

deswegen die Länge zu reduzieren.¹ Es ist kein Grund ersichtlich, warum Germanicus seine Seetransportschiffe (zu unterscheiden von den geringer dimensionierten watt- und flusstauglichen Fahrzeugen) kleiner als die Caesars hätte ausführen lassen sollen.

Ebenfalls zu hinterfragen sind die schmalen Bug- und Heckpartien (*angusta puppi proraque*). Die bauchigen Schiffskörper wären demnach in der Draufsicht an beiden Enden tropfenförmig ausgelaufen. Diese Bauweise ist in Überlieferung und Archäologie der nördlichen Schifffahrt ohne Parallele.² Bug und Heck von seetüchtigen Schiffen des Nordens zeichneten sich nicht durch ihre Schmalheit, sondern durch ihre Höhe aus. Zur Seetüchtigkeit konnte eine tropfenförmige Rumpfform nichts beitragen. Später schildert Tacitus einen schweren Sturm, der die heimkehrende Flotte zersprengte. Er betont, dass die Fluten an den Seiten der Schiffe (*per latera*) über Bord schlugen – die Schiffsenden trotzten den Fluten offenbar.³ Dies lässt sich durch hohe Bug- und Heckaufbauten nach keltischem Vorbild erklären, nicht durch „schmale“ Schiffsenden. Wenn Tacitus das seitliche Eindringen des Wassers ohne weitere Erläuterung anführt, dann baut er auf einer Leserinformation auf, die er zuvor nur in seiner Schiffsdarstellung gegeben haben kann. Tacitus beschreibt demnach die seetüchtigen Germanicusschiffe als voluminös (und alles andere als klein) mit hohen Bug- und Heckpartien. Bei *angusta* muss es sich um eine Kopistenkonjektur handeln, die eine vorangegangene Verderbung von *alta* (hoch) zu *arta* (schmal) verschleiert.⁴

Mit ihren bauchigen Rümpfen waren die Transporter nicht wattfähig, die Fahrt zur Emsmündung musste in gebührendem Sicherheitsabstand nördlich an den Inseln vorbeiführen. Für die Annäherung an die Küste

¹ Caes. B.G. 5,1,2.

² Einzig das Handelsschiff, das auf dem Okeanus-Relief von Bad Kreuznach abgebildet ist, könnte eine Entsprechung darstellen, zumindest was die Bugpartie angeht; dazu ELLMERS (1969), S. 79-82.

³ Tac. Ann. 2,23,4.

⁴ Zur Verwendung von *altus* für Schiffshöhen zum Beispiel Caes. B.G. 3,13,8; 14,4.

und die Einfahrt in die Gezeitenbereiche der Flüsse mussten die Seegatten und Fahrrinnen eingehalten werden, die die Tidenströme und die Abläufe von Flüssen und Prielen eingetieft hatten. Die Navigation war anspruchsvoll, doch nicht anders wurde es auch in späterer Zeit praktiziert.

Die Schiffe werden mit Actuaren in Verbindung gebracht.¹ Dies ist schon deshalb naheliegend, weil der Begriff *actuaria* allgemein beruderte Frachter bezeichnet. Trotz der tiefgangoptimierten Bauweise mussten die beladenen und an Bug und Heck hochbordigen Fahrzeuge noch immer eine erhebliche Eintauchtiefe aufgewiesen haben, die die ohnehin beschränkten Flussfähigkeiten weiter reduzierte. Es erscheint mehr als fraglich, dass man solche Fahrzeuge über die Gezeitenbereiche hinaus flussaufwärts vorstoßen ließ; die Rückfahrt im Herbst im Ebbstrom war kompliziert genug. Tatsächlich gingen die transportierten Truppen und Pferde küstennah von Bord, wie Tacitus später zu entnehmen ist.

Anders der zweite Teil (*quaedam*) der Schiffe. Mit ihren platten (und vermutlich nach keltischem Vorbild verstärkten) Rumpfunterseiten (*planae carinis*) waren sie ausdrücklich geeignet für ein beschädigungsfreies Trockenfallen (*sine noxa siderent*) und damit für die Watt- und Flussfahrt.² Dafür waren sie, ebenso wie später die Friesenkoggen, nicht dafür geschaffen, die offene See zu befahren; sie mussten sich so gut es ging zwischen Inseln und Festland halten.³ Tacitus schreibt dies nicht explizit, doch die Kontrastierung zu den seefesten Schiffen lässt sich in diesem Sinne deuten. Mit den plattbödigen Fahrzeugen einerseits und den bauchigen Kielschiffen andererseits deutet sich eine Zweiteilung des

¹ VIERECK (1975), S. 86; KONEN (2000), S. 230f. Vgl. auch KOESTERMANN (1963), S. 267.

² Plattbödige Schiffe erwähnt Tacitus auch bei der Überfahrt zur britannischen Insel Mona im Jahr 61 n. Chr. (Tac. Ann. 14,29,3).

³ KNOKE (1887), S. 296, und mit ihm DELBRÜCK (1921), S. 121, Anm. 1, erkennen richtig, dass die Plattbödigkeit mit einer Flussfahrt in Verbindung stand, verwerfen jedoch zu Unrecht eine Wattfahrt.

Schiffsbestands in Watt- und Seefahrzeuge an, wie man sie später bei den Koggen und Holks der Friesen wiederfindet.

Mehrere Schiffe (*plures*), so Tacitus weiter, verfügten über Steuer-
ruder an beiden Schiffsenden (*utrimque gubernaculis*).¹ Begründet werden
die Bugruder mit der Möglichkeit beidseitig anzulanden. Tatsächlich je-
doch dienten die Vorrichtungen ganz untergeordnet der Rückwärtsfahrt
– und gewiss nicht einer „plötzlichen“, wie oft zu lesen ist² –, sondern
allgemein der Fahrt auf den schwierigen germanischen Flussrevieren,
insbesondere bei der antriebslosen Talfahrt.³ Der Rumpf wurde in dieser
Situation nicht angeströmt, das Heckruder alleine konnte keine ausrei-
chende Kursänderung bewirken. Koordinierte Lateralbewegungen von
Bug- und Heckruder mussten das Fahrzeug parallel versetzen. Vor allem
in Stromschnellen erleichterten Bugruder die Schiffssteuerung entschei-
dend. Darüber hinaus war die zusätzliche Steuerung allgemein für bela-
dene Schiffe auf schwierigen und hindernisreichen Flussrevieren be-
deutsam.

Detlev Ellmers geht davon aus, dass Tacitus die Funktion des zusätz-
lichen Steuerruders missverstanden.⁴ Möglich wäre aber auch, dass der
Geschichtsschreiber mit der Rückwärtsfahrt ganz bewusst nur eine sehr
untergeordnete Funktion der Bugruder hervorhob. Die Fähigkeit, sowohl
über Bug als auch über Heck anzulanden, war für Tacitus eng mit der
barbarischen Schifffahrt verknüpft. Die beidseitige Ausrichtung der

¹ Ausführlich zur taciteischen Bugrudernennung PREISS (2022), (Publ. in Vorbe-
reitung).

² Editoren und Übersetzer geben das *repetente* der Handschrift in der Regel mit
repente („plötzlich“, „unerwartet“) wieder und schließen auf eine rasche Um-
kehrbewegung, so zum Beispiel KNOKE (1922), S. 296; WINTJES (2019),
S. 256f. Die Konjektur wird, soweit ersichtlich, nirgendwo begründet. Es ist
jedoch keine Notwendigkeit erkennbar, das durchaus einleuchtende „rück-
wärtsgerichtete“ Rudern durch ein „plötzliches“ zu ersetzen. Zur Frage, ob
remigio für „das Rudern“ oder für „Riemen“ steht GOODYEAR (1981), S. 146.

³ Zur Verwendung von Bugrudern für die Talfahrt ELLMERS (1989), S. 314-317;
allgemein zum Thema auch Ders. (1969); (1978); (2003).

⁴ ELLMERS (1969), S. 84f, Anm. 26.