

AUSGEGRABEN

Antiker Segler

Der Sturm war ein Glück für die Wissenschaft: Im 3. Jahrhundert kenterte ein Handelssegler in der Bucht von Laurons (Südfrankreich); 1978 entdeckten Taucher das besterhaltene Wrack eines kaiserzeitlichen Frachtschiffs im Schlick. Nun ersteht es wieder: Ein Team aus etwa 70 Studierenden, Handwerkern und Freiwilligen um den Geschichtsprofessor Christoph Schäfer baut es seit zwei Jahren nach, 2019 wollen sie es auf der Mosel testen.

Herr Schäfer, was bringt es der Wissenschaft, ein antikes Schiff zu rekonstruieren?

Der Nachbau kann uns viel über die damalige Schifffahrt erzählen. In der Kaiserzeit wurden Öl, Wein, Getreide, sogar Austern über weite Distanzen transportiert. Der Handel nahm ein Ausmaß an, wie es danach erst wieder in der Neuzeit erreicht wurde. Mit unserem Schiff wollen wir antike Seerouten genauer bestimmen und sagen, wie schnell ein Segler zu verschiedenen Jahreszeiten etwa von Alexandria nach Rom und zurück fahren konnte. So können wir die Transportkosten berechnen sowie das Handelsvolumen und die Rentabilität von Gütern einschätzen.

Warum bauen Sie ausgerechnet dieses Schiff nach?

Der Segler ist nur 16 Meter lang, mit 30 Tonnen Tragkraft.



Das ist relativ klein für die römische Zeit, da wurden auch 35 oder 45 Meter lange Schiffe gebaut, die rund 400 Tonnen ägyptisches Getreide transportieren konnten. So ein Nachbau wäre aber für uns zu teuer geworden.

Für den Bau nutzen Sie modernste Hilfsmittel.

Ja, mithilfe einer Software aus der Automobil- und Raumfahrtindustrie haben Studierende der Hochschule Trier unter Leitung meines Kollegen Michael Hoffmann eine virtuelle Konstruktionszeichnung des Schiffs erstellt. Dieses Modell lässt sich mithilfe einer 3-D-Brille betrachten, fast wie ein realer Gegenstand mitten im Raum. In unserer Werkhalle auf dem Universitätsgelände können wir so das Modell direkt mit unserem Nachbau vergleichen.

Fundstücke

Die Lesetipps der Redaktion



AUFREGEND Philosophen verbinden Seneca mit Begriffen wie Stoizismus und Gelassenheit. Doch er war auch skrupelloser Politiker und Berater von Kaiser Nero, bis der seinen Selbstmord befahl. US-Geschichtspräsident Romm schuf einen faszinierenden Thriller über „Die Kunst des Mordens an Neros Hof“.

James Romm
Seneca und der Tyrann
C.H. Beck, 24,95 Euro



MITFÜHLEND Humboldt war nicht nur kühler Naturforscher, sondern auch empathischer Mensch. Und fand bemerkenswert früh deutliche Worte gegen Kolonialismus, Sklaverei und Missionseifer. Kluge Gedanken aus seinen amerikanischen Reisetagebüchern in schöner Aufmachung.

Alexander von Humboldt
Das Buch der Begegnungen
Manesse, 45 Euro



SCHAURIG Der schmale Band basiert auf einer wahren Geschichte aus dem 19. Jahrhundert: einem sonderbaren, blutrünstigen Kriminalfall auf hoher See und der anschließenden Gerichtsverhandlung. Der Autor verwebt gelungenen Fakten und Fiktion zu einem mystisch flirrenden Roman.

Alexander Pechmann
Sieben Lichter
Steidl, 18 Euro



BILDNACHWEIS: HOCHSCHULE TRIER (2); HERITAGE IMAGES/ FINEART IMAGE/AG-IMAGES, PR (5)

Was ist das Schwierigste an der Rekonstruktion?

Die römische Holzbautechnik – bei ihr werden die Hölzer ohne Nägel miteinander verbunden, also mit Nut und Feder. Da muss man sehr präzise arbeiten und auch auf den Faserlauf des Holzes achten, damit die Planken gut anliegen und nachher kein Wasser eindringt.

Verbauen Sie Pinien wie einst die Römer?

Nein, wir verwenden anstelle von Pinien Kiefern, allein 13 dicke Stämme aus dem Trierer Stadtwald. Dichte und Gewicht der Kiefer sind ähnlich im Vergleich mit Pinien.

Wie werden Sie das Schiff testen?

Wenn der Nachbau – wir nennen ihn „Laurons II“ – im nächs-



Zum Forscher

Christoph Schäfer ist Professor für Alte Geschichte an der Universität Trier. Er erforscht die antike Schifffahrt sowie den Seehandel und baute bereits mehrere römische Kriegsschiffe nach.

ten Frühjahr fertig ist, werden wir ihn mit einem Tieflader zur Mosel bringen und im Oberwasser einer nahen Schleuse erproben. Außerdem statten wir das Schiff mit einem elektronischen Messsystem aus, das für den America's Cup entwickelt wurde, dieses misst während der Fahrt etwa Geschwindigkeit und Windstärke. Wir wollen wissen: Wie schnell können diese Schiffe fahren? Wie hart am Wind können sie segeln? Bis zu welcher Windstärke können sie den Kurs halten? Wenn möglich, wollen wir ab 2020 im Mittelmeer erforschen, wie sich Wellenschlag und härteres Wetter auf den Rumpf auswirken.

Wie viele Personen sind nötig, um das Schiff zu segeln?

Vier oder fünf Menschen. Wir wollen es austesten, schließlich hielt der Reeder oder Kapitän die Mannschaft klein, damit der Betrieb möglichst kostengünstig war.

Sie haben bereits antike Schiffe nachgebaut. Wie fühlt es sich an, diese zu segeln?

Wunderbar. Antike Schiffe haben in der Regel nur ein einziges Rahsegel, das ist etwas Besonderes. Ich bin immer wieder erstaunt von ihrer Dynamik. Wir können höher als Halbwind segeln und sechs bis siebeneinhalb Knoten erreichen! Sie hören das Wasser am Rumpf entlangrauschen, Sie spüren, wie viel Druck auf dem Steuerruder ist. Das ist nicht nur kühle Wissenschaft – das begeistert. *Interview: Dr. Julia Nolte*



ERHELLEND Verfolgung und Alltag Homosexueller im Nationalsozialismus blieben noch jahrzehntelang Tabuthemen. Der Historiker und Soziologe Zinn legt eine sehr umfassende Studie vor, die das Zeug zum Standardwerk hat und einige überraschende Fakten aufbieten kann.
Alexander Zinn: „Aus dem Volkskörper entfernt“?
Campus, 39,95 Euro



SCHWARZ „Das Zeitalter der Kohle von 1750 bis heute“ – der Untertitel klingt wenig sexy. Bis man sich klarmacht, dass die industrielle Revolution und Europas Weg in die Moderne ohne Kohle nicht möglich gewesen wären. Brüggemeier, Professor in Freiburg, gräbt tief und breit.
Franz-Josef Brüggemeier Grubengold
C.H. Beck, 29,95 Euro

KURIOSES
Maus im Gesicht

19. Juni 1736. Ein Schmähdgedicht findet sich in der Londoner „Daily Post“. Es endet mit den Worten: „Dank Mausefallen in der Nacht sind Brauen für den Tag gemacht.“ Der anonyme Poet lästert über die Damenmode, sich Augenbrauen-Toupets aus Mausfell anzukleben. Doch die Sache hat einen ernsten Hintergrund: Die damals gängigen Bleichmittel für einen hellen Teint ruinieren eben nicht nur Haut, sondern auch Haare.

