

Warum der Kaiser so sauer war

Anschirrung von Equiden in der römischen Antike - ein Stück Technikgeschichte

Friedrich Giesler

Im zweiten Jahrgang der neuen „Zinnfigur“ erschien ein kurzer Artikel von Dr. Schreiber zum Thema „Antike Beschirrung und Bespannung“¹. Seither ist zu diesem Thema nichts mehr veröffentlicht worden. Man möchte meinen, daß entweder alles geklärt war oder daß dieses Thema von geringem Interesse sei. Beides ist aber keineswegs der Fall. Ich habe mich seit Jahren mit den antiken Methoden der Anschirrung von Pferden und Maultieren beschäftigt. Dabei bin ich zu teilweise anderen Ergebnissen als Dr. Schreiber seinerzeit gelangt. Und im Zuge meiner Recherchen zur Rekonstruktion römischer Wagen und Gespanne wurden mir Zusammenhänge klar, welche ich zunächst nicht in Erwägung gezogen hätte. Ich habe angefangen, dieses besondere Kapitel der Technikgeschichte höchst aufschlußreich zu finden. Begeben Sie sich mit mir auf Erkundungsfahrt in die römische Antike! Es gibt Überraschendes zu entdecken!



Abbildung 1: Erntewagen, aus dem sog. Pastoralmosaik von Orbe

aus: Victorine von Gonzenbach, *Die römischen Mosaiken der Schweiz*, Basel 1961, Tafel 49 (Ausschnitt)

Beginnen wir mit einem juristischen Text. In den *Codices Theodosiani*, einer Erlaßsammlung des Kaisers Theodosius, finden wir für die Staatspost folgende Regelung des Constantius:

„Wir verfügen, daß die [vierrädrige] Raeda lediglich mit 1000 Pfund [=326 kg] beladen wird, zweirädrige Kabrioletts mit 200 [=65,2 kg], Kurierpferde mit 30 [=9,78 kg]; Es scheint nämlich, daß mehr Lasten nicht ertragen werden können. Wir halten es für ausreichend, im Sommer in der Regel acht Maultiere vor die Raeda zu spannen, im Winter zehn; vor Kabrioletts jeweils drei.“²

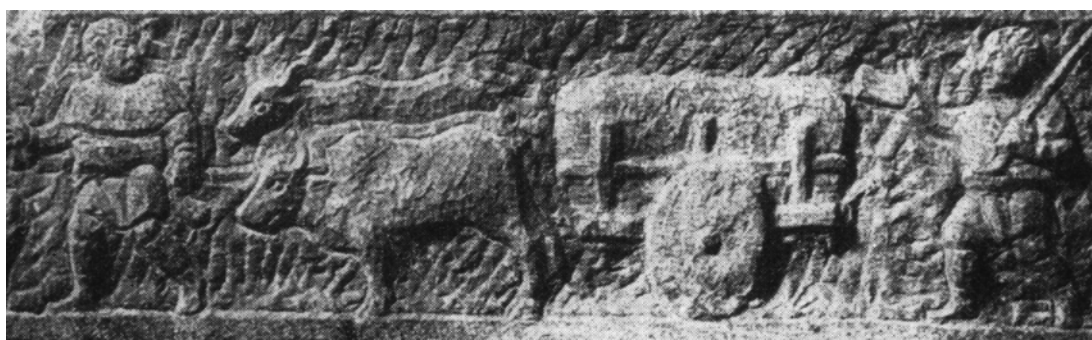


Abbildung 2: Plaustrum vom Sarkophag des L. Annius Octavius Valerianus (Ausschnitt), Ende 3. Jh. n.Chr.

aus: Joachim Ebert u.a., *Die Arbeitswelt der Antike*, Leipzig 1983, Abb. 49

¹ Die Zinnfigur 1953, Seite 140 f. (mit Abbildung)

² *Theodosiani libri XVI*, VIII,5,8 (Constantius ad Taurum pp: [...] Statuimus raedae mille pondo tantummodo superponi, birotae ducenta, veredo triginta; non enim ampliora onera perpeti vedentur. Octo mulae iugantur ad raedam aestivo videlicet tempore, hiemali decem; birotis trinas sufficere iudicavimus.)

Ähnlich hatten die Kaiser Valentinian und Valens verfügt:

„Wir dulden es nicht, daß die Fahrzeuge mit mehr als 1000 Pfund beladen werden [...]“³

Immer wieder finden sich ähnliche Verordnungen.⁴ - Also offenbar ohne Erfolg.

Was aber brachte die Kutscher der kaiserlichen Post dazu, die Poststationen von Maultieren zu entblößen, indem sie zum Transport von vier bis fünf Passagieren - mehr hatten auf einer Raeda nicht Platz - mit einem Reisegepäck von 326 kg mehr als die erlaubten vier Paar Mulis vorspannten?

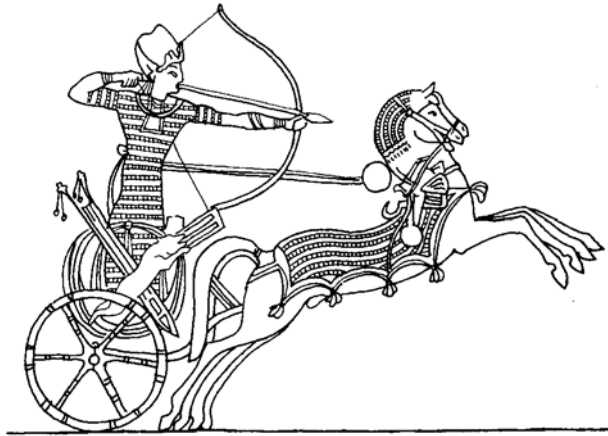


Abbildung 3: Ägyptischer Streitwagen um 1350 v.Chr.

aus: Karlheinz Gleß, *Rosse, Reiter, Fuhrwerksleute*, Berlin 1986, S. 10

Die Antwort findet man, wenn man die Methode der Anschirrung untersucht.

Als Zugtiere waren von alters her Ochsen bekannt. Auf Abbildungen findet man sie vor Erntewagen (vgl. Abbildung 1) und vor Wagen mit Fässern, auch an das römische Plaustrum, den uralten Bauernwagen mit der sich drehenden Achse, muß man sich Ochsen angeschirrt denken (vgl. Abbildung 2). Die Anschirrung war relativ einfach: Sie erfolgte mittels eines Jochs⁵, das vor die Hörner oder, wie es die meisten antiken Darstellungen zeigen, vor die Nackenbuckel der Tiere gelegt wurde. Der Jochbalken wurde mittels Seilen oder mit U-förmig gebogenen Weidenruten festgehalten. Unter dem Joch lag die Deichsel, die mittels Jochnagel und einer Verzurrung durch Riemen oder Seile mit dem Joch verbunden war. Der Zug erfolgte also über die Deichsel, Stränge waren nicht bekannt. Im Prinzip schoben also die Tiere den Wagen mit Hilfe ihrer Schultermuskulatur. War das Joch eng genug angelegt, konnte es auch beim Bergabfahren infolge der Anatomie des Rinderhalses nicht wesentlich nach vorne rutschen. Der Wagen konnte also bei geringem Gefälle von den Tieren gebremst werden. Der Druck der Jochbefestigung auf den Hals wurde von der starken Muskulatur abgefangen, so daß kein Strangulierungseffekt auftrat.

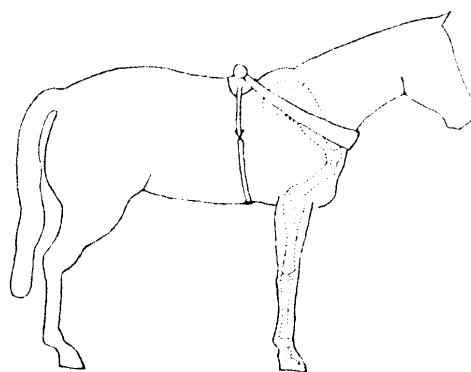


Abbildung 4: Schema des Brustjochs

aus: J. Spruytte, *Etudes expérimentales sur l'attelage. Contribution à l'histoire du cheval*, Paris 1977, S. 13

Infolge der stark ausgeprägten Halsmuskulatur war die Methode der Anschirrung mittels Joch und Deichsel also recht effektiv und einfach. Diese Zugtiere wurden deshalb für landwirtschaftliche Fahrzeuge und den Schwerlastverkehr auf

³ Theodosiani libri XVI, VIII,5,17 (Imp. Valentinianus et Valens AA ad Menandrum: Vehiculis nihil ultra mille librarum mensuram patiemur inponi, [...])

⁴ Theodosiani libri XVI, VIII,5,28, VIII,5,30

⁵ lateinisch JUGUM

Kurzstrecken, z.B. von der Schiffslände zur Baustelle, verwendet. Für den Langstreckenverkehr kamen Ochsen wegen ihrer Langsamkeit und geringen Tagesleistung weniger in Frage.

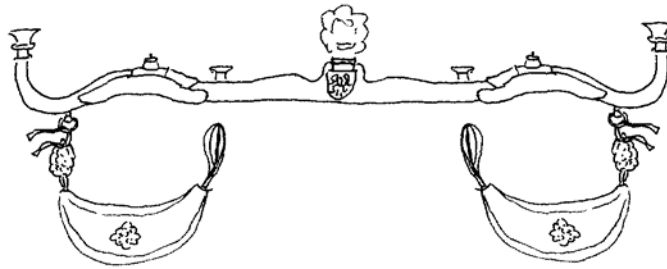


Abbildung 5: Keltisches Joch aus einem Wagengrab

Zeichnung des Verfassers nach einem Ausstellungsstück im Rheinischen Landesmuseum Bonn

Aus Knochenfunden weiß man, daß die Tiere kleiner, vor allem niedriger, waren als die meisten heutigen Rassen. Sie hatten eine Schulterhöhe von etwa 120 Zentimetern. Von heutigen Rinderrassen entsprechen am ehesten schottische Hochlandrinder den antiken Schlägen mit niedrigem Körperbau, langen Hörnern und struppigem rotbraunem bis fahlem Fell.

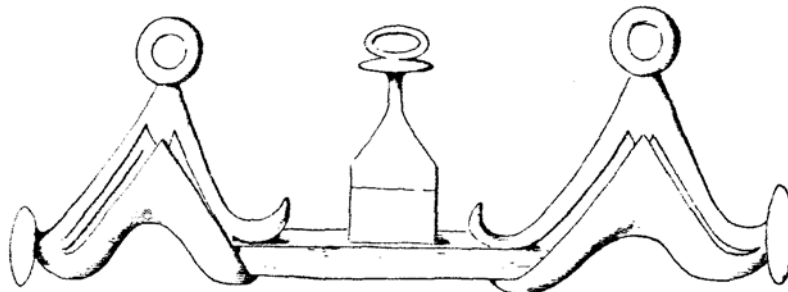


Abbildung 6: Römische Jochdarstellung, Relief aus Senon

aus: Heribert Reiners, Eine Römersiedlung vor Verdun, München 1918, Tafel XIa

Das auf römischen Wagendarstellungen jedoch am häufigsten dargestellte Zugtier ist das Muli, genauer die Maultierstute (lateinisch *MULA*). Auch hier waren die damaligen Tiere kleiner als heutige Maultiere, da vor allem kleinere Pferde zur Kreuzung zur Verfügung standen. Die Widerristhöhe antiker Mulis dürfte 120 cm kaum überschritten haben; sie waren damit zwar nur unwesentlich höher als Esel, aber kräftiger und muskulöser als diese und charakterlich besser zum Spanndienst verwendbar. Sie wurden offenbar vor allem bei der kaiserlichen Post in großem Umfang eingesetzt. Ihre, mit heutigen Maultieren verglichen, geringere Körpergröße ist aber nicht die einzige Erklärung für das oben beschriebene Problem der Zugleistung.

Einige Reliefs legen nahe, daß auch Pferde als Zugtiere vorgespannt wurden, die im übrigen ebenfalls kleiner waren als heutige Tiere. Bei der Staatspost wurden sie aber zumeist als Reittiere eingesetzt. So erwähnen die kaiserlichen Erlasse als Vorspanntiere ausdrücklich „*mulae*“⁶, für Postreiter *expressis verbis* Pferde, deren Fachterminus „*veredus*“ bzw. „*paraveredus*“⁷ für das Beipferd lautet. Privatleute, die es sich leisten konnten, mögen aber auch Pferdestuten zum Ziehen von Wagen benutzt haben. Ihre Größe entsprach, was wir durch Knochenfunde exakt wissen, in etwa den heutigen Islandpferden, mit einer Widerristhöhe von durchschnittlich 135 bis 140 Zentimetern.

Die Anschirrung von Mulis und Pferden erfolgte bei den Römern auf zwei Weisen, die eines gemeinsam hatten: Sie geschah mittels Joch und Deichsel, also nicht wesentlich anders als bei den Rindern. Die uns vertraute Anschirrung mittels Kummet mit Strängen oder mittels Sielengeschrir war noch nicht erfunden.⁸ Der Körperbau von Pferden und Maultieren ist aber für die Methode der Anschirrung mittels Joch eigentlich nicht geeignet, da die Anatomie anders ist, insbesondere eine ausgeprägte Halsmuskulatur fehlt. Hier also liegt die Ursache für die wiederholten kaiserlichen

⁶ Cod. Theod. VIII,5,8.

⁷ Davon leitet sich übrigens unser Wort „Pferd“ ab.

⁸ Es dauerte übrigens bis zum 12. Jahrhundert, bis das Kummet aus dem slawischen Kulturbereich nach Westeuropa kam; Wort und Gegenstand stammen aus dem Polnischen oder Sorbischen.

Erlasse - und die Tendenz der Kutscher, so viele Zugtiere wie irgend möglich selbst vor die leichten Post-Rhaeden zu spannen.⁹

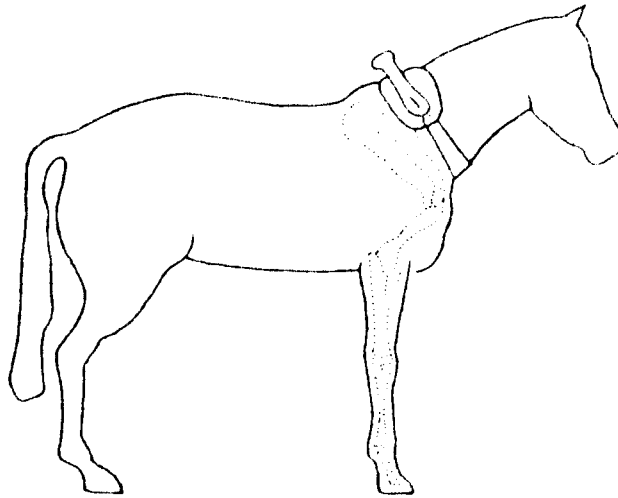


Abbildung 7: Schema des Halsjochs

aus: J. Spruytte, *Etudes expérimentales sur l'attelage. Contribution à l'histoire du cheval*, Paris 1977, S. 13

Die erste der beiden Methoden war im ganzen Mittelmeerraum verbreitet und ist erstmals von den Streitwagen der Hyksos, von denen die Ägypter sie übernahmen, überliefert (vgl. Abbildung 3). Es ist das **Rückenjoch** (vgl. Abbildung 4). Dabei liegt das Joch direkt hinter dem Widerrist und wird mittels eines Brust- und Bauchriemens in Position gehalten. Der Zug erfolgt im wesentlichen über den Brustriemen und damit über die Brustmuskulatur. Da der Riemen durch seine Lage dazu neigt, nach oben zu rutschen, drückt er auf die Halsschlagader und Luftröhre des Tieres. Die Anspannmethode eignete sich deshalb vor allem nur für leichte, zweirädrige Fahrzeuge. In römischer Zeit wurde diese Schirrung bei den Rennwagen im Circus und bei Zeremonialwagen, wie dem Triumphwagen, verwendet.

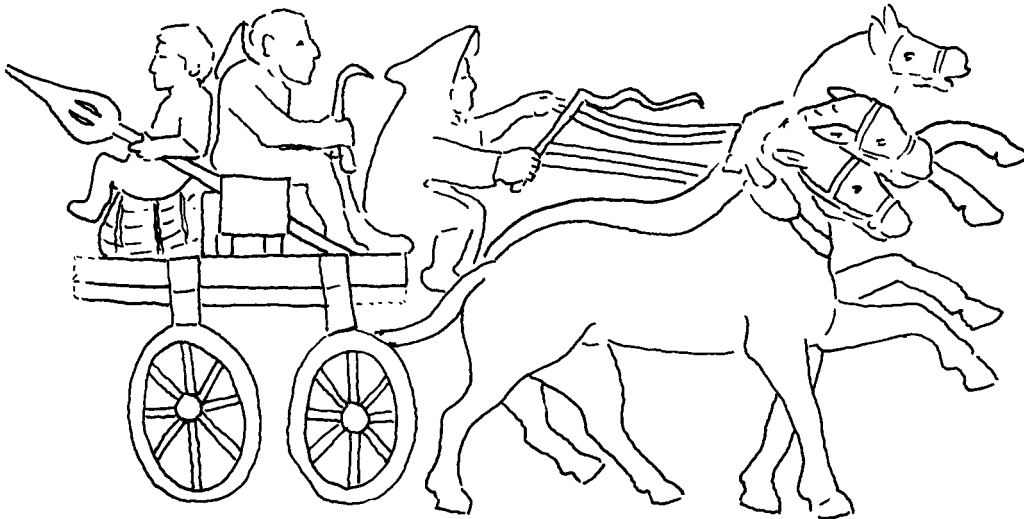


Abbildung 8: Postrhaeda aus Klagenfurt
Umzeichnung vom Verfasser

Die zweite Methode der Anschirrung wurde von den Kelten entwickelt (vgl. Abbildung 5) und von den Römern übernommen (vgl. Abbildung 6). Sie wird als **Halsjoch** bezeichnet (vgl. Abbildung 7). Dabei liegt das Joch vor dem Widerrist, meist - wie die antiken Abbildungen durchgängig zeigen - relativ hoch am Hals, gelegentlich fast hinter dem Kopf (vgl. Abbildung 8). Dieses Joch wurde vor allem bei der Anspannung von Wagen für den Personen- und Lastentransport eingesetzt, so z.B. auch bei der kaiserlichen Post.

⁹ Die hier vertretene Ansicht folgt aus guten Gründen nicht den Ausführungen von Marcus Junkelmann (s. Literaturliste); die an sich notwendige wissenschaftliche Diskussion würde den Rahmen eines solchen Aufsatzes sprengen.

Bei der Rekonstruktion des keltisch-römischen Pferdejochs sind wir nicht auf die mehr als sechzig antiken Abbildungen angewiesen: In Zsámbék in Ungarn wurde ein Joch mit größtenteils erhaltenen Holzteilen ausgegraben (vgl. Abbildung 9). Aus diesem und anderen Funden und der Darstellung eines solchen Jochs auf einem Relief aus Senon läßt sich das Jochsystem recht zuverlässig rekonstruieren.¹⁰ Es entspricht exakt den Jochfunden aus keltischen Wagengräbern.¹¹

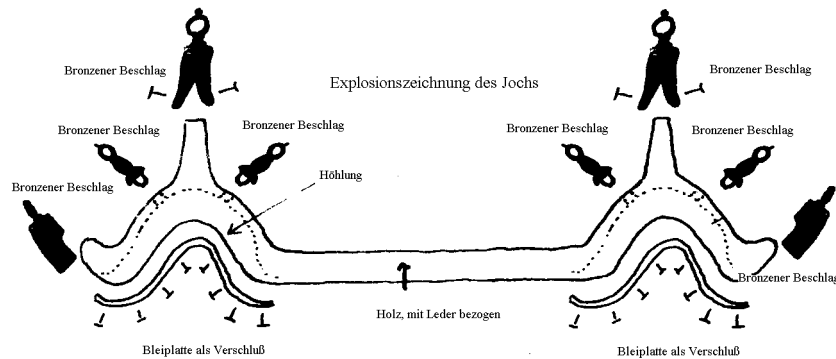


Abbildung 9: Konstruktionschema des Jochs von Zsámbék
Zeichnung des Verfassers nach den Funden

Zu dem Jochsystem gehört neben dem eigentlichen Jochbalken ein Gegenstück, das mittels Riemen unterhalb des Halses befestigt wird (vgl. Abbildung 10). Bei römischen Jochen bestand es aus einem Eisenbügel, an dem zwei hölzerne Auflagestücke befestigt waren. Das ganze sah so ähnlich aus wie ein Kopfhörer. Dadurch drückte das römische Halsjoch nicht so stark auf die Luftröhre, sondern lag mehr seitlich auf der Halsmuskulatur auf. Das war sicher ein Fortschritt gegenüber den keltischen Kehlholzern, wobei man allerdings berücksichtigen muß, daß die keltischen Joche meist zu leichten zweirädrigen Streitwagen gehörten.

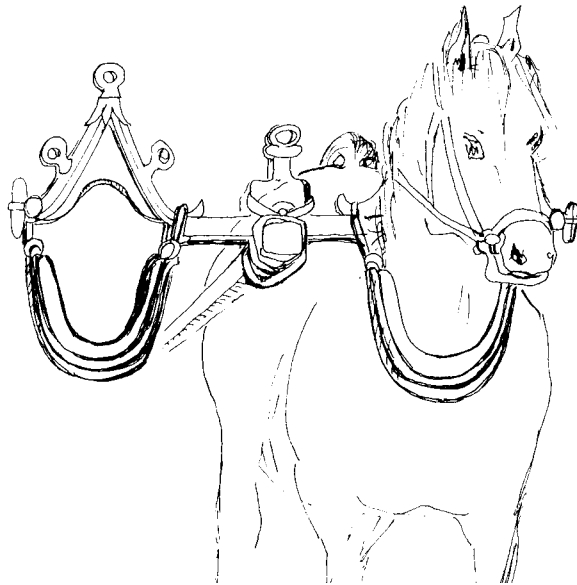


Abbildung 10: Rekonstruktionszeichnung des Doppeljochs

aus: Markus Junkelmann, *Die Reiter Roms, Teil I: Reise, Jagd, Triumph und Circusrennen*, Mainz 1990; Abb. 74

Das Joch selbst war aus Holz geschnitzt, mit Leder bezogen, und mit Zügelringen und Verzierungen versehen. Sehr beliebt waren z.B. Applikationen aus in Bronze gefaßten Eberhauern, die unheilabwehrend nach oben ragten (vgl. Abbildung 10).

Aus der Sicht des Tierfreundes stimmt es leider nicht, wenn Dr. Schreiber anmerkt, daß die Römer von den Kelten und Germanen „die Beschirrung mit Kumt, Fahrsattel, Hinterzeug [...] kennen [lernten], die der heutigen Beschirrung an

¹⁰ Publikation des Materials: Andreas Alföldi und Aladár Radnóti, *Zügelringe und Zierbeschläge von römischen Jochen und Kummeten aus Pannonien*, in Hoffillerov Zbornik, Zagreb 1940, S. 309 ff.; Heribert Reiners; *Eine Römersiedlung vor Verdun*, München 1918, Tafel XIa.

¹¹ z.B. Aladár Radnóti, *Zur Frage der Beschläge von Brünn-Malmeritz*, in: *Germania* 36 (1958), S. 28-35.

Rhein und Mosel bereits völlig gleich.“¹² Dazu hat er auch eine Abbildung gezeichnet (vgl. Abbildung 11), die allerdings dem Relief nicht ganz entspricht. Er bezieht sich dabei auf ein einziges Bildzeugnis¹³, eine Wagendarstellung aus Vaison in Südfrankreich (vgl. Abbildung 12). Dieses Relief aus dem 3. Jahrhundert¹⁴ zeigt allerdings eine sehr moderne Einrichtung, nämlich einen Hinterriemen mit Fahrsattel, der beim Bergabfahren verhindert, daß das Joch nach vorne zum Kopf rutscht. Dies war aber wahrscheinlich nur eine regionale gallische Erfindung. Fast alle anderen Reliefs zeigen das Joch direkt hinter dem Kopf! Gegenüber neuzeitlichen Anschirrungen fehlen auch die Stränge, die erst zusammen mit dem Kummet die Effektivität der Zugleistung ergeben.

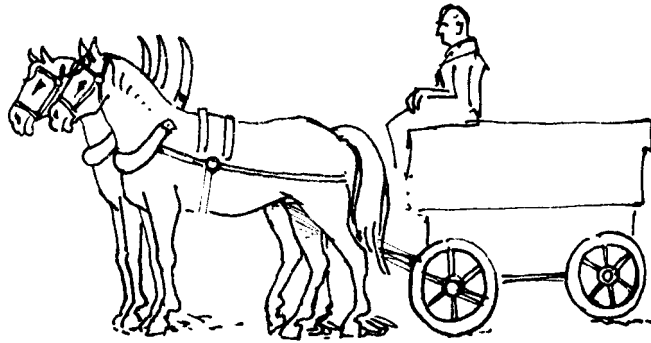


Abbildung 11: Antikes „Kummet“ nach Dr. Schreiber
aus: Dr. Schreiber, Antike Beschirung und Bespannung, aus: Die Zinnfigur 1953, Seite 140 f., Abbildung 4

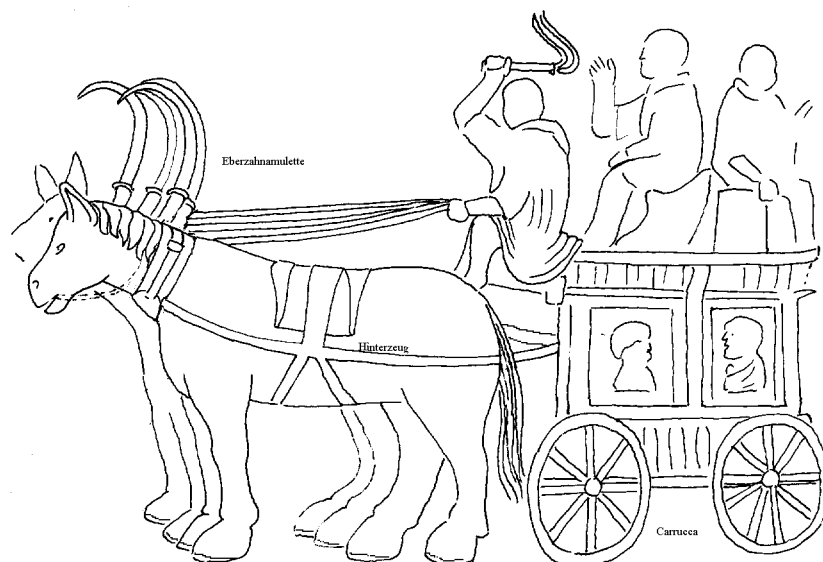


Abbildung 12: Carrucca mit Würdenträger, Relief aus Vaison
Umzeichnung vom Verfasser

Die Lage des Halsjochs auf dem Hals der Pferde oder Maultiere hatte für die Zugleistung schwerwiegende Folgen. Das Gewicht von Jochbaum und Deichsel drückte den Hals der Tiere nach unten, um so stärker, je weiter oben am Kopf das Joch lag (Pferde und Maultiere haben ja keinen sprichwörtlichen „Stiernacken“!). Und das Joch mußte bei der Anatomie der Tiere notwendigerweise nach oben rutschen, wenn das Fahrzeug bergab fuhr. Nur bei starkem Gefälle konnte man schließlich Bremsketten oder -schuhe anlegen oder einen Balken in die Speichen der Hinterräder schieben. Zog man die Riemen des Jochs zu stark an, so setzte ein Strangulierungseffekt ein, trotz der „modernen“ Kehlbügel.

Es muß eine wahre Viecherei gewesen sein, was den armen Kreaturen auf den hervorragend gebauten römischen Straßen angetan wurde. Nicht alle römischen Reliefs verschweigen uns das. Man muß sich nur einmal die armen Biester auf dem Reliefbruchstück von Neumagen ansehen (vgl. Abbildung 13) oder auf dem Relief mit dem Faßwagen aus Langres (vgl. Abbildung 14). Da sträuben sich jedem tierliebenden Nordeuropäer die Haare! Kein Wunder auch in

¹² Schreiber, S. 141

¹³ Schreiber, Abb. 4

¹⁴ Abbildung in Junkelmann 1, S.71, Abb. 69

Anbetracht dieser Standes der Technik, daß alle Kaiserlichen Erlasse nichts nützten: Die Postillione spannten vor ihre Wagen so viel Zugtiere, wie sie in der Poststation auftreiben konnten. Sollte der nächste sehen, wo er blieb.

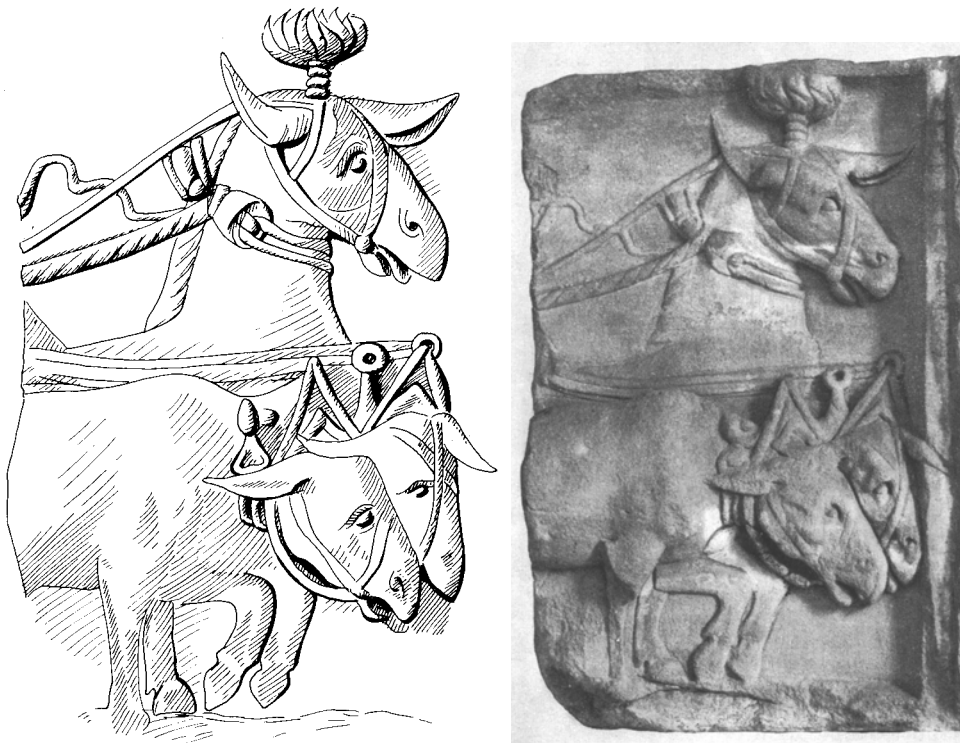


Abbildung 13: Gespann im schweren Zug, Relief aus Neumagen

aus: Markus Junkelmann, *Die Reiter Roms, Teil I: Reise, Jagd, Triumph und Circusrennen*, Mainz 1990; Abb. 75
bzw. aus: Reinhard Schindler, *Führer durch das Landesmuseum Trier*, Trier 1977, Tafel 129

Verzeichnis der Abbildungen:

- Abbildung 1: Erntewagen, aus dem sog. Pastoralmosaik von Orbe
aus: Victorine von Gonzenbach, *Die römischen Mosaiken der Schweiz*, Basel 1961, Tafel 49 (Ausschnitt).
- Abbildung 2: Plaustrum vom Sarkophag des L. Annius Octavius Valerianus (Ausschnitt), Ende 3. Jh. n.Chr.
aus: Joachim Ebert u.a., *Die Arbeitswelt der Antike*, Leipzig 1983, Abb. 49.
- Abbildung 3: Ägyptischer Streitwagen um 1350 v.Chr.
aus: Karlheinz Gleß, *Rosse, Reiter, Fuhrwerksleute*, Berlin 1986, S. 10.
- Abbildung 4: Schema des Rückenjochs
aus: J. Spruytte, *Etudes expérimentales sur l'attelage. Contribution à l'histoire du cheval*, Paris 1977, S. 13.
- Abbildung 5: Keltisches Joch aus einem Wagengrab
Zeichnung des Verfassers nach einem Ausstellungsstück im Rheinischen Landesmuseum Bonn.
- Abbildung 6: Römische Jochdarstellung, Relief aus Senon
aus: Heribert Reiners, *Eine Römersiedlung vor Verdun*, München 1918, Tafel Xla.
- Abbildung 7: Schema des Halsjochs
aus: J. Spruytte, *Etudes expérimentales sur l'attelage. Contribution à l'histoire du cheval*, Paris 1977, S. 13).
- Abbildung 8: Raeda der römischen Staatspost aus Klagenfurt
Umzeichnung vom Verfassers.
- Abbildung 9: Konstruktionschema des Jochs von Zsámbék
Zeichnung des Verfassers nach den Funden.
- Abbildung 10: Rekonstruktionszeichnung des Doppeljochs
aus: Markus Junkelmann, *Die Reiter Roms, Teil I: Reise, Jagd, Triumph und Circusrennen*, Mainz 1990; Abb. 74.

- Abbildung 11: Antikes „Kummet“ nach Dr. Schreiber
aus: Dr. Schreiber, *Antike Beschirung und Bespannung*, aus: *Die Zinnfigur 1953*, Seite 140 f., Abbildung 4.
- Abbildung 12: Carrucca mit Würdenträger, Relief aus Vaison
Umzeichnung vom Verfasser.
- Abbildung 13: Gespann im schweren Zug, Relief aus Neumagen
aus: Reinhard Schindler, *Führer durch das Landesmuseum Trier*, Trier 1977, Tafel 129.
oder
aus: Markus Junkelmann, *Die Reiter Roms, Teil I: Reise, Jagd, Triumph und Circusrennen*, Mainz 1990; Abb. 75 [Umzeichnung].
- Abbildung 14: Faßwagen von einem Relief aus Langres
Umzeichnung vom Verfasser.

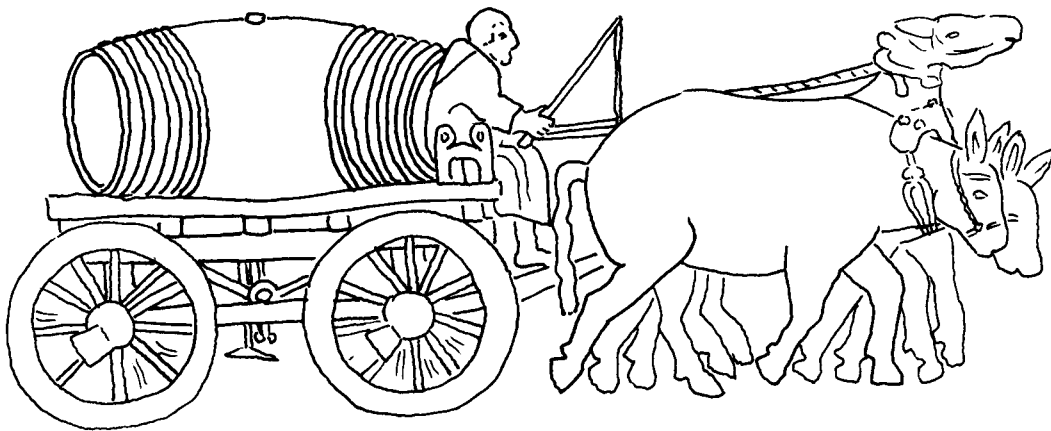


Abbildung 14: Faßwagen von einem Relief aus Langres
Umzeichnung vom Verfasser

Literatur

- | | |
|---------------------|--|
| Alfödi/ Radnóti | Andreas Alfödi und Aladár Radnóti, <i>Zügelringe und Zierbeschläge von römischen Jochen und Kummeten aus Pannonien</i> , in Hoffillerov Zbornik, Zagreb 1940, S. 309 ff. |
| Casson | Lionel Casson, <i>Reisen in der Alten Welt</i> , München 1976 |
| Cod. Theodosiani | Theodor Mommsen (Hrsg.), <i>Theodosiani libri</i> , 3 Bde, Dublin/Zürich 1971 ⁴ |
| Dragendorff/Krüger | [Igel] |
| Duval | Paul-Marie Duval, <i>Gallien. Leben und Kultur in römischer Zeit</i> , Stuttgart 1979 |
| Espérandieu | E. Espérandieu, <i>Recueil général des bas-reliefs, statues et bustes de la Gaule romaine</i> (ab Band X: Germanie romaine), Paris 1910 ff. |
| Ginzrot | Johann Christian Ginzrot, <i>Die Wägen und Fuhrwerke der Griechen und Römer und anderer alten Völker nebst der Bespannung, Zaumzeug und Verzierung ihrer Zug-, Reit- und Lastthiere</i> , München 1817 (Reprint Hildesheim, New York 1975) |
| Junkelmann 1 | Markus Junkelmann, <i>Die Reiter Roms, Teil I: Reise, Jagd, Triumph und Circusrennen</i> , Mainz 1990; S. 64-88 (Das Nutzpferd) |
| Junkelmann 2 | Markus Junkelmann, <i>Die Reiter Roms, Teil III: Zubehör, Reitweise, Bewaffnung</i> , Mainz 1992; S. 221-226 (Zu den römischen Schirungen) |
| Kluge | Friedrich Kluge, <i>Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache</i> , Berlin 1967 ²⁰ |
| Lefebre Des Noëttes | R. Lefebre Des Noëttes, <i>L'Attelage, le Cheval de Selle à travers les âges. Contribution à l'histoire de l'Esclavage</i> , Paris 1931 |
| Radnóti 1 | Aladár Radnóti, <i>Zur Frage der Beschläge von Brünn-Malmeritz</i> , in: <i>Germania</i> 36 (1958), S. 28-35 |
| Radnóti 2 | Aladár Radnóti, <i>Zwei römische Jochbeschläge aus Augusta Raurica</i> , in <i>Provincialia</i> , Festschrift für Rudolf Laur-Belart, Stuttgart 1968, S. 170-184 |

- Raepsaet Georges Raepsaet, *Attelages antiques dans le Nord de la Gaule. Les Systèmes du Traction par Équides*, in: *Trierer Zeitschrift* 45 (1982), S. 215-273
- Reiners Heribert Reiners; *Eine Römersiedlung vor Verdun*, München 1918.
- Rhein.Landesmuseum Keltisches Joch (Publikation?)
- Schreiber Dr. Schreiber, *Antike Beschirrung und Bespannung*, Die Zinnfigur 1953, Seite 140 f.
- Singer Charles Singer u.a., *A History of Technology*, 2 Bde, Oxford 1954, 1956; „Traction-Harness“, Bd 2, S. 552 ff.
- Spruytte J. Spruytte, *Etudes expérimentales sur l'attelage. Contribution à l'histoire du cheval*, Paris 1977
- Trier Reinhard Schindler, *Führer durch das Landesmuseum Trier*, Trier 1977
- Vigneron Paul Vigneron, *Le Cheval dans l'Antiquité Greco-Romaine*, 2 Bde, Nancy 1968
- Weber [über Geschirre]
- © Friedrich Giesler, 1999