

Gläserne Schiffsmodelle der Römerzeit

Haevernick, Thea Elisabeth; Ellmers, Detlev

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Haevernick, T. E., & Ellmers, D. (1980). Gläserne Schiffsmodelle der Römerzeit. *Deutsches Schiffsarchiv*, 3, 15-20.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49585-7>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

GLÄSERNE SCHIFFSMODELLE DER RÖMERZEIT

VON THEA ELISABETH HAEVERNICK UND DETLEV ELLMERS

1953 wurde in St. Aldegund, Kr. Zell, Mosel¹, ein Steinkammergrab gefunden und ausgegraben, welches bemerkenswerte Fundstücke enthielt, durch die es in die Zeit 300–320 n. Chr. zu datieren ist und als das früheste christliche Grab an der Untermosel angesehen werden kann. Es ist ein Frauengrab, das ausführlich publiziert wurde². Der Autor beschreibt das unter den Beigaben gefundene Schiffchen aus kobaltblauem Glas mit vier kurzen Füßchen genau. Er glaubt, daß es aus einem formgepreßten Rohling hergestellt worden ist, der dann fertig geschliffen und poliert wurde. Wie weit das zutrifft, muß offenbleiben, da wir aus hellenistischer Zeit verschiedene Glasgefäße kennen, die ebensogut aus einem Glasblock geschliffen sein könnten. Und daß man so vorgehen konnte, beweisen die seit ältester Zeit üblichen, z. T. mit unerhörtem Können hergestellten Steingefäße in den verschiedenen Kulturen. Die Meinungen gehen auseinander, aber leider war es noch nicht möglich, die Scherbe eines solchen Gefäßes schlierenoptisch untersuchen und damit alle Zweifel ausschließen zu können³ (Abb. 1).

Bei dem Heck des Schiffchens verläuft die Kiellinie unter etwa 45° schräg nach oben und ist dort flach-knaufartig etwas nach innen zurückgebogen. Der Bug dagegen ist senkrecht und breit und läuft am oberen Ende in eine fast waagerechte, stumpfpfeilförmige Spitze aus, die kantig beschliffen ist. Die Gesamtlänge beträgt 22 cm. Dem Schiff fehlt ein Kiel, wodurch es etwas schwerfällig wirkt. Es wird der Mitte des 1. Jh. n. Chr. zugerechnet, und da das Grab nach den übrigen Funden erst in den Beginn des 4. Jh. zu datieren ist, ist das Schiffchen ein wichtiger Beweis für die Sorgfalt, mit der kostbare Dinge aufgehoben und vererbt worden sind.

Sehr ähnlich ist ein milchweißes Schiffchen aus Palombara Sabina⁴. Es ist in der gleichen Schlifftechnik hergestellt und hat auch vier Füßchen. Ausgefallen ist die Farbe, die aber im 1. Jh. n. Chr. bei Glasgefäßen häufiger vorkommt. Bug und Heck entsprechen durchaus dem Schiff von St. Aldegund. Der Schliff der Seitenwände ist geringfügig anders gestaltet (Abb. 2).

Wieder formgleich, aber aus grünem Glas, ist ein Schiffchen aus Pompeji, das also dem 1. Jh. n. Chr. angehören muß und mit 22,6 cm dem Stück von St. Aldegund besonders ähnlich ist. Es kommt aus der Slade collection⁵ (Abb. 3).

Aus einem Brandgrab mit unleserlicher Münze, was aber dem 1./2. Jh. n. Chr. angehören muß, in S. Elena di Melma b. Silea⁶, kommt ein Schiffchen mit vier Füßchen aus dunkelpurpurfarbenem Glas. Es wirkt schwarz, so dicht ist es gefärbt. Es ist geschliffen wie die anderen Boote, nur ist das eine Ende, vermutlich der Bug, leicht beschädigt. Die Seitenwände sind mit einer Rille unter dem Bord verziert. Es ist mit 20 cm Länge geringfügig kürzer als die vorhergehenden und zeigt einen etwas anderen Schiffstyp (Abb. 4).

Kobaltblau ist das Boot ohne Füßchen, das nur 17,7 cm lang ist und aus Aquileia stammt. Es ist aber technisch genauso hergestellt wie die anderen Boote und gehört in den gleichen Kreis. Es ist wieder unten etwas stärker abgeflacht und gehört zum zweiten Schiffstyp⁷ (Abb. 5).

Die Schiffchen sind sich sehr ähnlich, so daß man gerne an gemeinsame Herkunft denken möchte, ohne einen Hinweis dafür zu haben. Jedenfalls sprechen die Fundorte für eine Herstellung im Mittelmeerbereich.

Da zwei Schiffchen aus Frauengräbern kommen, kann man nicht an eine Beziehung zu dem Beruf des Toten denken. Aber ob sie eigens für den Grabgebrauch hergestellt sind, läßt sich kaum mit Sicherheit sagen. Jedenfalls aber entsprechen sie völlig dem, was wir an Nachbildungen von Schiffchen aus Ton und auch an Schiffsdarstellungen auf Mosaiken kennen. Es sind also gute Nachbildungen gebräuchlicher Schiffe.

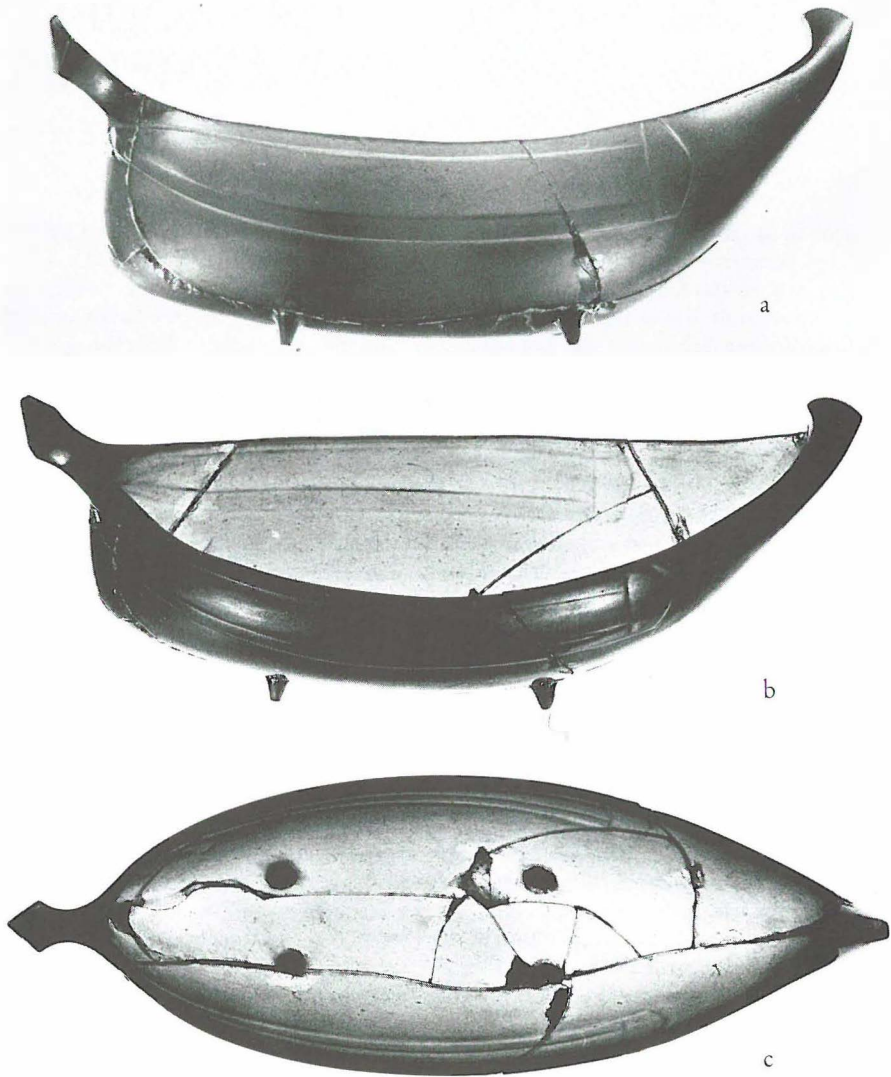


Abb. 1 *Blaues Glasschiffchen von St. Aldegund, Kr. Zell, Mosel. L. 22 cm. a. Seitenansicht, b. Schrägsicht. c. Aufsicht. (Fotos: Landesmuseum Koblenz)*

Sehr früh ist eine Tonnachbildung kleiner Boote in der Tomba del Duce, von 27,5 cm Länge, die viel Ähnlichkeit mit unseren Glasschiffchen hat, wenn auch Jahrhunderte dazwischen liegen⁸ (Abb. 6).

Zur Herstellungstechnik soll noch darauf hingewiesen werden, daß Plinius in seiner *Historia naturalis*, wenn er vom Glas spricht, neben dem Blasen und Verzieren mit Metallen das Drehen auf der Drehbank nennt.

Obwohl die Herstellungsart der Glasschiffe die Berücksichtigung konstruktiver Details nur in geringem Maße zuläßt, gibt es drei Anhaltspunkte zur Typenbestimmung, nämlich die Schiffsform selber, die pfeilförmige Spitze über dem Bug und die flachen Längsrillen an den Seitenwänden. Diese Längsrillen bilden bei dem Typ mit pfeilförmiger Bugspitze ein breites

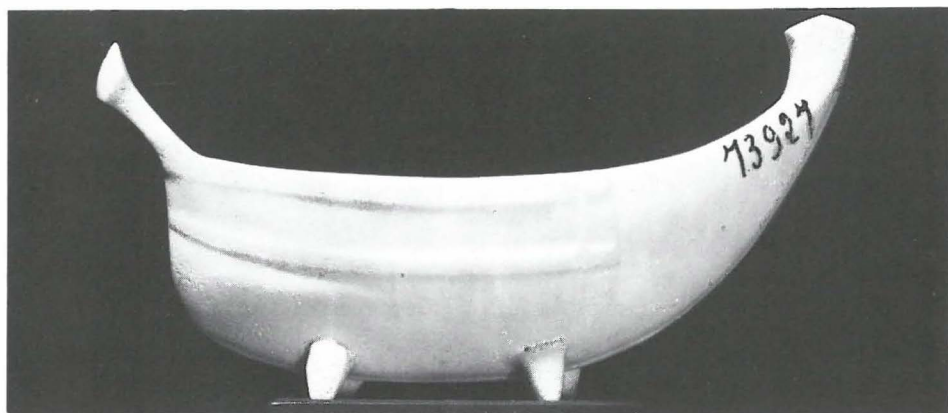


Abb. 2 Weißes Glasschiffchen von Palombara Sabina bei Rom. (Foto: Soprintendenza alle Antichità, Rom)

Linienbündel, das vom Bug über etwa Dreiviertel der Schiffslänge läuft und mit einer senkrechten halbrunden Kerbe endet. Damit ist eindeutig jene galerieartige Erweiterung der Seitenwände gekennzeichnet, an deren senkrechten Abschluß auf jeder Seite ein Steuerruder so eingehängt war, wie es für mittelmeerische Schiffe kennzeichnend ist. Die Steuerruder selbst sind ebensowenig wiedergegeben wie eine Andeutung des Antriebs. Der fehlende Rammsporn weist die Schiffe zwar als Handelsfahrzeuge aus, doch gab es auch unter diesen solche mit Antrieb durch Riemen für Eilgüter und eilige Reisende¹⁰. Die schon erwähnten Galerien an den Seiten wären dann die Plätze für die Ruderer gewesen (Abb. 7). Allerdings fehlten diese Galerien keineswegs bei den großen Segelschiffen (Abb. 8). Sie waren dort nur nicht so breit ausgelegt. Da nun diese Glasschiffe die Breite dieser Galerien in keiner Weise betonen, ist am ehesten daran zu denken, daß sie die Rumpfe von Seglern wiedergeben sollen. Die pfeilförmige Spitze am Bug ist sowohl bei besegelten als auch bei geruderten Handelsschiffen nachzuweisen¹¹. Die Schiffsform mit dem senkrechten, breiten Bug und dem sich schlank aus den Wellen erhebenden Heck entspricht der allgemeinen Gepflogenheit des mittelmeerischen Schiffbaus.

Dem zweiten Schiffstyp fehlt nicht nur der pfeilförmige Bugvorsprung, sondern auch die tief nach unten reichende, beim Steuerruder endende Galerie. Bei dem Schiff von Aquileia (Abb. 5) deuten eine leichte, vom Dollbord aus nach achtern aufsteigende Stufe sowie das Aufhören des schmalen Seitenwulstes den weit nach achtern verschobenen Platz der Steuerruder an. Das Schiffchen von S. Elena (Abb. 4) hat den Platz des Steuerruders gar nicht angedeutet, zeigt aber wie das Schiff von Pompeji (Abb. 3) durch eine kleine nach vorn absteigende Stufe im Dollbord das Vorschiff an. Die fehlende Galerie läßt am ehesten an kleine besegelte Küstenfrachter denken¹².

Die Glasschiffe geben also Rumpfe von größeren (Typ 1) und kleineren (Typ 2) Handelsschiffen mittelmeerischer Bauweise wieder, ohne Antrieb und Steuerruder zu spezifizieren. Insbesondere fehlt jede Vorrichtung zum Anbringen eines Mastes, eventuell aus anderem Material, obwohl Mast und Segel bei Typ 1 sehr wahrscheinlich, bei Typ 2 mit Sicherheit wesentlicher Bestandteil der originalen Vorbilder waren und deren äußere Erscheinung stark prägten. Es ist deshalb wenig wahrscheinlich, daß die Glasschiffe Weihegaben waren, sonst hätte man weder so wichtige Bestandteile wie Mast und Segel weggelassen noch auf die Wiedergabe der Schiffsaufbauten verzichtet.

Unter den fünf Fundorten sind nur zwei Hafenstädte (Aquileia und Pompeji), zwei andere liegen etwa 10 bis 20 km vom nächsten Hafenort entfernt landeinwärts (S. Elena ca. 10 km nordwestlich Portegrandi und Palombara etwa 20 km nordöstlich Rom).



Abb. 3 *Grünes Glasschiffchen aus Pompeji. L. 22,6 cm. (Nach G. Savage)*



Abb. 4 *Purpurfarbenes Glasschiffchen aus S. Elena di Melma bei Silea, Oberitalien. L. 20 cm. (Foto: L. Bailo, Museo Civico, Treviso)*

St. Aldegund als fünfter Fundort liegt zwar an der in römischer Zeit auch von Handelsschiffen mittelmeerischer Bauart befahrenen Mosel, aber die Bestattete war die vornehme Eigentümerin der dort am Moselufer gelegenen villa rustica (= Gutshof), gehörte also keineswegs zu den Bevölkerungsschichten, die Handelsschiffahrt selber betrieben. Immerhin weist die Lage der Fundorte darauf hin, daß den Besitzern der Glasschiffchen reale Schiffe durchaus vertraut waren. Allerdings wird man kaum annehmen können, daß das gelegentliche Erscheinen eines Handelsschiffes vom Mittelmeer die vornehme Dame an der Mosel zum Erwerb eines derart kostbaren Importstückes veranlaßte. Hätte man in St. Aldegund eine reale Beziehung zur Moselschiffahrt zum Ausdruck bringen wollen, so hätte man sicherlich durch einen einheimischen Handwerker ein einheimisches Schiff in Miniaturform darstellen lassen; etwa in der Weise wie der Besitzer der villa rustica von Igel auf seinem Grabmal den einheimischen Frachtkahn darstellen ließ, um den Transport des unter seiner Leitung produzierten Tuches zu zeigen¹⁴. Offenbar kommt in der Beigabe des Glasschiffchens noch etwas ganz anderes zum Ausdruck.

Als Ausdruck der Totenschiffahrt möchte man das Glasschiff auch nicht auffassen, weil dem einerseits der Siedlungsfund aus Pompeji, andererseits das eindeutig christliche Bekenntnis der Toten von St. Aldegund, wie es im Christogramm auf einem Deckstein der Grabkammer zum Ausdruck kommt, entgegenstehen.

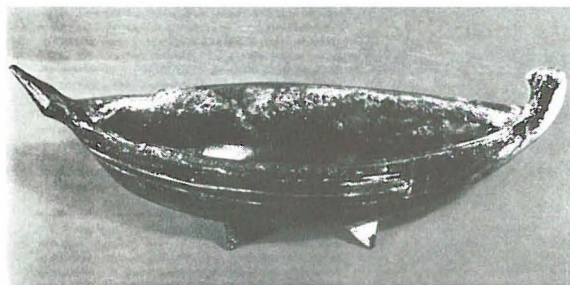


Abb. 5 *Kobaltblaues Glasschiffchen aus Aquileia. L. 17,7 cm. (Foto: British Museum, London)*

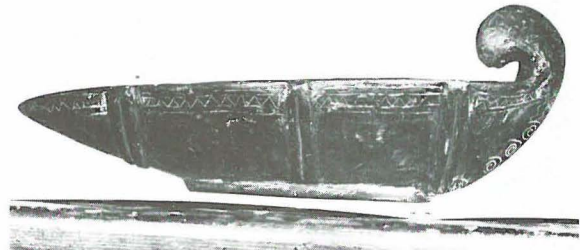


Abb. 6 *Schiffsmodell aus Ton. L. 27,5 cm. (Foto: Soprintendenza alle Antichità d'Etruria, Florenz)*

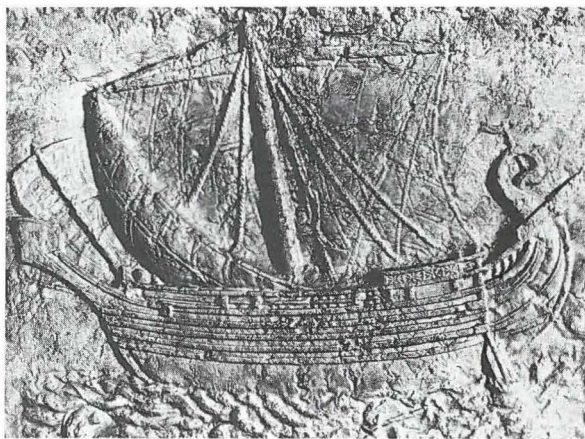


Abb. 7 *Schnelles Handelsschiff mit Ruderantrieb auf dem Mittelmeer. Relief aus Alba Fucens (Arezzo, Italien), 1. Jh. n. Chr. (Nach Casson)*

Abb. 8 *Großes besegelt Frachtschiff auf dem Mittelmeer. Sarkophagrelief von Sidon. 2. Jh. n. Chr. (Nach Casson)*

Die Grabungsbefunde geben aber noch weitere Hinweise zur Deutung dieser Schiffchen. In St. Aldegund war die Dame in einem Gewand aus Gold-Silberbrokat, mit Haarnadeln und anderem Schmuck angetan, in einem Sarg bestattet worden. Auf den Sarg hatte man Speise- und Trankbeigaben gestellt: Angebrannte Knochenstücke zeigten die Beigabe von Braten an, und Trinkgeschirr mit Vorratflasche, Henkelkännchen, Bechern aus Glas und Ton hatte man in qualitätvoller Ausführung auf dem Sarg niedergelegt. Mitten in diesem Ensemble stand das Glasschiffchen. Das Brandgrab von S. Elena enthielt außer dem Glasschiffchen ebenfalls Trinkgefäße als Beigaben. Beide Befunde deuten an, daß den Glasschiffchen eine Funktion als Gefäß an vornehmer Tafel zukam. Diese Funktion verbot die Wiedergabe von Mast und Segel, Deck und Aufbauten, Winden und Ladung, wie sie an anderen vollplastischen Miniaturschiffen der Römerzeit durchaus üblich waren, auch wenn sie aus kostbarem Material bestanden¹⁵. Die relativ gleiche Größe spricht trotz weiträumiger Verbreitung in allen Fällen für gleiche Zweckbestimmung.

Daß die Römer in der Tat in ihren Wohnräumen auch der nördlichen Provinzen geeignete Geräte in Schiffsform gestalteten, zeigen die vielen schiffsförmigen Öllampen, die wir allein aus Deutschland kennen, und zwar sowohl aus Ton als auch aus Bronze¹⁶. Unter ihnen gibt es verschiedene Exemplare mit vier kurzen Beinchen (Abb. 9), die ebenso wie die gläsernen Schiffchen auf eine waagerechte Unterlage gestellt werden konnten, aber wegen ihrer anderen Funktion im Gegensatz zu den Glasschiffen Deck- und Aufbauten zeigen¹⁷.

Damit können wir das Glasschiffchen von St. Aldegund beurteilen. Es wurde in der ersten Hälfte oder Mitte des 4. Jahrhunderts der Besitzerin einer villa rustica am Moselufer mit ins Grab gegeben, und zwar als vornehmes Tafelgerät zusammen mit Speise- und Trankbeigaben sowie Tafelgeschirr gehobener Qualität. Zwar kennen wir nicht den Inhalt, dem das schiffsförmige Glasgefäß als Behälter diente. Aber deutlich zeigen die weitaus früher in den Boden gelangten Glasschiffchen in Italien, daß im Moselland eine Tafelsitte aus dem Mittelmeergebiet



Abb. 9 Schiffsförmige Tonlampe aus Trier,
L. 8,5 cm. (Nach Göttlicher)

entlehnt und weitergepflegt wurde. Das dazu nötige Tafelgerät, das schiffsförmige Glasgefäß, wurde aus dem mittelmeeerischen Raum eingeführt. Aussagen über die derzeitige Schifffahrt auf der Mosel sind diesem Fund demzufolge nicht zu entnehmen. Wohl aber verdient hervorgehoben zu werden, daß das Bewußtsein von der allgemeinen Bedeutung der Schifffahrt so tief in der landsässigen Oberschicht verwurzelt war, daß diese Tischsitte bei ihr Eingang finden konnte. Eine ähnliche Situation gab es in Deutschland z. B. zur Zeit Wilhelms II., dessen großes Schifffahrtsinteresse sich u. a. dahingehend auswirkte, daß in vielen Schichten der Bevölkerung schiffsförmige Tafelaufsätze z. T. aus kostbarem Material in Mode kamen.

Anmerkungen:

- 1 Röder, J.: Fundchronik Koblenz und Montabaur. In: *Germania* 31, 1953, S. 115
- 2 Haberey, W., und Röder, J.: Das frühchristliche Frauengrab von St. Aldegund. In: *Germania* 39, 1961, S. 128–142
- 3 Es soll auf die herrliche Glasamphora aus Olbia hingewiesen werden, wenn sie auch etwas älter ist. Boehlau, J.: Griechische Altertümer südrussischen Fundorts aus dem Besitz des Herrn A. Vogell. Karlsruhe 1908. S. 75, Nr. 923, Taf. X.
- 4 Rom, Thermenmuseum Inv. Nr. 73927, Lit. Paribeni, Boll. d'Arte 1918, S. 53
- 5 Nesbitt, A.: Catalogue of the collection of glass formed by Felix Slade. 1871, S. 26, Nr. 153. Abb. 33. – Savage, George: Glas. Erlesene Liebhabereien. Stuttgart o. J., S. 25, Abb. 13
- 6 Museo civico Treviso Nr. 908. Lit.: Calvi, M. C.: La barchetta vitrea des Museo civico di Treviso. In: *Aquileia nostra* 45/46, 1974/75, S. 479–486. Aus d. Collection Scarpa, 1872 gefunden
- 7 Brit. Mus. G. R. Dept. 69. – 6–24.20. Früher Castellani Coll.-Haberey, W.: In: *Germania* 39, 1961, S. 135, Abb. 4, 5. – Masterpieces of glass. 1968, S. 45, N. 53
- 8 Tomba del Duce
- 9 Plinius: Naturgeschichte III, Buch 36, Kapitel 66, Übersetzung von C. F. L. Strack. 1968, S. 526
- 10 Casson, L.: Ships and Seamanship in the Ancient World. 1971, S. 161f., Abb. 139
- 11 Ebd., S. 169ff., Abb. 156
- 12 Viereck, H. D. L.: Die römische Flotte, *Classis Romana*. 1975, S. 288ff., Abb. 51ff.
- 13 Ellmers, D.: Shipping on the Rhine during the Roman period: the pictorial evidence. In: Council for British Archaeology. Research Report 24, 1978, S. 5 ff.
- 14 Zahn, J.: Die Igeler Säule bei Trier. 1968
- 15 Zusammengestellt bei Göttlicher, A.: Materialien für ein Corpus der Schiffmodelle im Altertum. 1978, Nr. 505–549 u. 562
- 16 Ebd., Nr. 523–537, 540–542
- 17 Ebd., Nr. 523 u. 533