

Kleine Beiträge

Die Neumagener Weinschiffe*

von

Robert Michael Barzen

Unter den Grabmälern von Neumagen befinden sich bekanntlich mehrere Darstellungen von Weinschiffen¹. Eine erneute Überprüfung der sorgfältig wiedergegebenen Einzelheiten führte zu Erkenntnissen, die hier kurz mitgeteilt werden sollen.

Bemerkenswert ist die Behandlung der Weinfässer durch den Bildhauer. Es zeigt sich nämlich, daß die Fässer schrotbar gebunden sind². Unter diesem Fachausdruck ist zu verstehen, daß über den eisernen Reifen, welche die Dauben- und Bodenfügen des Fasses wasserdicht zusammenpressen, Holzreifen aus gespaltenen Lohstangen oder Birkenstämmchen festgeschlagen wurden. Ihre Enden waren kunstvoll gekerbt ineinandergeschoben und mit ganz dünn „gekneipten“ Weiden in sorgfältiger Wickelung zusammengebunden. Daher hieß es: schrotbar binden. Die hölzernen Reifen hatten die Aufgabe, die eisernen bei der Beförderung des gefüllten Fasses vor Beschädigungen zu schützen. Denn wenn einer von diesen brach, konnte der Faßinhalt in einem Augenblick verschüttet sein. Man hat den Wein vielfach noch bis in die neuere Zeit, d. h. bis in allen Weindörfern leistungsfähige Pumpen und Schläuche aufgekomen waren, nach dem Verkauf in seinem Faß befördern müssen. Das war schwierig, weil der Wein in einem Fuder (rund 1000 Liter) 20 Zentner und das Faß selbst wenigstens drei Zentner wiegt. Das Faß mußte vorsichtig geschoben, „geschrotet“ werden. Während die Küfer das Schrotbarbinden besorgten, gab es für das Schroten eine eigene Gilde, die Schröter. Das waren einschließlich der Ersatzleute sechs kräftige Männer im besten Alter. Ihr Haupthandwerksgerät war die Schrotleiter, zwei durch eiserne Sprossen verbundene Balken. Sie paßte in die Kellertreppen. Die Schröter bekamen für das Schroten eines Fuders einen Taler und vier Liter Wein, hatten aber auch die volle Verantwortung für jeden Schaden vom Anfassen des Fasses bis zu seiner Einlagerung in das Versandschiff oder den Eisenbahnwagen. Bevor sie an das Faß herangingen, nahmen sie die Hüte ab und beteten ein Vaterunser. Zuerst schoben sie das Faß von den Leinerten, den auf den Kellerboden gemauerten, balkenartigen Lagern, über eine andere Schrotleiter an die auf der Treppe. Dort traten zwei Männer vor das Faß, und jeder hängte auf seiner Seite an den rückwärtigen Daubenköpfen einen schweren eisernen Haken ein, der an einem über die Schulter gelegten, kräftigen Gurt hing. Ein dritter stemmte sich mit den Füßen gegen die eisernen Leitersprossen und mit dem Rücken gegen den hinteren Faßboden. Dann zogen und schoben sie die Last nach den Kommandorufen des Obmannes ruckweise aus dem Keller. Dort kam

* Dem Andenken an meinen Freund Otto Dünweg aus Neumagen gewidmet.

¹ W. v. Massow, Die Grabmäler von Neumagen Nr. 287 a, 287 b, 288.

² Der Verfasser hat selbst das Küferhandwerk gelernt.

das Faß in ähnlicher Weise auf das starke Schrotwägelchen, von dem sie es über die Leiter in das Schiff abrutschen ließen. Für das Lagern im Schiff oder Eisenbahnwagen galt die strenge Regel, daß die Fässer in der Fahrtrichtung mit den Köpfen hintereinander gelegt wurden. Denn ein so schweres Faß ist bei Stößen an den Bauchseiten viel mehr bruchgefährdet als an den Kopfenden. Daß diese Verladeart wahrscheinlich von jeher üblich ist, sieht man auf dem großen Stich von Köln aus dem Jahre 1531, der in der Kölner Universitäts- und Stadtbibliothek hängt. In allen vier darauf dargestellten Weinschiffen sind die Köpfe der Fässer in der Stromrichtung des Rheins gelagert.

Aber auf den Neumagener Weinschiffen liegen sie mit den Bäuchen nebeneinander. Man kann das nicht mit einer oberflächlichen Arbeitsweise des Künstlers erklären. Ich halte vielmehr das Denkmal für eine ganz realistische Darstellung eines besonders wichtigen und schwierigen Vorgangs bei der Verschiffung von Wein. Selbst die merkwürdige Stellung und Zahl der Ruder hat es sicher in dieser Form gegeben. Hier hat ein stolzer Weinhändler aus Neumagen zeigen wollen, wie leistungsfähig er sei.

Ein besonders deutliches Zeichen für die Absicht einer wirklichkeitsgetreuen Darstellung ist die Behandlung der Gestalten der Schiffsleute auf dem ganz erhaltenen Denkmal (v. Massow Nr. 287 a). Auf der rechten Schiffsseite sitzen die Ruderer müßig. Auch der Mann mit dem Schiffshaken auf der linken sieht unbeteiligt aus. Er schaut abseits. Dagegen haben sich die Ruderer auf dieser Seite ganz einheitlich halb nach links gewandt und blicken mit gespannter Aufmerksamkeit auf ihren Obmann, der ihnen mit der Hand ein Kommando geben will. Auffällig ist auch, daß die Männer in dem sehr rasch fließend dargestellten Wasser rückwärts zu rudern scheinen, tatsächlich aber in Fahrtrichtung stehend das Schiff vorwärts bewegen. Die Darstellung soll wohl darauf hinweisen, daß der Weinkaufmann ein sehr schnelles Schiff besitzt, das eine stattliche Weinmenge mit zahlreichen Ruderern in kürzester Zeit an seinen Bestimmungsort zu bringen vermag.

Die Fachleute können dem Schiff sogar genau ansehen, welche Menge Wein es geladen hatte. Denn die vier sichtbaren Fässer sind Ohmfässer. Das zeigt zunächst das Verhältnis ihrer Bodengröße zu den Köpfen der Ruderer. Man sieht es aber auch aus ihrer Länge. Ein heutiges Ohmfaß ist 85 cm lang und an den Kopfseiten einschließlich des Holzreifens etwa 55 cm breit. Ein Vergleich mit der Verkleinerung, in der das Schiff dargestellt ist, ergibt im wesentlichen die gleichen Maße. Daß die Fässer schrotbar gebunden und daher als gefüllt zu erkennen sind, geht aus der Dicke und dem rundlichen Aussehen der Reifen hervor (Abb. 1). Denn die Eisenreifen eines Fuders und der kleineren Weinfässer sind nur etwa drei Millimeter dick, an den Rändern eckig und auf der Breitseite glatt. Das war auch damals sicher nicht anders, nicht nur, weil diese Reifenstärke für das Zusammenpressen der Fugen genügt, sondern auch, weil nur ein Reifen mit einer sehr dünnen Kante geeignet ist, ihn beim Festtreiben mit dem Setzhammer zu fassen.

Das Schiff hat neun Fässer geladen. Aus der Höhe der vier sichtbaren geht hervor, daß sie auf andern „aufgesattelt“ sind. Das müssen aber fünf und ebenfalls Ohmfässer sein. Ein Ohm hält 160 Liter, sechs Ohm sind ein Fuder. Das Schiff bringt also $9 \times 160 = 1440$ Liter oder eineinhalb Fuder Wein. Das Ohmfaß ist offenbar schon damals das Gebinde gewesen, aus dem der Wein

an die Trinker ausgeschenkt wurde. Zwei Männer konnten das etwa vier Zentner schwere gefüllte Faß aus dem Keller oder gleich aus dem Schiff auf einen Bock schroten, ein aus Zwetschenholz gedrehter Krahn wurde in das Zapfloch des Bodens geschlagen, und der Wein lief nach Bedarf. Goethe erzählt³, daß beim Rochusfest zu Bingen für die Wallfahrer schon am frühen Morgen das dritte Ohm aufgelegt wurde.

Das steinerne Bild stellt wahrscheinlich die äußersten Abmessungen eines auch bei niedrigstem Wasserstand fahrbereiten Weinschiffes dar. Die Mosel war noch Naturfluß mit zahlreichen Furten und Stromschnellen. Dabei wechselt ihre Wasserführung rasch. Die Fahrrinne war bei niedrigem Wasserstand an den vielen Stellen, an denen wir heute die Kribben sehen, eng und reißend und hatte gefährliches Gestein. Der Künstler deutet durch das Herandrängen der Menschenkörper an die Fässer und die Schiffswand an, daß das Schiff so schmal und so kurz wie möglich gebaut war, um es mit einer solchen Weinlast durch alle Engen des Niedrigwassers bringen zu können. Diese Last allein wog rund 40 Zentner, so daß das kleine Schiff in den Stromschnellen mit dem gewöhnlichen Handsteueruder kaum zu regieren gewesen sein dürfte.



Abb. 1. Neumagener Weinschiff (v. Masow Nr. 287 b) mit schrotbar gebundenem Weinfäß; Teilansicht

Der tüchtige Neumagener Weinhändler führt nun vor, daß er allen Gefahren der Schifffahrt in den reißen Stellen des Flusses gewachsen ist. Die sechs Männer, deren 22 Ruder wahrscheinlich an einem Gestell befestigt waren, um sie einheitlich bewegen zu können, wollen gerade den Lauf des Schiffes auf einer Seite bremsen oder schnell ablenken. Es ist die Darstellung eines ganz schwierigen, aber exakt ausgeführten Steuerungsmanövers, das zeigen soll: Wir fahren sicher an allen Klippen der Mosel vorbei und liefern zuverlässig auch beim schlechtesten Wasserstande.

Die Fässer sind unvorschriftsmäßig geladen, weil auf diese Weise viel mehr Wein in das enge Schiffchen ging. Hätte man die Ohmfässer mit den Köpfen in die Fahrtrichtung gelegt, so wären nicht mehr als vier hineingegangen. Das Aufsatteln wäre dann unmöglich gewesen, weil dafür zwei Fässer als Unterlage mit den Bäuchen nebeneinander liegen müssen. Zwei Ohm nebeneinander hätten mindestens 1,20 m statt 85 cm der Schiffsbreite eingenommen. Für eine solche Ladeart war das den engsten Stellen des Flusses angepaßte Schiff zu

³ J. W. v. Goethe, Sankt-Rochus-Fest zu Bingen (Goethes Werke; Hamburger Ausgabe Bd. 10, 1959) 415.

schmal. Bestimmt jedoch waren die Fässer in dem so gut durchdachten Schiff gegen gefährliche Stöße gesichert. Die unten liegenden werden nicht mit den üblichen losen Faßkeilen vor dem Wegrollen geschützt gewesen sein, sondern dürften feste, in den Schiffsboden eingebaute Lager gehabt haben.

Humorvoll ist der berühmte, am Faß lauschende Mann gestaltet. Er gehört zur Mannschaft des stark fragmentarisch erhaltenen Schiffes (v. Massow Nr. 287 b), das zusammen mit dem ganz erhaltenen (v. Massow Nr. 287 a) in Neumagen gefunden wurde. Beide Schiffe zeigen das gleiche Steuerungsmanöver mit dem Unterschiede, daß es bei dem halben auf der rechten, bei dem anderen auf der linken Seite ausgeführt wird. An dem abgebildeten Schiff scheint eine ähnliche Figur neben dem Mann mit dem Schiffshaken abgebrochen zu sein.



Abb. 2. Neumagener Weinschiff (v. Massow Nr. 287 b) mit Darstellung des lauschenden Steuermanns

Dieser wohlgenährte Moselschiffer dürfte, was wohl nicht selten vorkam, daß Faß heimlich angebohrt, sich mit Hilfe eines Strohhalms an dem Wein sattgetrunken und das Bohrloch mit einem Holzzäpfchen wieder verschlossen haben. Nun horcht er befriedigt (Abb. 2), vielleicht auch besorgt auf das Glukern des von ihm in das Faß getrunkenen Lochs. Ein westpreussischer Gutsbesitzer hat mir während des ersten Weltkrieges erzählt, in seiner Gegend seien oft Fässer mit Kartoffelsprit von schnapsgierigen Leuten angebohrt worden. Er habe bei Reparaturen Fässer gesehen, die innen wie Igel aussahen, so zahlreich seien die durch die Bohrlöcher gesteckten, spitzen Verschlusszäpfchen gewesen.

An den Neumagener Weinschiffen⁴ ist noch mehr zu sehen.

Z. B. fällt ein merkwürdig kurzer

und an seiner Handhabe gebogener Schiffshaken mit starker Krümmung auf; seine Spitze ist abgebrochen. Beim Vergleich der Köpfe findet man, daß ein Ruderer rasiert und besser frisiert ist. Allein schon in ihrer Bauart und ihrer Weinlast stellen sich die Neumagener Weinschiffe als ein einzigartiges und unschätzbare Auskunftsmittel über Brauchtum, Schiffbau und ein vergessenes Steuerungsverfahren, über Küferkunst und Weinwirtschaft, über kaufmännische Tüchtigkeit und Freude am Wein an der Mosel vor 1800 Jahren dar.

⁴ Vgl. hierzu auch S. Loeschcke, Denkmäler vom Weinbau aus der Zeit der Römerherrschaft an Mosel, Saar und Ruwer (Trier 1933) 20 ff., 23 ff.