ihre Metropole Trier. Ihren Wohlstand verdankte die Region ihren wirtschaftlichen Aktivitäten. Die Provinz der *Gallia Belgica* war eine rein zivile Provinz, abgeschirmt durch die beiden militärisch geprägten germanischen Grenzprovinzen entlang des Rheines. Stolz hat man seine wirtschaftliche Potenz und seinen Wohlstand hieraus auf den Grabmonumenten präsentiert. Militärische Aspekte und Themen kriegerischer Auseinandersetzungen kommen auf diesen Grabmälern nicht mehr vor. Eine Serie von Weinschiffen als Grabmalbekrönungen ist wie andere Motivkreise – Kontorszenen oder Tuchproben – Ausdruck besonderen Erfolges auf einem speziellen Wirtschaftssektor, hier dem Weinhandel. Wenn die Neumagener Weinschiffe zivile Fahrzeuge sind, sind sie als Fahrzeugtyp höchster Ansprüche und Effektivität aufzufassen, die als sichtbares Symbol wirtschaftlicher Leistungen der Grabmalbesitzer noch zu ihren Lebzeiten stehen.



17

Trier, Römerbrücke.

Bugzier eines Votivschiffes für den Genius der Vorschiffleute.

RLM Trier, Inv. 1962,8.

Dank sagen möchte ich meinem Freund und luxemburgischen Kollegen Dr. Jean Krier für Hinweise und Einsichten zu einzelnen Fragen, ebenso der luxemburgischen Kollegin Dr. Franziska Dövenner für ihre großzügige Erlaubnis zur Besprechung des für das Verständnis der Neumagener Weinschiffe bedeutsamen bronzenen Nadelkopfes aus Altrier [Abb. 12]. Den Kollegen Dr. Sabine Faust und Thomas Zühmer verdanke ich die Wiederentdeckung und den Hinweis auf die skulptierten Fassfragmente aus Neumagen [Abb. 5].

Literatur

- R. M. Barzen, Die Neumagener Weinschiffe. *Trierer Zeitschrift* 24/26, 1956/58, 231-234. – W. Binsfeld, Moselschiffe. In: *Festschrift für Waldemar Haberey*. (Mainz 1976) 1-3 Taf. 1-2. – W. Binsfeld, Treideln unter den Römern. *Landeskundliche Vierteljahrsblätter* 23, 1977, 3-6. – W. Binsfeld, Römische Ruderschiffe auf der Mosel. *Mittelrheinische Postgeschichte* 27, 1979, 65-67. – M. Blanchard-Lemée/M. Ennaifer/H. Slim/L. Slim, Sols de l'Afrique romaine. *Mosaïques de Tunisie* (Paris 1996). – R. Bockius, Antike Schifffahrt. Boote und Schiffe der Römerzeit zwischen Tiber und Rhein. In: *Abgetaucht, aufgetaucht. Flussfundstücke, aus der Geschichte, mit ihrer Geschichte*. Schriftenreihe des Rheinischen Landesmuseums Trier 21 (Trier 2001) 119-157. – R. Bockius, Römische Kriegsschiffe auf der Mosel? *Schiffsarchäologisch-historische Betrachtungen zum ‚Neumagener Weinschiff‘*. *Funde und Ausgrabungen im Bezirk Trier* 40, 2008, 37-49. – C. Bridger, Befand sich Deutschlands älteste kommerzielle Brauerei in Xanten? Ein Beitrag zur Bierproduktion im römischen Germanien und Nordgallien. In: *Xantener Berichte* 30 (Darmstadt 2017) 197-219. – O. Cavalier (Hrsg.), *La scène de halage de Cabrières-d'Aigues* (Avignon 2008). – H. Cüppers, Die Trierer Römerbrücken. *Trierer Grabungen und Forschungen* 5 (Mainz 1969). – F. Dövenner, Neues zum römischen Vicus von Altrier. *Empreintes* 1, 2008, 59-64. – P. Dräger (Hrsg.), *Decimus Magnus Ausonius, Sämtliche Werke 2. Trierer Werke*. Herausgegeben, übersetzt und kommentiert (Trier 2011). – P. M. Duval, *La forme des navires romains d'après la mosaïque d'Althiburus*. In: P.-M. Duval, *Travaux sur la Gaule (1946-1986)*. Publications de l'École Française de Rome 116 (Rom 1989) 819-846. – N. Ehrhardt/W. Günther, Hadrian, Milet und die Korporation der milesischen Schiffseigner. Zu einem neu gefundenen kaiserlichen Schreiben. *Chiron* 43, 2013, 199-220. – H. G. Eiben, Das Neumagener Weinschiff (Trier 2009). – K. Elmshäuser, Schiffe und Schiffstransport in der frühmittelalterlichen Grundherrschaft. In: *Tätigkeitsfelder und Erfahrungshorizonte des ländlichen Menschen in der frühmittelalterlichen Grundherrschaft (bis ca. 1000)*. *Festschrift für Dieter Hägermann zum 65. Geburtstag*. Hrsg. von B. Kasten (Stuttgart 2006) 249-266. – É. Espérandieu, *Recueil général des bas-reliefs, statues et bustes de la Gaule romaine* 5. Belgique 1 (Paris 1913). – E. Fölzer, Ein Neumagener Schiff, neu ergänzt. *Bonner Jahrbücher* 120, 1911, 236-250 Taf. 13-14. – R. Frei-Stolba, *Holzfässer*. Studien zu den Holzfässern und ihren Inschriften im römischen Reich mit Neufunden und Neulesungen der Fassinschriften aus Oberwinterthur/Vitodurum. *Zürcher Archäologie* 34 (Zürich 2017). – A. Göttlicher, *Naves onerariae*.

Bau und Einsatz römischer Handelsschiffe. *Antike Welt* 8, 1977, H. 3, 47-54. – J. Gruber (Hrsg.), *D. Magnus Ausonius, Mosella. Kritische Ausgabe, Übersetzung, Kommentar* (Berlin 2013). – H. Heinen, Trier und das Trevererland in römischer Zeit. 2000 Jahre Trier 1 (Trier 1985). – O. Höckmann, „Keltisch“ oder „römisch“? Bemerkungen zur Typgenese der spätromischen Ruderschiffe von Mainz. *Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz* 30, 1983, 403-434, Taf. 86-92. – W. John (Hrsg.), *Ausonius, Mosella*. Mit einer Einführung in die Zeit und die Welt des Dichters, übersetzt und erklärt (Trier 1980). – J. Krier, Die Treverer außerhalb ihrer Civitas. Mobilität und Aufstieg. *Trierer Zeitschrift*, Beiheft 5 (Trier 1981). – J. Krier, Zwei weitere Treverer aus dem Nehalennia-Heiligtum bei Colijnsplaat (NL). *Trierer Zeitschrift* 48, 1985, 115-118. – E. Künzl, Helden am Himmel. Astralmythen und Sternbilder des Altertums (Mainz 2018). – S. Loeschcke, Der zweite Tierkopf zum Neumagener Moselschiff. *Trierer Zeitschrift* 2, 1927, 104-120. – E. Marlière, L'outre et le tonneau dans l'occident romain. *Monographies Instrumentum* 22 (Montagnac 2002). – W. v. Massow, Die Grabmäler von Neumagen. Römische Grabmäler des Mosellandes und der angrenzenden Gebiete 2 (Berlin 1932). – K. Polaschek, Zeugnisse zur Bekleidungsindustrie im römischen Trier und Umgebung. *Kurtrierisches Jahrbuch* 14, 1974 (Funde und Ausgrabungen im Bezirk Trier), 213-223. – S. Redaelli, Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos. Considerazioni sulle sue fonti testuali. *Sylloge epigraphica Barcinonensis* 12, 2014, 105-144. – P. Reinard/Ch. Schäfer, Ex provincia Britannia. Untersuchungen zu negotiatores und Handelswegen im Atlantik- und Nordsee-Raum sowie im gallisch-germanischen Binnenraum während der römischen Kaiserzeit. In: *Enas non quod opus est, sed quod necesse est*. Beiträge zur Wirtschafts-, Sozial-, Rezeptions- und Wissenschaftsgeschichte der Antike. Festschrift für H.-J. Drexhage zum 70. Geburtstag. Hrsg. von K. Ruffing/K. Droß-Krüpe. *Philippika* 60 (Wiesbaden 2018) 45-83. – M. Roberts, The jeweled style. Poetry and poetics in late Antiquity (Ithaca, NY 1989). – L. Schwinden, Schiffsbug (prora). In: *Fundstücke. Von der Urgeschichte bis zur Neuzeit*. Schriftenreihe des Rheinischen Landesmuseums Trier 36 (Trier 2009) 94 f. Nr. 42. – L. Schwinden, Was sich liebt, das neckt sich. Ausonius zu Moselwinzern und Moselschiffen. *Jahrbuch Kreis Trier-Saarburg* 2020, 18-27. – O. Schlippschuh, Die Händler im römischen Kaiserreich in Gallien, Germanien und den Donauprovinzen Rätien, Noricum und Pannonien (Amsterdam 1974). – T. Schmidts, Akteure und Organisation der Handelsschifffahrt in den nordwestlichen Provinzen des Römischen Reiches. *Monographien, Römisch-Germanisches Zentralmuseum* 97 (Mainz 2011). – P. Stuart/J. E. Bogars, Nehalennia. Römische Steindenkmäler aus der Oosterschelde bei Colijnsplaat. *Corpus signorum imperii Romani, Nederland* 3 (Leiden 2001). – I. Tamerl, Das Holzfass in der römischen Antike (Innsbruck 2010). – M. Weidner, Matrizen und Patrizen aus dem römischen Trier. Untersuchungen zu einteiligen keramischen Werkstattformen. *Trierer Zeitschrift*, Beiheft 32 (Trier 2009); zu Schiffsdarstellungen 108-110; 264 f.; 274-277; 288 f.; 345; 347. – K.-H. Zimmer, Treidelschifffahrt. In: *2000 Jahre Schifffahrt auf der Mosel. Vom römischen Transportweg zum einenden Band Europas*. Katalog zur Ausstellung im Stadtmuseum Simeonstift Trier. Hrsg. von B. Röder (Regensburg 2014) 115-125.

Abkürzung

CIL. *Corpus inscriptionum Latinarum* I ff. (Berlin 1863 ff.).

Abbildungsnachweis

Abb. 1-2; 4-7; 17 Th. Zühmer, RLM Trier, Digitalfotos.

Abb. 8 nach: Blanchard-Lemée u. a. 1996, 123 Abb. 82.

Abb. 9 nach: Notizie degli scavi 13, 1916, 327.

Abb. 10 Verfasser.

Abb. 11 L. Dahm, RLM Trier.

Abb. 12 T. Lucas, Musée National d'Histoire et d'Art, Luxemburg.

Abb. 15 nach: Cavalier 2008, 42 Abb. 1.

Abb. 16 A. Wiltheim, *Luciliburgensia romana*. Archives Nationales de Luxembourg, Section Historique Abt. 15, Ms. 380, II 72.