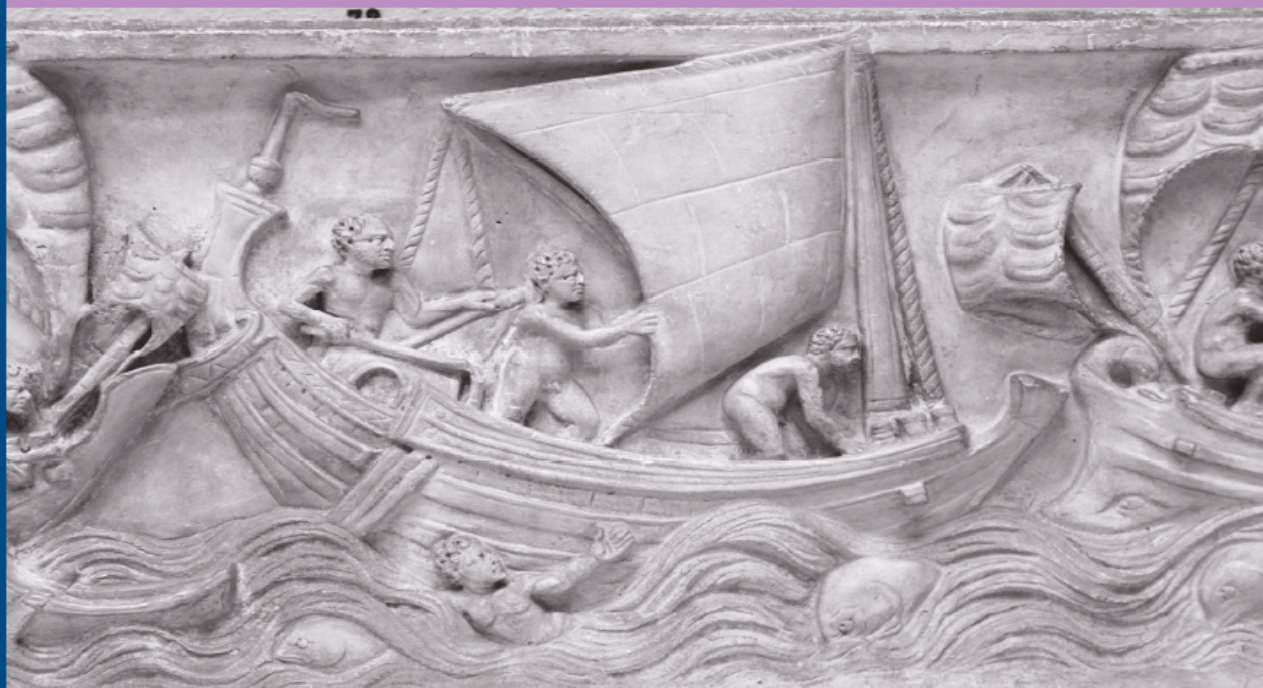


Frederic Theis

Naves Plenis Velis Euntes

Die römischen Schiffsdarstellungen
in Italien und Nordafrika



Frederic Theis

Naves Plenis Velis Euntes

Die römischen Schiffsdarstellungen in Italien und
Nordafrika

wbgAcademic

Impressum

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnd.d-nb.de> abrufbar

wbg Academic ist ein Imprint der wbg
© 2020 by wbg (Wissenschaftliche Buchgesellschaft), Darmstadt
Die Herausgabe des Werkes wurde durch die
Vereinsmitglieder der wbg ermöglicht.
Satz: SatzWeise, Bad Wünnenberg

Besuchen Sie uns im Internet: www.wbg-wissenverbindet.de

ISBN 978-3-534-27276-1

Elektronisch sind folgende Ausgaben erhältlich:
eBook (PDF): 978-3-534-27277-8
eBook (epub): 978-3-534-27278-5

Menü

[Buch lesen](#)

[Innentitel](#)

[Inhaltsverzeichnis](#)

[Informationen zum Buch](#)

[Informationen zum Autor](#)

[Impressum](#)

Inhalt

Vorwort

I. Einleitung

- I. A Untersuchungsgebiet
- I. B Denkmälergattungen
- I. C Definitionen und begriffliche Grundlagen
- I. D Schiffsdarstellungen in ihrem Kontext

II. Forschungsgeschichte, Forschungsfragen und methodischer Zugriff

- II. A Forschungsgeschichte
- II. B Forschungsfragen und methodischer Zugriff
- II. C Übersichtsdarstellung zur Gliederung der Arbeit

III. Einzelthemen und Kontexte der Schiffsdarstellungen

III. A Latium und Mittelitalien

- III. A. 1 Fundorte und -anzahl*
- III. A. 2 Denkmälergattungen und Kontexte*
- III. A. 3 Datierungsspektrum*
- III. A. 4 Themen in den Schiffdarstellungen*
- III. A. 5 Schiffsdarstellungen einzelner Fundorte*
- III. A. 6 Zwischenfazit: Latium und Mittelitalien*

III. B Kampanien und Unteritalien

- III. B. 1 Fundorte und -anzahl*

Auswirkungen des Vesuvausbruchs auf die

III. B. 2 Fundlandschaft

III. B. 3 Denkmälergattungen

III. B. 4 Datierungsspektrum

III. B. 5 Schiffsdarstellungen einzelner Fundorte

*III. B. 6 Zwischenfazit: Kampanien und
Unteritalien*

III. C Etrurien und Oberitalien

III. C. 1 Fundorte

III. C. 2 Datierungsspektrum

III. C. 3 Denkmälergattungen und Kontexte

III. C. 4 Schiffsdarstellungen einzelner Fundorte

III. C. 5 Zwischenfazit: Etrurien und Oberitalien

*X. EXKURS. Schiffsdarstellungen in den augusteischen
Regionen Italiens*

X. 1 Datierungsspektrum

X. 2 Denkmälergattungen und Kontexte

X. 3 Schiffstypen

X. 4 Zwischenergebnis: Augusteische Regionen

III. D Sizilien

III. D. 1 Denkmälergattungen und Kontexte

III. D. 2 Schiffsdarstellungen einzelner Fundorte

III. D. 3 Zwischenfazit: Sizilien

III. E Schiffsdarstellungen Nordafrikas

III. E. 1 Urbane Zentren im römischen Nordafrika

III. E. 2 Fundorte und -anzahl

III. E. 3 Datierungsspektrum

III. E. 4 Denkmälergattungen und Kontexte

III. E. 5 Wohnhäuser mit und ohne Schiffsmosaiken

III. E. 6 Nichtmaritime Figurenmosaiken

III. E. 7 Lage schiffsbildgeschmückter Wohnhäuser

III. E. 8 Zwischenfazit: Nordafrika

IV. Gesamtauswertung und Ergebnisse

IV. A Charakteristika römischer Schiffsdarstellungen in
Italien, Sizilien und Nordafrika

*IV. A. 1 Von der späten Republik bis zu den
Flaviern*

IV. A. 2 Von Trajan bis zu den Tetrarchen

IV. A. 3 Von Konstantin bis in die Spätantike

*IV. A. 4 Typen, Fahrtrichtung, Besatzung, Ladung
und Antrieb*

IV. A. 5 Graphische Fehler

IV. A. 6 Technische Innovationen

IV. B Perzeption und Identitätsbildung. Römische
Schiffsdarstellungen in ihrem räumlich-sozialen
Kontext

IV. C Schiffsdarstellungen und Seehandel

V. Ausblick

Katalog

Literaturverzeichnis

Tabellen und Diagramme

Karten und Pläne

Zeichnungen

Abbildungen

Vorwort

Die vorliegende Untersuchung ist die überarbeitete und leicht gekürzte Fassung meiner im September 2016 vom Fachbereich 07 Geschichts- und Kulturwissenschaften der Johannes Gutenberg-Universität Mainz angenommenen Dissertation. Bis Ende 2018 erschienene Literatur konnte berücksichtigt werden.

Meiner Mainzer Lehrerin Heide Frielinghaus danke ich herzlich für die sorgfältige fachliche Begleitung, die fortwährende Ermutigung und ihre nahezu unerschöpfliche Geduld bei der Betreuung des Projektes. Ferner möchte ich Thomas Schmidts, Konservator im Kompetenzbereich Antike Schifffahrt des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz, danken für den Impuls zur Auseinandersetzung mit römischen Schiffsdarstellungen und für seine ebenso fachkundige wie konstruktiv-kritische Anleitung.

Ohne die großzügige finanzielle Unterstützung verschiedener Institutionen und Personen wäre diese Forschungsarbeit nicht zustande gekommen. Zu großem Dank verpflichtet bin ich dem Deutschen Akademischen Austauschdienst, der mir durch ein Stipendium einen knapp einjährigen Forschungsaufenthalt in Italien (Rom, Ostia, Pompeji) ermöglichte, sowie der Walter-und-Sibylle Kalkhof-Rose-Stiftung, die die Niederschrift des Manuskripts mit einem weiteren, einjährigen Stipendium gefördert hat. Das Deutsche Archäologische Institut in Rom ist mir als angenehmer Arbeitsort in Erinnerung, wofür ich

allen Kolleginnen und Kollegen der Abteilung sehr verbunden bin.

Zahlreiche nützliche Ratschläge, praktische Hinweise und konstruktive Rückmeldungen erhielt ich von Ronald Bockius, Ursula und Olaf Höckmann, Detlev Kreikenbom, Karl-Uwe Mahler, Oliver Pilz, Patrick Schollmeyer und Thomas Weber, denen an dieser Stelle ebenfalls herzlich gedankt sei. Ferner bin ich Peter Haupt verbunden, der mich als Dozent im Studium geprägt und mein Interesse an römischer Archäologie immer aktiv gefördert hat. Schließlich danke ich der Wissenschaftlichen Buchgesellschaft für die Aufnahme der Arbeit in ihr Programm.

Mein herzlichster Dank und meine tiefste Verbundenheit gelten meinen Eltern Elke und Ralf-Helge Theis und meinen Schwestern Julia und Jasmine, die mich in jeder Hinsicht unterstützt und ermutigt haben.

Bremerhaven im Oktober 2019

Frederic Theis

I. Einleitung

Schiffe sind Transportvehikel für Menschen und materielle Güter, aber auch für Denkmäler, Ideen und Ideale. Ihre Darstellung im Bild impliziert Bewegung und dynamische Veränderung. Wenn für die Menschheit an sich festgehalten werden kann, dass ihr Geschick ganz wesentlich durch die Befahrung der Meere geprägt wurde, so gilt dies auch und besonders für die römische Antike. Noch ehe sie Italien ganz beherrschte, hatte die Stadt am Tiber das Mittelmeer für sich entdeckt und mit dem Griff nach den Inseln Sizilien, Sardinien und Korsika das Fundament gelegt für ihre spätere maritime Hegemonie. Das Quellenmaterial zur römischen Seefahrt ist vielschichtig. Neben den Schriftzeugnissen, die vor allem formale Rechtsgrundlagen tradieren und als älteste Quellen überhaupt römische Seefahrt bezeugen¹, sowie den Wracks, anhand derer sich Schiffbautechniken am besten nachvollziehen lassen, existieren als dritte substanzielle Quellengattung zahlreiche Bilddarstellungen von Schiffen, Booten, Flößen und anderen Wasserfahrzeugen. Sie spiegeln die spezifischen Funktionen wider, die Schiffen zufiel, aber auch die Bedeutung, welche Schiffen und der Seefahrt im gesellschaftlichen Diskurs unterschiedlichster sozialer Stände beigemessen wurde. Diesen Schiffsdarstellungen ist die vorliegende Untersuchung gewidmet.

„*Naves plenis velis euntes.*“ – Das dem Titel vorangestellte Zitat aus dem in neronischer Zeit verfassten *Satyricon* des Titus Petronius zeigt ausschnitthaft die Wertschätzung an, welche man Schiffsbildern im Kontext

einer stark auf das Maritime ausgerichteten Gesellschaft entgegenbrachte². Protagonist Trimalchio ist der durch Handelsgeschäfte wohlhabend gewordene Gastgeber eines Gelages. Unter den Gästen aber ist ein Freund – Architekt und Bildhauer –, den Trimalchio über das Grabmal instruiert, welches jener für ihn anzufertigen habe. Auf der Schauseite des Monumentes seien Schiffe darzustellen, unter vollen Segeln, und obenauf ein Bildnis des Trimalchio selbst. Wenngleich der Gastgeber eine explizite Begründung für diese Motivwahl schuldig bleibt, sind die beabsichtigte Aussage und Wirkung evident: Schiffe sind die Werkzeuge und Ursache seines Wohlstandes und er will das auch über den Tod hinaus öffentlich kundtun. In Kombination mit einem individuellen Abbild des Grabinhabers würde dann jeder die Schiffe als Kommentar zur Biographie des Verstorbenen begreifen. Obwohl die Romanepisode fiktional und satirisch überhöht ist, bezieht sie sich auf ein im kaiserzeitlichen Fundgut zahlreich belegtes Phänomen, nämlich die bildliche Verknüpfung individueller Lebenswege mit Aspekten kollektiver Identifikation oder mit Schlüsselereignissen der römischen Seefahrtsgeschichte. Dies können historische Episoden sein wie der römische Seesieg von Mylae 260 v. Chr., der erste überhaupt gegen die Karthager, der Transport des Kybele-Standbildes von Phrygien nach Rom, die Bedrohung der Urbs durch Sextus Pompeius oder die zahlreichen, frühere Ereignisse schon spielerisch verarbeitenden Naumachien der späten Republik und frühen Kaiserzeit. Entsprechendes Bildgut bleibt nicht auf Gräber begrenzt, sondern begegnet ebenso an Orten der Lebenswelt wie beispielsweise Wohnhäusern, öffentlichen oder privaten Thermen, Markthallen und Tempeln. Dass dabei das spezifische räumliche Umfeld der Bilder ihre soziale Rezeption ganz wesentlich mitbestimmt, liegt auf der Hand

und soll im Rahmen der vorliegenden Arbeit untersucht werden.

I. A Untersuchungsgebiet

Italien, dessen geographische Nordgrenze lange undefiniert geblieben, steht im Fokus dieser Arbeit. Einen starken Impuls zur sozialen Integration der Bevölkerung Italiens, setzte nach dem Ende der Bundesgenossenkriege 88 v. Chr. ein, als allen Bewohnern der Peninsula das römische Bürgerrecht zuerkannt wurde^[3]. Somit bekam die Bevölkerung auch außerhalb Roms bis hinauf zum Po volle Bürgerrechte, womit gerade derjenige Reichsteil privilegiert wurde, dessen Bevölkerung ohnehin bereits stark romanisiert war. Ciceros Ausspruch von *tota Italia*^[4], aus dem ein eben starker Integrationsgedanke spricht, dürfte sich auf diese Maßnahme beziehen, jedoch war eine vollkommene Gleichstellung aller Einwohner Italiens damit noch nicht eingetreten^[5]. Mit der *lex roscia* Caesars erhielten 49 v. Chr. das römische Bürgerrecht auch die Bewohner der nördlich des Po gelegenen Gallia Cisalpina, die 42 v. Chr. als Provinz aufgelöst und territorial Italien zugeschlagen wurde. Mit der *Constitutio Antoniniana* Caracallas (212/213 n.Chr.) ging das römische Bürgerrecht auf alle freien Bürger des Reiches über^[6].

Beim Zensus des Jahres 70 v. Chr. lebten wohl etwa 910.000 freie Männer und ihre Familien in Italien, Rom ausgenommen^[7]. Die Gesamtbevölkerung der Peninsula um die Zeitenwende wird - inklusive der Sklaven - realistisch mit etwa 4,2 bis 4,9 Millionen Menschen angenommen; gestützt auch auf die in den *Res Gestae Divi Augusti* genannten Zahlen^[8]. Nach Ägypten, Syria-Palestina und der Cyrenaika war Italien seinerzeit reichsweit eines der am dichtesten besiedelten Gebiete. Siziliens Bevölkerung wird für den Beginn des 1. Jhs. n.Chr. auf ca. 600.000 Menschen

geschätzt⁹. Diese Bevölkerungsgröße blieb bis in die Mitte des 2. Jhs. n. Chr. weitgehend unverändert.

Im 1. Jh. n. Chr. nennt Plinius d. Ä. für Italien 400 städtische Zentren, von denen die meisten mit wenigen tausend Einwohnern eher klein blieben¹⁰. Auffällig ist der mit 40 % in dieser Zeit schon sehr hohe Prozentsatz in Städten lebender Menschen, wobei Rom hier mit eingeschlossen ist. Von Rom abgesehen gibt es für wenige Städte verlässliche Informationen zur Einwohnerzahl. So wird die Einwohnerzahl der Städte Bononia (Bologna) und Pisae für das 1. Jh. n. Chr. auf ca. 10.000 beziehungsweise 20 000 Personen geschätzt und die der kampanischen Städte Capua und Neapolis auf ca. 36 000 beziehungsweise 15000¹¹. In Catania auf Sizilien sollen in dieser Zeit etwa 18000 Menschen gelebt haben. Für die folgende Untersuchung müssen wir uns gleichwohl bewusst machen, dass der Status einer Stadt und ihr Prestige unter den Städten des Imperiums nicht allein von der Einwohnerzahl abhängen, sondern dass dabei auch andere Faktoren (Gründungsdatum, politische und wirtschaftliche Bedeutung) wesentlich mit hineinspielten¹².

In republikanischer Zeit reichte Italien geographisch zunächst nur bis zum Fluss Aesis in Umbrien, während die nördlich anschließenden Gebiete zur Gallia Cispadana gerechnet wurden. Seit Sulla bildeten Arno und Rubicon die nördliche Grenze des als Italien bezeichneten Landesteils und erst unter Augustus wurde auch das Gebiet nördlich des Po zum Kernland Italien hinzugerechnet.

Das Untersuchungsgebiet Italien und Sizilien wird im Rahmen dieser Arbeit zunächst in vier Einzellandschaften gegliedert (s. Karte 1), nämlich in Mittel-, Unter- und Oberitalien sowie die Insel Sizilien. Diese Gliederung erfolgt zum einen pragmatisch nach geographischen Gesichtspunkten, indem die durch das Mittelmeer definierten Landschaften Italien und Sizilien als natürliche

Raumeinheiten berücksichtigt werden. Das hohe Fundaufkommen auf dem italischen Festland, die heterogene Fundverbreitung und die historisch-territorialen Entwicklungen verlangen darüber hinaus eine weitere geographische Untergliederung der untersuchten Räume. Im Hinblick auf die Geographie Italiens werden dabei zweierlei Untersuchungsansätze verfolgt. Zuerst werden die Funde nach ihrem Vorkommen im Norden, im Zentrum oder im Süden der Halbinsel untersucht. Bei diesem Ansatz spielen die geschichtlichen Schritte römischer Okkupation von den Zentren Rom und Latium in Mittelitalien zunächst nach Süden, in späterer Folge auch nach Norden in Richtung auf die Alpen eine wesentliche Rolle, da sich mit diesen Okkupationsschritten für die Landschaften in Nord und Süd unterschiedlich lange Romanisierungsphasen verbinden. Wenngleich Italien in der hier vorwiegend behandelten Kaiserzeit (zum zeitlichen Rahmen s. unten) eine administrative Verbundregion darstellte, soll nicht der Umstand außer Acht gelassen werden, dass diese das Resultat einer langen Integrationsentwicklung war, in deren Zuge die verschiedenen Landesteile kulturell und politisch sukzessive miteinander verknüpft wurden. Da auch die Zeitspanne des eigentlichen Romanisierungsprozesses¹³ entscheidenden Einfluss auf das ökonomische sowie das soziale Gepräge einzelner Gebiete haben konnte, erfolgt zunächst eine getrennte Besprechung der Schiffsdarstellungen aus den genannten Landschaften, bevor die Ergebnisse dieser Einzeluntersuchungen einer vergleichenden Analyse unterzogen werden. Im zweiten, komprimierten Untersuchungsansatz wird dasselbe Fundmaterial noch einmal getrennt nach jenen elf Regionen vorgelegt, in die Augustus die Halbinsel Italien 7 n. Chr. gliederte. Dieser Untersuchungsweg verfolgt das Ziel, mögliche Auswirkungen von mit der Zeitenwende

entstandenen regionalen Identitäten auf das maritime Kunstschaffen und die Herstellung von Schiffsbildern herauszuarbeiten.

So ergibt sich für die untersuchten Landschaften folgende Reihenfolge: Zunächst werden die Schiffsdarstellungen aus Latium und den anderen Fundorten Mittelitaliens (Karte 1 Bereich A; Katalog-Nr. LA1-LA279) analysiert, danach diejenigen aus Kampanien und von weiteren Fundorten Unteritaliens (Karte 1 Bereich B; Katalog-Nr. KA1-KA95). Es mag dabei die Frage aufkommen, weshalb die Landschaften Latium und Kampanien, wenngleich räumlich benachbart, in dieser Arbeit zunächst doch keine gemeinsame Behandlung erfahren. Mehrere gute Gründe sprechen für eine getrennte Behandlung gemäß ihrer Lage in Mittel- bzw. Unteritalien. Unteritalien und insbesondere Kampanien sowie die dortigen Städte waren durch die hier seit Jahrhunderten siedelnden Griechen kulturell bestimmt und nachhaltig geprägt worden. Fortwährend dichte Besiedelung sahen insbesondere die West- sowie mit Abstrichen die Südküsten Unteritaliens, ein Gebiet mit zahlreichen griechischen Pflanzstädten, während die Ostküste in jener vorrömischen Zeit zwar ebenfalls griechischen Einfluss erfahren, dabei aber vergleichsweise siedlungsarm geblieben war. Gleichwohl bilden jene anderen Gebiete, bezogen auf die stark von griechischen Kolonien durchsetzten Landschaften im Westen und Süden ein Hinterland, in das spezifisch griechische Einflüsse ebenfalls einwirken konnten¹⁴. Städte wie Neapolis, Rhegium und Tarentum verbanden noch im 1. Jh. v. Chr. starke Widerstände gegen die bereits weithin um sich greifende Romanisierung. Mit diesen Gebieten teilt Kampanien einen der Magna Graecia inhärenten geschichtlichen sowie kulturspezifischen

Eigenschaftenkatalog, welcher dem weiter nördlich gelegenen Latium weitgehend fehlt¹⁵.

Im Rahmen der Untersuchung folgen auf Latium und Kampanien die Darstellungen aus Nordetrurien, Umbrien und von anderen Fundstätten Oberitaliens (Karte 1 Bereich C; Katalog-Nr. EO1-EO23), bevor die Schiffsbilder Siziliens (Karte 1 Bereich D; Katalog-Nr. SI1-SI6) analysiert werden, wo das Untersuchungsgebiet geographisch mit der antiken Provinzgrenze übereinstimmt. Die untersuchten Landschaften eint ihre Lage im oder in der unmittelbaren Peripherie des geographischen, politischen und in gewisser Weise auch ideellen Zentrum des Reiches. Aus der Perspektive der Urbs lagen sie gewissermaßen vor der Türschwelle, weshalb die Distanzen zwischen den Landesteilen – zu Lande wie auf dem Wasser – vergleichsweise gering waren.

Selbstverständlich ist das Vorkommen von Schiffsdarstellungen nicht auf den beschriebenen geographischen Mittelpunkt des Imperiums, Italien und Sizilien, beschränkt. Ein stilistisch wie inhaltlich ebenso facettenreiches Bilderspektrum findet sich auch in den Städten Nordafrikas, und dort gerade in jenem Landschaftsraum zwischen Tripolitanien im Osten und Numidien im Westen (s. Karte 1 Bereich E), dessen einschlägiges Dekorationenpanorama besonders zahlreich in Wohnhäusern und öffentlichen Thermen hervorsteht und einen insgesamt sehr reichhaltigen Fundus ausbildet. Dieser Bilderbestand wurde hier ebenfalls erfasst (Katalog-Nr. AF1-AF71). Wir begreifen Nordafrika gleichwohl geographisch und kulturell nicht als natürliche Fortsetzung der europäischen Gebiete, auf die mithin derselbe methodische Zugriff angewandt sein müsste. Vielmehr betrachten wir die dort vorhandenen oder von dort stammenden Quellenbestände unter einem etwas anderen Blickwinkel. So nehmen wir an, dass die Gebiete am

Südgestade des Mittelmeeres eine in sich recht heterogen geschlossene Landschaft bildeten, bezogen auf ökonomische, siedlungsgeographische und kulturelle Phänomene. Insofern darf hier mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit mit Entwicklungslinien gerechnet werden, die von denjenigen der europäischen Untersuchungsgebiete abweichen. Ermutigend ist überdies der gute Forschungsstand insbesondere zu den nordafrikanischen Mosaikbildern und zu den Wohnhäusern in diesen Gebieten, der eine wichtige Basis bildet für die hier angestellten Beobachtungen gerade zu den Schiffsbildern und den sonstigen maritimen Bildthemen. Die nordafrikanischen Exemplare und dortigen Kontextbefunde werden gestrafft abgehandelt werden und der Befund danach den Ergebnissen in den anderen Gebieten gegenübergestellt. Dieser Zugriffsweg, der den italischen Verhältnisse diejenigen eines (benachbarten) außereuropäischen Gebietes gegenübergestellt, soll helfen, die italischen Schiffsdarstellungen objektiv durch eine Perspektive ‚von außen her‘ zu referenzieren.

Während die oben formulierten Überlegungen einerseits Untersuchungen in einem geographisch klar umrissenen Gebiet begründen, sind damit andererseits auch diejenigen Gebiete definiert, die hier nicht berücksichtigt werden können. Vollständig ausgeklammert bleiben die hispanischen Provinzen, Gallien sowie Mauretanien und Ägypten. Diese Regionen unterliegen geographisch und in der Chronologie der Reichsgeschichte so wesentlich anderen Voraussetzungen, dass ein direkter Vergleich mit den oben genannten Gebieten die Grenzen dieser Untersuchung sprengen würde.

I. B Denkmälergattungen

Für die vorliegende Arbeit wurden alle bislang bekannten römischen Schiffsdarstellungen der Denkmälergattungen

Relief, Rundplastik, Mosaik, Gemälde und Graffiti aus dem oben definierten Untersuchungsgebiet erfasst und in einem Katalog zusammengestellt. Die Gesamtzahl beläuft sich auf 478 einzelne Objekte. Der angestrebte Untersuchungsschwerpunkt bei den Kontexten römischer Schiffsdarstellung setzt voraus, dass ausschließlich Exemplare mit bestimmten Eigenschaften in die folgenden Betrachtungen einfließen dürfen. Diese müssen mit einem Gebäude, einem unbeweglichen Monument oder einer auf andere Weise räumlich klar umgrenzten Stätte in Verbindung stehen. Sofern sie nicht in situ angetroffen werden, muss der ursprüngliche Anbringungsort sicher erschlossen werden können. Dies gilt etwa für Wandgemälde, Bodenmosaiken und Verkleidungsplatten aus Marmor oder Terrakotta, aber auch für Sarkophage, deren Bestimmung und physisches Gewicht häufigen Transport über weite Strecken, wenn nicht ausschließen, so doch unwahrscheinlich machen. Auch die Skulpturen kaiserzeitlicher römischer Bildhauer waren i.d.R. für die permanente Aufstellung an einem festen Platz vorgesehen. Es werden also vorwiegend Objekte von bekannten oder erschlossenen festen Anbringungsorten berücksichtigt. Die vorgenannte Abgrenzung schließt Münzen und Gemmen sowie Gebrauchsgegenstände wie Tonlampen oder Geschirr aus, die zwar ebenfalls zur Ausstattung von Gebäuden gehörten, jedoch aufgrund ihrer Beweglichkeit weniger eindeutig einem bestimmten Raumumfeld zuzuordnen und demnach für eine nachhaltige Kontextanalyse ungeeignet sind¹⁶.

Themen und Anbringungsorte der Schiffsdarstellungen waren oft Resultat differenzierter Entscheidungs- und Reflexionsprozesse. Es kommt deshalb Gebäudewänden und -böden als ‚Beschreibstoffen‘ für Gemälde, Graffiti und bestimmte Reliefs in dieser Untersuchung eine zentrale Bedeutung zu. Generell waren verputzte Wände bereits in

der römischen Antike als Projektionsflächen für komplexe Botschaften in Text- oder Bildform ein verbreitetes Phänomen, was für Innen- wie Außenwände gleichermaßen galt. Was letztere anbelangt, erinnern wir hier an die häufig auf die Außenmauern pompejanischer Häuser aufgemalten politischen Werbebotschaften und Pachtanzeigen, die einen spezifischen Adressatenkreis ansprachen¹⁷. Für solche auf Wänden platzierte Darstellungen kann häufig ein präziser terminus post quem genannt werden, sofern die Gebäudedatierung nicht gerade auf Stil und Motiven der Malereien selbst beruht. In dekorierten Gebäudewänden liegt uns somit eine für die Kontextanalyse römischer Schiffsdarstellungen ideale Basis vor.

Neben Friesen aus Stein oder Terrakotta im Architekturverband existieren ferner entsprechend dekorierte Altäre, Weih- und Grabreliefs sowie zahlreiche schiffsbildgeschmückte Sarkophage. Neben diese treten Ritzzeichnungen, die sogenannten Graffiti. Diese unterliegen in der Themenwahl etwas anderen Voraussetzungen als die zuvor genannten Denkmälergruppen. Maßgeblich soll hier die von M. Langner gegebene Definition sein: „Unter Graffitozeichnungen wird [...] jede Ritzzeichnung an einem scheinbar beliebigen, dafür nicht vorgesehenen Ort (wie Häuserwände, Säulenschäfte, Sitzbänke und Stufen etc.) verstanden.“¹⁸. Nun gehören die eigentlichen Graffiti auf Wandputz also in aller Regel nicht zur primären Wanddekoration. Vielmehr wurden sie meisten mit einigem zeitlichen Abstand zur Errichtung der Wand nachträglich angebracht, wobei ein direkter Bezug zur eigentlichen (gemalten) Dekoration selten besteht. Zu diesen im antiken Sinne echten Graffiti treten hier noch einige wenige Exemplare hinzu, die mittels Kohlestiften oder mit einem anderen weichen Material auf die Wände aufgemalt

wurden. Auch diese haben dekorationstechnisch sekundären Charakter. Schließlich zählen wir unter die Gattung Graffiti auch graphische Zeichnungen auf marmornen Grabverschlussplatten, den sogenannten *Lastrae funerariae*, die den Ritzgraffiti im Duktus ähnlich sind, jedoch handwerklich anders, nämlich mit Hammer und Meißel, angefertigt wurden und mithin innerhalb der Gattung einen Sonderfall darstellen¹⁹.

I. C Definitionen und begriffliche Grundlagen

Als *römische* Schiffsdarstellung wird jedes Abbild eines Wasserfahrzeuges begriffen, das innerhalb seiner Fundlandschaft anhand eines oder mehrerer Merkmale eindeutig einem römischen Zeit- und Entstehungshorizont zugeordnet werden kann. Oft genügt bereits der Gegenstandscharakter eines Exemplares, um seinen Ursprung auszumachen. Augenfälliges Kriterium ist außerdem der Bildgegenstand selbst, denn oft verrät sich bereits durch die spezifische Darstellung des Schiffes, den Stil oder etwaige Beischriften der römische Charakter. Darüber hinaus kommen bei der Eingrenzung des Materialbestandes auch dem Fundort und -kontext fundamentale Rollen zu. Römisch sind Schiffsdarstellungen, deren Fundkontext auf einen römischen Kulturhorizont hinweist, weshalb Exemplare vorrömischer Kulturen in Italien, Sizilien und Nordafrika (Etrusker, Westgriechen, Punier) nicht in die Untersuchung einbezogen werden.

Darstellungen, die nach dieser Definition als römisch angesehen werden können, treten von der Mitte des 3. Jhs. v. Chr. bis zum Beginn des 6. Jhs. n. Chr. auf (Weiteres zur zeitlichen Eingrenzung s. unten). Dabei wird eine mehr oder minder kontinuierliche, von wenigen Krisen unterbrochene Produktion entsprechender Denkmäler von mittelrepublikanischer Zeit bis in die Spätantike und auch

über das Epochenjahr 476 n.Chr. hinaus bis in die ersten Dekaden des 6. Jhs. beobachtet, bevor in Italien nach einem byzantinischen Intermezzo mit der Langobardenherrschaft ein stärkerer kultureller Umbruch einsetzte.

Die relative Größe des dargestellten Schiffes soll nicht entscheidend sein. Unter römischen Schiffsdarstellungen fassen wir demnach auch diejenigen Exemplare, in denen Schiffe nicht primäres Vordergrundthema sind, sofern sie sich nur als konstitutiver Bildbestandteil zu erkennen geben. Die deutschen Begriffe *Schiff*, *Boot*, *Wasserfahrzeug* etc. werden im Rahmen dieser Arbeit nahezu synonym verwendet, da eine strenge technisch-terminologische Differenzierung weder möglich noch sinnvoll ist^[20]. Zwar sind in der Forschungsliteratur vereinzelt Versuche unternommen worden, die Termini *Schiff* und *Boot* im Hinblick auf konkrete Fahrzeuge oder aber auf Abbildungen genauer zu umgrenzen. So wurde vorgeschlagen, dann von Schiffen zu sprechen, wenn ein geschlossenes Schiffsdeck (Oberdeck) vorhanden ist, hingegen offene Fahrzeuge als Boote zu bezeichnen^[21]. Wiewohl diese Unterscheidung für Schiffswracks und ihre Typologien zweckmäßig sein kann, wird sie den Bilddarstellungen nicht gerecht, denn in diesen verrät ein Deck allein sehr wenig über die relative Größe und den Verwendungszweck eines Fahrzeugs^[22]. Überdies lässt die in den Darstellungen bevorzugte Profilansicht eine Entscheidung bezüglich des Schiffsdecks meistens gar nicht zu. Dass sich heute Alltagssprachlich die Begriffe *Boot* und *Schiff* nahezu als Synonyme etabliert haben, sei hier nur am Rande bemerkt.

Das untersuchte Bildmaterial ist facettenreich und vielschichtig, der unterschiedlichen Schiffstypen und -klassen^[23] sind derart viele, dass es schwerfällt, ein für sämtliche Darstellungen gleichermaßen gültiges

Klassifizierungssystem zu entwickeln. Für einen Teil des Bildbestandes ist dies immerhin möglich. Die Schwierigkeit des Unterfangens hat ihre primäre Ursache in der gestalterischen Freiheit der ausführenden Handwerker und Künstler. Wir stellen dieser Untersuchung eine knappe Übersicht derjenigen baulichen Merkmale voran, anhand deren Frachtschiffe von Kriegsschiffe zu unterscheiden sind, wobei jeweils wenigstens zwei der unten genannten Kriterien erfüllt sein müssen. Eindeutige Strukturmerkmale römischer Frachtschiffe (vgl. Zeichnung 1) sind der bauchige, füllige Rumpf mit hohen, balkenartigen Steven, der Cheniscus (Gänsekopfzier) sowie das Siparum-Segel am Top des Großmastes, welches die Hauptbesegelung ergänzt. Ein klares Kennzeichen ist zudem, wo vorhanden, die Gangway zur Beladung des Schiffes. Hingegen kann die Schiffsladung selbst nicht als eindeutiges Kriterium gelten, da sie mitunter auch an Fahrzeugen begegnet, deren übrige Kriterien nicht auf ein Frachtschiff hinweisen²⁴. Das römische Kriegsschiff (Zeichnung 2) – in antiker Terminologie als *naves longae* bezeichnet – wird durch eine gelängte, schmale Rumpfbauweise charakterisiert, in der sich sein Bestimmungszweck als Waffe verrät. Kriegsschiffe sind Fahrzeuge mit Ramm- und Obersporn, deren Bug- und Heckpartien charakteristische Aufsätze besitzen: Vorne markiert das Akrostolion, ein gerader oder gebogener Balken, den höchsten Punkt des Vorschiffs, achtern sitzt über dem Steven und als dessen obere Verlängerung das Aphlaston, welches zumeist fächerförmig endet. Allein Kriegsschiffe besitzen den typischen Riemenapparat als alternatives Antriebsmittel neben dem Segel, sowie das meist auf den Bug aufgemalte apotropäische Auge. Bewaffnete, die bisweilen das Schiffsdeck beleben, können den Kriegsschiffscharakter unterstreichen; für sich genommen sind sie jedoch kein hinreichendes Charakteristikum.

Fischerboote zeigen in den Darstellungen keine genuinen Strukturmerkmale, die sie generell von anderen Schiffsklassen unterscheiden würden. Sie weisen zuweilen – wie die Kriegs- und Frachtschiffe – seitliche Ausleger (Threnusbalken) für das Steuerruder auf, wenn auch in Miniatur, und besitzen häufig einen spitzen Bugsporn (vgl. Zeichnungen 5–9). Die dem Fischfang zugeordneten Boote weisen proportional zu ihrer Besatzung und sonstigen Umgebung fast durchweg kleinere Dimensionen als Kriegs- und Frachtschiffe auf. Fischerboote sind diese Fahrzeuge aufgrund der Fangwerkzeuge an Bord: Netz, Angel, Dreizack oder Reuse sind die Instrumente, bei deren Verwendung durch die Besatzung das Fahrzeug selbst die schwimmende Plattform bildet.

Unter dem Begriff der *visuellen Relevanz* werden im Rahmen dieser Untersuchung der optische Stellenwert und die physische Präsenz einer Schiffsdarstellung in ihrem räumlichen Nahfeld bezeichnet. Sie drückt sich vor allem in der Art aus, in der das Schiffsbild durch Anbringungsort, Sichtbezüge, Größe, Farben oder das Thema die Aufmerksamkeit eines Betrachters zu gewinnen und zu halten vermag. Synonym wird der Terminus *visuelle Wertigkeit* gebraucht. Dabei gilt begreiflicherweise für alle Denkmälergattungen gleichermaßen, dass frontal in Augenhöhe angebrachte Bilder besser wahrgenommen werden, also solche, die am Rande, seitlich oder an der den Raumfluchten abgewandten Rückseite eines Objektes erscheinen. Bei Bodenmosaiken erschwert die oft schräge Blickrichtung des Betrachters eine optimale Wahrnehmung. Außerdem kann die Anzahl der einzelnen an einem Ort dargestellten Schiffe unabhängig von ihrer Darstellungsgröße die optische Erfassung entscheidend beeinflussen. Je größer diese Anzahl individuell abgebildeter Wasserfahrzeuge, desto eher werden sie die

Aufmerksamkeit etwa am Ort anwesender Menschen binden.

I. D Schiffsdarstellungen in ihrem Kontext

Wir verstehen hier unter dem Kontext zunächst die Beschaffenheit der unmittelbaren Umgebung einer Schiffsdarstellung, durch die ihre Funktion, ihr Bedeutungsinhalt und ihre Wahrnehmung über den eigentlichen Objektcharakter hinaus wesentlich mitbestimmt werden. Auch der ‚Beschreibstoff selbst kann, wie beispielsweise im Fall von Wandgemälden, Bestandteil der Kontextumgebung eines Schiffsbildes sein. Diese Umgebung wirkt wesentlich daran mit, wie ein Betrachter das Schiffsbild perzipiert und rezipiert. Auch die Zweckbestimmung des Gebäudes oder Monuments (profan, sakral, sepulkral) wird auf die Bildwahrnehmung Einfluss haben. Umgekehrt wird aber auch das Bild selbst auf seine Umgebung einwirken und seine Präsenz dem spezifischen Kontext einen Stempel aufdrücken. Mithin bewegt sich das Verhältnis zwischen der Schiffsdarstellung und ihrem Kontext in einem reziproken Spannungsfeld, das zudem zeitabhängig variieren kann. Es liegt auf der Hand, dass sich dieses Verhältnis umso exakter bestimmen lässt, je präziser wir den Anbringungsort eines Schiffsbildes fassen können.

Hier werden bezüglich der Kontexte vier Sektionen unterschieden, von denen jede wiederum in Untersektionen untergliedert werden kann (s. Tabelle 3)²⁵. Vereinigen sich in einem Gebäude mehrere Funktionen, dann wird bei der Kontexteinordnung zunächst der primäre Gebäudezweck berücksichtigt, der aus dem archäologischen Befund meistens eindeutig hervorgeht. Bei Exemplaren, deren genauer Fundort unbekannt ist, kann der wahrscheinliche ursprüngliche Kontext dennoch oftmals aus dem

Gegenstandscharakter und den Darstellungsinhalten erschlossen werden (z.B. Schiffe in Sarkophagreliefs), jedoch ist hier größere Vorsicht geboten, wie etwa die inhaltlich eng verwandten Bilder paganer und frühchristlicher Sarkophage anmahnen.

Eine wesentliche Gruppe stellen die Objekte aus öffentlich-profanem Umfeld dar, also aus Gebäuden, zu denen eine breitere Öffentlichkeit Zutritt hatte. Hier wird im Folgenden zwischen Bauwerken unterschiedlichster Funktion unterschieden. So fallen in diese Kategorie Wirtschafts- und Handelsplätze, wie beispielsweise der *Piazzale delle Corporazioni* und die diversen Horrea in Ostia, aber auch das Hafengebäude bei Pietra Papa am Tiber südlich von Rom. Auch die Macella, welche verschiedentlich Schiffsdarstellungen aufweisen, werden hierunter gezählt. Des Weiteren werden Verwaltungsbauten in dieser öffentlich-profanen Sektion geführt, insofern sie zwar einerseits auf eine definierte, mit administrativen Aufgaben versehene Personengruppe zugeschnitten sind, andererseits aber auch auswärtigen Besuchern (Clientes) besuchweise offenstanden. Wir haben es hier mit eingeschränkt öffentlichen Bauten zu tun. Bauten für gastronomische Zwecke (Tabernae, Thermopolia, Cauponae) bilden eine weitere Unterrubrik.

Unter die Gebäude mit öffentlich-profanem Nutzungsprofil fallen außerdem städtische Thermen, welche hier von den privaten Thermen römischer Wohnhäuser getrennt behandelt werden, sowie Gebäude der Unterhaltungskultur (z.B. Theater).

Als weitere Unterkategorie stehen im öffentlich-profanen Sektor die Darstellungen auf oder im Verbund mit Staatsmonumenten, welche zwar funktionell ebenfalls einer der vorgenannten Kategorien (Wirtschafts-, Verwaltungs-, Unterhaltungsgebäude) gewidmet sein konnten, bei denen jedoch erkennbar die herrscherliche Propaganda im

Vordergrund stand. Darunter zählen etwa die mittelkaiserzeitlichen Säulenmonumente für Trajan und Marcus Aurelius, bei welchen die Funktion als propagandistische Bildträger neben jener als kaiserliche Grabmonumente deutlich aufscheint. Im Hinblick auf die Schiffsdarstellungen ist hier von einem großen Adressatenkreis auszugehen, der keinen wesentlichen Zugangsbeschränkungen unterlag.

Das Spektrum öffentlicher Profanbauten in römischen Städten ist gewiss größer, als es die hier gegebene Aufzählung suggeriert. Schiffsdarstellungen sind jedoch lediglich aus den genannten Gebäudetypen überliefert und bekannt.

Einen deutlich anders zusammengesetzten Adressatenkreis haben die Bilder im öffentlich-sakralen Kontext, unter welchen diejenigen aus paganen Heiligtümern von denen aus frühchristlichen Kirchen zu unterscheiden sind. Für letztere können lediglich zwei spätantike Beispiele – in Kirchen Ravennas und Aquileias – angeführt werden. Während die Unterscheidung zwischen paganer und frühchristlicher Prägung im Falle der Heiligtümer zumeist eindeutig gelingt, ist sie bei Grabbildern vereinzelt etwas schwieriger.

Darstellungen aus sepulkralem Umfeld bilden im Rahmen dieser Kontextuntersuchung die dritte Hauptsektion. Auf die Notwendigkeit einer Unterscheidung zwischen heidnischen und christlichen Werken hat A. Effenberger hingewiesen, wobei für die Zuordnung primär der Darstellungsinhalt bestimmend und in den Blick zu nehmen ist, weniger hingegen die Glaubenseinstellung der Grabinhaber oder der Auftraggeber²⁶. Im eigentlichen Sinne christliche Kunstwerke wurden erst mit der Abbildung biblischer Szenen ab dem frühen 3. Jh. n. Chr. geschaffen²⁷.

Schließlich werden Schiffsdarstellungen in großer Anzahl auch im ‚privaten‘ Umfeld angetroffen, seien es solche in Wohngebäuden (z.B. Domus, Villae) oder in privaten Wirtschaftsbauten, die als Stätten für das kleine Handwerk bisweilen an die Wohntrakte angeschlossen waren. Im Falle der Wohngebäude ist von einem begrenzten und sehr spezifisch zusammengesetzten Adressatenkreis auszugehen, d.h., den Auftraggebern oblag weitgehende Kontrolle darüber, wer diese Bilder zu Gesicht bekommen würde.

[1] Unter die ältesten überlieferten Schriftzeugnissen römischer Seefahrt fällt der sogenannte Zweite Karthagervertrag, der um 340 v. Chr. zwischen Rom und den Puniern geschlossen wurde und dessen Wortlaut Polybios überliefert, s. Pol. III, 24. Dieser Vertrag, dem ein früherer vorausgegangen sein muss, grenzte die jeweiligen Einflussphären zu Lande und auf dem Meer gegeneinander ab; s. dazu allgemein FERENCZY 1969, 269–281, zu den Auswirkungen zur See PETZOLD 1972 und MAREK 1977, jeweils passim. Dieser Vertrag hatte wahrscheinlich bis 306 v. Chr. Bestand.

[2] Satyricon 71,9 (Gastmahl des Trimalchio): „*Te rogo, ut naves etiam [...] in monumenti mei facias plenis velis euntes, et me in tribunali sedentem* Übersetzung nach L. Friedländer, Petronii Cena Trimalchionis (Leipzig 1891): „... Ich bitte dich, dass du auch Schiffe [...] an der Frontseite meines Monumentes machst, die mit vollen Segeln fahren, und mich selbst, wie ich auf der Tribüne sitze ...“

[3] Mitten im Bundesgenossenkrieg und in Vorwegnahme der späteren integrativen Maßnahme war schon 90 v. Chr. mittels der *lex lulia de civitate* allen latinischen und bundesgenössischen Städten Italiens, die Rom die Treue hielte, das römische Bürgerrecht angeboten worden, vgl. BELLEN 1994, 106 unter Verweis auf Vell. 2,16,4.

[4] Phil. VIII,3.

[5] BELLEN 1994, 107. Die Einwohner der in den nördlich des Po gelegenen, transpadanischen Städte erhielten das latinische Bürgerrecht.

[6] Dig. 1,5,17.

[7] Die Berechnungen anhand von Zensuszahlen und die Schätzungen zur Bevölkerungsentwicklung Italiens sind sehr unterschiedlich, s. HIN 2007, 2–15.

[8] Res gestae 8.

[9] FRIER 2000, Taf. 5–6.

- [10] Vergleiche auch SCHEIDEL 2007, 10.
- [11] RUSSEL 1958, 65–83.
- [12] SCHEIDEL 2007, 12f.
- [13] Romanisierung wird hier verstanden als Wandlungsprozess und Akkulturationsphänomen bezüglich kultureller, sozialer und ökonomischer Lebensweisen mit Italikern als Trägern dieser neuen und anderen Lebensart; vielfach ist jedoch auch eine aktive Aufnahme insbesondere durch die lokalen Eliten belegt; s. dazu PFEILSCHIFTER 2009, 27–42; das Phänomen Romanisierung war, wenngleich nicht unter diesem Begriff verschiedentlich bereits antiken Autoren bewusst, s. etwa Tac. Agr. 21, 1–2.
- [14] LOMAS 1995, 107f.
- [15] Einschränkung sei gesagt, dass an der Ostküste Mittel- und Süditaliens sowie im Binnenland östlich des Apennin Funde von Schiffsdarstellungen generell wesentlich seltener als im Westen vorhanden sind. So können außerhalb des latinischen und des kampanischen Kerngebietes mit Ocrinum/Otricoli, Spolegium, Alba Fucens, Aesernia, Barium/Bari und Tarent lediglich einige wenige Fundorte ausgemacht werden. Dies dürfte zuvorderst demographische Gründe haben, da nämlich die Ostküste im Vergleich zur Westküste weit weniger stark besiedelt war. Ein geringeres Interesse an maritimen Themen zeichnet sich dadurch nicht ab.
- [16] Römische Münzen mit Schiffsbildern liegen in nahezu dreihundert unterschiedlichen Prägungen vor, sie wurden unter anderem besprochen bei ORNA-ORNSTEIN 1995, 179–200 und bei SCHAAFF 2003, hier zuletzt besonders ausführlich. Unter den bereits von H. Menzel und dann erneut von K. Goethert Polaschek untersuchten römischen Tonlampen sind auch solche, deren Spiegel ein Schiffsbild ziert, vgl. etwa MENZEL 1954, Kat. 83 oder GOETHERT POLASCHEK 1987, 121f. 140. Einzeluntersuchungen aller Schiffsdarstellungen auf Tonlampen oder Terra Sigillata liegen m.W. bislang nicht vor.
- [17] RUFFING 2011, 22.
- [18] LANGNER 2001, 12.
- [19] Eine umfassende Zusammenstellung der Lastrae mit Schiffsdarstellungen unternahm bereits EHLE 2012, 683–694.
- [20] Davon ausgenommen sind Objekte, die innerhalb eines Bildes Fahrzeuge unterschiedlicher Größen vereinen, denn in diesen Fällen ist eine sprachliche Unterscheidung notwendig.
- [21] Hierzu insbesondere VIERECK 1996, 21.
- [22] So existieren sowohl Darstellungen groß dimensionierter Fahrzeuge ohne Deck, vgl. etwa LA111, LA228, LA237 als auch kleinere Boote mit Andeutung eines Decks, s. KA47.
- [23] Wir verstehen unter Schiffstypen jeweils alle diejenigen Fahrzeuge, die eine ähnliche Bauart sowie identische Verwendungszwecke und Einsatzgebiete aufweisen, so etwa Fahrzeuge für den Gütertransport auf Binnengewässern, seegehende Frachter oder seetaugliche Kriegsschiffe.

Der Begriff der Schiffsklasse wird hier im weitestmöglichen Sinne verstanden, indem wir zwischen zivilen Frachtern, Fischerbooten und militärischen Einheiten unterscheiden. Schiffsklassen im Sinne von Baureihen völlig identischer Fahrzeuge begegnen in größerem Umfang erst seit dem 20. Jh. und sind in der römischen Antike, von wenigen Ausnahmen im militärischen Bereich abgesehen, sehr selten. Im Bildmaterial sind sie nicht auszumachen.

[24] Eindeutige Ladungsbestandteile sind nur bei knapp 10 % der Darstellungen sichtbar; zumeist handelt es sich um Gefäße, seltener um Tiere.

[25] Die im Katalog verwendeten Kürzel (öffentlich profan, öffentlich sakral, ...) für den *Kontext* geben die hier definierten Kategorien wieder, während die Einzelheiten zur räumlichen Fundsituation soweit bekannt, unter dem *Fundort*, notiert sind.

[26] EFFENBERGER 1986, 14. 18f. und bes. 62 zu den Sarkophagreliefs.

[27] Siehe a.O. (Anm. 12); neuer dazu auch SÖRRIES 2013, 54.

II. Forschungsgeschichte, Forschungsfragen und methodischer Zugriff

II. A Forschungsgeschichte

Die bisherige Forschung zu römischen Schiffen, Schiffsdarstellungen und ihren Kontexten lässt drei inhaltliche Schwerpunkte erkennen. Da ist zunächst der umfangreiche Literaturbestand zur römischen Schifffahrt als solcher, der sich teilweise auf Bilddarstellungen, vielfach aber auch auf archäologische Überreste und die literarische Überlieferung stützt. Dieser kann hier nur auszugsweise einbezogen werden, wobei der Fokus auf Schlüsselwerken zum maritimen Leben in der römischen Antike liegen soll. Ein zweiter wesentlicher Forschungsschwerpunkt umfasst diejenigen Arbeiten, in denen Schiffsbilder in ihren spezifischen Kontexten betrachtet werden, meist einzeln oder in kleineren Gruppen. Da in jüngerer Zeit eine intensive Auseinandersetzung mit der Struktur römischer Wohnhäuser und mit den dort vorhandenen Wand- und Bodendekorationen stattgefunden hat, soll die hierzu bislang erschienene Literatur als dritter Aspekt ebenfalls durchleuchtet werden. Es finden sich in diesen Arbeiten wichtige Aspekte für die Kontextanalyse maritimer Bilder.

Eine der wichtigsten zeitgenössischen Schriftquellen für die spätantike Seefahrt, die im 4. Jh. n.Chr. entstandene Abhandlung *‚Epitoma rei militaris‘* des Flavius Vegetius