

# PRAKTISCHER MODELLBAU

## Versuch der Rekonstruktion und Modellnachbau einer attischen Triere aus dem Jahre 400 v. Chr.

Hermann Pietrusky, Brilon-Gudenhagen

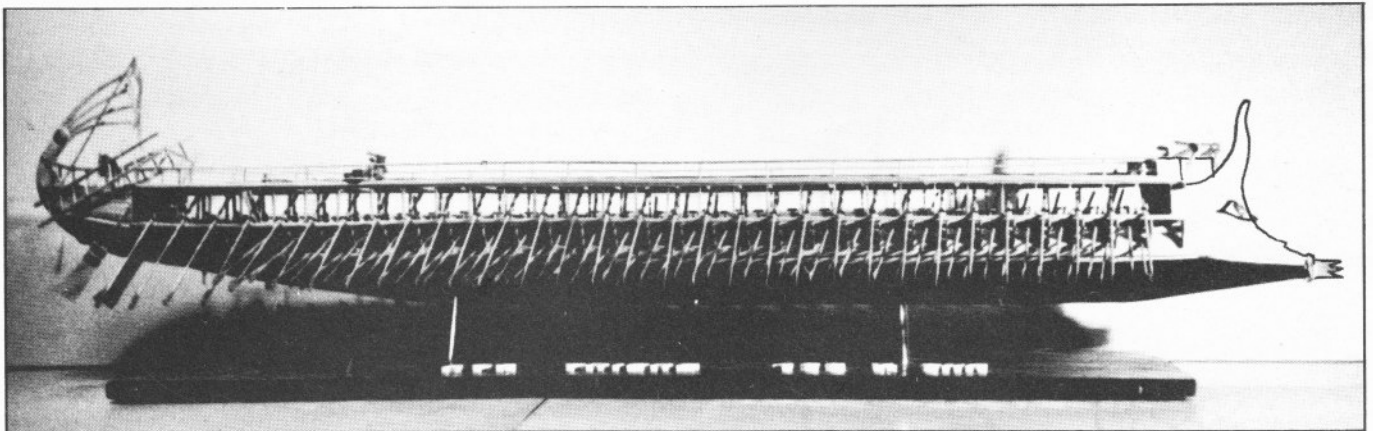
Trieren (Dreiruderer) waren in der Zeit von etwa 600 v. Chr. bis zur Zeitenwende das Kernstück jeder Kriegsflotte im Mittelmeer. Sie sind vergleichbar mit Schlachtschiffen - in den späteren Jahrhunderten mit schweren Kreuzern. Ihre Taktik bestand im Rahmen des Gegners. Das bedingt Wendigkeit und Spurtschnelle. Beides konnte nur erreicht werden, wenn möglichst viel Antriebskraft - also Ruderer - auf kurzem Raum untergebracht wurden. Die Erfindung des Riemenauslegers, der es ermöglichte das Schiff von drei Ebenen her zu rudern, muß daher eine epochenmachende Erfindung gewesen sein. Dafür spricht auch der ungeheuer lange Zeitraum des Einsatzes von Trieren.

Die vorhandene Trierenliteratur ist sehr umfangreich, die Quellen dagegen dürrig. Gefunden wurden bisher lediglich einige Anker und Teile eines Oculi (Schiffsauge) die Trieren zugeordnet werden können. Die Aussichten ein vollständiges Schiff zu finden sind gering, da diese Schiffe leicht und zum alsbaldigen Verbrauch gebaut wurden. Das vorhandene Wissen basiert in erster Linie auf schriftlichen Aufzeichnungen und Kunstwerken (Reliefs, Vasenmalereien, Münzprägungen), bei denen man aber immer mit einer künstlerischen Überhöhung des Dargestellten rechnen muß. Eine einheitliche Trierenauffassung wird es auch nie geben können, da nicht nur die Entwicklung über Jahrhunderte weiterging, sondern diese Entwicklung auch noch von vielen Völkern betrieben wurde (Phönizier, griechische Staaten, Ägypter, Römer).

räus. 39 m erschien mir als das richtige Maß. Die Breite wird mit und ohne Ausleger angegeben. Sie liegt zwischen 5/6 m Gesamtbreite und 3,67/4 m ohne Ausleger. Meine Triere ist 6 m mit und 4 m ohne Ausleger breit, wobei jeder Ausleger mit 1 m doch etwas überdimensioniert sein könnte. Allerdings halte ich eine Breitenangabe auf den Zentimeter genau für unrealistisch, denn - s. Bauweise - kann das alles nicht so genau gewesen sein. Der Tiefgang wurde mit 1 m angesetzt, CWL bis Rumpfhöhe 1,10 m und Deckshöhe über CWL 2,30 m. Das Modell ist im Maßstab 1 : 30 gebaut.

### Material

Für die kurzlebigen, in aller Eile und großer Stückzahl hergestellten Trieren wurden fast ausschließlich einheimische Hölzer verwandt. Der Kiel wurde aus Eichenholz hergestellt. Er mußte viele Slipvorgänge aushalten, denn die Trieren wurden nicht nur zum Winterlager in die Schiffshäuser gezogen, sondern auch häufig zur Nachtzeit, bei drohendem Sturm und zum Austrocknen an Land. Der übrige Rumpf bestand aus Tannenholz, die verkarsteten Gebirge Griechenlands zeugen von den benötigten Mengen und vielleicht von dem ersten Raubbau an der Natur. Zum Nageln wurden Kupferstifte verwandt. Mit ziemlicher Sicherheit wurde bei Kriegsschiffen auf die Beplankung des Unterwasserschiffes mit Blei - gegen Bohrwürmer - verzichtet.



Die Aufgabe, eine Triere als Modell zu bauen, zwingt zu Entscheidungen. Ein "Wenn und Aber" der Wissenschaften muß einem "So war es" weichen. Dieser Tatsache bewußt, habe ich versucht, mit aller Sorgfalt aus dem mir zur Verfügung stehenden und von Mitgliedern des AK in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellten Material diese Aufgabe zu bewältigen. Und das ist nun dabei herausgekommen:

### Geschichtliche Einordnung

Unter der Bedrohung durch die Perser ließ der athenische Staatsmann Themistokles 482 v. Chr. innerhalb von 2 Jahren 200 Trieren bauen. Diese bestanden im Jahre 480 v. Chr. siegreich die Schlacht bei Salamis. Die Beantwortung aller Fragen wird sich nun ausschließlich auf eine attische Triere der Salamisschlacht erstrecken.

### Abmessungen

Die Längenangaben schwanken zwischen 35 und 41 Metern. 40 Meter Länge haben die gefundenen Schiffshäuser in Pi-

### Bauweise

An den schweren Kielbalken wurden Plankengänge angefügt. Die Verbindung wurde durch Holzzapfen, Dübel und Kupfernägel hergestellt. Erst nach dem Aufplanken wurden spantenähnlich Krummhölzer eingesetzt und vernagelt. Diese Spanten standen sehr dicht. Zwangsläufige Hohlräume wurden mit Füllholz ausgeglichen. Längsstabilität wurde durch Berghölzer und starke Dollborde erzielt. Auch die Verwendung von Tauen (Hypozomen) ist wahrscheinlich. Die Querstabilität garantierten Decksbalken, Sitzbalken und sicher auch die Stembalken für die Fußabstützung. Die Längsverbände wurden am Bug und Heck durch Tauwerk zusätzlich zusammengehalten.

Der Unterwasserteil wurde durch Teer abgedichtet. Auf dem Schiffsboden, durch Reiser abgefedert, waren Feldsteine um einen brauchbaren Trimm zu erzielen.