

TRIERISCH BALAWERN

Kurz gefasst

Für den etwas wortkargen Trierer ist es eine Notwendigkeit, sparsam, aber treffend mit seiner Sprache umzugehen. Wo es möglich ist, vermeidet er daher weitschweifige Kommentare. Manchmal gelingt es ihm dabei sogar, komplexe Stellungnahmen auf ein einziges kurzes Wörtchen zu reduzieren. Hier ein paar Beispiele:

Jemand benimmt sich in bewährter Weise daneben, und man findet das Verhalten wieder einmal peinlich und unangebracht. *Glaawdsde!* (Glaubst du!) lautet hier der mit zum Himmel erhobenen Augen vorgebrachte Seufzer. Scham, Spott und ungläubiges Erstaunen werden so in aller Kürze zum Ausdruck gebracht.

Dajee! (Betonung auf der zweiten Silbe) ist universell verwendbar. Es kann einmal – verbunden mit einem Händeklatschen – bedeuten: Packen wir es an! Dann aber auch: Macht mal ein wenig schneller! oder: Schaut, dass ihr fortkommt! oder: Ich verabschiede mich und verschwinde.

Gie! (gehe!) *Komm! Komm gie!* und *Gie mer wägg!* lautet, verbunden mit einer wegwerfenden Handbewegung, das abwertende Urteil über eine Person oder über eine prahlerische Übertreibung.

Sao! (sage!) beinhaltet die Rüge für einen Störenfried oder für jemanden, der sich nicht an Regeln und Ordnung hält.

Unn? (und?) kann je nach der Situation heißen: Wie ist das Wohlfinden? Was ist bei der Sache herausgekommen? Wie soll es nun weitergehen? Hat es Spaß gemacht?

Suu! (so!) lautet die Zusammenfassung nach einem abgeschlossenen Tun oder der aufmunternde Ruf zu einem Neubeginn.

Da! (mit ganz kurzem a) sagt der Trierer, wenn er ein Geschenk überreicht. Und dann gibt es noch das verzweifelnde *Da!*, wenn eine Sache schiefgegangen ist, wie beispielsweise bei einem familiären Unglück: *Anner Mädcher ömmer, onns Käddi aamaol. Da!*

Die besten Kolumnen von Horst Schmitt und Josef Marx sind in dem Buch „Milljunen Leit – mindestens drei“ nachzulesen, das im Trierer Verlag Michael Weyand erschienen ist. Das Buch ist für 11,95 im Trierer Handel erhältlich und im Internet unter www.volksfreund-shop.de.



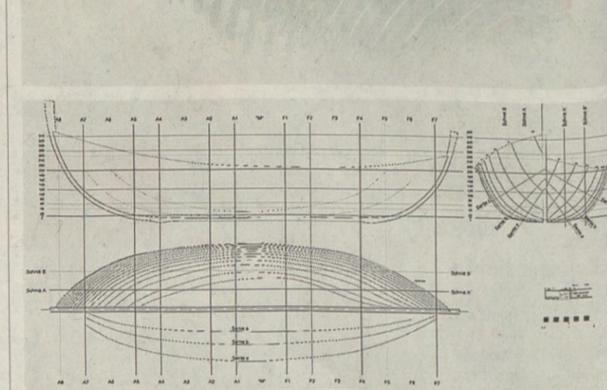
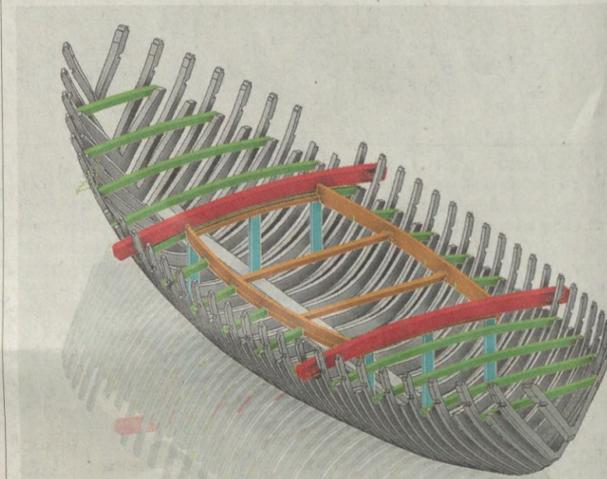
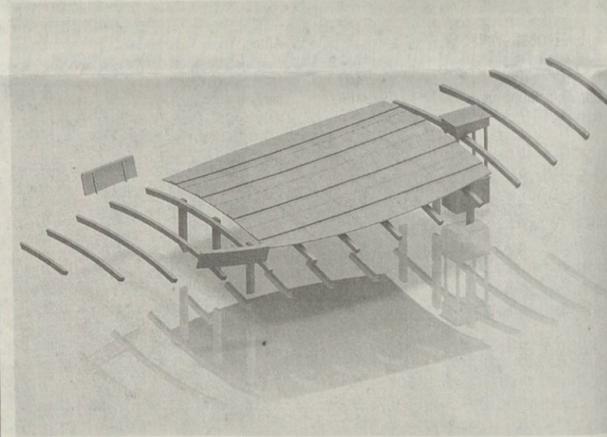
HORST SCHMITT

Vortrag: „Vorbild Laokoon“

TRIER (red) Die ursprünglich für kommenden Freitag angekündigte Veranstaltung „Vorbild Laokoon. Wie eine antike Skulptur zum Vorbild für Christus und Pasolini wurde“ in der Reihe „Reif für die Kunst“ wird verschoben auf Freitag, den 23. Juni, um 14.30 Uhr. Das hat das Museum am Dom mitgeteilt. Museumsdirektor Markus Groß-Morgen geht in dem Vortrag der Frage nach, wie die 1506 bei Ausgrabungen in Rom gefundene Laokoon-Skulptur zum Inbegriff der Bildhauerkunst und dadurch zum Vorbild für unzählige Kunstwerke werden konnte. Darunter sind so gegensätzliche Werke wie ein barocker Kruzifixus aus dem Trierer Dom und die Bronzeskulptur des Wiener Künstlers Alfred Hrdlicka „Hommage à Pasolini“.

Die Teilnahmegebühr beträgt 8 Euro inkl. Kaffee und Kuchen. Anmeldung unter Tel. 0651/7105255 oder museum@bis-tum-trier.de

Produktion der Seite:
Rainer Neubert/Michael Schmitz



Von der Zeichnung zur virtuellen Realität. Als Vorlage und parallel zum originalgetreuen Nachbau der römischen Handelsschiffs Laurons II an der Universität Trier rekonstruiert die Hochschule Trier mit innovativer 3-D-Technik den Aufbau und das Aussehen des Küstenseglers.

FOTOS (5): HOCHSCHULE TRIER

Historiker bauen ein echtes Römerschiff

Wie global war der antike Seehandel? Universität und Hochschule suchen bei diesem einzigartigen Projekt gemeinsam nach Antworten.

VON RAINER NEUBERT

TRIER In einer geräumigen, aber schlichten Halle auf dem Parkplatz der Universität Trier wird Geschichte geschrieben. Ganz stimmt diese Aussage nicht, werden die Protagonisten des einzigartigen Projekts vielleicht anmerken. „Unser Projekt hat große Bedeutung für die Handelsgeschichte“, sagt Professor Christoph Schäfer. Je nachdem, wie sich der Segelfrachter Laurons 2 bei seinen mit modernster Technik vermessenen Fahrten verhalten wird, müsse aber die Geschichte neu geschrieben werden.

Das Projekt Der mächtige Balken für den Kiel liegt bereits seit einigen Tagen bereit. Die Doktoranden Arne Döpke und Sascha Weiler haben auch die halbkreisförmigen Segmente (Mallen) bereits fertig gebaut, die als Schablonen für die exakte Beplankung unverzichtbar sind. 16 Meter lang, fünf Meter breit und vier Meter hoch wird der Rumpf der ersten originalgetreuen Rekonstruktion eines römischen Frachtschiffes sein. Das Holz dafür – zehn Eichen für das Spantgerippe, 13 Kiefern für Plankenholz und zwei Weißtannen für Mast und Rah – wurde vor einem Jahr im Trierer Stadtwald geschlagen und zum Trocknen auf dem Uni-Campus gelagert. In der eigens errichteten Halle wird daraus in den kommenden 15 Monaten die „Laurons 2“ entstehen. Mit diesem Schiff sollen das Potenzial und die Intensität des römischen Seehandels praxisnah wie nie zuvor erforscht werden. „Wenn wir im Oberwasser der Moselschleuse Trier messen können, wie sich das Schiff beim Kreuzen gegen den Wind verhält, können wir daraus die exakten Fahrzeiten dieser und anderer Handelsschiffe in der Antike berechnen“, ist Projektleiter Christoph Schäfer überzeugt. Der Althistoriker ist selbst begeisterter Segler und hat in Regensburg, Hamburg und Garmersheim bereits drei römische Schiffe des Typs Lusoria gebaut und vermessen. „Das waren Kriegsschiffe“, erläutert Schäfer, der sich selbst zu den Modernisten seines Fachs zählt und somit die experimentelle Archäologie schätzt.

Die Kooperationen Die Erfahrungen und Kontakte aus diesen drei Projekten kommen der Rekonstruktion des antiken Küstenseglers nun zugute. So werden die Leistungen des Schiffes am Ende zum Beispiel mit einem elektronischen Messsystem erfasst, das bereits für den America's Cup entwickelt und von Astro-



Die Schablonen für den Schiffsrumpf sind schon fertig. Prof. Christoph Schäfer, Arne Döpke und Sascha Weiler (von links) freuen sich auf die Kiellegung.

TV-FOTOS (2): RAINER NEUBERT

physikern der Universität Hamburg und des Massachusetts Institute of Technology in Kooperation mit der Hochschule Trier an die speziellen Eigenschaften römischer Schiffe angepasst wurde.

Die realen Testfahrten werden auch zeigen, ob die von der Hochschule erstellten Computersimulationen tatsächlich so zutreffen. Denn das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) mit mehr als 300 000 Euro geförderte Projekt beinhaltet auch eine Kooperation im Rahmen der Wissenschaftsallianz Trier. Im Mittelpunkt der engen Zusammenarbeit zwischen dem Fachbereich Technik/Maschinenbau und Fahrzeugtechnik der Hochschule und dem Fach Alte Geschichte der Universität werden die Möglichkeiten und Grenzen der digitalen Rekonstruktion untersucht.

„Wir ermitteln die exakten Fahrzeiten der antiken Handelsschiffe“

Prof. Christoph Schäfer
Universität Trier

Unter der Leitung von Hochschuldozent Michael Hoffmann haben Maschinenbaustudenten bereits realitätsnahe Modelle des Schiffes erstellt. Sie sind auch Grundlage für den originalgetreuen Nachbau. Denn obwohl das bei Marseille in Südfrankreich gefundene Laurons-Wrack als am besten erhaltener Überrest eines römischen Frachtschiffes gilt, reichen die Teile alleine nicht für eine komplette Rekonstruktion ohne künstliche Simulation. „Für unsere Studenten ist eine

solche projektbasierte Lehre eine motivierende Sache“, ist Michael Hoffmann überzeugt. „Maschinenbau und Archäologie bieten hier eine interessante Kombination.“ Eine ähnliche Zusammenarbeit habe es bereits in den Jahren 2013/2014 bei den Untersuchungen zu dem römischen Patrouillenschiff Lusoria Rhenania gegeben.

Die Realität Kleinere Modelle des Frachtschiffes Laurons, von dem vermutlich Hunderte auf dem Mittelmeer unterwegs waren, um Lebensmittel wie Olivenöl in großen Amphoren zu den Truppen des römischen Heeres und den Städten des expandierenden Reiches zu transportieren, werden auch im 3-D-Druckverfahren entstehen. Zudem geht es darum, neueste Technologien aus der virtuellen Realität und der erweiterten Realität (Augmented Reality) einzusetzen. Ähnlich wie beim Spiel Pokemon soll das römische Schiff per Smartphone oder Datenbrillen in einem realen Umfeld sichtbar werden.

Wenn heute in der Halle auf dem Uniparkplatz die Präsidenten der Hochschule und der Universität mit der Kiellegung den offiziellen Startschuss für die erste Rekonstruktion eines römischen Handelsschiffes geben, wird die Laurons also zumindest virtuell schon einmal vor den Augen der Gäste entstehen. Bis zur realen Schiffstaupe auf der Mosel werden allerdings noch viele Monate vergehen. „Vielleicht schaffen wir es bis zum Spätsommer 2018“, hofft Christoph Schäfer.

Mit den modernen Maschinen, die von dem Trierer Unternehmen Hees&Peters kostenlos zur Verfügung gestellt werden, könnte das machbar sein. Schäfer ist für diese Unterstützung ebenso dankbar wie für die Überlassung der Bäume durch die Stadt Trier und das Konstruktionsholz durch Holzland Leyendecker. Denn das Geld der DFG reiche leider nicht aus, um das Projekt zu finanzieren. Dass die knapp 30 an dem Schiffsbau beteiligten Studenten der Universität Trier ebenso kostenlos helfen wie die Gaststudenten der Uni Marburg bei ihrem sechswöchigen Schiffsbau-Praktikum sei auch deshalb eine Notwendigkeit.

Wie leistungsfähig waren die römischen Frachtschiffe auf den Meeren und Flüssen? Antworten auf diese Frage soll die Laurons 2 bringen. Möglicherweise wird dann ein bedeutendes Kapitel Handelsgeschichte neu geschrieben. Für Christoph Schäfer wäre das ein Traum. Gibt es noch einen? Der Historiker lacht. „Ja, eine Testfahrt mit dem Schiff im Mittelmeer.“

Ein Video und Computersimulationen zum Projekt Laurons 2 finden Sie unter www.volksfreund.de/extra

INFO

Ein Schiffswrack als einzige Vorlage für den Bau

Schriftliche Aufzeichnungen darüber, wie in der Antike Schiffe konstruiert und gebaut wurden, gibt es nicht. Als Vorlage für die auch in der Ausführung möglichst detailgenaue Rekonstruktion des 16 Meter langen römischen Frachtschiffes dient deshalb besonders das Wrack des vor etwa 1700 Jahren im Hafen von Laurons in der Nähe von Marseille in Südfrankreich gesunkenen Küstenseglers Laurons 2. Es gilt als das am besten erhaltene Schiffswrack aus dieser Zeit.

Gebaut wird die Rekonstruktion unter Anleitung des erfahrenen Bootsbaumeisters Matthias Helterhoff aus Usedom. Er kommt alle vier Wochen für eine Woche nach Trier und gibt den Studenten und freiwilligen Helfern Anweisungen und Hilfestellungen. Die Doktoranden Arne Döpke und Sascha Weiler koordinieren die Abläufe in



Nut und Feder: Das passgenaue Zusammenfügen der Planken ohne Nägel ist eine der größten Herausforderungen bei dem ungewöhnlichen Schiffsbau-Projekt.

der extra für den Bootsbau auf dem Uniparkplatz errichteten Halle. Für die Verbindung des Spantengerippes und der Holzplanken werden vor allem Holzschlösser und Holzdübel verwendet. Die benötigten Nägel werden ebenfalls nach römischem Vorbild geschmiedet.

STUBO