

Das römische Weinschiff von Neumagen – die Zweite

Eine Ergänzung zu dem Artikel von Sf. Peter Fritz (Zinnfigur 4/2007)

von Friedrich Giesler

Das Zinnmodell des Neumagener Weinschiffs hat unser Sammlerfreund Peter Fritz leider unvollständig erhalten. Dazu gehören noch Klebeteile der Auslegerkästen mit ausgelegten Riemen (sie sind allerdings nicht ganz comme il faut: Man müsste die obere Abdeckung sehen, und die Riemen müssten durch Öffnungen in der Frontseite geführt sein).

Mit den angeklebten Auslegerkästen sieht das Schiff so aus wie in meiner Fassung.

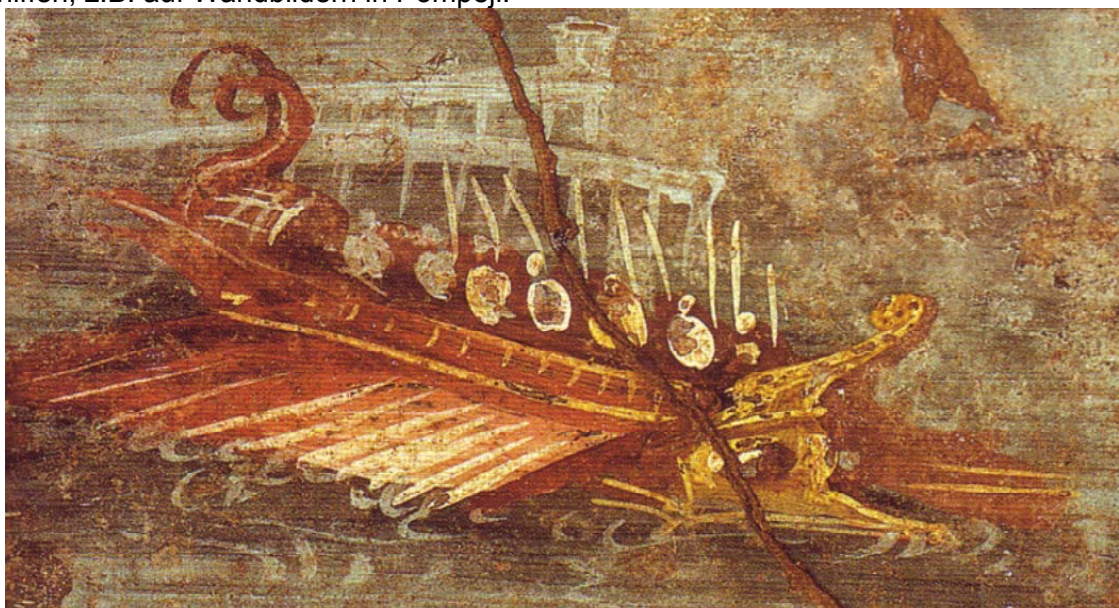


die vollständige Zinnfigur des Weinschiffs

Zugegeben, meine Bemalung ist etwas eintöniger, und heute würde ich etwas mehr Farbe verwenden. Schließlich waren Schiffe zum Teil in Hypokaust-Technik bemalt und man kann jede Farbe verwenden, die als Pigment von Erdfarben vorkommt. Blau ist natürlich etwas problematisch, da es nur durch zerstoßene Halbedelsteine erzielt werden kann. Vor allem aber würde ich den Rumpf bis etwa 1 cm oberhalb der Wasserlinie schwarz malen, schließlich waren die Schiffe unten geteert. Ich habe mir aber die Mühe nicht gemacht, das gute Stück umzustreichen, denn schließlich ist die zinnerne Rekonstruktion mehr als fraglich.

Wenn man den Neumagener Stein genau betrachtet, fällt nicht nur auf, dass es zwar 22 Riemen gibt, aber nur sechs „Ruderer“, wie auch Sf. Fritz beschreibt. Diese schauen auch noch in die falsche Richtung! Als aktiver Paddler weiß ich aber: „Die Ruderer machen's verkehrt herum.“ Und Stoßrudern kommt bei der Bauweise eines römischen Kriegsschiffs mit Auslegerkästen nicht in Frage, da die Riemen relativ flach geführt wurden, ähnlich wie bei einem modernen Sportruderverboot mit Auslegern.

Und noch eins: Eigentlich würde man von den Ruderern die Köpfe nicht sehen, da sie hinter dem Auslegerkasten versteckt waren – normalerweise. Alles dies zeigen antike Abbildungen von Kriegsschiffen, z.B. auf Wandbildern in Pompeji.



Pompeji, Casa dei Vettii, Fresco eines Kriegsschiffs, 1. Jh. n. Chr.



Das Modell eines römischen Kriegsschiffs zeigt recht schön die Bauweise mit den Auslegerkästen links und rechts und dem ovalen Unterschiff mit geringem Tiefgang.

Die Schiffe waren auf Geschwindigkeit angelegt und ursprünglich für das in den Sommermonaten recht beständige Wetter im Mittelmeer. Für Flüsse und gar das Transportieren von Last oder die Stürme auf Meeren nördlicher Breiten waren sie nicht ausgelegt. Der Rammsporn am Bug diente dazu, das gegnerische Schiff kampfunfähig zu machen: Lief nach dem Rammstoß Wasser in den Rumpf, so wurde der Kahn instabil und kenterte.

Man kann sich gut vorstellen, was passieren würde, wenn man auf ein kleineres Schiff dieser Bauweise eine Deckslast von mehreren keltischen Weinfässern verstauen würde.

Unter Deck konnte auch keine Ladung gestaut werden, da es in dem durchgehenden Kampfdeck nur Niedergänge für die Ruderer, aber keine Ladeluken gab.

Was nur ist mit dem Neumagener Schiff los?

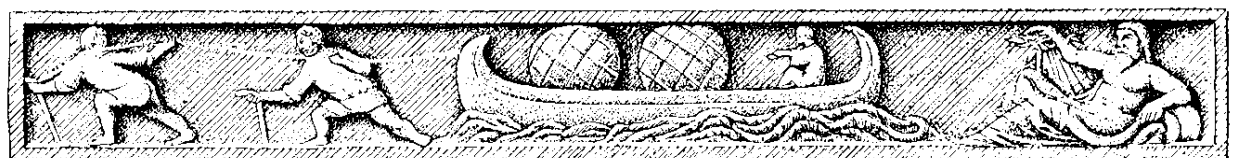
Das auf dem Weinhändlermonument dargestellte Schiff könnte eine etwas überhöhte MONERIS, also ein Kriegsschiff mit einer Riemenreihe sein. Allerdings stimmen die Proportionen nicht: Für einen römischen Kriegsruderer (navis longa) ist das Freibord viel zu hoch und die Länge zu kurz, und das Schiff passt gar nicht zur Besatzung aus 12 „Ruderern“ (6 auf der anderen Seite), einem Steuermann (GUBERNATOR) und einem Hilfssteuermann (PRORETA) im Bug.

Und noch eins: Wer von den Älteren kann sich noch an die Mosel vor der Kanalisation erinnern? Das war ein munter strömender Wildfluss mit Prallhängen und Kiesbänken und mal mehr mal weniger hohem Wasserstand. Wann hätte da ein römischer Kriegsruderer fahren können sollen, wenn schon die Kriegsschiffe auf Rhein und Donau viel leichter konstruiert waren (s.u.)? Und dann noch mit einer solchen Deckslast!

Die Lösung steckt natürlich in dem modernen Begriff „Künstlerische Freiheit“. Wie ich darauf komme? Immerhin beschäftige ich mich schon Jahrzehnte lang mit der Interpretation antiker Bildquellen und weiß, dass man da nichts unbesehen für wahr halten muss. Einmal habe ich erlebt, wie ein bekannter deutscher Archäologe auf einer internationalen Veranstaltung zur Ausrüstung der römischen Armee mit seiner eingehenden Interpretation des auf der Trajanssäule dargestellten Wandels der Bewaffnung eine wunderschöne Bauchlandung hinlegte, als ein Britischer Kollege ihn mit den Untersuchungen zur Erstellung der Säule konfrontierte. Die von dem Deutschen erschlossenen Unterschiede erklärten sich simpel aus der Tatsache, dass verschiedene Arbeitsteams mit unterschiedlichen Musterbüchern die Säule in vertikalen Streifen bearbeiteten. Platsch! Der deutsche Archäologe war danach auffallend still.

Also: Was war nun mit dem Neumagener Schiff. Nun, ich stelle mir das so vor. Der reich gewordene Weinhändler – möglicherweise hat er auch die Legionen am Rhein beliefert - lässt für seine Familie ein pompöses Grabmal bauen. Da sind ihm natürlich die popeligen Transportkähne, mit denen er sein Geschäft betreibt, nicht repräsentativ genug. Außerdem würde ja auch niemand sehen, dass er Lieferant der Armee gewesen war. Was tun? Ganz einfach: Last und Mannschaft eines normalen Lastkahns auf ein Kriegsschiff packen. Da der Künstler an der Mosel so eins noch nie gesehen hat, unterlaufen ihm gewisse Fehler in den Proportionen und bei den Auslegerkästen. Aber was solls, der Vorbeikommende versteht die Botschaft: Hier ruht ein bedeutsamer Weinlieferant der Armee.

Wie die Transportfahrzeuge des Weinhändlers wirklich aussahen, zeigen z.B. die zwei Schiffsdarstellungen auf der Igeler Säule. Sie zeigen getreidelte Moselschiffe, von einer Bauart, die viel eher zu dem Fluss (vor seiner Kanalisierung) passen wollen. Nur dass in diesem Fall die Ladung keine Fässer waren, weil das Grabmal einer Tuchhändlerfamilie gehörte.



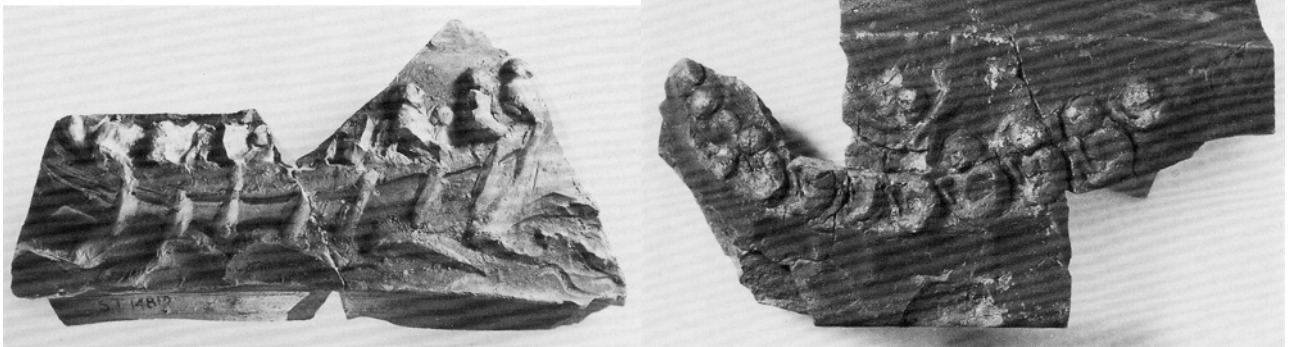


Die Schiffe (oder besser Boote) haben einen hochgezogenen Bug und ein ebensolches Heck. Und wer das ganze als Weintransporter haben will, der findet es auf einem Relief aus Avignon:



Auffällig an den Booten ist, dass sie unseren modernen Kanadiern im Paddelsport sehr ähnlich sehen. Die Funktion, das Fahren auf wildwasserartigen Kleinflüssen und Flüssen, erfordert eben diese Bauweise.

Nun gut, getreidelt (oder gestakt, wie andere Darstellungen zeigen) werden die Boote stromauf. Und stromab? Etwas Vortrieb braucht der Kahn ja, um auf das Steuer anzusprechen. Ganz einfach: Er wurde mit Stechpaddeln fortbewegt wie unsere Kanadier. Zwei Scherben von Sigillata-Schüsseln aus Trier¹ zeigen Boote, die gepaddelt werden:



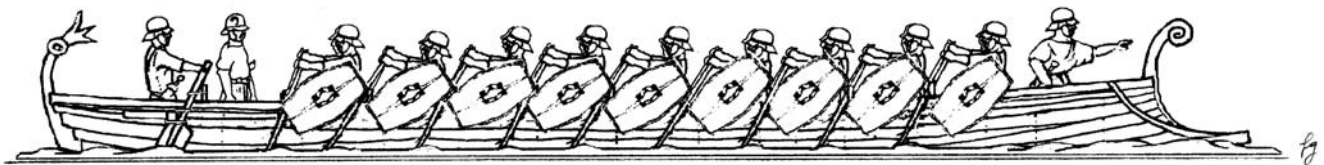
Sigillatascherben aus Trier mit 7 bzw. 8 Paddlern auf jeder Seite

Nun wissen wir auch, warum die „Ruderer“ auf dem Neumagener Weinschiff in Fahrtrichtung blicken: Es sind Paddler!

Das Monument bildet also gar nicht ein reales Schiff auf der Mosel ab. Es benutzt vielmehr einen ikonographischen Kode: „Kriegsschiff“ = Lieferant der Armee plus der realen Anschauung: eine imposante Ladung aus vier Fässern (doppelt so viele wie in Avignon) und eine Paddlermannschaft von (zwei Mal) sechs Leuten (die natürlich in Fahrtrichtung schauen), nebst einem Mann am Bug und einem Steuermann im Heck. Was schon eine recht stattliche Besatzung und Ladung ausmacht, wenn man die getreidelten Boote vergleicht, die mit nur jeweils zwei Ladungsstücken und zwei treidelnden Besatzungsmitgliedern plus Steuermann fahren.

Für mich ist damit das Wein transportierende Kriegsschiff auf der Mosel zu den Akten gelegt (obwohl es eine schöne Zinnfigur ist).

1) Katalog zur Ausstellung „Die Römer an Mosel und Saar“ 1983, Katalog Nr. 37, S. 112



Wie Flusskriegsschiffe der Römer auf Rhein und Donau aussahen, wissen wir seit den Schiffsfunden von Mainz (4. Jh.) und Oberstimm (Ende 1. Jh. domitianisch-trajanisch). Ich habe das Schiff „Oberstimm 1“ einmal zeichnerisch rekonstruiert. Das Schiff sieht völlig anders aus als das Kriegsschiff von Neumagen! Die Riemen liegen auf dem Süllbord auf, es ist kein Auslegerkasten vorhanden. Von der leichten Konstruktion her wäre der Transport von vier römischen Fässern in Querlage gar nicht möglich (die Fässer hatten eine Länge von etwa 1,5 Metern und einen Durchmesser von mittig 90 cm, ein ganz schönes Gewicht!). Die Schiffe hatten in etwa gleiche Ausmaße und Bauart, trotz der zeitlichen Differenz – sie waren wohl von einer ausgereiften Konstruktion.

Schiff	Länge	Breite (mittig)	Höhe	Zeitstellung
Oberstimm 1	15,4 m	2,70 m	1,00 m	Ende 1. Jh.
Mainz 1	21,6 m	2,79 m	0,96 m	4. Jh.

Lastkähne auf dem Rhein sahen im übrigen so aus, wie es meine zinnfigürliche Rekonstruktion zeigt.



Type N 1: gallo-römischer Lastkahn nach Reliefs aus Mainz und Köln