

Unikat oder Fälschung? Ein gläsernes Schiffmodell im Museum für Antike Schifffahrt in Mainz

Im Museum für Antike Schifffahrt des RGZM befindet sich ein kleines, eher unscheinbares Bootsmodell aus Glas (**Abb. 1**). Es wurde im Jahr 1995 – also etwa ein Jahr nach Eröffnung des Schifffahrtsmuseums – im Kölner Kunsthandel erworben¹. Wie bei einer solchen Herkunft zu erwarten, ist der Fundort des Schiffchens nicht bekannt; eine Notiz im Inventar besagt lediglich, dass es »wohl« aus dem »östlichen Mittelmeerraum« stammen soll². Diese mutmaßliche Provenienz scheint auf den ersten Blick aufgrund der Materialbeschaffenheit und der Verwitterungsspuren plausibel zu sein.

Das etwa 17 cm lange Modell besteht aus durchscheinend grünlichem Glas mit geringen Blauanteilen, d. h. aus nicht intentionell entfärbtem, sogenanntem naturfarbener Glas³. Seine Oberfläche ist in weiten Teilen opak cremeweiß. Der Schiffsrumpf ist oval geformt und läuft an Bug und Heck spitz zu (**Abb. 2**). Als Steven zu deutende Fortsätze sind weder vorne noch hinten vorhanden. Der Boden ist abgeflacht, sodass das Schiffchen einen stabilen Stand hat (**Abb. 3**). Der Gefäßrand – die Reling des Schiffes – verläuft vollkommen horizontal und wölbt sich leicht nach außen. An einem Ende des gläsernen Bootes wurde ein V-förmiger Keil aus dem Schiffsrumpf herausgeschnitten, in den ein Vogelkopf auf langem, sich vorreckendem Hals eingesetzt ist (**Abb. 4**). Die Form erinnert am ehesten an einen Schwan oder eine Gans, jedenfalls an einen Wasservogel. Über die Rückseite des Halses ziehen sich zwei erhabene, zu den Seiten gewundene Wülste, die dem Vogel zwei »Höcker« bescheren, wie sie in der Natur so nicht vorkommen und sich auch mit antiken Darstellungen nicht weiter belegen lassen (**Abb. 5**). Der Schnabel mit kreisrundem Querschnitt ist in den Proportionen sehr

klein und undifferenziert gebildet, was für antike Abbildungen von Wasservögeln ebenfalls untypisch ist.

Alles in allem sieht man sich also einem kleinen, mäßig dekorativ gestalteten und anscheinend nicht oft auftretenden Gefäßtyp gegenüber, dessen genauere technische, funktionale, kulturelle und damit auch zeitliche Einordnung vorerst offen ist. Den stärksten Eindruck hinterlässt jedenfalls der Wasservogel als einziger Schmuck des plumpen Bootsmodells. Gerade dieser Wasservogelkopf führt beim Betrachter unwillkürlich zu einer gewissen Akzeptanz des Objekts, gehört dieses Element doch zur Standarddekoration antiker Schiffe rund um das Mittelmeer und ist damit ein vertrauter Anblick.

Der an Bug oder Heck angebrachte Fortsatz wurde in der Antike als Akrostolion (ἀκροστόλιον) oder Cheniskos (χηνίσκος) bezeichnet. Diese griechischen Begriffe beschreiben einen erhöhten Auf- oder Fortsatz am Schiffsbug⁴ bzw. eine Gans (χηνή) im Deminutiv – also ein »Gänschen« –, das üblicherweise am Heck eines Schiffes, oft aber auch an seinem Bug als Verzierung angebracht war⁵. Diese letztgenannte Ausstattung ist bereits seit frühester Zeit im Mittelmeerraum verbreitet und erfreute sich auch im römischen Kulturkreis größter Beliebtheit⁶. Lukianos von Samosata beschreibt im 2. Jahrhundert in seinem Werk »Das Schiff oder die Wünsche« ein prächtiges großes Transportschiff, das eine solche Menge Korn geladen hatte, dass es hieß, man könne ganz Attika damit ein Jahr lang versorgen. Einer seiner Protagonisten rühmt alle Einzelheiten dieses Schiffes mit Namen Isis und beschreibt dabei auch, »wie sich das Heck mit sanfter Biegung erhebt, daran eine kleine goldene Gans« als besonders erwähnenswerten Schmuck⁷.

1 Inv. O.41532. – Die genauen Umstände des Ankaufs sind leider nicht mehr bekannt. Es sei aber am Rande bemerkt, dass das Objekt offenbar gezielt dem neu begründeten Mainzer Museum für Antike Schifffahrt angeboten wurde, nicht aber dem Römisch-Germanischen Museum der Stadt Köln (RGM). Für eine diesbezügliche Auskunft danke ich dem ehemaligen Direktor des RGM, Prof. Dr. H. Hellenkemper. – Das letztgenannte Museum war zu jener Zeit aufgrund seiner reichhaltigen und in Europa einzigartigen Sammlung antiker Gläser in der Regel die erste Anlaufstelle der Kunsthändler mit entsprechenden Antiquitäten, zumal der Kölner Kunsthändler.

2 Die Angabe einer nachprüfaren Provenienz fehlt. Sollte es sich also um ein antikes Objekt handeln, muss wohl von einer illegalen Herkunft ausgegangen werden.

3 Zu römischen Werkstätten, die in der CCAA naturfarbene Gläser produzierten, vgl. Fremersdorf, Naturfarbener Glas 8 mit Anm. 1-2.

4 Vgl. Gemoll, Griechisch-Deutsches Wörterbuch 29 s. v. ἀκροστόλιον, »das hochauslaufende Ende des Schiffsbugs«.

5 Gemoll, Griechisch-Deutsches Wörterbuch 803 führt χηνίσκος dann auch gesondert auf und übersetzt es, nach einem Hinweis auf seine Entstehung als Deminutivum »Gänschen« der Grundform χηνή, direkt mit »Zierat am Hinterteil des Schiffes«.

6 Zu den frühen Nachweisen vogelkopftiger Bug- und Heckzier im Mittelmeerraum ab dem 13. Jh. v. Chr. und bis in das 6. Jh. n. Chr. sowie darüber hinaus s. Wachsmann, Seamanship Kap. 8 bes. 177-192. 196.

7 Lukian. nav. 5. – Frei übersetzt aus dem Griechischen. – Ein ebenfalls imposantes Schiff beeindruckender Größe zeigt ein hellenistisches Fresko in Nymphaion; Grač, Nymphaion bes. 92 f. Abb. 2 Taf. 39. Sein in den Grund geritzter Name (ΙΣΙΣ) verweist wohl auf die Herkunft der stattlichen Galeere, ähnlich wie bei dem namensgleichen kaiserzeitlichen Getreidetransporter Lukians.



Abb. 1 Gläsernes Modell eines Schiffes mit Wasservogelprotome, RGZM Inv. 41532. – (Foto V. Iserhardt, RGZM).



Abb. 2 Aufsicht auf das Schiffsmodell. – (Foto V. Iserhardt, RGZM).



Abb. 3 Unteransicht des Schiffsmodells. – (Foto V. Iserhardt, RGZM).



Abb. 4 In den Schiffskörper eingesetzte Protome eines Wasservogels. – (Foto U. Klatt).



Abb. 5 Aufsicht auf die Rückseite des Vogelhalses. – (Foto U. Klatt).

Von Schiffen und Wasservögeln

Die enge Verbindung von Boot und Wasservogel reicht in der bildlichen Tradition weit zurück. Bereits im späten 4. Jahrtausend v. Chr. entstehen am Nil Darstellungen von Binsenbooten, auf denen Wasservögel rasten, und hochbeinige Vögel mit langem Hals, die zwischen den Wellen des Gewässers und den Bäumen des Ufers stehen, zeigen die Nähe des Landes an⁸. Eher emblematisch wirken dagegen die beiden Vögel unter dem mächtigen Segelschiff auf der Seite einer spätminoischen Larnax von Kreta, wo sie – im Wechsel mit stilisierten Pflanzen – den Uferbereich als Übergangszone vom Wasser zum Land als den ihnen eigenen Lebensraum besetzen⁹.

Auch in der homerischen Literatur werden Wasservögel mehrfach sowohl als Sinnbild für Schnelligkeit wie auch für ein furchteinflößendes Auftreten in großer Zahl und mit lautem Getöse genannt¹⁰. Sie transportieren also Attribute, die auch den Schiffen – letztere vor allem den Kriegsschiffen – gerne beigemessen werden.

In der Folgezeit bleibt der langhalsige Vogel in der Nähe der Schiffe ein gern gesehener – und abgebildeter – Gast, der sich mit Vorliebe auf dem Bug oder Heck als Aussichtswarte niederlässt¹¹.

Die beinahe emblematisch enge Verbindung zwischen einem Schiff und einem Wasservogel, der sich in seiner unmittelbaren Nähe aufhält, geht in der Folgezeit zunehmend zurück. Unabhängig davon gehen die Schiffe in technischer Hinsicht jedoch eine weit engere Verbindung mit den Wasservögeln ein, indem sie die Protomen dieser Tiere als Akrostolia an Bug und Heck in das Schiff selbst integrieren.

Boote dieser Art zeigen bereits flachbödige tönerner Modelle aus späthelladischer Zeit, die an einer, manchmal auch an beiden Seiten, Wasservogel-Akrostolia aufweisen¹².

Einen eindrucksvollen Beleg für entsprechende Schiffe liefert auch das Seeschlachtrelief aus dem Grabtempel Ramses' III. in Medinet Habu, das den Sieg der Ägypter über die Seevölker schildert¹³. Die Boote der Unterlegenen weisen an beiden Enden Fortsätze auf, die als Vogelköpfe angesehen werden können, eine Deutung, die in einigen Fällen durch die Angabe weiterer Details wie Augen ihre Bestätigung findet¹⁴.

Weitere Zeugnisse dieser Bauweise lassen sich in der Vasenmalerei dieser Zeit finden, wie ein Krater aus Tiryns zeigt¹⁵. Seit der Zeit der geometrischen Vasenmalerei gehören Cheniskoi mit Wasservogelköpfen zur regelmäßig wiederkehrenden Ausstattung an Bug oder Heck griechischer Darstellungen mythologischer und realer Kriegsschiffe¹⁶. Auf der Wandung attischer Trinkschalen und den Gefäßbrändern griechischer *Dinoi* lassen sich auch in archaischer Zeit zahlreiche Beispiele für diese Abbildungen finden¹⁷. Auf der Schale des Nikosthenes werden die langhalsigen Vogelköpfe am Heck durch eine zweifarbige Bänderung sogar besonders betont¹⁸.

Dass diese Cheniskoi kein spezifisches Kennzeichen von Kriegsschiffen sind, zeigt beispielsweise der Handelssegler auf einer rotfigurigen Pyxis in Amiens¹⁹. Auch die durch das Sirenen-Abenteuer verzögerte Heimfahrt des Odysseus findet, nach der Vorstellung des paestanischen Vasenmalers, in einem bauchigen Segelschiff mit langhalsigem Schwanenkopf am Bug statt²⁰. Die Tradition wird in hellenistischer Zeit²¹ fortgeführt und schließlich im Römischen Reich in den unterschiedlichsten Medien und in großer Zahl abgebildet.

Plinius schließlich vergleicht in seinem Buch über die Vögel den raschen Flug der Gänse und Schwäne mit der Schnelligkeit der Liburnen, den Fluss-Schnellbooten des römischen Militärs²².

Die mit den Köpfen der Wasservögel verzierten Schiffe sind nun jedoch in erster Linie Handelssegler²³. Das Segel-

8 Siehe Umzeichnungen bei Casson, *Seamanship* 11 f. Abb. 5-6. – Ein Foto des Gefäßes von Abb. 6 bildet Pomey, *Navigation* 61 Abb. unten ab, jedoch ist der Vogel dort kaum zu erkennen.

9 Siehe Wachsmann, *Seamanship* 136 Abb. 7. 19. – Als Umzeichnung auch abgebildet in Wachsmann, *Sea Peoples* 346 Abb. 10.

10 Zu Pferden, »rasch wie Vögel«, s. Hom. *Il.* 2, 760-765. Das Respekt einflößende Auftreten der Vögel durch Masse und Lautstärke wird ebenda 2, 459-465 und 3, 1-7 für Vergleiche herangezogen.

11 Vgl. die Malerei auf einem Krater aus Enkomi aus dem späten 2. Jt. v. Chr., Basch, *Musée* 148 Abb. 311. – Identische Umzeichnungen bei Wachsmann, *Seamanship* 141 Abb. 7.28A. – Wachsmann, *Sea Peoples* 351 Abb. 21. – Pomey, *Navigation* 64 Abb. unten. – Siehe auch Casson, *Seamanship* Abb. 30.

12 Siehe Basch, *Musée* 141 Abb. 293.2. – Wachsmann, *Seamanship* 149 Abb. 7.41. – Siehe auch Hencken, *Early Etruscans* 412 Abb. 412; 569 Abb. 491 a. – Hagy, *Etruscan Ships* 224 Abb. 3. – Vgl. zu diesen frühen Bootstypen auch Höckmann, *Etruskische Seefahrt*.

13 Siehe Wachsmann, *Seamanship* 163-177.

14 Siehe Wachsmann, *Seamanship* bes. 168 f. Abb. 8.8 und Abb. 8.10-11.

15 Siehe dazu die besten Abbildungen bei Matthäus, *Vogelbarken* 319 Abb. 1 Taf. 53, 1. – Vgl. Wachsmann, *Sea Peoples* 354 Abb. 26.

16 Siehe z. B. die Darstellungen eines Kriegsschiffs mit Cheniskos auf einem attisch-geometrischen Krater: Pomey, *Navigation* 66 Abb. unten.

17 Siehe Basch, *Musée* 212 Abb. 440; 213 Abb. 442-444; 214 Abb. 446-447; 217 Abb. 452; 218 Abb. 454-455; s. auch ebenda 221 Abb. 460. – Vgl. auch die Schiffsdarstellung auf dem Fragment eines korinthischen Kraters, ebenda 238 Abb. 499 sowie das Kriegsschiff auf einer etruskischen Deckelvase aus Cerveteri mit einem massigen Vogelkopf am Bug, ebenda 411 Abb. 878 bzw. Hagy, *Etruscan Ships* 241 Abb. 28-29.

18 Casson, *Seamanship* Abb. 90. – Basch, *Musée* 227 Abb. 472. – Casson, *Seafaring* 42 f. Abb. – Pomey, *Navigation* 69 Abb. oben und unten.

19 Siehe Basch, *Musée* 272 Abb. 577.

20 Siehe Göttlicher, *Schiffe der Antike* 70 Abb. 41 a. – Identische Abbildungen in Basch, *Musée* 411 Abb. 882 und Boardman, *Vases* 197 Abb. 213. – Vgl. zur Darstellung des Odysseus-Mythos eine attische Lekythos: Basch, *Musée* 270 Abb. 573, wo möglicherweise ebenfalls ein Cheniskos abgebildet ist.

21 Vgl. das Schiffsvorderteil auf einer karthagischen Münze der Jahre 230-221 v. Chr., Basch, *Musée* 355 Abb. 745.

22 Plin. *nat. X*, 32, 63: »... *simili anseres quoque et olores ratione comitant, sed horum volatus cernitur. Liburnicarum more rostrato impetu feruntur, facilius ita findentes aera quam si recta fronte inpellerunt*: ...«.

23 Hier sollen nur einige Belege genannt werden, die sich beliebig vermehren ließen: s. etwa als frühe Beispiele die Wandmalerei mit dem Segelschiff des Lesbianus im Antiquarium von Pompeji (Pomey, *Navigation* 36 Abb. unten links) oder die grazile Galeere mit hohem schlankem Cheniskos auf einem Relief aus Avezzano (Casson, *Seamanship* Abb. 139). Die Frachtschiffe auf den Mosaiken des Piazzale delle Corporazioni in Ostia zeigen teilweise Cheniskoi (Basch, *Musée* 470 f. 477 Abb. 1056. 1058. 1076. – Tusa/Bass, *Versunkene Antike* 164 Abb.). – Weitere Beispiele: vgl. das Handelsschiff auf dem sog. Torlonia-Relief (Casson, *Seamanship* Abb. 144. 146. – Pomey, *Navigation* 82 Abb. oben, zu Details s. ebenda 16. 38). – Vgl. das Segelschiff auf einem Sarkophag aus Sidon (Casson, *Seamanship* Abb. 156. – Basch, *Musée* 463 Abb. 1031). – Das Segelschiff auf dem Grabrelief der Naevoleia Tyche aus Pompeji (Casson, *Seamanship* Abb. 151. – Basch, *Musée* 35 Abb. 49-50. – Pomey, *Navigation* 40 Abb. oben). – Vgl. den Frachtsegler auf dem Grabrelief des Alexander von Milet (Casson, *Seamanship* Abb. 181. – Basch, *Musée* 478 Abb. 1080). – Vgl. auch ein Frachtschiff der Trajanssäule (Casson, *Seamanship* Abb. 150. – Pomey, *Navigation* 16 Abb. unten links). – Selbst auf Münzbildern sind Cheniskoi zu erahnen, s. z. B. Tameanko, *Coins* Taf. II.17. – Vgl. dazu die ähnliche Darstellung auf der Münze in Mainz, RGZM Inv. O.42067 (Schaaff, *Münzen* Taf. 123 Kat. P153b Rv.). – Vgl. ebenda zahlreiche weitere Beispiele.



Abb. 6 Einer der drei Frachtsegler von einem Sarkophag aus Ostia in Kopenhagen, Ny Carlsberg Glyptothek, mit Cheniskoi an Bug und Heck. Das Foto zeigt die Kopie im Museum für Antike Schifffahrt in Mainz. – (Foto RGZM).

schiff ganz rechts auf einem Sarkophag aus Ostia, der drei in Seenot geratene Handelsschiffe vor dem Hafen von Portus zeigt, trägt sogar an Bug und Heck sorgfältig als Vogelköpfe ausgeführte Cheniskoi (Abb. 6)²⁴.

Selbst auf flüchtig in den Putz geritzten Graffiti wird auf dieses schiffsbauliche Detail nicht verzichtet²⁵. Auf einem Fries, der die Beutestücke einer Seeschlacht zeigt, ist der Vogelkopf so detailliert wiedergegeben, dass selbst die Struktur der Federn zu erkennen ist²⁶. Und am Heck eines großen Segelschiffs auf dem Mosaik eines römischen Hauses neigt ein an einen Schwan erinnernder Wasservogel seinen langen, mit farbigem Gefieder geschmückten Hals dekorativ herab²⁷.

Neben den seit der griechischen Kunst anscheinend bevorzugten, schlank- und langhalsigen Vögeln, die an Schwäne

erinnern, erscheinen auch entenartige Köpfe auf kurzem Hals²⁸. Daneben begegnen Bootsdarstellungen eher handwerklicher Qualität mit halbhoher Enten- oder Gänsehälsen²⁹. Insgesamt scheinen die Darstellungen mit kürzerem Hals – wie auch die insgesamt eher plumpen Darstellungen von Boot und Cheniskos – auf die spätere Phase der römischen Kunst beschränkt zu sein³⁰.

Vor diesem Hintergrund verwundert die Mainzer Kombination aus einem kleinen, wenn auch etwas plumpen Schiffsmodell mit einem betonten Cheniskos also nicht, sondern scheint auf eine Entstehung in der römischen Kaiserzeit hinzudeuten. Entsprechende Überlegungen führten wohl auch zum Eintrag einer mutmaßlichen Datierung zwischen 300 und 500 n. Chr. im Inventar des RGZM.

24 Der Sarkophag befindet sich heute in der Ny Carlsberg Glyptothek in Kopenhagen. – Casson, *Seamanship* Abb. 147. – Basch, *Musée* 479 Abb. 1082. – Pomey, *Navigation* 85 Abb. Mitte. – Zu Detailaufnahmen des rechten Schiffes s. bes. Basch, *Musée* 472 Abb. 1062 und Casson, *Seafaring* 135 Abb. 99. – Zur Rekonstruktion eines entsprechenden Küstenseglers im RGZM vgl. Bockius, *Schifffahrt* 124-128 (Typ Lauron II), s. bes. 125 Abb. 5.
 25 Graffito eines einzelnen Cheniskos: Höckmann, *Seefahrt* 61 Abb. 51. – Basch, *Musée* 463 Abb. 1034 D. – Vgl. zu einer solchen Abbildung auch die folgende Anmerkung. – Graffiti vollständiger Schiffe: Basch, *Musée* 460 Abb. 1025. – Pomey, *Navigation* 15 Abb. unten.
 26 Siehe Basch, *Musée* 430 Abb. 928.
 27 Siehe Casson, *Seamanship* Abb. 154. – Pomey, *Navigation* 84 Abb. unten. – Vgl. auch Beltrame, *Vita* 67 Abb. 102.
 28 Vgl. das rechte Schiff auf dem Sarkophag aus Portus in der Ny Carlsberg Glyptothek (Casson, *Seafaring* 135 Abb. 99) und das Boot auf dem Grabrelief eines Knaben (Pfuhl/Möbius, *OG* Taf. 294) – Siehe auch bronzene Votiv-Schiffe aus dem gallo-römischen Raum: Göttlicher, *Schiffsmodelle* 91 Taf. 43 Nr. 549. – Siehe auch Höckmann, *Seefahrt* 138 Abb. 115 (aus Blessey). – Kat. Rosenheim 2000, 417 f. Nr. 199 Abb. (aus Werneck-Ebleben). – Göttlicher, *Schiffsmodelle* 91 Taf. 43 Nr. 550. – Siehe auch Höckmann, *Seefahrt* 138 Abb. 114 (aus Bois-de-Saint-Seine). – Vgl. ferner spätrömische Mosaiken: Casson, *Seamanship*

Abb. 191. – Ebenso Basch, *Musée* 486 Abb. 1106 – Pomey, *Navigation* 159 Abb. oben (aus der Nähe von Sousse). – Basch, *Musée* 487 Abb. 1108-1109. – Pomey, *Navigation* 89 Abb. oben (aus Thémétra).
 29 Vgl. eine Sarkophagplatte des 3. Jhs. in Rom, Villa Medici (Pomey, *Navigation* 121 Abb. oben) und ebensolche aus der Praetextatus-Katakomben in Rom (Casson, *Seamanship* Abb. 148. – Pomey, *Navigation* 126 Abb. unten). – Vgl. auch das entsprechend gestaltete Boot auf dem Jona-Mosaik des 4. Jhs. aus der Basilika von Aquileia (Brenk, *Spätantike* Abb. 39b). – Vgl. ferner die ebenfalls spätantiken Kriegsschiffe auf dem Mosaik aus Low Ham in Somerset (Göttlicher, *Schiffe der Antike* 121 Abb. 78). – Eine weitere Materialgattung, die in diesem Zusammenhang genannt werden kann, sind Schiffsfibeln – vgl. Prell, *Schiffsfibeln*, Typ A, s. Abb. 1.A8-A10. – Eine vergleichbare Schiffsfibel befindet sich auch im RGZM, Inv. O.42717. Leider gibt es aufgrund ihrer fragwürdigen Herkunft aus dem Kunsthandel keine gesicherten Angaben zu Herkunft und Befund. Die Fibel ist damit für die Wissenschaft nur von geringem Wert.
 30 Dazu kommt häufig eine eher handwerklich-provinzielle Machart. – Vgl. Espérandieu, *Recueil* 420 f. Nr. 683 Abb.; Nr. 686 Abb. – Siehe ebenda 422 Nr. 687 Abb., wo am Bug eine vollständige Schwanenfigur wie eine Galionsfigur angebracht ist.

Abb. 7 Fundorte der antiken Schiffsmodelle aus Glas. – Schwarze Punkte: Typ St. Aldegund/Pompeji; weiße Punkte: Typ Begram/Martigny. – (Karte U. Klatt, RGZM).



Schiffsmodelle aus Glas

Auf der Suche nach Vergleichbarem stellt man jedoch bald fest, dass gläserne Schiffsmodelle eine ausgesprochen seltene Gattung darstellen: Die Vergleichsstücke lassen sich mühelos an zwei Händen abzählen. Diese Glasschiffchen sind durchweg bereits seit längerer Zeit bekannt und verfügen im Gegensatz zum Mainzer Exemplar alle über Angaben zum Fundort, teilweise sogar zum Befund. Es handelt sich um insgesamt sechs kleine Schiffsmodelle, deren Länge zwischen 11 und 22 cm variiert und die aus in Form gepresstem Glas bestehen, das abschließend teilweise geschliffen und poliert wurde³¹. Sie stammen vermutlich alle aus dem 1. Jahrhundert n. Chr. und bilden zwei leicht variierende Varianten aus (Abb. 7).

Das erste Beispiel ist ein Schiffchen, das im antiken Pompeji gefunden worden sein soll und damit über einen *terminus ante quem* für seine Entstehung verfügt. Es befindet sich heute im British Museum in London (Abb. 8, links)³².

Exemplarisch für fast alle Vertreter der kleinen Gruppe zeigt es einige schiffstypische Charakteristika: Der Kiel läuft spitz zu und wird durch eine doppelte Schlißfrille zusätzlich betont. Einen sicheren Stand des Gefäßes ermöglichen vier

von der Schiffsform unabhängige Füßchen. Der Bug steigt im Kontur etwas steiler an als das Heck und läuft in einem kräftigen, spitz zulaufenden Vordersteven aus. Zusätzlich ist die Reling vorne weiter ausgeschliffen als hinten. Der Anstieg des Hecks ist geringfügig flacher gestaltet. Der ebenfalls kräftig ausgebildete Achtersteven biegt sich leicht in Fahrtrichtung vor und endet stumpf. An den Seiten des Schiffes ziehen sich mehrere Schlißfrillen vom Bug über zwei Drittel der Schiffslänge zum Heck hin, wo sie einen ornamentalen Abschluss finden. Es handelt sich dabei um die gängige Darstellung des Seitenruderauslegers, wie sie auf zahlreichen Schiffsdarstellungen zu finden ist.

Das Modell greift also die Merkmale römischer Frachtschiffe auf und gibt sich damit eindeutig als ziviles Wasserfahrzeug zu erkennen³³. Beim Betrachter könnte es so z. B. den Gedanken an lukrativen Handel mit gewinnbringenden Gütern oder ganz allgemein an die Versorgung mit vielfältigen Handelswaren wecken³⁴.

Das pompejanische Schiffchen aus transluzentem, kräftig grün gefärbtem Glas soll gefüllt mit Schmuck gefunden worden sein und diene somit als Schmuckbehältnis einer römischen Dame des 1. Jahrhunderts³⁵. Ein opak-weißes Schiffsmodell aus Palombara Sabina weist die gleichen Merkmale

31 Zu diesen gläsernen Schiffsmodellen s. zusammenfassend Haevernick/Ellmers, Schiffsmodelle und Whitehouse, Glass Boats mit gänzlich anderem Vorschlag zur ehemaligen Funktion. – Zur Technik vgl. Tait, Glass 221 s.v. »Slumping« 54-58; s. auch ebenda 222 s.v. »Mould-pressing, or casting in an open mould«.

32 Durchscheinend dunkelgrünes Glasschiff aus Pompeji, in London, British Museum, Reg. no. 1868,0501.153, Vermächtnis Felix Slade: Haberey/Röder, St. Aldegund 134-136 Abb. 4, 6 (fälschlich mit dem Fundort Aquileia). – Göttlicher, Schiffsmodelle 84 Nr. 501 Taf. 40. – Haevernick/Ellmers, Schiffsmodelle 15. 17 Abb. 5 (nicht wie versehentlich zitiert Abb. 3). – Painter, Boot Pompeji 48 Nr. 24. – Tait, Glass 57-59 Abb. 69 unten. – Siehe auch Whitehouse, Glass Boats 133f. mit Anm. 1 Abb. 1.

33 Vgl. in diesem Sinne auch Haevernick/Ellmers, Schiffsmodelle 16-18 – Ein mediterraner Handelssegler entsprechenden Typs ist auf einem im Museum für Antike Schifffahrt in Mainz ausgestellt Relief zu sehen, RGZM Inv. O.43097. Es zielt das untere Paneel eines Grabsteins, dessen oberer Teil verloren ist. Über dem Bildfeld sind lediglich die Ansätze der Füße mehrerer Personen erhalten. Aufgrund des Erwerbs aus dem Kunsthandel ist die Herkunft des Steins leider unbekannt.

34 Vgl. die Darstellung entsprechender Handelsschiffe auf antiken Grabsteinen. Für Beispiele s. Anm. 28-30.

35 Siehe dazu Painter, Boot Pompeji 48.

[Diese Abbildung ist aus urheberrechtlichen Gründen nicht online.]

Abb. 8 Glasschiffe des 1. Jhs. aus Pompeji (links) und Aquileia (rechts) im British Museum in London. – (Foto British Museum, London).

wie das pompejanische Schiffchen auf und ist entsprechend zu deuten³⁶.

Deutlich weiter nördlich, nämlich am Rande der Gallia Belgica in St. Aldegund, wurde ein weiteres durchscheinend kobaltblaues Glasschiff derselben Form gefunden³⁷. Auch hier diente es als Beigabe im Grab einer Frau. Eine weitere Besonderheit ist der Umstand, dass sich das Schiffchen aufgrund seiner großen Ähnlichkeit in technischer und typologischer Hinsicht zwar unmittelbar dem pompejanischen und insbesondere dem aus Palombara Sabina anschließen lässt und somit wohl gegen Mitte des 1. Jahrhunderts entstanden sein wird, es jedoch in einem Grabfund des 4. Jahrhunderts zutage trat. Es hat also in den rund 300 Jahren seines sichtbaren Daseins einen weiten Weg, vielleicht von Mittelitalien bis in den Norden des Römischen Reichs zurückgelegt und wurde über Generationen so sehr wertgeschätzt, dass es unversehrt in das Grab der wohlhabenden Dame gelangen konnte.

Leicht variiert und etwas einfacher ist die Form des opak purpurfarbenen Glasschiffchens aus S. Elena di Melma bei Silea in Oberitalien³⁸. Sein lang gestreckter Schiffskörper ist anscheinend nur durch eine knapp unterhalb der Reling verlaufende Schiffslinie gegliedert, nicht aber durch die Ausgestaltung der Seitenwände mit Andeutungen der Ruderkästen wie bei den zuvor beschriebenen Schiffsmo-
dellen. Der Vordersteven ist abgebrochen, jedoch ist der Rand der Reling

wie bei dem pompejanischen Beispiel vertieft ausgeschliffen. Wie die gerade genannten Exemplare ist es zudem mit vier Standfüßchen ausgestattet.

Ein dunkel-kobaltblaues Glasschiffchen aus Pompeji, das sich ehemals im dortigen Museum befand, ist leider seit dem 2. Weltkrieg verschollen³⁹. Es soll dem nun im British Museum befindlichen dunkelblauen Schiffchen aus Aquileia sehr ähnlich gewesen sein (Abb. 8, rechts)⁴⁰. Die flachbodigen Nachen mit geringer Bordwandhöhe und hochgezogenem Heck laufen am Bug spitz zu. Beide tragen keinen betonten Vordersteven oder seitliche schiffsbauliche Details und sind damit dem gerade beschriebenen Glasschiff aus S. Elena di Melma gut vergleichbar. Im Unterschied zu diesem weisen sie allerdings keine Gerätfüßchen auf. Zweifelsfrei ist aber auch mit diesem Schiffstyp ein Transportschiff gemeint, wobei der breite, flache Boden und die niedrige Wandung offensichtlich auf ein Fluss- oder Küstenfahrzeug hindeuten. Ähnliche Binnenfrachter sind auf einem Relief im Louvre und auf dem Grabstein des Blussus in Mainz zu finden und wurden im Museum für Antike Schifffahrt in Mainz schiffsbautechnisch rekonstruiert⁴¹.

Zu vier der sechs vorgestellten Glasboote sind die näheren Fundumstände überliefert.

Das in London aufbewahrte dunkelgrüne Glasschiff soll bei seiner Auffindung in Pompeji mit Schmuck gefüllt gewesen sein. Ohne den genauen Fundort ist jedoch nicht eindeutig zu klären, ob das Schmuckkästchen im städtischen Wohnbereich oder in einem Grab abgestellt worden war⁴².

Die gläsernen Schiffchen aus Palombara Sabina, S. Elena di Melma und St. Aldegund stammen als Grabbeigaben aus Brandbestattungen. Das Boot aus Palombara Sabina wurde in der marmornen Aschenkiste der zwölfjährigen Laetitia Gemella gefunden⁴³. Das Schiffchen aus S. Elena di Melma lag in einer Aschurne aus Glas, zusammen mit einem kobaltblauen Balsamarium, einem Ring und einer unkenntlichen Münze⁴⁴. Im Grab der Dame von St. Aldegund war das Glasschiff vergesellschaftet mit einem Trinkservice gehobener Qualität des 4. Jahrhunderts aus Glas, bestehend aus teils farbigen Kannen, einer Flasche, einem Becher und einem zweihenkligen Pokal sowie mit tönernem Speisegeschirr. Dazu kam eine Büchse mit Haarnadeln aus Horn oder Schildpatt und Goldschmuck⁴⁵.

36 Opak weißes Glasschiff aus Palombara Sabina, in Rom, Thermenmuseum, Inv. 73927: Haevernick/Ellmers, *Schiffsmodelle* 15. 17 Abb. 2. – Bei Painter, *Boot Pompeji* 48 Nr. 24 als Vergleich angeführt. – Siehe auch Whitehouse, *Glass Boats* 133 mit Anm. 2. 7.

37 Dunkel-kobaltblaues Glasschiff aus St. Aldegund, Koblenz, Landesmuseum, Nr. 8 (FN 7): s. Fundanzeige in *Germania* 31, 1953, 115. – Göttlicher, *Schiffsmodelle* 84 Nr. 502 Taf. 40. – Haevernick/Ellmers, *Schiffsmodelle* mit Abb. 1. – Bei Painter, *Boot Pompeji* 48 Nr. 24 als Vergleich angeführt. – Siehe auch Whitehouse, *Glass Boats* 133 mit Anm. 5.

38 Dunkel-purpurfarbenedes Glasschiff aus S. Elena di Melma, in Treviso, Museo Civico: Calvi, Barchetta. – Haevernick/Ellmers, *Schiffsmodelle* 15. 17-19 Abb. 4. – Bei Painter, *Boot Pompeji* 48 Nr. 24 als Vergleich angeführt. – Siehe auch Whitehouse, *Glass Boats* 133.

39 Glasschiff aus Pompeji, ehem. im dortigen Museum, seit dem 2. Weltkrieg verschollen: vgl. Haberey/Röder, *St. Aldegund* 135, wobei in der beigegebenen Anm. 4a von einem Schiffchen aus Bronze, nicht aus Glas, die Rede ist. – Siehe Göttlicher, *Schiffsmodelle* 84 Nr. 503; er weist auf die Ähnlichkeit zum kobaltblauen Schiff aus Aquileia in London hin, nennt aber keine Publikation dieses

Exemplars. – Painter, *Boot Pompeji* 48 Nr. 24 führt es als Vergleich an. – Siehe auch Whitehouse, *Glass Boats* 133 mit Anm. 1, ebenfalls ohne weiterführende Hinweise.

40 Dunkel-kobaltblaues Glasschiff, angeblich aus Aquileia, seit 1869 in London, British Museum, Reg. no. 1869,0624.20, Vermächtnis Felix Slade, ehem. Slg. Alessandro Castellani: Haberey/Röder, *St. Aldegund* 135 Abb. 4, 5. – Harden u. a., *Masterpieces* 45 Nr. 53 Abb. – Göttlicher, *Schiffsmodelle* 84 Nr. 500 Taf. 39. – Haevernick/Ellmers, *Schiffsmodelle* 17f. Abb. 3 (nicht wie versehentlich zitiert Abb. 5). – Bei Painter, *Boot Pompeji* 48 Nr. 24 als Vergleich angeführt. – Tait, *Glass* 57-59 Abb. 69 unten. – Siehe auch Whitehouse, *Glass Boats* 133 mit Anm. 3.

41 Siehe Bockius, *Schifffahrt* 139-142 bes. 139 Abb. 25 (Schiffsrekonstruktion nach dem Grabrelief des Binnenschiffers Blussus in Mainz), s. auch ebenda 142-144 bes. 142 Abb. 26 (Schiffsrekonstruktion nach dem Tiber-Relief im Louvre).

42 Siehe insbes. Painter, *Boot Pompeji* 48 Nr. 24. – Vgl. Anm. 32. 35.

43 Siehe insbes. Whitehouse, *Glass Boats* 133 mit Anm. 2. 7. – Vgl. Anm. 36.

44 Siehe insbes. Calvi, Barchetta. – Vgl. Anm. 38.

45 Siehe insbes. Haberey/Röder, *St. Aldegund* 131-142. – Vgl. Anm. 37.

Zur Funktion der Schiffchen gibt es demnach zwei sicher belegte Verwendungen, die einander ergänzen können: zum einen diejenige als Schmuckgefäß und damit als Ausstattung des Frauengemachs⁴⁶, zum anderen diejenige als Grabbeigabe, wobei sich die primäre Funktion des Gefäßes im Grunde nicht ändert⁴⁷.

Die Frage, warum ausgerechnet die Form eines Schiffes für diese Gefäße verwendet wurde, bleibt jedoch offen. M. Carina Calvi vermutet mit Blick auf das Glasschiff von S. Elena di Melma einen Bezug zum Beruf des Verstorbenen⁴⁸. Gabriella Bordenache Battaglia deutet die Schiffs-Beigabe des Grabes von Palombara Sabina hingegen als Symbol für die Reise ins Totenreich, eine Interpretation, die Thea Elisabeth Haevernick und Detlev Ellmers allerdings ausschließen⁴⁹.

Sicher kann man beide Erklärungen in Betracht ziehen, belegen lassen sie sich jedoch nicht und angesichts der geringen Anzahl an Beispielen lassen sich die mit den Schiffmodellen verbundenen Implikationen zurzeit nicht sicher definieren. Eine Verwendung als Votivgabe ist theoretisch ebenfalls möglich, derzeit aber nicht belegt⁵⁰.

Hinweise auf schiffsförmiges Tafelgeschirr sind zwar literarisch ebenfalls belegt, aber nicht unbedingt auf gläserne Ausführungen zu beziehen: So stellt Plinius in einem Brief an Apollinaris sein luxuriöses Landhaus vor und beschreibt dabei ausführlich eine Wasserrinne, die unter einer Rundbank entspringt und sich in eine wie durch ein Wunder nimmer überlaufende Marmorschale ergießt. Auf dem Rand dieses Bassins werden üblicherweise – so beschreibt er – Vorspeisen und schwere Schüsseln abgestellt, während leichtere Gerichte auf Servierschüsseln in Form von Schiffchen und künstlichen Vögeln im Wasser umherschwimmen: »... *gustatorium graviorque cena margini imponitur, levior naucularum et avium figuris innatans circumit* ...«⁵¹

Weitere antike Schiffsdarstellungen aus Glas sind der Autorin zurzeit nicht bekannt, sieht man von fünf Askoi ab, die als Kriegsgaleeren ausgestattet sind. Vier Gefäße dieser Form stammen aus Begram in Afghanistan; zwei davon befinden sich heute im Musée Guimet in Paris⁵².

Die mit einer Länge von rund 30 cm für diese Form recht großen Gefäße weisen den typischen schlauchförmigen Bauch und eine trichterförmige Mündung auf, wie sie für geblasene Gefäße typisch sind. Ihr oft ähnlich einem Vogelhals aufgebogenes Ende ist bei diesen Gefäßen zu einem verstärkten Achtersteven geworden. An den Seiten des Gefäßbauchs wurde jeweils ein Glasstreifen aufgesetzt, aus dem mit der

Zange Vorsprünge herausgekniffen wurden. Gemeint ist hier vielleicht eine Galerie der Ruderer. An Deck der »Galeeren« ist eine zweigeschossige Brüstung angebracht, auf der auch der Gefäßhenkel aufsetzte.

Zumindest eines der gläsernen Kriegsschiffe verrät seinen militärischen Charakter durch einen am Bug – also unter der Mündung – angebrachten Fortsatz, der einen Rammsporn darstellen soll. Praktischerweise ermöglicht er zudem das sichere Absetzen des Gefäßes.

Die Gefäße lassen sich leider mangels Vergleiche kaum datieren. Sie stammen aus einem Fundkomplex, der Material des 1. bis 4. Jahrhunderts enthielt. Zu dieser Datierung passt die verwendete Herstellungstechnik der mit der Glasbläserpfeife geblasenen Gefäße.

Im April 1975 wurde in Martigny, im Kanton Wallis in der Schweiz, eine römische Glaswerkstatt ergraben, in der sich – in über 80 Scherben zerbrochen – ein vergleichbarer Askos fand⁵³. Auch dieses Gefäß wurde geblasen. Seine naturfarbene grünliche Glasmasse enthält einige Bläschen und Schlieren.

Wie die vier zuvor beschriebenen Askoi weist auch diese Schiffsdarstellung seitlich eine Galerie oder die Angabe eines Seitenruderauslegers auf. Die Brüstung an Deck ist hier jedoch nicht als Gitter gestaltet, sondern aus aufeinandergelegten Glasfäden aufgebaut, deren oberster aus opakem blaugrünem Glas besteht und so eine zusätzliche Akzentuierung schafft. Der nach hinten die Kontur des Schiffes aufgreifende Achtersteven ist ähnlich wie bei den Schiffs-Askoi aus Begram gebildet. Ein Rammsporn ist hier jedoch nicht angegeben.

Die Befundsituation in der genannten Glaswerkstatt spricht für eine Datierung des Gefäßes in die zweite Hälfte des 2. oder in das 3. Jahrhundert.

Wie genau die Abhängigkeiten der Funde aus Begram zu demjenigen aus Martigny zu definieren sind, lässt sich derzeit nicht sagen. Jedenfalls müssen sie nicht aus einer gemeinsamen Werkstatt stammen.

Das gläserne Schiffmodell in Mainz

Der Vergleich mit den eingangs vorgestellten Schiffchen des 1. Jahrhunderts zeigt eindrucksvoll, dass – über die Tatsache hinaus, dass es sich um die verkleinerte Darstellung eines Schiffes aus Glas handelt – keine Bezüge zu diesen Gruppen bestehen.

46 Kästchen in Form von Wasservögeln oder in Gestalt von Booten mit Wasservogel-Akrostolia gab es bereits im mykenischen Kulturkreis, vgl. Sakellarakis, Elfenbeinschiff bes. 213 Abb. 13; 228 Abb. 24; Taf. 44. 47-50. – Siehe auch das vergleichbare Kristallgefäß aus Mykene, ebenda Taf. 51 a.

47 Die von David Whitehouse in die Diskussion eingebrachte Deutung als Nachtgeschirr (s. o. Anm. 31) beruht derzeit ausschließlich auf den von ihm zitierten Quellen und lässt sich mit der hier beschriebenen Gruppe von Glasschiffchen aufgrund der Befundlage nicht in Einklang bringen. Möglicherweise verhält es sich bei den von ihm herangezogenen Zitaten ähnlich wie z. B. beim heutigen, eher umgangssprachlichen Gebrauch der Begriffe »vessel« (engl.) oder »Pott« (dt.) für ein großes Schiff, wobei die runde Form des als Ersatzbezeichnung

herangezogenen Topfes unerheblich ist und nicht explizit die Form des so titulierten Schiffes beschreibt.

48 Calvi, Barchetta 486. – Vgl. dazu auch Haevernick/Ellmers, Schiffsmodele 15. 18.

49 Bordenache Battaglia, Corredi funerari 29. – Haevernick/Ellmers, Schiffsmodele 18.

50 Haevernick/Ellmers, Schiffsmodele 17 halten diese Verwendung aufgrund der wenig detaillierten Ausführung für unwahrscheinlich.

51 Plin. epist. V 6, 37.

52 Siehe Berger/Fünfschilling, Askos, s. bes. Abb. 6-7.

53 Siehe Berger/Fünfschilling, Askos, s. bes. Abb. 1-2. 5.

Im Gegensatz zu den genannten Modellen weist das Mainzer Schiffchen – bis auf das figürlich gestaltete Akrostolion, das den Modellen des 1. Jahrhunderts allesamt fehlt – keinerlei schiffsbauliche Details auf. Es zeigt weder eine erkennbare Kiellinie oder Ruderkästen, ja noch nicht einmal der realiter zu erwartende Achtersteven ist ausgeführt. Gerade diese Details aber sind kennzeichnend für die anderen gläsernen Schiffsmodele. Erst durch ihre Angabe wird aus dem Modell ein individueller, charakteristischer und wiedererkennbarer Schiffstyp. Das Modell erfährt erst durch diese Merkmale eine Einbindung in ein bestimmtes inhaltliches Umfeld und könnte damit eine definierte Aussage transportieren, auch wenn uns die konkreten Implikationen heute weitgehend verborgen bleiben, wie gerade schon ausgeführt.

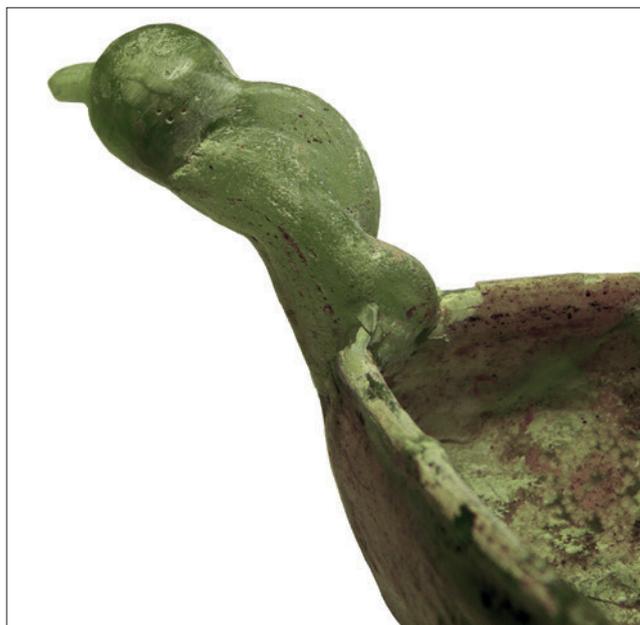
Das Mainzer Schiffchen lässt all dies vermissen. Es präsentiert sich ohne besondere schiffstechnische Charakteristika. Die Verzierung der Prora mit Kopf und Hals eines Wasservogels ist zwar ein gängiges Motiv sowohl bei realen Schiffen als auch bei ihren Darstellungen. Die Anbringung und besonders die übergroße Dimension des Akrostolion fallen jedoch auf. Das Modell vermittelt daher eher einen schlichten und ungelungenen Eindruck, wie bereits ausführlich weiter oben dargelegt wurde, als den eines kostbaren Tafelgeschirrs, Schmuckkästchens oder einer Grabbeigabe.

Makro- und mikroskopische Untersuchungen

Der Schiffsrumpf besteht aus zahlreichen größeren Scherben, die modern zusammengefügt wurden.

An der Wasservogelprotome, die in einen V-förmigen Einschnitt im Rumpf des Modellschiffs eingelassen ist, finden sich

Abb. 9 Unterschiedliche Oberflächentexturen an Hals und Kopf der Vogelprotome. – (Foto U. Klatt).



nur geringere Partien der cremefarbenen Oberfläche, die den größten Teil des Schiffsrumpfes bedeckt, vielmehr tritt das durchscheinende grünliche Glas in weiten Bereichen hervor. Hier fällt die bei Auflicht gleichartige Farbe von Schiffskörper und Protome auf, die darauf hindeutet, dass für beide Partien unterschiedliche Glasmassen verwendet wurden. Würde das Glas für Schiff und Protome aus demselben Glashafen stammen, so müssten Vogelhals und -kopf aufgrund ihrer Masse deutlich dunkler erscheinen als der vergleichsweise dünnwandige Bootskörper⁵⁴. Nicht nur aus diesem Grund kamen bald Zweifel an der Zusammengehörigkeit von Schiffsrumpf und Akrostolion auf.

Die Bearbeitungsspuren an der Oberfläche der Vogelprotome deuten darauf hin, dass ein Stück Altglas zu diesem Zweck umgearbeitet und dem Schiffskörper angefügt worden war. Dabei könnte es sich beispielsweise um den tordierten Henkel einer Glaskanne gehandelt haben⁵⁵.

Die Suche nach verwendbarem Material gestaltet sich dennoch schwierig, zumindest wenn man dieses in Europa zu finden versucht: Tordierte Henkel aus blaugrünem Glas scheinen in römischer Zeit nach Aussage der erhaltenen Gläser nicht häufig verwendet worden zu sein⁵⁶. Die Torsion als dekoratives Element kommt darüber hinaus zwar auch an als Toilettgerät angesprochenen Glasstäben vor, die jedoch nicht die Biegung des Glasschiff-Vogelhalses, dafür aber zu meist eine deutlich engere Torsion aufweisen⁵⁷. Schließlich treten auch bei latènezeitlichen Glasarmreifen entsprechende Muster auf und auch die Wölbung ist vorhanden, jedoch sind diese Armreifen im Querschnitt eher flach und nicht annähernd rund wie der Hals des Wasservogels am Mainzer Schiffmodell und helles durchscheinendes Blaugrün ist nicht die bevorzugte Farbgebung dieser Schmuckobjekte⁵⁸.

Bei der Betrachtung der Protome unter dem Mikroskop fällt ein Bruch in der Textur der Oberfläche auf (**Abb. 9**). Der Hals des Vogels ist recht uneben und lebendig strukturiert, wie man es z.B. von der Oberfläche eines Kannenhenkels erwarten würde.

Im Gegensatz zu seiner ebeneren linken Seite ziehen sich an seiner rechten Seite vertikal zwei lange Höhlungen den Hals hinauf, deren Entstehungsgrund vorerst unklar bleibt, solange diese Partien mit erdfarbenen Anhaftungen bedeckt sind. Es scheint sich um durch Überschleifen geöffnete große Luftblasen zu handeln, deren lang gestreckte Form auf die Herstellung des Stückes mit einer Glasbläserpfeife hinweisen könnte. Möglicherweise wurden an dieser Stelle aber auch weitere Torsionsrippen des Ausgangsmaterials abgeschliffen, die mit diesen Strukturen in Zusammenhang standen.

54 Für diesen Hinweis danke ich Susanne Greiff.

55 So die Vermutung der Glasrestauratorin K. Broschat-Eckmann, der ich für diesen Hinweis und die weiter unten erwähnte erste makroskopische Begutachtung danke.

56 Vgl. dazu eine heute in Leiden im Rijksmuseum van Oudheden befindliche Kanne aus Köln: Fremersdorf, Naturfarbenes Glas 34 Taf. 52 rechts.

57 Vgl. Fremersdorf, Naturfarbenes Glas 57 Taf. 134.

58 Vgl. z. B. Haevernicks, Glasarmring 39f.; s. auch Haevernicks, Glasforschung 8-11.

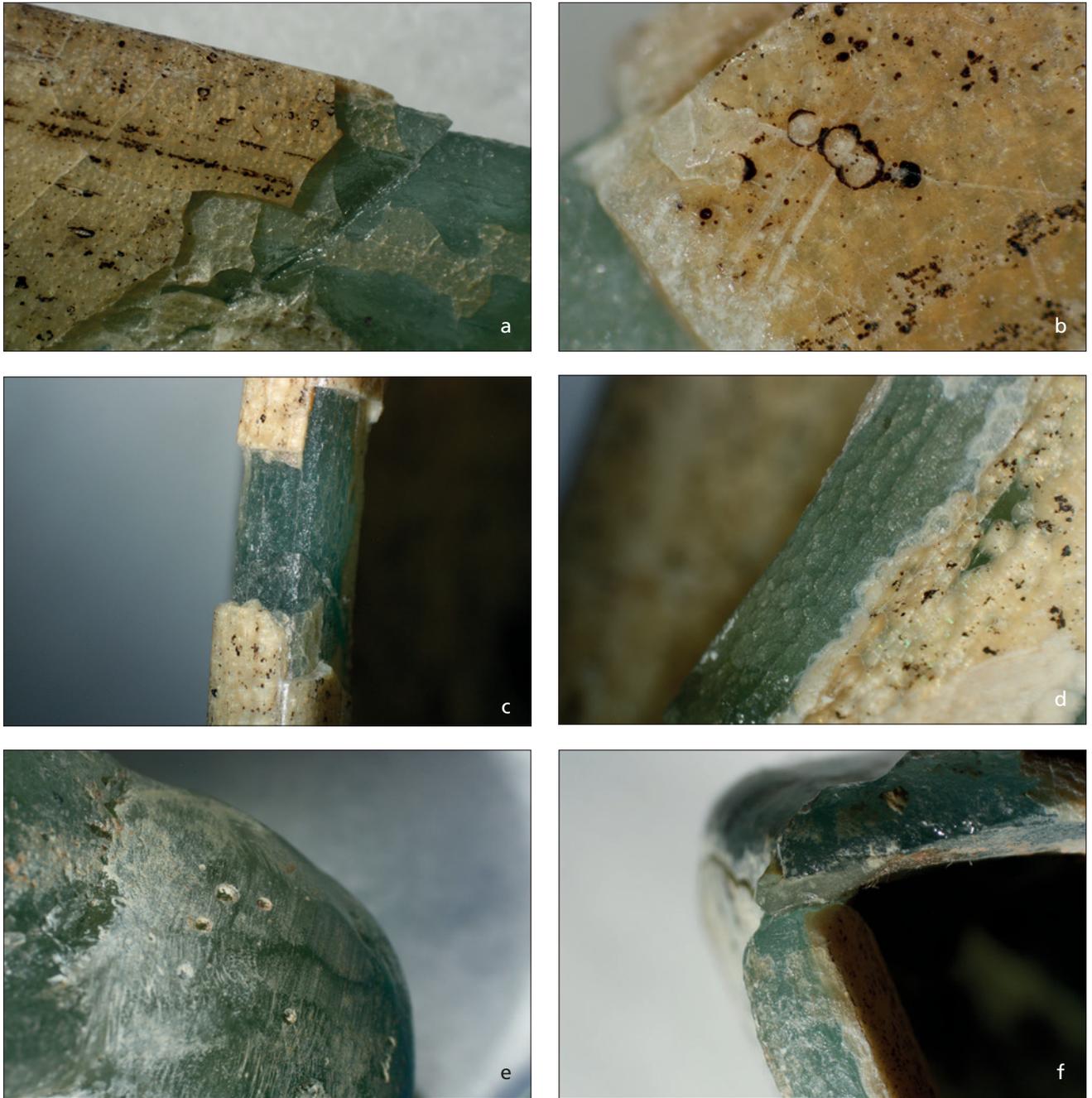


Abb. 10 Mikroskopaufnahmen des Mainzer Glasschiffs, RGZM, Inv. O.41532: **a-b** Oberfläche an der Außenseite des Schiffsrumpfes. – **c-d** Oberfläche am Rand des Schiffsrumpfes. – **e** Übergang vom Hals zum Oberkopf der Vogelprotome. – **f** verfüllte Fuge am Heck des Schiffmodells. – (Fotos U. Klatt, RGZM).

Der Kopf setzt sich optisch deutlich von der Struktur des Halses ab. Im Gegenlicht betrachtet fällt eine dunkle Zone zwischen dem Hals und dem aufgrund seiner Masse dunkleren kugeligen Kopf auf, die darauf hindeuten könnte, dass dieser separat an den Hals angesetzt wurde. Seine matte Oberfläche trägt grobe, nicht geglättete Bearbeitungsspuren einer Feile, durch die eine große und zahlreiche kleine kreisrunde Luftbläschen geöffnet wurden, die in der Glasmasse eingeschlossen waren (**Abb. 10e**). Die Position der Augen wurde offenbar bewusst durch Bestoßungen markiert und

an der rechten Seite zusätzlich mit aufgeriebener schwarzer Farbe betont, was den insgesamt unantiken Eindruck des Objekts noch verstärkt.

Dieselben Beobachtungen zur Oberflächenbearbeitung gelten für den Schnabel, der von befremdlich runder, stiftartiger Form ist. Üblicherweise werden Gänse- oder Entenschnäbel in römischer Zeit durchaus differenzierter dargestellt, mit einem Absatz zwischen gefiedertem Kopf und Schnabel und einer realistischen Abflachung desselben, der auch leicht aufgebogen sein kann. So zu sehen an zahlreichen

Henkelenden römischer Metallgefäße oder auch auf flächigen Darstellungen entsprechender Sujets⁵⁹. Antike Wasservogelköpfe aus Glas, die zum Vergleich herangezogen werden könnten, sind der Autorin jedoch nicht bekannt.

Bei einer ersten kurzen makroskopischen Begutachtung der Glasoberfläche insbesondere des Schiffskörpers in der Restaurierungswerkstatt des RGZM zeigte sich, dass auf der Oberfläche des Objekts an einigen Stellen Kunststoffe oder Lacke zum Einsatz gekommen waren, die vermutlich mit einer älteren restauratorischen Behandlung des Glases in Zusammenhang stehen. Die Untersuchungen der Glasrestauratoren waren zum Zeitpunkt der Manuskripterstellung leider noch nicht abgeschlossen, sodass genauere Erkenntnisse dazu erst nach Abschluss der genannten Arbeiten zu erwarten sind.

Bei der mikroskopischen Untersuchung der Glasoberfläche durch die Autorin war Folgendes zu beobachten: Schaut man sich die frei liegenden hell türkisgrünen Partien des Glases an, so fallen unzählige kleinste Läsionen ähnlich kleinen runden Kratern auf, die die Oberfläche wie sandgestrahlt aussehen lassen (Abb. 10c-d). Die oberflächennäheren cremefarbenen Glasschichten füllen diese kleinen Krater aus und übernehmen deren Struktur (Abb. 10d), heben sich aber gleichzeitig in Schichten von ihnen ab (Abb. 10a). Die cremefarbenen Glasschichten, wie sie ganz ähnlich an den verwitterten Oberflächen frühmittelalterlichen sog. Waldglases zu beobachten sind, überziehen die Oberfläche des Schiffmodells ungleichmäßig und in unterschiedlicher Stärke. Innen am Schiffheck bilden sie beispielsweise eine dicke helle Schicht, die sich mit einer deutlichen Trennlinie von der wassergrünen Glasmasse im Kern der Schiffswandung abgrenzt (Abb. 10f, unten im Bild). Auf der cremeweißen Oberfläche befinden sich zahlreiche dunkle, rötlich-braune bis schwärzliche Sprengsel, die sowohl übereinander gestaffelte horizontale Streifen bilden als auch die Ränder kleinster runder Absplittungen umziehen (Abb. 10a-b). Die an der Außenseite zu beobachtende horizontale Bänderung tritt auf der Innenseite des Schiffmodells nur an sehr wenigen Stellen am oberen Rand auf, ansonsten sind die Sprengsel hier gleichmäßig ohne erkennbares Muster verteilt. Die dunklen Sprengsel liegen lediglich auf der beschriebenen Oberfläche auf und greifen offenbar nicht in tiefere Schichten des Glases ein.

An Bug und Heck weist das Boot erstaunlicherweise Fugen auf, die an keinem anderen Glasschiffchen vorkommen. Aus antiker herstellungstechnischer Sicht sind sie vollkommen unnötig. Sie scheinen zu implizieren, dass das Schiffchen aus einem flächigen Ausgangsmaterial ausgeschnitten und durch Absenken vorne und hinten »zusammengebogen«

wurde. Zusätzlich ist diese »Naht« am Heck des Mainzer Schiffchens mit einer hellblauen Masse gefüllt, deren genauere Beschaffenheit die weiteren Untersuchungen klären müssen (Abb. 10f). An der rechten Seite des Hecks ist zudem ein Einschnitt oder Scherben im Schiffskörper zu erkennen, der in der Form demjenigen der Vogelprotome am Bug zu entsprechen scheint, wenngleich es sich dort auch um einen zufällig in der Form vergleichbaren Bruch der Gefäßwandung handeln kann (vgl. Abb. 1).

Die gerade beschriebenen technischen Merkmale sind der Autorin von keinem antiken Glasgefäß bekannt und lassen das Mainzer Schiffmodell in einem fragwürdigen Licht erscheinen. Sowohl die möglicherweise über einem Kern abgesenktem bzw. gepressten Schiffchen des 1. Jahrhunderts als auch die mithilfe der Glasbläserpfeife hergestellten Askoi in Galeerenform kommen ohne eine vergleichbare technische Hilfestellung aus.

Naturwissenschaftliche Untersuchung

Die Glasmasse des Schiffsrumpfes weist kein reines Natronglas aus (Tab. 1)⁶⁰. Vielmehr sind die Anteile an Magnesium (Mg) und Phosphor (P) deutlich, der des Kaliums (K) leicht erhöht, was auf einen gewissen Ascheanteil hinweist. In etwa vergleichbare Glasmassen sind aus dem späten 8. oder 9. Jahrhundert vor allem aus dem Osten bekannt, für kaiserzeitliches römisches Glas jedoch unüblich.

Zudem fällt der deutlich divergierende Eisenanteil (Fe) in Rumpf und Protome auf, der in der Farbe des Glases seinen maßgeblichen Ausdruck findet.

So identisch die Farben beider Teile auf den ersten Blick sind, so unwahrscheinlich ist gerade dies: Hätte ein antiker Handwerker einem Schiffmodell eine Bugverzierung in Gestalt einer Wasservogelprotome beigegeben wollen, so hätte er die Glasmasse mit einiger Sicherheit aus demselben Hafen geschöpft, aus dem auch diejenige für den Korpus stammte. Der Hals wäre dann aufgrund seiner im Gegensatz zur dünnen Schiffswandung massiven Ausführung deutlich dunkler als diese ausgefallen⁶¹.

Durch den unterschiedlichen Eisengehalt kommt dieser zu erwartende Unterschied bei dem betrachteten Schiffmodell jedoch nicht zum Tragen; die einheitliche Farbe suggeriert vordergründig die gemeinsame Entstehung.

Neben dem genannten Eisengehalt (Fe) fallen bei der Analyse der Protome die sehr hohen Aluminium- (Al), Kalium- (K) und Calciumwerte (Ca) auf, die für eine römische Produktion

59 Als beliebig herausgegriffene Vergleiche s. beispielsweise Stefanelli, *Il Bronzo* 180 Abb. 149; 234f. Abb. 218-219. – Die römische Ikonographie setzt nahtlos die griechische der vorchristlichen Jahrhunderte fort, vgl. etwa Kat. Toledo 1977, 46 Nr. 15. – Auch bei den Schiffsdarstellungen mit Cheniskoi ist eine solch differenzierte Wiedergabe der Vogelanatomie zu beobachten, vgl. z. B. den Frachtsegler auf dem Relief im Museo Torlonia (Casson, *Seamanship* Abb. 149), den bei einer Seeschlacht erbeuteten Cheniskos auf dem Relief im Capitolinischen Museum in Rom (Basch, *Musée* 430 Abb. 928), ein entsprechendes Graffito (Höckmann, *Seefahrt* 61 Abb. 51. – Basch, *Musée* 463

Abb. 1034 D), die beiden Cheniskoi des rechten Segelschiffs auf dem Sarkophag aus Ostia in Kopenhagen (Basch, *Musée* 472 Abb. 1062. – Casson, *Seafaring* 135 Abb. 99) oder auch das Bronzeschiff der Dea Sequana (Göttlicher, *Schiffsmodelle* 91 Nr. 550 Taf. 43).

60 Die Röntgenfluoreszenzanalyse des Glases (kurz RFA) führte Sonngart Hartmann durch, der ich, wie auch Susanne Greiff als Materialkundlerin, insbesondere für ihre diesbezüglichen Erläuterungen danke, auf denen die folgende Auswertung beruht.

61 Vgl. oben S. 152.

Chemische Zusammensetzung	Vogelkopf, präpariert	Schiffsrumpf, präpariert
Na ₂ O	14,36	19,11
MgO	0,67	2,99
Al ₂ O ₃	2,71	1,58
SiO ₂	69,85	66,51
P ₂ O ₅	n. n.	0,24
SO ₃	0,08	0,41
Cl ₂ O	0,57	0,70
K ₂ O	1,30	2,00
CaO	9,77	5,43
TiO ₂	0,10	0,12
MnO	0,04	0,03
FeO	0,46	0,81
CuO	n. n.	n. n.
ZnO	n. n.	n. n.
SrO	0,06	0,04
ZrO ₂	0,01	0,01

Tab. 1 RFA-Analyse des gläsernen Schiffsmodells im RGZM (Angaben in Gewichtsprozent; n. n. nicht nachgewiesen). – (S. Hartmann, RGZM).

nicht anzunehmen sind, sondern das Glas ebenfalls eher in eine Reihe mit den Gläsern des 9. Jahrhunderts stellen würde. Allerdings ist selbst für eine solche Zuweisung der Natriumanteil zu hoch, sodass auch hier eine antike Herstellung zumindest angezweifelt werden kann.

Ein interessanter Hinweis kam darüber hinaus von naturwissenschaftlicher Seite, wonach die beiden vorliegenden Glasmassen aufgrund ihrer Materialeigenschaften nur unter großer Mühe miteinander zu verbinden gewesen sein müssen⁶². Ein erhöhter Arbeitsaufwand, den ein geübter antiker Handwerker sicher vermieden hätte, wie man wohl mit Recht vermuten kann. Die beiden Teile gehören demnach ursprünglich nicht zusammen.

Das Fazit der Untersuchungen aus verschiedensten Perspektiven scheint damit klar: Eine Entstehung des gläsernen Schiffsmodells in römischer Zeit, wie seine Form anfangs nahegelegt hat, scheint letztlich ausgeschlossen. Der Gruppe der eingangs vorgestellten Schiffsmodelle des 1. Jahrhunderts bleibt ihre solitäre Stellung innerhalb der Materialgruppe Glas uneingeschränkt erhalten, das Gleiche gilt für die geblasenen Galeerengefäße aus Begram und Martigny.

Für das Mainzer Schiffsmodell muss hingegen eine neuzeitliche Entstehung in Betracht gezogen werden. Es handelt sich vermutlich um eine antikisierende Fälschung ohne konkretes antikes Vorbild. Möglicherweise wurden dafür antike Versatzstücke rezent überarbeitet und zu einem modernen Pasticcio mit vermeintlich antiker Anmutung zusammengefügt.

62 Für den Hinweis auf diese chemische Besonderheit danke ich Susanne Greiff.

Bibliographie

Quellen

- Hom. II.: Homer, Ilias. Mit Urtext, Anhang und Registern. Übertr. von H. Rupé (München 21961).
- Plin. epist.: C. Plini Caecili Secundi, Epistularum Libri Decem / Gaius Plinius Caecilius Secundus, Briefe. Lateinisch-deutsch ed. von H. Kasten (München, Zürich 51984).
- Plin. nat.: C. Plinius Secundus d. Ä., Naturkunde, Lateinisch-Deutsch. Buch X. Zoologie: Vögel. Weitere Einzelheiten aus dem Tierreich. Hrsg. und übers. von R. König in Zusammenarbeit mit G. Winkler (München, Zürich 1986).
- Lukian. nav.: Lucian in eight volumes, part VI. With an English Translation by K. Kilburn. Loeb Classical Library 430 (London, Cambridge MA 1968) 436.

Literatur

- Basch, Musée: L. Basch, Le musée imaginaire de la marine antique (Athènes 1987).
- Beltrame, Vita: C. Beltrame, Vita di bordo in età romana (Roma 2002).
- Berger/Fünfschilling, Askos: L. Berger / S. Fünfschilling, Ein gläserner Askos aus Martigny/Schweiz. *Journal of Glass Studies* 28, 1986, 19-23.
- Boardman, Vases: J. Boardman, The History of Greek Vases. Potters, Painters and Pictures (London 2001).
- Bockius, Schifffahrt: R. Bockius, Antike Schifffahrt. Boote und Schiffe zur Römerzeit zwischen Tiber und Rhein. In: H.-P. Kuhnen (Hrsg.), Abgetaucht – Aufgetaucht. Flussfundstücke aus der Geschichte – mit ihrer Geschichte [Ausstellungskat. Trier, Ulm]. Schriftenreihe des Rheinischen Landesmuseums Trier 21 (Trier 2001) 119-157.
- Bordenache Battaglia, Corredi funerari: G. Bordenache Battaglia, Corredi funerari di età imperiale e barbarica nel Museo Nazionale Romano (Roma 1983) 27-29.
- Brenk, Spätantike: B. Brenk (Hrsg.), Spätantike und Frühes Christentum. Propyläen-Kunstgeschichte 15 (Frankfurt a. M. u. a. 1985).
- Calvi, Barchetta: M. C. Calvi, La barchetta vitrea del Museo di Treviso. *Aquileia Nostra* 45/46, 1974/1975, 479-486.
- Casson, Seafaring: L. Casson, Ships and Seafaring in Ancient Times (London 1994).
- Seamanship: L. Casson, Ships and Seamanship in the Ancient World (Princeton NJ 1972).
- Espérandieu, Recueil: É. Espérandieu, Recueil général des bas-reliefs de la Gaule romaine. I: Alpes maritimes, Alpes cottiennes, Corse, Narbonnaise (Paris 1907) 355-423 (Narbonne).
- Fremersdorf, Naturfarbenedes Glas: F. Fremersdorf, Das naturfarbene sogenannte blaugrüne Glas in Köln. Die Denkmäler des römischen Köln IV (Köln 1958).
- Gemoll, Griechisch-Deutsches Wörterbuch: Griechisch-Deutsches Schul- und Handwörterbuch von Wilhelm Gemoll, durchgesehen und erweitert von Karl Vretska (München u. a. 91965).
- Göttlicher, Schiffsmodelle: A. Göttlicher, Materialien für ein Corpus der Schiffsmodelle im Altertum (Mainz 1978).

- Schiffe der Antike: A. Göttlicher, Die Schiffe der Antike. Eine Einführung in die Archäologie der Wasserfahrzeuge (Berlin 1985).
- Grač, Nymphaion: N. Grač, Ein neu entdecktes Fresko aus hellenistischer Zeit in Nymphaion bei Kertsch. In: L. Galanina / N. Grač / H.-J. Kellner / G. Kossack, Skythika. Vorträge zur Entstehung des skytho-iranischen Tierstils und zu Denkmälern des Bosporanischen Reichs anlässlich einer Ausstellung der Leningrader Ermitage in München 1984. Bayerische Akademie der Wissenschaften/Philosophisch-Historische Klasse: Abhandlungen N. F. 98 (München 1987) 87-95 Taf. 30-39.
- Haberey/Röder, St. Aldegund: W. Haberey / J. Röder, Das frühchristliche Frauengrab von St. Aldegund. *Germania* 39, 1961, 128-141 Taf. 31-32.
- Haevernick, Glasarmring: Th. E. Haevernick, Ein keltischer Glasarmring im Memminger Museum. In: Haevernick, Glasforschung 39-40.
- Glasforschung: Th. E. Haevernick, Beiträge zur Glasforschung. Die wichtigsten Aufsätze von 1938 bis 1981 (Mainz 1981).
- Haevernick/Ellmers, Schiffsmodelle: Th. E. Haevernick / D. Ellmers, Gläserne Schiffsmodelle der Römerzeit. *Deutsches Schiffsarchiv* 3, 1980, 15-20 (Nachdruck in: Haevernick, Glasforschung 420-424).
- Hagy, Etruscan Ships: J. W. Hagy, 800 Years of Etruscan Ships. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 15, 1986, 221-250.
- Harden u. a., Masterpieces: D. B. Harden / K. S. Painter / R. H. Pinder-Wilson / H. Tait, Masterpieces of Glass (London 1968).
- Hencken, Early Etruscans: H. Hencken, Tarquinia, Villanovans and Early Etruscans I-II. *American School of Prehistoric Research: Bulletin* 23 (Cambridge MA 1968).
- Höckmann, Etruskische Seefahrt: O. Höckmann, Etruskische Seefahrt. *JbRGZM* 48, 2001, 227-308.
- Seefahrt: O. Höckmann, Antike Seefahrt (München 1985).
- Kat. Rosenheim 2000: L. Wamser / Ch. Flügel / B. Ziegau (Hrsg.), Die Römer zwischen Alpen und Nordmeer. Zivilisatorisches Erbe einer europäischen Militärmacht [Ausstellungskat. Rosenheim]. Schriftenreihe der Archäologischen Staatssammlung 1 (Mainz 2000).
- Kat. Toledo 1977: A. Oliver Jr., Silver for the Gods: 800 Years of Greek and Roman Silver [Ausstellungskat.] (Toledo OH 1977).
- Matthäus, Vogelbarken: H. Matthäus, Mykenische Vogelbarken. Antithetische Tierprotomen in der Kunst des östlichen Mittelmeerraumes. *Archäologisches Korrespondenzblatt* 10, 1980, 319-330.
- Painter, Boot Pompeji: K. S. Painter, 24. Boot aus Pompeji. In: D. B. Harden / H. Hellenkemper / K. Painter / D. Whitehouse (Hrsg.), Glas der Caesaren [Ausstellungskat. Köln u. a.] (Mailand 1988) 48.
- Pfuhl/Möbius, OG: E. Pfuhl / H. Möbius, Die ostgriechischen Grabreliefs I-II (Mainz 1977; 1979).
- Prell, Schiffsfibeln: M. Prell, Römerzeitliche Schiffsfibeln. In: L. Bekić (Hrsg.), Jurišićev zbornik. Zbornik radova u znak sjećanja na Marija Jurišića (Zagreb 2009) 350-359.
- Pomey, Navigation: P. Pomey, La navigation dans l'Antiquité (Aix-en-Provence 1997).
- Sakellarakis, Elfenbeinschiff: I. A. Sakellarakis, Ἐλεφάντινον πλοῖον ἐκ Μυκητῶν. *Archaiologike Ephemeris* 1971, 188-233 Taf. 34-51.
- Schaaff, Münzen: U. Schaaff, Münzen der römischen Kaiserzeit mit Schiffsdarstellungen im Römisch-Germanischen Zentralmuseum. *Kataloge Vor- und Frühgeschichtlicher Altertümer* 35 (Mainz 2003).
- Stefanelli, Il Bronzo: L. Pirzio Biroli Stefanelli, Il Bronzo dei Romani. *Arredo e suppellettile* (Roma 1990).
- Tait, Glass: H. Tait, Five Thousand Years of Glass (London 1991).
- Tameanko, Coins: M. Tameanko, Monumental Coins. Buildings and Structures on Ancient Coinage (Iola WI 1999).
- Tusa/Bass, Versunkene Antike: S. Tusa / G. F. Bass, Versunkene Antike. *Faszination Unterwasserarchäologie* (Mainz 2011).
- Wachsmann, Seamanship: S. Wachsmann, Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant (London 1998).
- Sea Peoples: S. Wachsmann, Were the Sea Peoples Mycenaean? The Evidence of Ship Iconography. In: S. Swiny / R. L. Hohlfelder / H. Wylde Swiny (Hrsg.), *Res Maritimae. Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity. Proceedings of the Second International Symposium »Cities on the Sea«, Nicosia, Cyprus, October 18-22, 1994. Archaeological Reports 4 = Cyprus American Archaeological Research Institute: Monograph Series 1 (Atlanta 1997) 339-356.*
- Whitehouse, Glass Boats: D. Whitehouse, Roman Glass Boats. *Journal of Glass Studies* 37, 1995, 133-135.

Zusammenfassung / Summary

Unikat oder Fälschung? Ein gläsernes Schiffsmodell im Museum für Antike Schifffahrt in Mainz

Das Museum für Antike Schifffahrt besitzt ein kleines gläsernes Schiffsmodell mit einem Cheniskos in Gestalt eines Wasservogelkopfs. Dem ersten Anschein nach stammt das Objekt aus römischer Zeit und wurde etwa um das 3. Jahrhundert herum in Kleinasien, vielleicht in Syrien hergestellt. Die archäologische Untersuchung liefert jedoch keine Vergleichsstücke. Die bereits lange bekannte Gruppe römischer Glasschiffe der Kaiserzeit zeigt weder in Technik und Form noch in der Farbe bzw. Qualität des Glases Parallelen zum Mainzer Schiffchen. Eine weitere kleine Gruppe frei geblasener Flaschen, die in ihrer Form Galeeren nachahmen, verwendet zwar ebenfalls eine Schiffsform, die sich jedoch grundlegend vom Schiffsmodell des RGZM unterscheidet. Dazu kommen auffällige technische Details, die Fragen nach der antiken Entstehung des Schiffchens aufkommen lassen. Die chemische Analyse des Glases legt ebenfalls eine moderne Entstehung des Glases nahe, sodass wohl von einer antikisierenden Fälschung ohne direktes antikes Vorbild auszugehen ist.

Unique or Counterfeit? A Glass Model Ship in the Museum of Ancient Navigation at Mainz

The Museum of Ancient Navigation owns a small model ship made of glass, with a stern terminal (*cheniskos*) in the shape of a waterfowl's head. Prima facie it is an ancient Roman object which was made approximately during the 3rd century AD in Asia Minor, possibly in Syria. A deeper archaeological examination, however, did not find any comparable pieces.

The group of small Roman glass vessels from the Imperial era, which has been known for a long time, does not show any parallels to the ship in Mainz, neither with regard to technology and form, nor colour or quality of the glass. Another small group of free-blown flasks formed in the shape of ancient galleys also uses a type of ship, but one which differs fundamentally from the RGZM model ship. In addition, there are peculiar technical details that raise questions about an ancient origin. The chemical analysis also points to a modern origin of the glass; therefore, one probably has to consider it to be a counterfeit producing an antique look without a specific antique archetype.

Translation: D. Baker-Price

