Mittelalterliche Schiffsdarstellungen

Volker Westphal, Ratekau

Im LOGBUCH 2002, Heft 1 hatte Wolfram Sauerbrei zwei Schiffsdarstellungen aus einer um 1340 verfaßten Bilderchronik vorgestellt, die im einen Fall ein einzelnes und im anderen mehrere besegelte Fahrzeuge detailliert und hinreichend glaubwürdig wiedergeben. (1) Mit ihren klinkerbeplankten Rümpfen (2), ihren einzelnen, an Steuerbord angeordneten Seitenrudern und ihrer einmastigen Rahtakelung müssen die Schiffe aus dem nord- bzw. nordwesteuropäischen Raum stammen. Von dort sind uns Schiffe der dargestellten Bauart bisher kaum bekannt, zumindest was die archäologischen Befunde betrifft. Die beiden Bilder werfen demnach ebenso viele Fragen auf, wie sie Antworten geben.

Die Rümpfe

Ihre Rumpfform läßt sich keinem der Bautypen zuordnen, die hauptsächlich im mittelalterlichen Fundmaterial repräsentiert sind, weder der nordeuropäischen Klinkerbauweise noch dem Koggentyp (3). Diese beiden waren, trotz aller schiffbaulichen Unterschieden, bauartbedingt durch scharfe Rumpfenden gekennzeichnet, denn bei den hier verwendeten Schalenbauweisen (4) mußten die Bodenplanken gleichermaßen um die Längsachse in die Vertikale gedreht werden, um mit der jeweiligen Innenfläche seitlich am Steven befestigt werden zu können. Dabei entstand grundsätzlich ein scharfer Einlauf der Planken zu den Steven hin, unabhängig von der Rumpfform mittschiffs. (5)

Abb. 1: Bilderchronik von 1340, Romfahrt Kaiser Heinrichs VII., Fahrt von Portovenera nach Porto Pisano (Aus: Sauerbrei 2002).

Abb. 2: Bilderchronik von 1340, Romfahrt Kaiser Heinrichs VII., Heimreise des Herrn von Trier. (wie Abb. 1)

Vor allem das Schiff auf Bild 2 (Abb. 2) vermittelt dagegen durch die dargestellte Plankenführung, aber auch durch die Schattierung den Eindruck, als ob die Plankengänge mit fast gleichbleibenden Winkeln zur Kielebene von der Schiffsmitte bis zu den Rumpfenden durchliefen. Dies würde eine grundlegend andere Art des Aufplankens und letztlich auch ein gänzlich anderes Baukonzept voraussetzen. Zusammen mit der gleichmäßig gerundeten Außenkontur des Rumpfes ergäbe sich insgesamt ein Rumpf in „Nußschalenform" mit durchweg konvex gewölbten Linien. Entsprechend müßte ein solches Fahrzeug an Bug und Heck völlige Formen aufgewiesen haben. Weiterhin fällt auf, daß keines der Schiffe auf beiden Bildern eine hervortretende Kiel- und Stevenkonstruktion aufweist. Statt dessen erkennt man an dem Schiff (Abb. 1) im Heck, direkt unterhalb des Rudergängers, den rechtwinkligen Abschluß eines Bauteils, bei dem es sich um einen breiten Plankensteven handeln könnte. (6) Bei Abb. 2 ist das äußerste Ende des Hecks vom linken Bild- rand abgeschnitten, dafür aber ist dort am Bug ein Tierkopf dargestellt. Anders als bei den Langschiffen der Wikinger, bei denen Tierköpfe als Bugornament ebenfalls gebräuchlich waren, scheint er hier aber nicht auf den Vordersteven, sondern auf die Hälse der beiden obersten Plankengänge aufgesetzt zu sein. (7)

Die Rudereinrichtungen

Die Seitenruder der Schiffe sind sehr detailliert wiedergegeben. An einem langen, nach unten hin etwas verbreiterten Schaft ist das Ruderblatt befestigt und am oberen Ende ein T-förmiges Joch, dessen Funktion sich aus der Darstellung nicht ableiten läßt. Der Ruderschaft wird mit einer Art Tauschlinge am Dollbord