

---

## **Nehalennia, Philemon und Baucis: der Schiffsbau im LVR-Archäologischen Park Xanten**

Seit letztem Jahr werden in einem eigens errichteten Werftzelt im LVR-Archäologischen Park Xanten (APX) römische Schiffe nachgebaut. Der Schiffsbau ist für die Gäste des Parks live mitzuerleben und wird während der Sommermonate durch Aktionen zum Mitmachen zusätzlich belebt. Die Lastenfähre Nehalennia ist bereits fertiggestellt. Aktuell steht im Werftzelt im APX die Rekonstruktion der beiden Einbäume Philemon und Baucis kurz vor dem Abschluss.

Unter der wissenschaftlichen Projektleitung von Dr. Gabriele Schmidhuber-Aspöck (APX) und Schiffsbaumeister Kees Sars werden die unterschiedlichen Einbäume fast ausschließlich in Handarbeit rekonstruiert. Zu den Hauptakteuren zählen Jugendliche mit Behinderung, die in Langzeitpraktika traditionelles Holzhandwerk erlernen. Für das LVR-Integrationsamt ist daher vor allem die Perspektive des Projektes spannend. Denn über die langfristig geplante Rekonstruktion der im Rheinland und am Niederrhein bekannten römischen Rheinflotte können in der Schiffswerft in Xanten theoriereduzierte Ausbildungen zur Holzverarbeitung für junge Menschen angeboten werden, die ansonsten keine Chance auf eine Teilhabe am Arbeitsleben haben. „Das liegt daran, weil ihre Fähigkeiten einfach nicht entdeckt werden“, wie Schiffsbaumeister Kees Sars inzwischen aus Erfahrung weiß.

### **Die Rekonstruktion der Nehalennia**

Die Nehalennia ist die wissenschaftliche Rekonstruktion eines römischen Plattbodenschiffs aus der Zeit um 100 n. Chr. im Originalmaßstab. Das antike Original wurde 1991 bei Auskiesungsarbeiten in der Nähe des römischen Hafens der Colonia Ulpia Traiana (heute APX) in außergewöhnlich gutem Erhaltungszustand geborgen. Es ist im LVR-RömerMuseum ausgestellt. In der Zeit von Februar bis November 2014 entstand die Rekonstruktion der Nehalennia unter der Leitung des auf historischen Bootsbau spezialisierten Schiffsbaumeisters Kees Sars gemeinsam mit Praktikanten verschiedener Bildungseinrichtungen. Dafür wurde eigens eine Werft neben dem LVR-RömerMuseum eingerichtet. Im Projekt zur Rekonstruktion römischer Schiffe arbeitet der LVR-Archäologische Park mit zahlreichen Partnern aus unterschiedlichen Bereichen zusammen.

„Beim Bau der Nehalennia haben wir von Anfang an gemerkt, mit welcher Freude die jungen Leute bei der Sache sind und wie unkompliziert die Zusammenarbeit ist“, so Schmidhuber-Aspöck über den Beginn des Projektes im vergangenen Jahr. Denn bereits 2014 haben

Auszubildende und Praktikanten des Theodor-Brauer-Hauses sowie junge Menschen, die im Haus Freudenberg in Kleve arbeiten, an der Fertigung der Nehalennia mitgewirkt. Schülerinnen und Schüler des Stiftsgymnasiums Xanten und der Marienschule Xanten haben Arbeitsgemeinschaften für die Mitarbeit am Schiffsbau gebildet. Erstmals in Deutschland wurde ein römisches Schiff von den ersten Planken bis zur Abdichtung live vor den Augen der Besucherinnen und Besucher gefertigt. Dem Baubeginn ging eine schwierige Suche nach geeigneten Hölzern voraus. Das beste Holz für den traditionellen Schiffsbau wächst heute in Dänemark, wo schon die niederländische Ostindien-Kompanie im 17. Jahrhundert Eichenwälder für den Schiffsbau pflanzte. Im dänischen Køge fand der Schiffsbaumeister schließlich die seltenen Krummhölzer, die von ca. 125 Jahre alten Eichen stammen.

Im Mai 2015 erfolgte die sogenannte Kalfaterung (Abdichtung) des Schiffsrumpfes mit Hanftau, das in Holzteer getränkt wurde, und über 2.000 handgeschmiedeten Kalfaternägeln. Bei der Testfahrt stellte sich schnell heraus, dass sich die neu entstandene Nehalennia problemlos mithilfe von Seilen „gieren“ lässt. Mit Gieren wird das Kurs halten sowie das Drehen und Wenden des Schiffs in der Strömung des Flusses bezeichnet. Die Nehalennia ist derzeit in einem provisorischen Zelt neben dem eigentlichen Werftzelt untergebracht.

### **Historischer Rahmen**

Zu den Stärken Roms gehörte es, Menschen und Material schnell an die Zielorte des Imperiums zu bringen. Dabei waren die Schifffahrt und somit auch das Wissen um den Schiffsbau von enormer Bedeutung für die Expansion des römischen Reiches. Grenzsicherung und militärische Blitzeinsätze der römischen Marine lenkten den Blick schnell ab von der zivilen Bedeutung der Schifffahrt in der Antike: die Beförderung von Handels- und Versorgungsgütern sowie Baumaterialien. Der Transport zu Wasser mit Lastschiffen war in der Regel schneller und günstiger als der Weg über Land. Für die Colonia Ulpia Traiana hatte deshalb der Hafen eine besonders hohe Bedeutung. Die römische Hafenanlage der Colonia ist als Bodendenkmal besonders gut erhalten und erforscht. Funde von Lastkähnen, Prahme genannt, die in verlandeten Rheinabschnitten zutage kamen, bezeugen im Hinblick auf die Bauform die große Effektivität römischer Schiffsbautechnik: Bis in das 20. Jahrhundert hat sich an der Konstruktion kaum etwas geändert, da der flache Boden mit kastenartigen Schiffsenden ein Maximum an Beladung bei einem Minimum von Tiefgang ermöglicht.

Im Verhältnis zu den tausenden solcher Schiffe, die in römischer Zeit gebaut werden mussten, um den stetigen Transport aufrecht zu erhalten, wurden bisher wenige Lastschiffe entdeckt. Dies liegt einerseits an der Vergänglichkeit des Baumaterials Holz und andererseits an der (in antiker Zeit) Wiederverwendbarkeit desselben. Nach den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen handelt es sich bei der Nehalennia um eine sogenannte Gierseilfähre. Am Original lässt sich ablesen, dass dieser Schiffstyp auch dazu geeignet war, Wagen mit Tieren über den Fluss zu setzen. Es gibt keine Schriftquellen, die Aussagen dazu treffen, wie viele Personen zum Steuern eines solchen Schiffes benötigt wurden. Informationen liefern lediglich bildliche Darstellungen. Doch die unterliegen mutmaßlich künstlerischer Freiheit, denn sie wurden von Bildhauern oder Malern angefertigt, nicht jedoch von Schiffsbauern oder Schiffern. Auch stimmen bei diesen Darstellungen die Größenverhältnisse nicht. Neben den genannten Quellen verspricht eine bestimmte Methode zahlreiche neue Erkenntnisse: der original- und maßstabsgetreue Nachbau von Schiffsfunden.