

Abbildung 1a: Grabmal der Secundini, FO. Igel (Krs. Trier-Saarburg), Mitte 3. Jh. n.Chr., Treideln auf der Mosel, Zeichnung von L. Dahm; hier nach: Reinhard Schindler, Führer durch das Landesmuseum Trier, Trier 1977, S. 43

NAVIGARE NECESSE EST

Römische Flußschifffahrt

Friedrich Giesler

Trotz des hervorragend ausgebauten römischen Straßensystems spielte wegen der technisch unvollkommenen Zugtiergeschirre und des dadurch bedingten schlechten Verhältnisses von Aufwand und Leistung¹ der Lastentransport auf Wasserwegen eine wichtige Rolle. Selbst Kleinflüsse wurden zum Transport nutzbar gemacht. So wurden beispielsweise die Produkte der Kalkbrennerei im Erfttal bei Iversheim (Bad Münstereifel) über den Fluß zum Rhein verschifft und gelangten von dort zum Legionslager nach VETERA und zur Großbaustelle der COLONIA ULPIA TRAIANA (Xanten) am Niederrhein².



Abbildung 1b: Grabmal der Secundini, FO. Igel (Krs. Trier-Saarburg), Mitte 3. Jh. n.Chr., Westseite, Treideln auf der Mosel, Zeichnung von L. Dahm in: Trierer Zeitschrift 31, 1968, Beilage zum Beitrag von E. Zahn, Die neue Rekonstruktionszeichnung der Igeler Säule; hier nach: Charles-Marie Ternes, Die Römer an Rhein und Mosel, Stuttgart: Reclam, 1975, S. 192

Der Transport auf Kleinflüssen geschah natürlich in sehr kleinen Fahrzeugen³. Wenn man den antiken Reliefs glauben will, sahen sie zumeist wie Indianerkanus bzw. moderne Kanadier aus. Die Bildstreifen der Igeler Säule (vgl. Abbildung 1a und 1b) geben z.B. eine Vorstellung davon, wie solche Fahrzeuge ausgesehen haben.

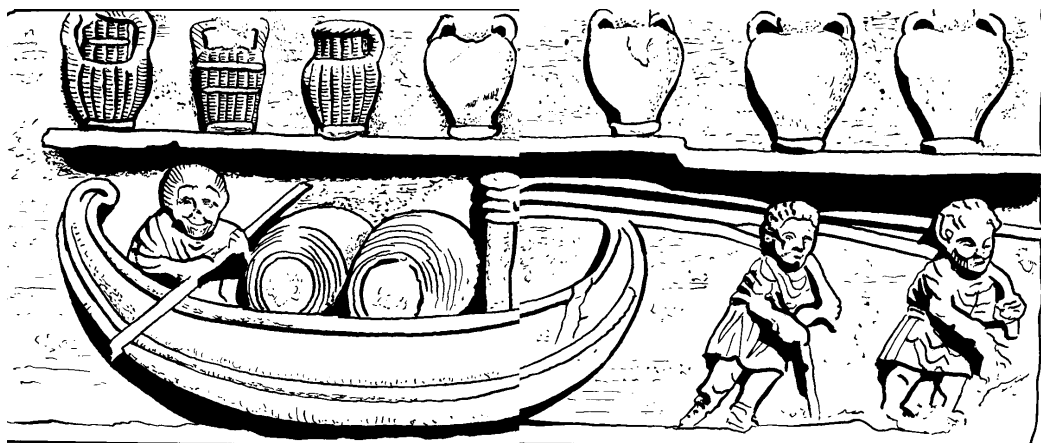


Abbildung 2: Treidelschiff von einem Grabmalrelief aus Avignon

¹ Vgl. dazu den Artikel über die römische Anschirrung von Equiden („Warum der Kaiser so sauer war“)

² vgl. Heinz Günter Horn (Hrsg.), Die Römer in Nordrhein-Westfalen, Stuttgart: Theiss, 1987, S. 338 ff.

³ Heute ist die Erft bei normalem Wasserstand in ihrem Oberlauf nicht einmal mit Kajaks zu befahren (vgl. Karl Schoderer (Hrsg.), Deutsches Flusswanderbuch, Duisburg, 1985).



Abbildung 3: Seitenrelief eines Grabmals mit Boot, FO. Metz, Ilot St. Jacques, 2./3. Jh. n.Chr.: in: Heinz Cüppers u.a. (Hrsg.), *Die Römer an Mosel und Saar, Mainz: Philipp von Zabern Vlg, 1983, S. 116 (Boot mit Stakendem)*

der Stakstange (Abbildung 3, 4 und 5). Funde von Stakeisen (vgl. Abbildung 6) belegen, daß diese Fortbewegungsart recht häufig gewesen sein muß. Abbildung 3 zeigt ein dickbäuchiges Boot mit verstärktem Süllrand und hochgezogenem Bug und Heck, das von einem Mann in einheimischer Kapuzentracht mittels einer Stakstange bewegt wird. Dem anderen Bildfeld des Reliefs nach zu urteilen, das ein Netz und einen Mann beim Netzflücken zeigt, dürfte es sich um ein Fischerboot gehandelt haben. Abbildung 4 zeigt ebenfalls einen Stakenden, und neben ihm den Treidelmast, von dem ein gespanntes Seil nach rechts führt. Rechts von dem Stakenden erkennt man außerdem ein Bein des ziehenden Treidelknechts. Am Fuß ist deutlich die nagelbeschlagene Sandale zu erkennen, die der Militärsandale (CALIGA) entspricht und beim Gehen im Wasser sicher praktischer war als ein geschlossener Schuh oder bloße Füße. Treideln und Staken konnten also auch gleichzeitig eingesetzt werden, um ein Boot stromauf zu bewegen. Die dritte Abbildung mit einem Stakenden (Abbildung 5) zeigt ein Tonmodell aus Trier. Man erkennt deutlich den Bootsrand, die Ladung von zwei Weinfässern, den Steuermann links an der Pinne, einen Matrosen, der mit einem



Abbildung 4: Weintransport, Teilstück einer Bilderszene vom sog. Negotiator-Grabpfeiler, FO. Neumagen; in: Reinhard Schindler, *Führer durch das Landesmuseum Trier, Trier 1977, Taf. 127 (Staken und Treideln)*

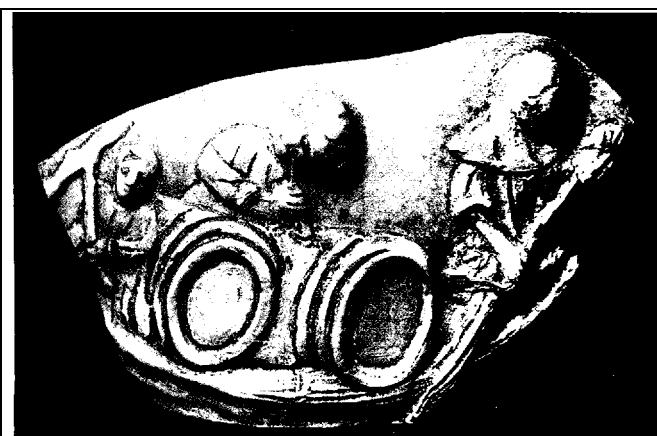


Abbildung 5: Tonmodell mit Schiffsdarstellung, FO Trier, Töpferei, wohl 4. Jh. n.Chr.; in: Heinz Cüppers u.a. (Hrsg.), *Die Römer an Mosel und Saar, Mainz: Philipp von Zabern Vlg, 1983, S. 113 (Weintransport mit Stakendem)*

Diese kleinen Boote wurden stromab gepaddelt oder gestakt, stromauf vermutlich zumeist getreidelt (vgl. Abbildung 1a und 1b). Interessant ist dabei als Detail, daß sich die Männer an den Treidelseilen mit Stöcken stützen: Es gab ja noch keine Leinpfade, und die Treidler mußten deshalb größtenteils durch das Wasser waten, wobei ein Stock zum Aufspüren von Steinbrocken gute Dienste tut, wenn man nicht Gefahr laufen will, ins Wasser zu stürzen. Wie man sieht, saß der Steuermann im Boot, das hier mit zwei Tuchballen beladen ist (das Denkmal wurde einem Tuchhändler gesetzt), und hielt das Fahrzeug mittels eines Steuerruders in der Strommitte. Bei dem einen der beiden Boote (Abbildung 1b) erkennt man vorne im Fahrzeug einen kurzen Treidelmast, an dem die Zugseile befestigt sind. Auch hier besteht die Ladung des kanuartigen Bootes aus Ballen und die beiden Treidelknechte ziehen an einem langen Seil. Eine ähnliche Darstellung, mit einer Ladung aus Fässern, wurde in der Nähe von Avignon/Rhone gefunden (vgl. Abbildung 2).

Andere Abbildungen zeigen das Fortbewegen des Bootes mit

Rohr einen Schluck von der Ladung nimmt, und rechts den Mann mit der Stakstange.

Weitere belegte Fortbewegungsarten auf der Mosel und Kleinflüssen waren das Paddeln und das Segeln mit dem Treibsegel. Für beides gibt es ebenfalls Bildquellen. Auf einem Reliefbruchstück aus Jünkerath (Kreis Daun) sieht man über der Ladung von Ballen einen Mast mit einem von "Rahen" gespreizten Treibsegel (Abbildung 7). Dieser Segeltyp findet sich sonst nirgends in römischen Quellen und dürfte deshalb eine einheimisch keltische Erfindung sein. Bei achterlichem Wind war es vermutlich durchaus wirkungsvoll. Man erkennt auch deutlich, wie es mit Hilfe von Seilen dirigiert wird.

Besonders interessant sind die Bruchstücke von Sigillataschalen aus der 1. Hälfte des 4. Jahrhunderts mit der Darstellung von Booten, die durch eine Reihe von Paddlern fortbewegt werden (vgl. Abbildung 8 und 9). Nach

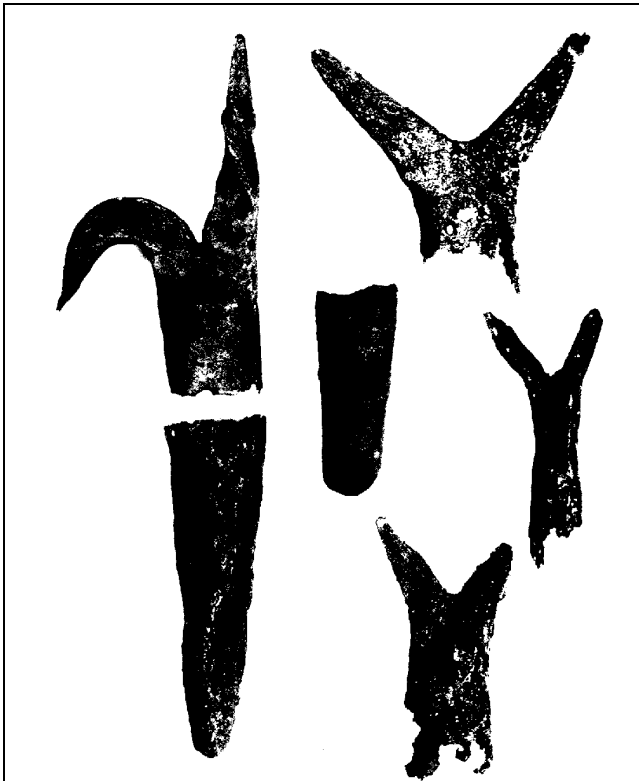


Abbildung 6: Enterhaken und Stakeisen, FO. Trier, in der Mosel bei der Römerbrücke; in: Heinz Cüppers u.a. (Hrsg.), *Die Römer an Mosel und Saar*, Mainz: Philipp von Zabern Vlg, 1983, S. 114 f. (Bootshaken und Stakeisen)

Dr. Wolfgang Binsfeld⁴ könnte es sich bei den Abbildungen auch um Darstellungen von Regatten handeln, wie sie von Ausonius in seinem Gedicht *Mosella* (4. Jh.) beschrieben wurden. Aber es könnten auch Frachtboote sein: In einer der beiden Darstellungen steht ein Mann mit geschultertem Paddel in der Bootsmitte, möglicherweise der Kapitän, und gibt die Richtung an. Dies ist bei der Navigation auf einem Wildfluß, wie es die Mosel damals war, ein durchaus notwendiger Vorgang: Durch den erhöhten Standort sind Flußarme, Hindernisse oder Hauptstromzungen besser erkennbar, und das Fahrzeug kann in die günstigste Richtung gebracht werden. Jeder, der einmal in einem modernen Zehner-Kanadier gefahren ist, wird dies bestätigen können. Jedenfalls deuten nach Dr. Binsfeld "mehrere Denkmäler [...] darauf, daß das Paddel auf der Mosel wohlbekannt war"⁵.

Mancher wird sich fragen, warum noch nicht auf das "Weinschiff von Neumagen" eingegangen wurde, dessen Abbildung allgemein bekannt sein dürfte (vgl. Abbildung 10) und das sogar von der Klio Saar-Mosel als Zinnfigur herausgegeben worden ist. Da es sich völlig von den bisher behandelten Booten unterscheidet, bedarf es einer genaueren Betrachtung.

Zunächst fällt bei diesem Schiff auf, daß es in der Art der Kriegsschiffe gebaut ist: mit Rammsporn, zurückspringendem Steven, Kapitänszelt am Heck und Riemen, die auf Auslegern liegen. Man könnte das Schiff geradezu für die Abbildung einer etwas hoch gebauten Monere halten, wenn da nicht die Ladung von Fässern wäre. Daß Fässer und Mannschaft relativ

viel zu groß sind, braucht einen dagegen nicht zu stören, da dies bei der damals auch sonst benutzten Bedeutungsperspektive⁶ nicht relevant ist.

Ein Detail dieses Schiffes muß aber stutzig machen: Obwohl das Schiff von Riemen fortbewegt wird, sitzen die Ruderknechte mit dem Gesicht in Fahrtrichtung! Hier kann etwas nicht stimmen. Was dies ist, kann einem klar werden, wenn man in Betracht zieht, um was für ein Denkmal es sich handelt. Dieses und ein zweites, stärker beschädigtes Schiff und ein Stapel strohumwickelter Amphoren gehören zu Teilen eines großen Grabdenkmals für einen reichen Weinhändler. Bevor die Denkmäler im dritten Jahrhundert abgerissen wurden, um als Steinmaterial für die Befestigung von *NOVIOMAGUS* (Neumagen) zu dienen, waren diese Steine Teile der Bekrönung des stattlichen Denkmals. Es hätte dem Rang des Verstorbenen vermutlich nicht entsprochen, wenn auf seinem Denkmal die relativ kleinen Boote der antiken Moselschifffahrt abgebildet worden wären. Der Steinmetz griff also in die Motivkiste und nahm Kriegsschiffe, belud sie aber mit Weinfässern und besetzte sie mit einer Reihe Paddler: Deswegen schauen die Köpfe in Fahrtrichtung! Das stattliche Neumagener Weinschiff ist also vermutlich nichts anderes als eine hochstilisierte Fassung eines kanuartigen Paddelbootes, wie es die Terra-Sigillata-Scherben realistischer abbilden.

Im Mainzer Museum für antike Schifffahrt ist man



Abbildung 7: Weinschiff von Neumagen

⁴ in: Heinz Cüppers u.a. (Hrsg.),

⁵ a.a.O., S. 112

⁶ Darunter versteht man die

allerdings zu der Überzeugung gelangt, daß es das Kriegsschiff, das Fässer transportiert, tatsächlich gegeben hat. Man nimmt wegen der „falschen“ Blickrichtung der Rojer an, daß es mit Stoßrudern bewegt wurde⁷. Man hat es sogar unternommen, das Schiff als Modell zu rekonstruieren. Mir scheint die Rekonstruktion eines solchen Schiffs jedoch problematisch, da bei diesem Schiff der Schwerpunkt sehr hoch liegt und es deshalb auf der damals noch recht wilden, unkanalisierten Mosel ein nicht gerade stabiles Fahrzeug gewesen sein dürfte - von der Größe des Fahrzeugs auf diesem zeitweise wenig Wasser führenden Fluß einmal abgesehen.

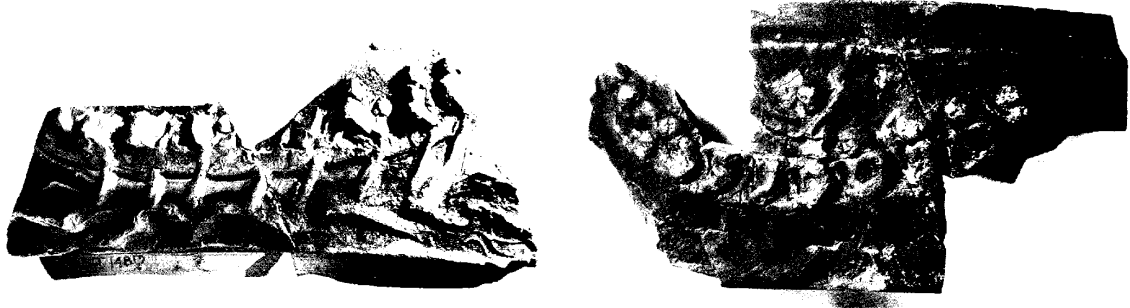


Abbildung 8 und 9: Sigillata-Schüssel mit Schiffsdarstellung, FO. Trier, 1. H. 4. Jh. n.Chr.; in: Heinz Cüppers u.a. (Hrsg.), Die Römer an Mosel und Saar, Mainz: Philipp von Zabern Vlg, 1983, S. 112 (Paddler bzw. Paddler mit Schiffsführer)



Abbildung 10: Grabrelief, FO. Jünkerath (Krs. Daun), 2./3. Jh. n.Chr.; in: Heinz Cüppers u.a. (Hrsg.), Die Römer an Mosel und Saar, Mainz: Philipp von Zabern Vlg, 1983, S. 117; auch in: Reinhard Schindler, Führer durch das Landesmuseum Trier, Trier 1977, Taf. 126 (Treibsegel)

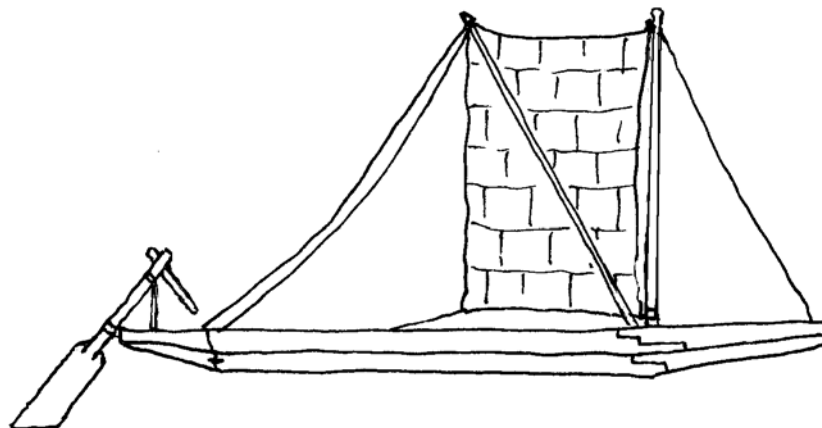


Abbildung 11: Rekonstruktion eines Frachtschiffs nach einem Schiffsfund aus Nigrum Pullum [Zwammerdam 2]

Auf breiteren Flüssen, die mehr Wasser führten, wie Donau und Rhein, wurden natürlich größere Schiffe verwendet. Auf den Typ des sogenannten „Oberländers“ bin ich in einem eigenen Artikel eingegangen⁸. Daneben gab es, wie die Schiffsfunde aus Mainz und den Niederlanden belegen, prahmartige Fahrzeuge, die z.T. eine erhebliche Ladekapazität hatten. Ein Schiff aus NIGRUM PULLUM (Typ Zwammerdam 2) war z.B. 22,20 m lang, 3 m breit und hatte einen Tiefgang

⁷ Stoßruder werden im Stehen bewegt, vgl. Venezianische Gondeln.

⁸ Vgl. den Artikel über „Das Schiff des Blussus“.

von einem halben Meter. Seine Ladekapazität betrug 16 bis 17 t. Es war vermutlich mit einer Art Sprietsegel versehen, konnte also sogar gegen den Wind kreuzen, was am Niederrhein, wo man schlecht treideln konnte, von großer Bedeutung war. Es handelte sich ganz offenbar um einen einheimischen germano-keltischen Schiffstyp.

Die eigentlich römischen Flußschiffe waren anders konstruiert. Reliefs und ein Fresko aus Ostia zeigen die Schiffe, welche auf dem Tiber für den Getreidetransport von den Seeschiffen in die Hauptstadt benutzt wurden. Dieser Typ ist auch auf der Trajanssäule⁹, neben Kriegsschiffen (*naves longae*) und einem Seeschiff (*corbita*), abgebildet. Die Lastkähne sind daran zu erkennen, daß sie entweder mit Fässern und Ballen beladen sind, als Pontons für die Flußbrücken dienen oder Soldaten mit Gepäck oder Pferde transportieren. Drei von ihnen finden sich gleich zu Beginn der Darstellung, wo Grenzbefestigungen an der Donau dargestellt sind. Die Schiffe liegen am Ufer, eines wird gerade von zwei Soldaten mit Fässern beladen, während die anderen bereits fertig mit Ballen bzw. Fässern befrachtet sind.

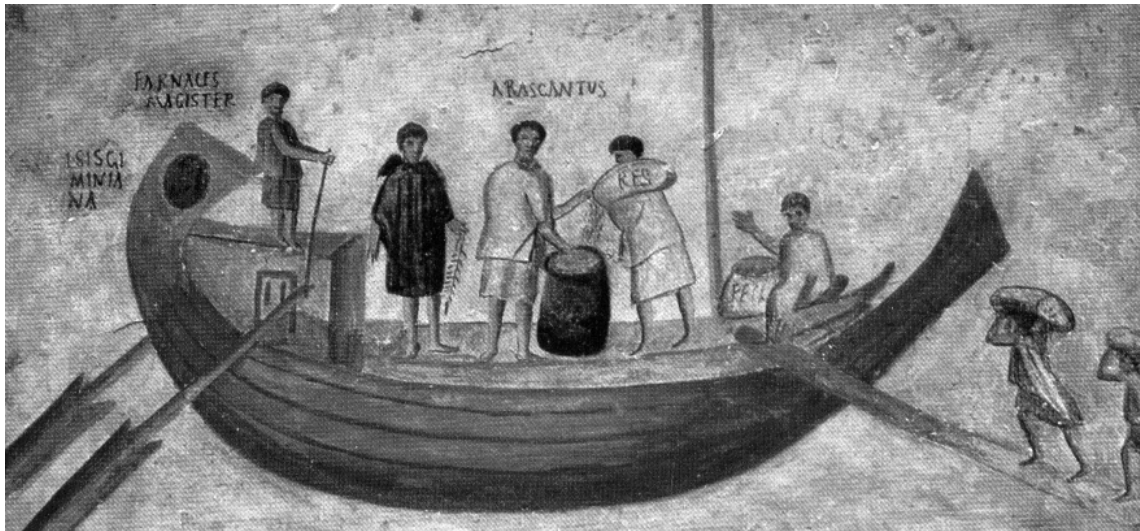


Abbildung 12 NAVIS ONERARIA (Fresco aus Ostia; es wird in das 3. Jahrhundert AD datiert, AO: Biblioteca Vaticana)

Das italische Flußschiff ist demnach ein rundbauchiges Schiff mit Kajüte und Seitenruder(n). Zusätzlich findet sich noch ein kurzer Mast ohne Segel oder Rah. Dabei dürfte es sich um einen Treidelmast handeln, denn die Schiffe mußten ja stomauf nach Rom bewegt werden. Die Rekonstruktion von Peter Connolly¹⁰ ist nicht in allen Details korrekt. Seine Zeichnungen geben jedoch einen recht guten Gesamteindruck eines auf Kiel und Steven gebauten römischen Frachtkahns mit erhöhtem Steuerkastell.

Kulturhistorisch interessant ist vielleicht noch, daß in römischer Zeit eine Anzahl Worte der Schifffahrt von den Germanen (zusammen mit den Gegenständen) übernommen wurden, die so ins Deutsche gelangt sind. Dazu gehören **Anker** (von ANCORA, der Anker), **Riemen** (von REMUS, das Ruder) und ein Wort für ein flachbodiges Flußschiff: *die Naue* (von NAVIS, das Schiff). In alemannischer Mundart heißt es *der Naue*, im Mittelrheinischen *die Nähe*. Die überlieferten mittelalterlichen Entsprechungen sind *næwe* von lateinisch NAVIS (Nominativ) und *nawe* von NAVEM (Akkusativ). Die Bedeutung der Worte im Mittelhochdeutschen ist "Lastboot", "Fährschiff".

Zinnfiguren römischer Flußschiffe gibt es, außer dem Oberländer¹¹, nicht.

9 113 AD

10 Peter Connolly, TIBERIUS CLAUDIUS MAXIMUS, The Legionary, London (Oxford University Press) 1988, S. 14-17

11 Type „N 1“ des Verfassers