

Das Schiff des Blussus

Rekonstruktion eines kelto-romanischen Rheinschiffs

Friedrich Giesler

Wasserwege stellten in römischer Zeit für den Lastentransport die wichtigsten Verkehrsverbindungen dar. Das wird meist übersehen. Detlev Ellmers schreibt in seinem Aufsatz „Schiffsarchäologie am Rhein“¹ zu diesem Thema:

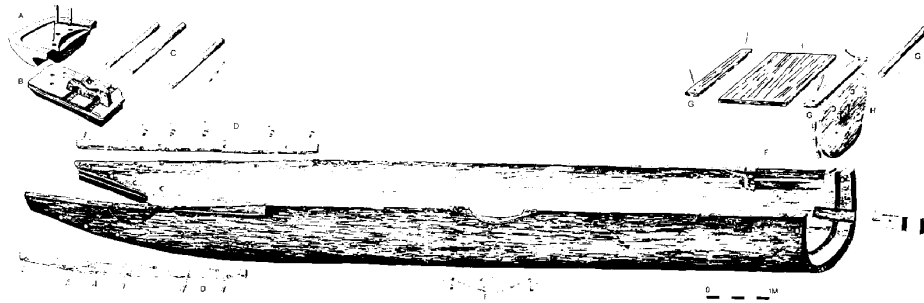


Abbildung 1: Einbaum von Hasholme (300 v.Chr.)

„Als Julius C. Caesar um 50 vor Chr. Gallien eroberte und den Rhein zur römischen Reichsgrenze machte, blieb dieser Fluß trotz seiner Grenzfunktion wichtige Schiffsstraße. Er gewann sogar noch an Bedeutung dadurch, daß entlang seines ganzen linken Ufers das Grenzheer stationiert wurde, dessen gesamter Nachschub - sofern er nicht aus den Grenzprovinzen selbst kam - durch die Rhône-Rhein-Schiffahrt transportiert wurde. Die vom Militär angelegten Römerstraßen dienten nur dem schnellen Nachrichtenverkehr, der raschen Truppenbewegung und dem Personenverkehr. Als Kaiser Domitian 83/85 nach Chr. die Provinz Obergermanien neu einrichtete, hat er bei ihrer Grenzziehung die besonderen Belange der transkontinentalen Schiffsverbindungen in ganz erstaunlicher Weise berücksichtigt, was die Forschung bisher vollständig übersehen hat: Die wichtigste Transportstrecke von der Rhône zum Rhein lag mit der gesamten Doubs, der kritischen Landstrecke durch die Burgundische Pforte und dem Oberrhein innerhalb der obergermanischen Grenzen. Aber auch die Ausweichstrecke über die obere Rhône und den Genfer See lag mit dem kritischen, aber sehr bequemen Landweg vom Genfer zum Neuenburger See bei Yverdon und von dort zu Schiff durch die Juraseen und die Aare zum Hochrhein ganz in Obergermanien. Es gab also selbst in Krisensituationen noch eine unter dem direkten Befehl des obergermanischen Statthalters stehende Alternative für den militärischen Nachschub, der zu Domitians Zeit auch zur Versorgung Britanniens zu einem guten Teil den Rhein benutzte. Schließlich aber hatte Domitian auch noch den gesamten Neckarlauf in die neue Provinz mit einbezogen, von dessen östlichem Knie beim Lager Königen der Wasserscheideweg zur oberen Donau abzweigte. Damit verfügte der Kaiser über eine kurze und leistungsfähige Nachschubverbindung für all die Fälle, in denen es nötig werden sollte; Truppen vom Rhein an die Donau oder umgekehrt zu verlegen. Südlich des Mains war der Limesverlauf, d. h. die Grenze Obergermaniens, einzig und allein auf die Sicherung des transkontinentalen Schiffsweges Rhein-Neckar-Donau ausgerichtet. Als um 150 n. Chr. die Kastelle am Neckarufer diese Sicherheit nicht mehr gewährleisten konnten, wurden sie eine Tagereise weiter nach Osten verlegt, so daß der Neckar nicht mehr direkten Angriffen der Germanen ausgesetzt war. Als sich die Neckarstraße ab 260 von den Römern gar nicht mehr halten ließ, haben sie nicht etwa kleinere Gebiete zu halten versucht, sondern die Transporte vom Rhein zur Donau auf der viel längeren Strecke über Hochrhein und Bodensee mit einem Landweg von Bregenz nach Kempten a. d. Iller und von dort per Schiff zur Donau abgewickelt. Diese Verbindung hat Rom dann mit allen Mitteln verteidigt und bis zum Ende des Reiches auch tatsächlich gehalten.“

Wir wissen inzwischen auch recht viel über die Schiffe, mit denen der Warenverkehr und der Nachschub auf dem Rhein abgewickelt wurde. Es waren zum einen, besonders auf dem Niederrhein, prahmartige Schiffe, z.T. mit offener Bugpforte. Durch Funde von Schiffsresten in Mainz, im Neuenburger See (Schweiz) und in Zwammerdam (Niederlande) sind wir zumindest über die Länge und Bodenkonstruktion dieser römischen Rheinschiffe gut unterrichtet und können sagen, daß einige von ihnen zum Segeln ausgelegt waren.

¹ in: 2000 Jahre Rheinschiffahrt, Koblenz 1991, S. 37 ff.

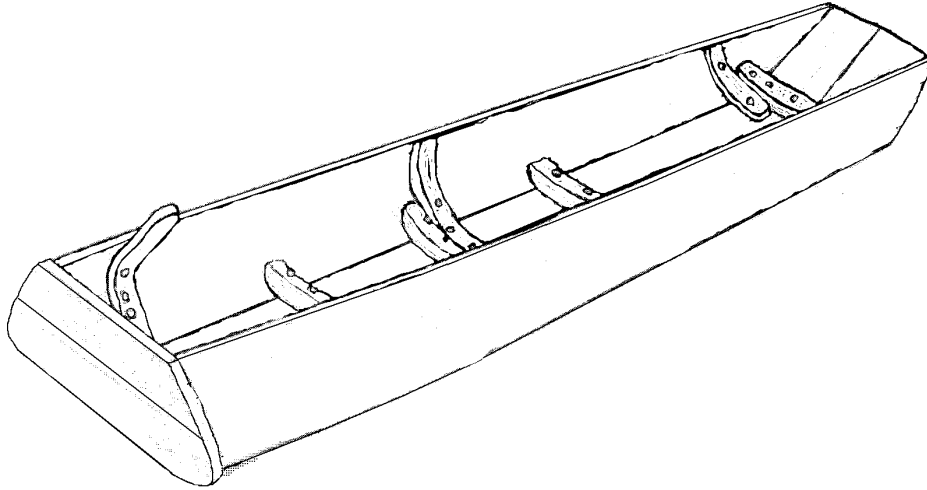


Abbildung 2: Fischerboot aus Krefeld-Gellep (13./14. Jahrhundert)

Ein anderer Schiffstyp begegnet uns in bildlichen Darstellungen. So ist auf der Rückseite der Grabstele des Schiffers Blussus und seiner Frau Menimane aus Mainz-Weisenau die Abbildung eines römischen Rheinkahns mit erhöhtem Heck und Senkruder zu entdecken. Der Grabstein stammt aus dem 1. Jahrhundert n.Chr. Er zeigt auf der Vorderseite ein sitzendes Paar und hinter diesem einen stehenden Jungen.

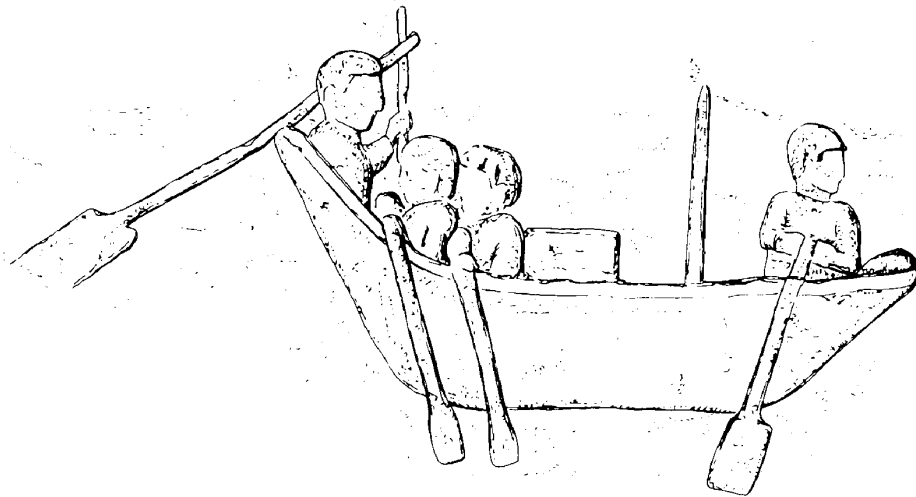


Abbildung 3: Der „Oberländer“ des Blussus (1. Jh. n.Chr.)

Die Inschrift lautet:

BLVSSVS ATVSIRI F(ilius)
NAUTA AN(norum) LXXV H(ic) S(itus) E(st)
MENIMANE BRIGIONIS F(ilia) AN(orum) [...]
VXSOR VIVA SIBI FECIT PRIMVS F(ilius)
PARENTIBVS PRO PIETATE POSIT

Übersetzung:

Blussus, des Atusirus Sohn
Reeder, 75 Jahre alt, liegt hier.
Menimane, des Brogio Tochter, [...] Jahre alt,
(seine) Gattin, ließ sich (diesen Stein) zu Lebzeiten machen. Primus,
ihr Sohn,
setzte ihn aus Liebe zu den Eltern.

Damit sind die Personen identifiziert: Der Junge im Hintergrund ist der Sohn Primus, die Frau in einheimisch keltischer Tracht mit Spindel und Schoßhündchen ist Menimane, und der Mann im gallischen Umhang mit dem Geldbeutel in der Hand ist der Schiffer Blussus. Die Personennamen - mit Ausnahme des Sohnes - sind keltisch (Blussus, Menimane, Atusirus, Brogio). Die Berufsbezeichnung NAUTA macht deutlich, daß Blussus Schiffsherr und Kaufmann war, vielleicht sogar Reeder einer ganzen Flotte, und keineswegs nur Kapitän (MAGISTER) eines Frachtkahns oder Kapitän und Eigner eines Schiffes (NAVICULARIUS).

Der von dem Reeder Blussus benutzte Schiffstyp findet sich auf der Rückseite des Steins (wo übrigens die Inschrift nochmals wiederholt ist). Wenn die Darstellung auch relativ skizzenhaft ist, so zeigt sie doch wesentliche Konstruktionsmerkmale und Eigenheiten der Handhabung des Schiffes recht gut (vgl. Abbildung 3):

Ergänzt wird diese Abbildung außerordentlich schön durch ein Relieffragment von einem Grabmal aus Köln, ebenfalls aus der Mitte des 1. Jahrhunderts n.Chr., welches in sehr viel detaillierterer Darstellung das Heck eines solchen Schiffes wiedergibt (vgl. Abbildung 4).

Beide Darstellungen unterscheiden sich in mehreren Punkten sowohl von den zuvor erwähnten Prähmen als auch von den aus Rom (Trajanssäule) und Ostia bekannten Darstellungen römischer Flußschiffe (vgl. Abbildung 7), so daß man vermuten kann, daß auf dem Rhein ein besonderer keltoromanischer Schiffstyp verwendet wurde: Auffällig ist zunächst, daß die Schiffe ein großes Senkruder haben, das offenbar in der Mitte des hochgezogenen Hecks befestigt ist und nicht rechts und links an der Bordwand. Es wird von einem Mann mittels einer Pinne bedient. Solche Ruder wurden noch in der Neuzeit bei Schiffen auf dem Rhein und auf der Loire verwendet!

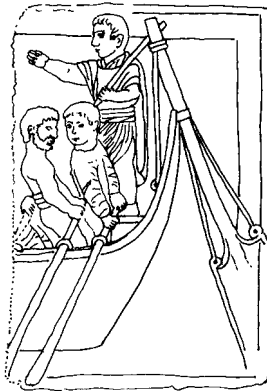


Abbildung 4: Rest eines Grabmals aus Köln (Mitte 1. Jh. n.Chr.)

Das Schiff gleicht mit seinem hochgezogenen Heck, den Ruder knechten im Heckteil des Kahns, hinter denen man eine Art Kajüte entdecken kann, dem sogenannten „Oberländer“, einem Schiffstyp, der auf Rheinansichten aus der frühen Neuzeit häufig abgebildet ist (vgl. Abbildung 5). Fachleute sprechen deshalb tatsächlich vom „Typ Oberländer“.

Der Oberländer wurde von den Kölnern so genannt, um ihn von den niederländischen Schiffen zu unterscheiden. Er war offenbar nicht nur in der frühen Neuzeit ein auf dem Rhein typisches Schiff. Schiffstechnische Untersuchungen haben gezeigt, daß sich seine Konstruktion in vorgeschichtliche Zeit zurückverfolgen läßt.

Die Konstruktion wird von Detlev Ellmers, ausgehend von einem Schiffsfund des 13./14. Jahrhunderts (vgl. Abbildung 2), folgendermaßen beschrieben:

„Das zweite Fahrzeug aus Krefeld war von der Funktion her ein Fischerboot, wie man an dem Lager für eine Netzwinde erkennen kann (Abb. 2). Dieses Boot hat uns erstmals die Augen geöffnet für die besondere Konstruktion des größten mittelrheinischen Frachtschiffstyps des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit, des „Oberländers“ [Abb. 5], [...]. Der knapp 5 m lange Krefelder Oberländer war nämlich aus einem dicken, stammrunden Einbaum entstanden, den man der Länge nach gespalten hat. Zwischen beiden Hälften hat man zwei Bodenplanken mittels charakteristischer Querhölzer eingefügt und Bug und Heck durch quer vorge nagelte Bretter geschlossen. Da Baumstämme kegelförmig wachsen, sehen Boote dieses Typs wie trapezförmige Kästen aus, wobei das breite Wurzelende des Stammes das Heck bildet.

Der älteste genau definierbare Vertreter dieser Baureihe ist ein stammrunder Einbaum der Jungsteinzeit (3. Jahrtausend) aus Schleswig-Holstein, bei dem beide Enden je mit einem besonderen senkrechten Brett geschlossen waren. Schon zu dieser Zeit war man demnach in der Lage, verschiedene Hölzer wasserdicht miteinander zu verbinden. Der älteste Einbaum, bei dem das quer eingebaute Bugbrett wie beim Krefelder Oberländer schräg nach vorn geneigt ist, gehört der Zeit um 300 vor Chr. an und wurde in Hasholme am Humber in Nordengland gefunden [Abb. 1]. Er wurde von britischen Kelten als Lastboot von 5 t Tragfähigkeit benutzt, reicht aber mit seinen Konstruktionsdetails in vorkeltische Zeit zurück. Auf dem Mainzer Grabstein des römischen Schiffers mit dem keltischen Namen Blussus steuert dieser ein Frachtschiff derselben Baureihe flussabwärts; die halbrunde Oberkante des querliegenden, schrägen Bugbretts ist in dem Relief klar zu erkennen [Abb. 3]. Dieses Schiff kann aber kein reiner Einbaum mehr gewesen sein, denn darin hätten nicht zwei Paar Ruderer die Riemen nebeneinander so handhaben können, wie es das Relief zeigt. Das Schiff des Blussus war etwa so gebaut wie der spätmittelalterliche Oberländer von Krefeld. Aus Wanzenau im Elsaß kennen wir das Spantfragment eines römischen Rheinschiffes, das den Innenhölzern des Krefelder Oberländers so genau entspricht,

daß es nur von einem römischen Oberländer, d. h. einem Schiff aus zwei stammrunden Halbeinbäumen mit zwischengefügten Bodenplanken, stammen kann. Aus der Zeit um 1500 nach Chr. ist dieselbe Konstruktion durch zahlreiche bildliche Darstellungen sowie einen weiteren Schiffsfund aus den Niederlanden belegt. Als schließlich im 19. Jahrhundert für die Herstellung der halben Einbäume keine ausreichend großen Bäume mehr zur Verfügung standen, hat man trotzdem nicht auf die altbewährten Konstruktionsprinzipien verzichtet, sondern mußte sich nur entschließen, die Halbeinbäume aus mehreren einzelnen Planken zusammenzusetzen, wie ein Schiffsfund von der Saar zeigt.

Die beiden Krefelder Schiffsfunde von 1972/73 wurden hier deshalb so ausführlich behandelt, weil sie uns in aller Deutlichkeit zeigen, daß die Baumuster der mittelalterlichen Rheinschiffe trotz aller politischen Umbrüche, trotz Völkerwanderung und römischer Okkupation sich bis zu den Kelten und ihren Vorgängern tief in die Vorgeschichte zurückverfolgen lassen.²

Halten wir also fest: Der „Oberländer“ ist ein Schiffstyp, der aus dem Einbaum entstanden ist. Seine typischen Konstruktionsmerkmale sind, daß ein solcher Schiffsrumpf keinen Kiel hat und abgerundete Kanten zwischen Boden und Bordwand besitzt. Er hat also, auch wenn man in den Boden des Einbaums weitere Bohlen einsetzt und die Bordwände durch aufgesetzte Planken erhöht, die gleichen Fahreigenschaften wie das Ursprungsfahrzeug. Aufschlußreich ist, daß man dieses Konstruktionsmerkmal künstlich mit Planken nachahmte, als es keine genügend großen Stämme mehr gab (vgl. Zitat).

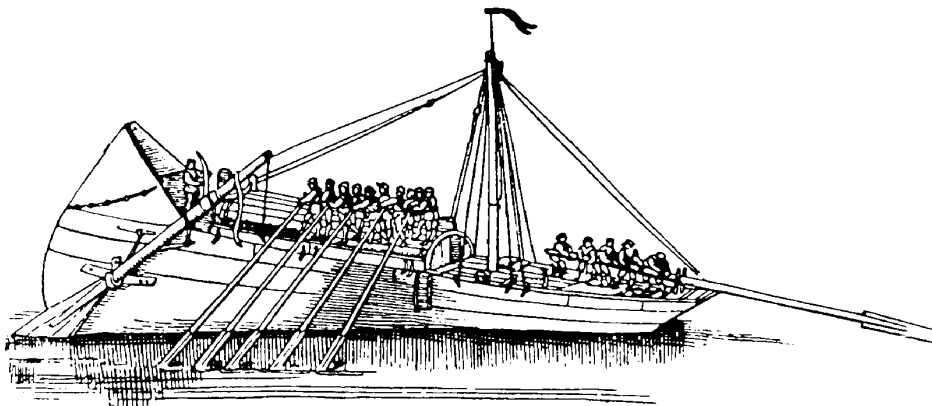


Abbildung 5: Oberländer (aus einem Holzschnitt von 1531)

Kehren wir nun noch einmal zu dem Schiff von dem Grabmal des Blussus zurück, da es an dem Relief noch weiteres zu beobachten gibt. Am oberen Rand des Rumpfs ist eine Scheuerleiste dargestellt, ansonsten ist der Rumpf völlig glatt und unten abgerundet. Nahe dem typisch abgerundeten Bug, vor einem kurzen Treidelmast, steht ein weiterer Mann parallel zur Fahrtrichtung. Er hält ein Ruder (keinen Riemen!) mit kleinerem Blatt, das er links und rechts des Schafts gefaßt hat, und blickt in Fahrtrichtung. Offenbar handelt es sich bei dem Bugsteuer nicht um die neuzeitliche „Laffe“ (s.u.), da sich diese in der Mitte des Bugs befinden müßte (vgl. Abbildung 5). Alle diese Details sind keineswegs zufällig. Rumpfform und Bugsteuer haben vielmehr unmittelbar miteinander zu tun, und alles macht Sinn, wenn man sich etwas genauer damit beschäftigt.

Ein Kiel ist nur dann wichtig und von Vorteil, wenn man das Schiff segeln will, da er das seitliche Versetzen beim Winddruck auf das Segel einschränkt. Bei einem Schiff auf einem Wildfluß, welcher der Rhein bis ins 19. Jahrhundert ja war, kommt es mehr darauf an, daß das Boot keinen großen Tiefgang hat, damit es Untiefen (Sand- und Kiesbänke) leichter überfahren kann.

Der flache Boden und die runde Bootsform sind bei einem Flußlastkahn aber außerdem noch funktional von großem Vorteil, was die Manövrierfähigkeit des Schiffes betrifft. Ein Kiel und scharfe Kanten zwischen Boden und Seitenwänden (wie bei einem Prahm) brächten für die Navigation auf einem Wildfluß wie dem Mittel- und Oberrhein eher Nachteile. Das ist leicht nachzuvollziehen, wenn man sich einmal den Spantenriß moderner Wildwasserkajaks ansieht, die auf extreme Wendigkeit hin konstruiert sind: Der Rumpf ist flachbodig mit runden Seitenkanten!

Außerdem gibt es noch einen zweiten Grund, und der ist dem Blussus-Relief selbst zu entnehmen. Man sieht in dem Schiff in Bugnähe, wie schon beschrieben, einen Mann mit einem Hilfsruder. Daß es kein Riemen ist, ergibt sich aus der Größe und der Tatsache, daß der Mann in Fahrtrichtung blickt. Dieses Bugruder wurde noch in der Neuzeit benutzt und

² a.a.O., S. 30 ff.

hieß „Laffe“ bzw. „Lappen“ (am Niederrhein). Detlev Ellmers ist der Ansicht, daß dieses Ruder so hieß, weil man damit den Bug „herumlffelte“. Das mag auf die Laffen der großen Fle oder der Oberländer der frühen Neuzeit (vgl. Abbildung 5) zutreffen. Bei dem Blussus-Schiff befindet sich das Ruder aber nicht vorne auf dem Bug, sondern ist seitlich angebracht. Seine Funktion muß also anders gewesen sein.

Was es mit diesem Hilfsruder auf sich hatte und wie es bei einem Schiff vom Typ Oberländer wirkte, kann man sich klarmachen, wenn man die Techniken der Wildwasserfahrer studiert. In der modernen Sportart mit dem Kajak gibt es eine Technik, die nach ihrem Erfinder, einem Tschechen, Duffek-Schlag genannt wird. Dabei setzt der Kanute ein Padelblatt steil möglichst weit am Bug parallel zur Bordwand ein und dreht im richtigen Augenblick das Blatt auf. Das Boot vollführt dann eine Wende um 90 bis 180°! Dies funktioniert so effektiv, weil Wildwasserboote einen runden Boden haben (also keinen Kiel).

Nun kann man einen römischen Lastkahn natürlich nicht mit einem Wildwasserkajak vergleichen. Wer einmal den Duffekschlag versucht hat, weiß, welch enorme Kräfte er erfordert. Bei einem großen Schiff von etwa 12 Meter Länge wären die auf das Ruder wirkenden Kräfte ohne weitere Hilfsmittel nicht beherrschbar. Nun muß ein Rheinkahn natürlich auch keine Wende von 90 bis 180° vollführen, schließlich ist es nicht erforderlich, in einer brenzigen Situation in ein Kehrwasser zu fahren, und der Rhein war auch damals zwar ein unregulierter Wildfluß, aber kein Wildwasser.

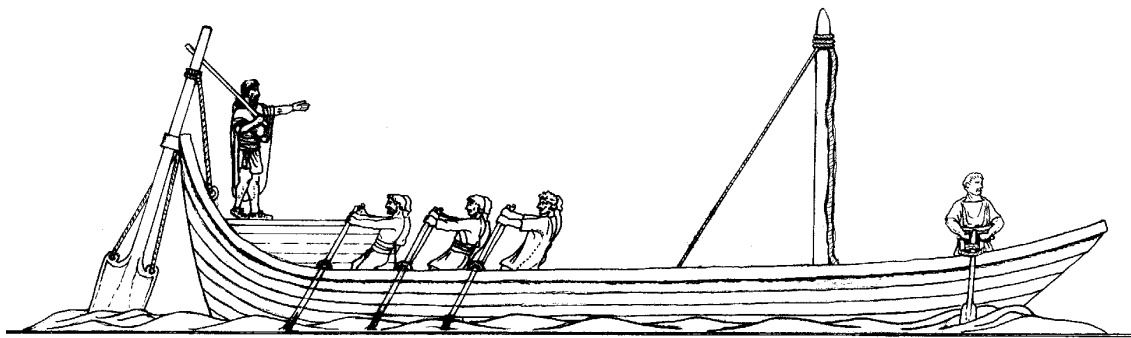


Abbildung 6: Rekonstruktion als Zinnfigur

Das Bugruder am Schiff des Blussus muß also zur Unterstützung der Wirkung des Heckruders eingesetzt worden sein. Dies war auf einem Wildfluß wie dem unkanalisierten Rhein auch durchaus erforderlich: Der Fluß bildet, wo es die Landschaft erlaubt, mehrere Läufe, von denen gewöhnlich einer das meiste Wasser führt und daher die größte Tiefe verspricht. Diesen Fluarm muß der Steuermann finden und „erwischen“, was gar nicht so einfach ist, wenn der Fluß uneingedeicht durch die Gegend mäandert! Ein Hilfsruder nahe des Bugs tut da sicher gute Dienste, vor allem bei einem flachbodigen Schiff mit geringem Tiefgang. Auch besitzt ein Wildfluß scharfe Kurven mit Prallufern, so daß ein Schiff in der Lage sein muß, enge Wenden zu fahren.

Andere Details der Reliefs werden in Anbetracht dieser Überlegungen auch sofort plausibel:

- Das große, weit nach hinten ragende Heckruder ist wirkungsvoller als das bei römischen Schiffen gebräuchliche Seitenruder. Es hat sich übrigens bei Flußschiffen auf Rhein, Main und Rhone bis in die Neuzeit erhalten!
- Die geringe Anzahl der Ruderer (zwei bzw. drei Paare) erklärt sich dadurch, daß das Schiff bei der Talfahrt gegenüber der Strömung nur etwas Fahrt machen soll, damit das Ruder wirkt, daß es aber keineswegs so schnell sein darf, daß keine Zeit mehr für die schwierigen Steuermanver und ein Ansprechen des Ruders bleibt.
- Der Standort des Steuermanns auf dem Dach der Achterkajte erklärt sich daraus, daß er einen möglichst guten Überblick über den weiteren Strömungsverlauf haben muß, damit das Schiff nicht vor einer Untiefe in einem „blinden“ Arm landet. Auf dem Relief aus Köln (Abbildung 4) scheint der Schiffer dem Mann am Hilfsruder mit ausgestrecktem Arm das richtige Fahrwasser anzudeuten.

Das Schiff des Blussus ist also auf der Talfahrt dargestellt. Die Fahrt flauf erfolgte wie in späteren Jahrhunderten durch Treideln. Deshalb besitzt das Schiff des Blussus auch den typischen kurzen und kräftigen Treidelmast, an dem die Leinen angeschlagen wurden. Im Unterschied zur Neuzeit wurde das Schiff in der Antike allerdings nicht mit Pferden stromauf gezogen, sondern mit Menschenkraft! Die sechs Ruderer hatten dann deutlich schwerer zu arbeiten, wenn sie, teilweise durchs Wasser wadend, das Schiff flaufwrts schleppten; die Schiffe mußten in römischer Zeit also kleiner sein als später. Dem trägt auch die zinnfigrliche Rekonstruktion Rechnung (vgl. Abbildung 6). Zur Absicherung meiner Ergebnisse habe ich sie einem Fachmann vom Museum für antike Schifffahrt in Mainz vorgelegt. Er schrieb neben einigen Verbesserungsvorschlägen dazu: „Ihre Rekonstruktion eines frhrmischen Binnenfrachters gefllt mir gut,

zumal sie die Quellen "Blussus-Stein" und "Kölner Relief" in realistischer Weise umsetzt (ich meine besonders die entzerrte Wiedergabe von Fahrzeug und Besatzung ohne die üblicherweise verschobenen Proportionen).“

Da war ich richtig stolz!

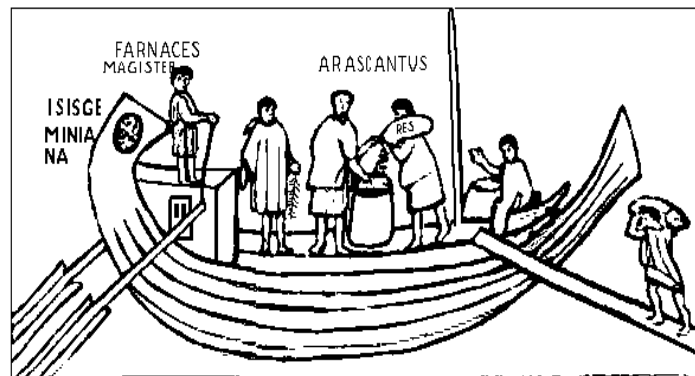


Abbildung 7: Tiberflußschiff
(Nach einem Fresko aus Ostia)

Literatur:

- | | |
|-----------|--|
| Löber | Ulrich Löber (Hrsg.), 2000 Jahre Rheinschiffahrt, Landesmuseum Koblenz, 1991 |
| Horn | Heinz Günter Horn (Hrsg.), Die Römer in Nordrhein-Westfalen, Stuttgart 1987 |
| Scrinari | Valnea Santa Maria Scrinari, Ostia and Porto, The Archaeological Sites, The Museums, Milano 1989 |
| Böcking | Werner Böcking, Schiffe auf dem Rhein in drei Jahrtausenden, Moers 1979 |
| Zimmer | Gerhard Zimmer, Römische Berufsdarstellungen, Berlin 1982 |
| Rupprecht | Gerd Rupprecht (Hrsg.), Die Mainzer Römerschiffe, Mainz 1982 |
| Grünewald | H. Grünewald u.a., Bilddokumente römischer Technik, Köln 1958 |

Abbildungsverzeichnis:

- | | |
|-------------|--|
| Abbildung 1 | Ulrich Löber (Hrsg.), 2000 Jahre Rheinschiffahrt, Landesmuseum Koblenz, 1991, S. 37 |
| Abbildung 2 | Ulrich Löber a.a.O., S. 33 (Umzeichnung vom Verfasser) |
| Abbildung 3 | Ulrich Löber a.a.O., S. 39 |
| Abbildung 4 | Heinz Günter Horn (Hrsg.), Die Römer in Nordrhein-Westfalen, Stuttgart 1987, Abb. 84 (Umzeichnung vom Verfasser) |
| Abbildung 5 | Ulrich Löber a.a.O., S. 35 |
| Abbildung 6 | Gravurzeichnung des Verfassers |
| Abbildung 7 | Fresko in den Vatikanischen Museen in Rom (Umzeichnung vom Verfasser) |



Bemalung: F. Giesler