

Luftschiff – schwebende Präsentation eines römischen Schiffs aus Xanten über den Köpfen der Museumsbesucher

Einleitung

Antike Schiffe, ihre Erhaltung und ihre museale Präsentation stellen eine große Herausforderung für Ausgräber und Restauratoren dar. Die Auffindung in wasserführenden Schichten oder direkt im Wasser, die oft enormen Dimensionen und die großen Mengen substanziiell geschädigter Hölzer erfordern technische Sonderlösungen mit hohem Aufwand. Die Aufhängung des antiken Schiffs von Xanten-Wardt im LVR-RömerMuseum im Archäologischen Park Xanten stellt in diesem Zusammenhang ein Novum dar. Nur in intensiver Zusammenarbeit des erfahrenen Restaurierungsteams des LVR-LandesMuseums Bonn mit einem Statikbüro und dem Bootsbauer Jörn Niederländer konnte diese anspruchsvolle Aufgabe gelöst werden.

Schiffsfund – Bergung- Konservierung

1991 wurde durch Baggerarbeiten in einem Kanal beim niederrheinischen Xanten-Wardt ein römisches Plattbodenschiff in der Uferböschung angegraben. Sein Fundort zwischen zwei Baggerseen liegt ca. 2,5 km vom Hafen der römischen Stadt Colonia Ulpia Traiana entfernt. Die Fundstelle markiert ungefähr die Mitte eines römerzeitlichen Rheinarms. Das Fälldatum der beim Bau benutzten Eichen konnte durch die Jahresringe um 95 n. Chr. ermittelt werden. Das so genannte Wardter Schiff ist ein früher Fund der gallo-römischen Bautradition der Prahme vom Typ „Zwammerdam“. Die Planken sind in Kraweeltechnik nebeneinander angeordnet, innen liegende Wechsellagen sorgen für Verbund und Stabilität. Ein als Mastschuh gearbeitetes Querholz belegt den Einsatz eines Segels.

Die Rettung des ca. zur Hälfte erhaltenen Prahms war von Beginn an schwierig. Steigendes Grundwasser während der Ausgrabungsarbeiten konnte auch durch Pumpen nicht gestoppt werden. Die Bergung des ca. 7 x 2,7 x 0,7 m großen Schiffsfragments gelang als 40 Tonnen schwerer Block mit maßgeblicher Unterstützung der Firma Hochtief. Bei der anschließenden Zerlegung wurden ausführlich alle Details und herstellungstechnischen Merkmale wie Nägel, Holzbearbeitungsspuren und Kalfaterung dokumentiert. Darüber hinaus erleichterte die Zerlegung in Einzelteile die Tränkung des Fundes mit dem Kunstwachs Polyethylenglycol. Das Archäologische Landesmuseum Schleswig übernahm die Hölzer zur Konservierung. Die eisernen Nägel wurden separat konserviert.

Rekonstruktion – Präsentation

Bei der Gestaltung des LVR-RömerMuseums wurde für das herausragende Exponat „Wardter Schiff“ ein herausragender Platz ausgewählt: Von allen Seiten sichtbar hängt es rund zehn Meter über dem Erdgeschoss im freien Raum zwischen abgehängten Ausstellungsebenen. Hier im Themenbereich Handel und Transport liegt der Prahm wie in einer Bucht der obersten Ebene gleichsam „vor Anker“. Das über drei Tonnen schwere Ausstellungsstück mit antiken Hölzern, modernen Ergänzungen und kaum sichtbarer Stahlkonstruktion scheint zu schweben. Die technischen Lösungen für dieses ehrgeizige Vorhaben entwickelten sich im Laufe eines über vier Jahre währenden Prozesses. Viele Fachleute aus Architektur-, Ausstellungs- und Statikbüros, Restaurierungs-, Stahl- und Bootsbauwerkstatt wirkten mit. Lösungsansätze mussten teils wieder verworfen werden, der schlechte Erhaltungszustand der Hölzer bereitete manches Kopfzerbrechen. Schließlich überzeugte das realisierte Konzept auch bei strenger sicherheitstechnischer Begutachtung.

Die größte Schwierigkeit bestand im fragmentierten Zustand der antiken Hölzer: Aus ca. 600 Bruchstücken fügten die Bonner Restauratoren Regine Vogel und Axel Peiß Planken, Bordwände und Spanten in mühsamer Puzzlearbeit zusammen. Vor allem die bei Auffindung oben liegenden Außenplanken erwiesen sich als erheblich geschädigt. In ihrer Konsistenz gleichen sie Holzkohlen. In Kombination mit dem hohen Gewicht erschien eine dauerhafte Befestigung an der Unterseite des Schiffes sehr gewagt. Weil die Sicherheit des Publikums im Erdgeschoss des Museums unbedingten Vorrang genießt, unterblieb eine Montage der Hölzer auf der Unterseite. Außerdem ging während der jahrelangen Tränkung und Trocknung die in der Antike künstlich erzeugte Biegung über bis zu 30 cm, der „Kielsprung“, verloren. Eine erneute Verformung der ca. 6 cm starken und bis zu 55 cm breiten Planken war unmöglich. Ihr Zusammenbau mit den Bordwänden schied folglich aus.

Die besondere Herausforderung für die Bootswerft Niederländer bestand anschließend darin, ein stählernes Sandwichelement zu konstruieren, das den Platz der originalen Planken einnimmt. Von außen wurde diese Konstruktion mit einer dünnen Lage aus Eichenhölzern kaschiert, die in Länge, Breite und Farbgebung den antiken Planken entsprechen. Die wannenförmig ausgebildete Stahlkonstruktion gleicht den völligen Verlust an Tragfähigkeit der alten Quer- und Längsverbände aus. Innen angebrachte aussteifende Querrippen aus Stahl folgen den antiken Spantenpositionen. Die historischen Spanten und Längsbalken sind hier eingelegt. Die originalen Bordwände sind an aufgesetzte Stege geschraubt und mit Stahlbändern und einem passgenauen Netz gesichert. Für Authentizität sorgen viele weitere Originalteile wie die eiserne Verstärkung der Ladekante und der Befestigungsring. Zu den Aufgaben des Bootsbauers zählte dabei auch die sorgfältige Rekonstruktion verlorener Holzteile, unzähliger Nagelköpfe und verstärkender Eisenbänder an den unterseitigen Plankennähten.

Auch die Aufhängung des „Luftschiffes“ erforderte Kreativität und Maßarbeit. Ein über dem Besucherstandort angebrachter Lastverteilungsrahmen nimmt das Gewicht der an sieben Befestigungspunkten hängenden Rekonstruktion auf und leitet es mit schrägen Stahlstangen zur Museumsdecke ab. Bei der Hängung im neuen Museum kamen zwei Arbeitsbühnen und vier Kettenzüge zum Einsatz. Mit Muskelkraft und Fingerspitzengefühl hievten Stahlbauer das römische Schwergewicht gleichmäßig und schwingungsfrei nach oben.

Blickfang im Museum

Das Wardter Schiff steht exemplarisch für ganze „Flotten“ aus tausenden von Wasserfahrzeugen, die in römischer Zeit die Wasserwege befuhren. Neben Militärtransporten wurden diverse Waren über den Rhein in die römische Stadt und zum benachbarten Legionslager Vetera transportiert: von Getreide aus dem Norden, Amphoren mit Wein und Öl aus dem Süden bis hin zu Luxusgütern wie Austern, Einrichtungs- und Kunstgegenständen. Die Errichtung der Colonia Ulpia Traiana in einer steinlosen Region ohne nennenswerte Bodenschätze wäre ohne ständige Belieferung mit Baumaterialien wie Stein und Holz auf dem Wasserweg nicht denkbar gewesen. Durch ihre flache, kastenartige Form sind Prahme für Lastentransporte bestens geeignet. Sie sind zwar nicht besonders wendig und eher langsam, dafür aber mit recht hoher Stabilität und großer Frachtkapazität ausgestattet. Außerdem konnten sie aufgrund ihrer Bauweise auch voll beladen den römischen Hafen mit maximal einem Meter Wasserstand anfahren.

Dank seiner einzigartigen Präsentation ist das Wardter Schiff ein besonderer Hingucker im LVR-RömerMuseum. Zusammen mit einem Modell im Maßstab 1:10 vermittelt es dem Publikum einen guten Eindruck vom ursprünglichen Prahm, der mit einer Länge von rund 15 Metern bis zu zehn Tonnen Fracht transportieren konnte. Die rekonstruierte Unterseite lässt vom Erdgeschoss aus den Aufbau des Plattbodenschiffes erkennen. Von höheren Ebenen aus ist hingegen fast ausschließlich die Originalsubstanz sichtbar. Das Exponat stellt somit einen guten Kompromiss zwischen der Bewahrung archäologischer Substanz und der Erlebbarkeit römischer Geschichte dar.

Die Restaurierung und Präsentation des Wardter Schiffes im LVR-RömerMuseum Xanten macht der Öffentlichkeit ein Stück ihrer regionalen Vergangenheit zugänglich. Keine noch so detailgetreue Replik könnte den Eindruck des Originals ersetzen. Die finanziellen Aufwendungen, die von der Bergung bis zur Hängung im Museum getätigt wurden, beziehen ihre Legitimation aus dieser Anziehungskraft des Echten.

Petra Becker, Restauratorin im LVR-Archäologischen Park Xanten

Literatur:

J. Obladen-Kauder, Spuren römischer Lastschiffahrt am Unteren Niederrhein. In: M. Müller / H.-J. Schalles / N. Zieling, Colonia Ulpia Traiana. Xanten und sein Umland in römischer Zeit (Mainz 2008) 507–524. – U. Teigelake, Schiffsverkehr auf dem Niederrhein. Ebenda 495–506. – Maarten Derk de Weerd, Römische Schiffsfunde von Zwammerdam: Lehren aus einer alten Grabung. *Skyllis*, Zeitschrift für Unterwasserarchäologie 2001 Heft 2, 96–110.