Zeitschrift: Anzeiger für schweizerische Alterthumskunde = Indicateur d'antiquités suisses

Herausgeber: Schweizerisches Landesmuseum

Band: 2 (1872-1875)

Heft: 6-4

Artikel: Zur Geschichte der ältesten Fahrzeuge, vornehmlich des Einbaumes [Fortsetzung]

Autor: Hersche, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-154778

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

ANZEIGER

für

Schweizerische Alterthumskunde.

INDICATEUR D'ANTIQUITÉS SUISSES

№ 4. ZÜRICH. OCTOBER 1873.

Abonnementspreis: Jährlich 2 Fr. 20 Cts. franco für die Schweiz.
Man abonnirt bei den Postbureaux und allen Buchhandlungen, sowie auch direct bei der Verlagsbuchhandlung von J. Herzog in Zürich.

INHALT: 176. Zur Geschichte der ältesten Fahrzeuge, von Prof. F. Hersche. S. 463. — 177. L'homme quaternaire dans le Jura bernois, par Quiquerez. P. 467. — 178. Broncegeräthe in Torfmooren, von C. Escher. S. 468. — 179. Ueber die römische Niederlassung oberhalb Siblingen (Ctn. Schaffhausen), von Chr. Gg. Keller, Pfr. S. 470. — 180. Römische und burgundische Alterthümer von Yverdon, von Urech. S. 473. — 181. Die unterirdischen Gewölbe im Schloss Liebenfels, von H. Zeller. S. 476. — 182. Alter Steinbruch zu Zweidlen (Ctn. Zürich), von J. Utzinger. S. 479. — 183. Römische Inschriften, von v. Bonstetten. S. 482. — 184. Zur Statistik schweiz. Kunstdenkmäler, von Prof. R. Rahn. S. 483. — Literatur. S. 486.

176.

Zur Geschichte der ältesten Fahrzeuge, vornehmlich des Einbaumes.

(Von Prof. F. Hersche in Biel.)

(Fortsetzung.)

Als unter Constantius Chlorus Anno 353 isaurische Briganten Pamphylien bedrohten, suchten dieselben auch über den Fluss Melanis zu dringen, aber dessen wilde Strudel schreckten sie davon ab; doch wagten es Einige mit Fischerkähnen und auf zusammengeflochtenen Barken hinüber zu setzen; Andere sogar wagten im Vertrauen auf ihre Schwimmkunst oder auf ausgehöhlten Baumstämmen heimlich über den Fluss zu setzen.[23]) — Bei Mainz am Rhein treffen wir bereits eine Flotille von gegen 40 Vergnügungsschiffen (lusoriæ naves), deren sich die Römer zu Kriegszwecken bemächtigten (Amm. XVIII, 7, 12.), um weiter unten eine

[23]) Ammian. XIV, 2, 10: et dum piscatorios quærunt lenunculos vel innare temere contextis ratibus parant; ausos quoque aliquos fiducia nandi vel *cavatis arborum truncis* amnem permeare latenter. XIV, 2, 1: seseque suspensis passibus injectantes in scaphas; XXIX, 6, 18.

Schiffsbrücke schlagen zu können. — In der Nähe von Ktesiphon fahren die Einwohner dieser Stadt durch die benachbarten Sümpfe mit Einbäumen, die römischen Soldaten selbst auf Nachen und Kähnen.[24]) Unter Valens wurde ein unruhiger Volksstamm an der Donau über diesen Fluss nach Thracien hinübertransportirt auf Einbäumen, die Grethungi dagegen auf zusammengeflochtenen Barken[25]). Vellejus Paterculus[26]) ferner berichtet, wie im Jahre 12 vor Christus, als Drusus mit seinen Legionen an der Elbe stand, vom jenseitigen feindlichen Ufer ein ehrwürdiger Greis aus dem Chaukenstamme, in einen nach ihrer Sitte ausgehöhlten Baumstamm gestiegen, allein denselben in die Mitte des Flusses gesteuert und da um die Erlaubniss gebeten habe, die Hand des gefürchteten Römerfeldherrn berühren zu dürfen.

Auch erzählt der Naturforscher Plinius,[27]) dass Seeräuber Deutschlands in solchen Einbäumen herumschiffen, von denen einige sogar 30 Menschen fassen und von wildem Oelbaum sind. Beim Bau seiner Rheinbrücke hat Cæsar auch gegen die Schiffe und ausgehöhlten Holzstämme der feindlichen Germanen Vorsichtsmassregeln getroffen. Bell. gall. IV, 16. Auch waren die Schiffe der Veneter aus ganzen Eichstämmen verfertigt, um jeden Anprall aushalten zu können. Cæs. b. g. III, 13. Nach dem Berichte des bekannten Seefahrers Alexanders Onesicritus und Nearchus[28]) kamen sie an der Westküste Vorderindiens an der Mündung des Baris zu einem Seehafen Barace in der Nähe der Stadt Nelkynda; beide gehörten zum Reiche des Pandion und der Hafen war der Hauptstappelplatz des Pfeffers, welchen die Binnenbewohner auf Einbäumen dieses Flusses von Cothonara her nach Barace transportiren. Ebenso wurden nach der Hafenstadt Nitrias und Muziris (jetzt Mirdjan) die Waaren auf solchen Schiffen hin- und hergeführt (V, 26). Und als im März 401 das Heer der 10,000 Griechen in die Nähe der Kirschenstadt (Kerasus) am schwarzen Meere gelangte, so kam ihnen zur Erkämpfung des Durchmarsches eine Anzahl Mosynœken zu Hilfe; diese ruderten heran in 300 einstämmigen Kähnen[29]), in deren jedem 3 Männer sassen; je 2 davon stiegen aus und stellten sich in Reih und Glied, mit Flechtschilden, sechselligen Spiessen bewaffnet; der dritte blieb zurück; diese Letzteren fuhren mit den Kähnen zurück. Die Schilderung Xenophons in der Anabasis (V, 4, 11 ff.) ist sehr genau und anschaulich. Virgil führt unter den verschiedenen Arbeiten, welche der Landmann in der langen Winterszeit vornimmt, auch die an: cavat arbore lintres. Georg. I, 262. Es ist wahrscheinlich, dass in der Umgegend von Mantua und überhaupt am Po, der noch durch viele andere Zuflüsse an Verkehr gewann, sehr viele solche Flussfahrzeuge

[24]) Ammian. XXIV, 4, 9: Alveis arborum cavatarum invecti — ipsi quoque lintribus et cymbis per varia discurrentes.

[25]) Ammian. XXXI, 4, 3. 5: transfretabantur in dies et noctes navibus ratibusque et *cavatis arborum* alveis agminatim impositi — ratibus male contextis.

[26]) Vellejus Paterculus II, 107: *cavatum, ut illis mos est, ex materia conscendit alveum,* solusque id navigii genus temperans, ad medium processit fluminis.

[27]) Plinius XVI, 76, 2. Germaniæ prædones arboribus *cavatis* navigant, quarum quædam et triginta homines ferunt.

[28]) Plin. h. n. VI, 25: regio autem ex qua piper *monoxylis* lintribus Baracen convehunt vocatur cothonara.

[29]) *τριακόσα πλοῖα μονόξυλα ἄγοντες.*

aus Baumstämmen hergerichtet wurden. Der Grundgedanke findet sich schon bei Hesiod. opera et d. 806. Mone zitirt ferner eine Stelle aus Hippocrates de aëre, wornach die Bewohner am Phasis in Wohnungen hauseten, welche aus Holz und Rohr im Wasser aufgerichtet seien (*τὰ οἰκήματα ξύλινα καὶ καλάμινα ἐν τοῖς ὕδασι μεμαχανημένα*) und dass sie auch auf Einbäumen den Fluss auf- und abwärts fahren. (Mittheil. der Antiquar. Ges. in Zürich. XV. Heft 7, pag. 309.) Diese Einbäume hiessen auch naves piscatoriæ, seltener piraticæ. — Auf einem solchen Fischerkahn befördert Xerxes seine Flucht über den Hellespont (Justin. II, 13), eilt Anaxibius nach der Burg von Byzanz (Anab. VII, 1, 21), M. Brutus nach Lilybæum (Liv. epit. 89), Marius nach Cercina (Plut. Mar. 40); auf solchem schickt Hannibal seinen Boten an Eumenes (Nepos. 11. Hann.), segelt Timoleon nach Korinth (*ἐν μικρῷ στρογγύλῳ πλοίῳ*) (Diod. 16, 70), flieht Ariovist über den Rhein; fährt mein werther Lehrer, Herr Professor Bursian, herum auf den Lagunen von Missolunghi, am Ausflusse des Achelous; auf solchen vertheidigten sich auch die Massilier gegen Brutus (Cæs. b. II, 4); mit solchen ratibus ac lintribus junctis setzten auch die Helvetier über den Arar (b. g. I, 12), wenn man auch nicht lauter Einbäume darunter zu verstehen hat. Die längern Flussschiffe bei Dionysius Halicarnassus [30]) bezeichnen etwas Aehnliches, wenn nicht gerade nur Weidlig. Bekannt ist auch, dass Cæsar selbst den verwegenen Entschluss fasste, auf einem Fischerkahn (Dio Cass. 41, 46: *ἀκατίου τινὸς ἐπέβη*. Flor. 4, 3: speculatorio navigio; Lucan V, 500: exigua carina. App. 2, 57.) bei Sturm durch das adriatische Meer nach Brundisium zu fahren, um die Flotte selbst zu holen; auch Pompejus eilte auf einer navicula parvula seinem sichern Tode entgegen. Cæs. bell. c. III, 104.

Die ältesten Kähne, mit denen die Römer ursprünglich die Tiber beschifften, hiessen caudices, welchen Appius Claudius den Beinamen Caudex verdankte, da er sich solcher schwacher Fahrzeuge zur Ueberfahrt nach Sicilien bedient hatte. — Eine Zuzammenfügung mehrerer Bretter hiess bei den Alten caudex, eigentlich ein Baumstamm. Seneca de brev. vit. 13: quia plurium tabularum contextus, caudex apud antiquos vocabatur; et naves nunc quoque (zu Senecas Zeit) quæ ex antiqua consuetudine per Tiberim commeatus subvehunt, caudicariæ vocantur. Ganz besonders leichte, schnelle Schiffe waren die von den Griechen (Aristoph. Lys. 60.) *Κέλητες*, von den Römern celoces genannten Fahrzeuge (Liv. 37, 27: piraticas celoces et lembos-et celeritate superabant levioribus et ad id fabricatis navigiis), welchen der lembus am nächsten kommt, da derselbe einer Seits als eine navicula modicissima und navicula brevis piscatoria beschrieben, anderer Seits mit den Fahrzeugen der Seeräuber zusammengestellt wird, ausgezeichnet durch Schnelligkeit (Liv. 44, 28. Plaut. Bach. II, 3. 52). Mögen nun auch manche lembi fast so klein, wie die Kähne gewesen sein (Plaut. Mercat. I, 2, 81), so war dies Ausnahme; denn bei Livius (37, 34 ff.) kommen lembi von 16 und noch mehr Rudern vor. Aehnlich verhält es sich mit dem phaselus, welcher zwar in der Regel sehr klein (Horaz. Carm. 3, 2. Martial. 10, 30), aber manchmal auch von nicht unbedeutender Grösse war, wie bei Appian (bell. civil. V. p. 726), und Sallustius erwähnt eines grandis phaselus (hist. III. Ed. Hoting, pag. 261), auf welcher eine ganze Cohorte Platz genommen hatte.

[30]) Dionys. Halicarn. *σκάφη ποταμηγὰ εὐμεγέθη*. Dionys III, 41. 56.

Zu den leichteren Schiffen der Alten gehören auch noch die Myoparones, welches leichte Kaperschiffe waren und die ἐπακτρίς (Apoll. Rhod. I, 625), welches ebenfalls ein Fischer- oder Seeräuberkahn war (Pauly Realencyclopædie sub navis).

Sowie es bekannt ist, dass die alten Kelten mehrfache Arten von Fuhrwerken und Wagen besassen, so lassen auch die schon angeführten Stellen aus Polybius und Livius sicher vermuthen, dass sie mehrfache Arten von Flussfahrzeugen gebrauchten. Ueberdiess können wir aus mehreren Stellen des Julius Cæsar ziemlich gewiss schliessen, dass mit dem in seinen Schriften öfters vorkommenden Ausdruck scapha, ein Fahrzeug in unserem Sinne gemeint sein muss. Dass damit ein enges, schwerfälliges Fahrzeug bezeichnet wird, ergiebt sich aus einer Stelle im alexandrinischen Krieg (VIII, 21).[31]) Nach anderen Stellen (b. civil. II, 43. b. g. IV, 26. Liv. 44, 41. Curt. IV, 14) scheint es eher ein Boot zu bezeichnen, welches den grossen Last- oder Kriegschiffen, theils zur Beförderung des Ein- und Aussteigens, theils zu Rettungszwecken beigegeben wurde.

Bei der merkwürdigen Ueberfahrt des Antonius nach Lissus in Dalmatien, transportirte er Reiter und Soldaten mittelst der pontones, was nach Isidor[32]) auch ein gallisches Fehrzeug ist.

Eine Art Fischerkähne sind auch die lenunculi. b. civ. II, 43. b. civil. III, 29. Gell. X, 25.

Titus Livius[33]) erwähnt eine Art Flussboote, die er unzweifelhaft noch persönlich in seiner Jugendzeit auf der benachbarten Brenta in Natura gesehen. Es waren diess Kähne, welche flache Böden hatten und obwohl ausgehöhlt zur Fahrt über die seichten Stellen der Sümpfe eingerichtet waren. Ueberhaupt musten in jener Zeit (301 v. Ch.) die hafenlosen Ufer des nördlichen Italiens, welche von den wilden und grossentheils durch ihre Seeräubereien verrufenen Völkern der Illyrier, Liburner und Istrier bewohnt waren, von vielen und mannigfaltigen Fischer- und Raubfahrzeugen befahren worden sein. — Und an diese dürften sich nicht unpassend anreihen die gewiss ebenso leichten Küstenschiffe (naves orariæ. Plin. ep. X, 26.). Es gab ferner noch kleine Fahrzeuge, welche einer ganzen Flotte von Kriegsschiffen vorausgingen und von den Griechen πρόπλους (App. b. civ. V, 728. Polyb. I, 53. Gell. X, 25) von den Römern aber præcursoriæ (Senec. ep. 77) genannt werden. Diese waren also einerseits Wachtschiffe (Cæs. b. c. III, 40: ad custodiam positæ), anderseits Spionirschiffe (speculatoriæ, Liv. 36, 42. Plut. Pompej.) und ohne Zweifel fast einerlei mit den Postschiffen (Senec. ep. 77: naves tabellariæ). Zu dieser Art Schiffe gehörten überhaupt alle diejenigen, welche von den Römern auf Flüssen und Strömen, z. B. auf dem Rhein, der Donau nicht selten zu militärischen Zwecken gebraucht wurden, bald naves fluviatiles, bald naves lusoriæ (Senec. de benef. 7, 20) genannt.

[31]) L. c.: magnam autem moram et difficultatem adscensum in naves habuere, præsertim in scaphis.

[32]) Isidor. Orig. 18, 1.: pontonium, navigium fluminale tardum et grave, quod non nisi remigio progredi potest.

[33]) Liv. X, 2: fluviatiles naves ad superanda vada stagnorum apte planis alveis fabricatas.