



Das Erlanger Römerboot am Ende seiner langen Donau-Reise an einer Slip-Stelle in Rumänien. Gut, dass es hier nicht wie in Eining abgetrieben ist, denn eine schützende DLRG gab es in Rumänien nicht.
Foto: Margit Schedel

„Wir hatten oft Schwein“

Auf dem Römerboot viele Erkenntnisse gewonnen — Interview mit Boris Dreyer

Wie kamen Sie zu der Idee, ein solches Projekt anzugehen?

Boris Dreyer: Das hat erst mal einen rein äußerlichen Anlass. Wir haben das Jubiläum an der Universität. Es wurde immer viel besprochen, was man anlässlich des Jubiläums machen kann, was die Universität als Ganzes repräsentiert, also als Volluniversität und vor allem auch mal unter der Projektleitung eines geisteswissenschaftlichen Faches. Natürlich bin ich auch durch meine ganze Forschungstätigkeit mit dem Thema affin. Ich habe bereits einige Bücher zu den römischen Beziehungen zum germanischen Raum geschrieben. Und dazu gehörte natürlich auch das Boot, was eine ganz wichtige Rolle bei der Kontrolle der Grenzgebiete gespielt hat. Dann habe ich zudem eine starke Affinität zur Archäologie. Ich bin schon seit Jahren bei Ausgrabungen in der Türkei tätig. Da fahr ich ja heute Nacht auch noch hin. Also es laufen mehrere Fäden zusammen, die anlässlich des Jubiläums, dann zu diesem Unternehmen führten.

Wie lange waren Sie dafür in der Planung?

Dreyer: Ungefähr seit der zweiten Hälfte 2016. Das ist eigentlich immer noch sehr kurz.

Das stimmt. Aber warum haben Sie eigentlich die Donau ausgesucht?

Dreyer: Weil die Boote genau dort tätig waren. Das hat ja alles auch einen wissenschaftlichen Hintergrund. Dort sind die Boote langgefahren. Aber auch die Art und Weise wie die Boote, nämlich in der Regel stromabwärts, gefahren sind, ist wissenschaftlich sehr interessant zu untersuchen. Darüber hinaus haben wir auch wichtige Erkenntnisse darüber gewonnen, inwiefern das Navigieren stromaufwärts möglich ist.

Und welche geschichtlichen Aspekte konnten Sie dazu gewinnen? Das ist ja praktisch Geschichte zum Anfassen?

Dreyer: Richtig, Geschichte zum Anfassen, Geschichte live erleben. Schon beim Bau alleine konnten wir feststellen, dass die Römer sich den Situationen gut anpassen konnten. Sie haben das Holz der Gegend genommen und haben aber das Know-How aus dem Mittelmeer mit hergebracht. Zudem steht in den Geschichtsbüchern gerne, dass die Römer schnell den Mast aufstellen konnten. Dafür braucht man aber mindestens zehn Leute, denn der Mast ist hundert Kilogramm schwer und lässt sich nicht einfach mal eben so aufstellen.

Sie und Ihr Team sind die Strecke ja gerudert, wie hat das funktioniert?

Dreyer: Das Rudern ist das Hauptantriebsmittel, richtig, und das bleibt es meiner Meinung nach auch. Also wenn wir 18 Leute dabei hatten, waren darunter oft viele Gäste (Anm. d. Red.: Die keine Erfahrung hatten). Und die Erkenntnis dabei ist einfach: Dass keine Spezialisten nötig sind. Es müssen keine professionellen Ruderer sein. Eher im Gegenteil. Je unbedarft-

ter und enthusiastischer die Freiwilligen waren, desto schneller kam man an/konnte man sich anpassen.

Aber kann da nicht viel passieren, wenn unerfahrene Ruderer mitfahren?

Dreyer: Sicher. Aber wenn man dann halb ernst, halb scherzhaft gesagt hat, dass sie jetzt ordentlich rudern müssen, weil wir sonst nicht zurückkommen, dann haben die das schnell verstanden.

Waren es in der Antike auch Latien?

Dreyer: Ja, es waren hauptberufliche Soldaten. Und keine Sklaven, muss ich noch einmal betonen.

Aber es gibt doch sicher etwas, was man am Anfang als Nicht-Ruderer lernen musste.

Dreyer: Ja. Das Wichtigste ist, sich an den Rhythmus zu gewöhnen. Der Rhythmus wird von mir als Rudergänger lautierend vorgegeben, oder durch die Schlagposition. Also hat neben mir auch die Stammbesetzung von mindestens vier Leuten, manchmal den Takt angegeben.

Waren es nicht mal sechs?

Dreyer: Das hat manchmal divergiert. Eigentlich waren wir mal sechs, sogar mal sieben, aber je weiter wir zum Donau-Delta kamen, desto höher waren die menschlichen Verluste (lacht). Aber vier mussten es mindestens sein, die Ahnung hatten vom Anlegen und Ablegen.

Wo waren die größten Schwierigkeiten?

Dreyer: Sich voll und ganz dem Rhythmus anzupassen und das Boot in Bewegung zu bringen. Denn wenn das Boot einmal fährt, das sind 2,2 Tonnen, ist es hydrostatisch gesehen in einem optimalen Zustand. Und läuft praktisch wie von selbst.

Professor Boris Dreyer sieht nicht so aus, wie man sich einen typischen Professor vorstellt. Er trägt Jeans und T-Shirt anstatt Anzug, und in seinem Büro teilen sich wichtige Unterlagen mit einer Keksdose den Platz. Obwohl er eigentlich im Reisetress ist, weil er abends noch zu Ausgrabungen in die Türkei fliegen muss, sieht er sichtlich entspannt aus. Ob das an den letzten Wochen liegen mag? Die verbrachte er nämlich größtenteils auf See. Und das nicht auf einem Luxus-Kreuzer, sondern auf einem selbstgebautes Boot, das ein Projekt der Friedrich-Alexander-Universität anlässlich ihres 275. Jubiläums ist. Bei dem Projekt handelt es sich um das originalgetreu nachgebaute römische Patrouillen-

Also wird völlige Synchronität erfordert?

Dreyer: Ja. Und am Ende schaltet man sogar seinen Kopf dabei aus, schaltet die Gedanken aus, und dann hat das irgendwie etwas Meditatives. Platsch, platsch, platsch. Bis dahin dauert es meist so fünf bis zehn Minuten. Gut, manch einer ist nun auch gar nicht rhythmisch begabt, dann wird es gefährlich. (lacht)

Ich hab gehört, Sie sind 30 Kilometer am Tag gefahren?

Dreyer: Nein 40. Zum Teil in sengender Hitze. Da brauchte man eine ganze Menge Wasser. Vor allem konnten wir keine Pausen machen... Also eine Pinkelpause war nicht drin. Und man schwitzt ja eigentlich auch alles wieder aus.

Das klingt nach einem harten Tag. Wie war denn so der Ablauf und wie lange sind Sie am Stück unterwegs gewesen?

Dreyer: Wir waren dann so sechs bis acht Stunden unterwegs. Sind morgens um 8 losgefahren und nachmittags dann am Zielort angekommen. Irgendwann haben wir dann auch Regeln eingeführt. Zum Beispiel, dass alle halbe Stunde nur die ungeraden Reihen für fünf Minuten rudern und dann fünf Minuten lang die geraden.

Haben Sie das jeden Tag zeitlich so geschafft, wie Sie sich das vorgestellt haben?

Dreyer: Ich kann mich noch gut erinnern, dass wir anfangs kaum Erfahrung mit Strömungen hatten. Dann sind wir im wahrsten Sinne des Wortes ins kalte Wasser geworfen worden. Wir mussten von Ingolstadt nach Eining, das sind etwa 45 Stromkilometer. In Eining hatten wir um 12 Uhr einzutreffen. Und auf dem Weg etwa auf der Hälfte ist eine Schleuse. Da hat uns die Strömung geholfen, denn wir sind tatsächlich um 10 vor

12 angekommen. Und dann gab es wiederum die Strecke von Schögen nach Ottensheim. Da war es glühend heiß, zum Teil auch richtig langweilig, weil die Kilometer sich so in die Länge zogen und kaum Strömung existierte. Dann musste man sich halt irgendwelche Witze erzählen, aber dann wird das auch bereitwillig aufgenommen. Denn jeder sitzt im Boot und man kann nicht raus. (lacht)

War es denn immer so heiß?

Dreyer: Es gab einen einzigen Regentag, wenn wir mal von Ingolstadt selbst absehen, wo wir die Zuschauerfahrten hatten. Aber dafür war das so richtig peitschender Regen, kurz vor Hagel.

Wie sah es mit technischen Problemen aus? Problemen mit denen Sie anfänglich nicht rechnet? Oder ist alles glimpflich verlaufen?

Dreyer: Wir hatten oft Schwein. Einer der Mitfahrenden hat am Ende gesagt, wir hatten eine ganze Schweineherde. Das waren aber mehr Dinge, die nichts mit dem Rudern selbst zu tun hatten. Also wir sind zum Beispiel nie auf Grund aufgelaufen, oder abgetrieben worden. Außer bei zwei Ausnahmen. Einmal haben wir in der Schleuse Dollen verloren und bei Zuschauerfahrten gingen ein paar Ruder kaputt, weil die Ruder nicht schnell genug eingezogen worden sind. Und beim zweiten Mal bei Eining beim Einslippen (Anm. d. Red.: Ein Boot mithilfe eines Boottrailers o.ä. aus dem Wasser holen) gab es eine sehr starke Strömung. Und wir waren nur noch zu Fünft auf dem Boot, als wir in der Strömung umdrehen mussten, um zur Slip-Stelle zu kommen. Und da sind wir dann abgetrieben, aber die DLRG war direkt da und hat uns wieder eingefangen.

Sie haben das Boot ja auch auf einem Trailer bewegt, verlief da alles

reibungslos?

Dreyer: Ich bin den langen Zug von 22 Metern ziemlich oft selbst gefahren und hab vieles richtig gemacht, aber auch zum Teil große Böcke produziert. Zum Beispiel hab ich es geschafft, den Trailer in den Graben zu fahren. Bei einer fast 180 Grad-Kehre mit einer ungefähren Steigung von 35 Grad, lag der Trailer dann im Graben. Dass das Ganze dann im Endeffekt nur eine halbe Stunde gedauert hat, macht das ganze in der Retrospektive sehr entspannt. Aber ich dachte eigentlich, dass hier die Fahrt zu Ende ist.

Dass Sie da wieder herausgekommen sind...

Dreyer: Vor allem mit dem alten Zugfahrzeug. Ich hab noch gedacht, selbst wenn wir hier rauskommen, der Wagen schafft's ja nur mit Schwung hoch, nicht aus dem Stand. Wir haben ohnehin jeden Tag bei der Rückfahrt gerätselt, ob das diesen Tag noch durchhält.

Oh je, was war denn da los?

Dreyer: Die Kupplung war unzuverlässig. Wir mussten immer damit rechnen, dass die Kupplung aufgibt und wir liegen bleiben. Und dann hat sich die Kupplung Gott sei Dank immer wieder erholt. Bei Passau, 200 km Meter vor dem Ziel, wurden wir dann auch noch von der bayrischen Polizei herausgezogen. Es ist aber alles glimpflich verlaufen (bitte hier vorsichtig sein). Und witzigerweise war der Beamte, der uns rausgezogen hat, der Neffe des Bauern, der unser Boot bei Eining rausgezogen hat.

Zumindest ist schlussendlich noch alles gut verlaufen. War das eigentlich schon alles, oder können wir uns auf noch mehr freuen?

Dreyer: Klar haben wir jetzt eine große Etappe geschafft, es ist nicht die letzte Etappe.

Und wo ist das Boot jetzt?

Dreyer: Momentan liegt das Boot auf dem Altmühlsee, das ist aber keine Dauererlaubnis. Es sind verschiedene Standorte im Gespräch. Dazu zählt zwar auch der Altmühlsee, aber auch der Rothsee und auch zwei Standorte in Erlangen (Dechendorfer Weiher und Wöhrmühle an der Regnitz).

Wird es noch mehr von solchen Projekten geben?

Dreyer: Das hängt natürlich von den Anfragen ab. So könnte man mal den Rhein entlang fahren. Das ist die antike Autobahn 2, wenn die Donau die Autobahn 1 ist. Und wir sind natürlich etliche Orte nicht angefahren. Es könnten aber auch andere Konzepte umgesetzt werden wie zum Beispiel die Publikumsfahrten oder Team-Building für Firmen. Oder dass man in Erlangen vielleicht einen ganzen Römertag schafft, wäre auch eine Möglichkeit. Also, wo man lernen kann, wie die Römer gekocht haben, oder wie sie ihre Lager gebaut haben. Das wären beispielhafte Konzepte, die ich mir unter anderem vorstellen könnte.

Interview: CELINE KOCH



Der Historiker Prof. Boris Dreyer ging auf große Fahrt.
Foto: Sippel

boot Fridericiana Alexandrina Navis (FAN). Mit diesem ist das Team um Boris Dreyer hunderte von Kilometern über die Donau gerudert. Die Planung des Projektes begann Mitte 2016. Das Schiff wur-

de bereits im April 2018 fertiggestellt dank der Hilfe und dem Einsatz von vielen Freiwilligen. Nach einigen ersten Probefahrten hat das Boot dann am 18. Juli heimische Gewässer verlassen. Schließlich endete die Fahrt in Tulcea, einer rumänischen Hafenstadt, die am schwarzen Meer liegt. Zuvor machte die FAN aber auch Halt in Städten wie Manching, Ingolstadt oder Oberloiben bei Wien. Mit einer ungefähren Geschwindigkeit von drei Knoten legten die Ruderer täglich eine Strecke von mindestens 40 Kilometern zurück und waren so oft sechs bis acht Stunden auf der Donau unterwegs. Dabei waren die Ruderer meist Freiwillige ohne wirkliche Ruder-Erfahrung. cko

GROßES DESIGN
KLEINE PREISE



upper SOFA
z.B. 196 breit,
bereits ab 2.543,-€



ann RELAXsessel
bereits ab 1.496,-€

Modern, Zeitlos,
Elegant und Bequem...
Papadatos

Lust auf Neues!
möbel.design.lebensart
erlangen . friedrichstraße 1
tel 09131/9774-79 . fax -80
www.design-schauburg.de

schauburg