

EINIGE BEMERKUNGEN ÜBER DIE ÜBERGANGSPUNKTE AUF DER DONAU ZWISCHEN MOESIA SUPERIOR UND DAKIEN

Călin Timoc
(Timișoara)

Die Donau war schon immer eine wichtige Verkehrsader, die den Westen mit dem Osten des Römischen Reiches und die Limesprovinzen mit den barbarischen Nachbargebiete verband (Benea 1982, 23).

Auf den Gewässern des Stromes durchfuhren römische Militär- und Zivilschiffe, aber auch barbarische Boote mit Tauschwaren (Benea 1982, 25-26). In den vielen Flusshäfen der Donau ankehrten viele Frachtschiffe oder Schiffe die die Reisenden von einem Ufer zum anderen umsteigen liessen.

Unter den Bootarten, die die Landschaft der Donau beherrschten, sind die Kähne, die Einbaumflösse und insbesondere Ruderboote von verschiedenen Grössen, aber auch Schiffe der militärischen Flotten zu finden.

Ein bemerkenswertes Ereignis in dieser Richtung, auch wenn es, unter zeitgeschichtlichem Gesichtspunkt betrachtet, vor der von uns besprochenen Epoche geschah, ist der Angriff Alexanders den Grossen im Norden der Donau, als er gegen die Armeen der Tribalier und Thraker zog und dafür alle "die aus einem einzigen Baum angefertigte" Kähne sammelte, die in der Umgebung von Überfluss vorhanden waren, wie uns Arrian berichtet und der Donau auch gegen die Geten überstoss (IPIR 585).

Es scheint, dass Kaiser Trajan auf dieselbe Weise am Anfang der dakischen Kriege einen Brückenkopf geschaffen hat, wahrscheinlich in der Gegend der Eisernen Tore: *"Nachdem er den Istros erreichte, liess Trajan die Römern über, mit den Schiffen gleich gegen die Daker vorsfossen"* (Tzetzes *Chil.* II, 62-63 in: IPIR 687). Selbstverständlich haben an dieser Operation auch Schiffe der zwei Donaufloten teilgenommen: *Classis Flavia Moesica* und *Classis Flavia Pannonica*. Die Kontrolle der schiffbaren Strecke der Donau war entscheidend für den Erfolg Trajans Feldzüge gegen die Daker. Die Trajanssäule zeigt uns in einigen Tafeln eine römische Flotte die aus verschiedenen Boottypen gebildet war: Liburnen mit eine oder zwei Rahmenreihen, *ratis*-Boote, Transportboote für Gepäck und Kriegsmaterialien, die aber auch beim Aufbau von Brücken verwendet wurden und *hipago*-Boote, die für den Transport der Schlepptiere und Ritterpferde erforderlich waren (Matei 1991, 90-91).

Der Überquerung der Donau von Trajans Armee wurde über die Bootsbrücke ohne Zweifel, in mindestens zwei Übergangspunkte ausgeführt: Dierna und Lederata und später, am Anfang des zweiten dakischen Krieges bei Drobeta (Vulpe 1988, 24-25; Florescu 1969, Taf. V; Tudor 1971, 60-61). Die Versorgungstätigkeiten und die Truppenumschiffungen für die dakische Front waren zur Zeit des ersten Krieges fieberhaft und anscheinend, nicht immer sehr anlässlich, insbesondere während der kalten Zeitspannen, als die Donau von Eis bedeckt war. Dieses Problem hat Trajan dazu veranlasst, die Brücke, zwischen Pontes und Drobeta, über die Donau bauen zu lassen: *"Trajan fürchtete sich, dass nach dem der Istros erfriehren sollte, nicht ein Krieg gegen die Römer, die auf der anderen Seite geblieben sind, beginnen würde und hat diese Brücke errichten lassen, damit die Transporte über sie leichter gemacht werden können"* (IPIR 695).

Die Lage in dieser Gegend der Donau wird sich nach den dako-römischen Kriegen radikal ändern. Die Forscher, die sich mit diesen Problemen und mit den Militärbeziehungen zwischen Moesien und Dakien beschäftigt haben, bemerkten, dass die Festungen Novae,

Taliata, Cuppac, Sip, Karatas, Kladovo usw. sowie die Kastellen von Pojčena, Drobeta und Dierna in 2-3 Jhr. n. Chr. weiter verwendet worden waren (Benea 1982, 24; Gudca 1996a, 231-232). Diese Tatsache wurde durch die Zuständigkeit der römischen Armee erklärt, die Kommunikationswege, in die schwierigste Schifffahrtstrecke der Donau. Wir würden da noch die Notwendigkeit hinzufügen, den Schifffahrtverkehr und die Übergangstätigkeiten zwischen Moesia Superior und Dakien zu überwachen. Wir sollen nicht vergessen, dass Dierna und Drobeta dem Handel und der Zollsteuer an der Donau, beim Eingang in die Provinz Dacia Superior ihre wirtschaftliche Entwicklung verdanken. Gleichzeitig müssen wir noch erinnern, dass die Strasse entlang der Donau, auf dem südlichen Ufer die Axis von wo alle Wege nach die dakischen Provinzen führten und deswegen seine Überwachung und Abwehrung ein Hauptverpflicht der römischen Armee konstituierte bildete (Gudea 1996b, 104).

Die Übergangspunkte zwischen Moesia Superior und Dakien waren viele als Anzahl, aber ohne zweifel die besten und wichtigsten Furten waren diejenigen, die den kaiserlichen Strassen folgten: Lederata - Caraș Tal - Bersovia - Tibiscum - Ulpia Traiana Sarmizegetusa - Apulum; Taliata - Dierna - Cerna Tal - Timiș Tal - Tibiscum; Egeta - Drobeta - Bumbesti - Apulum (Miller 1929, *Segmentum VIII*).

Eine wichtige karthographische Quelle, die mit diesem Thema eng verbunden ist, ist die Peutingerische Tafel. Sie stellt die wichtigsten Ortschaften dar, die in der Antike an dem kaiserlichen Strassennetz angebunden waren. Merkwürdig ist die Tatsache, dass auf das Grenzgebiet zwischen Moesien und Dakien, dort wo die Donau fließt, die Strecken nicht unterbrochen dargestellt sind, sie werden über den blauen Strich der das Wasser symbolisiert gezeichnet. Das suggeriert uns, dass es damals eine leichte, angenehme und schnelle Möglichkeit gab, auch in Abwesenheit einer Brücke im Falle von Lederata und Dierna, die Donau zu überqueren.

Es existierten auch im Fall einiger Wege, auch sekundäre Übergangspunkte mit geringer Furt. Sie waren viel mehr als Anzahl und sind im allgemeinen ziemlich schwer zu identifizieren. Vladimir Kondić, als er sich mit die Toponymen der verschiedenen antiken Ortschaften entlang der Donau beschäftigte, bemerkte, dass manche Siedlungen die gegenüber zu einander standen verwandte Toponyme haben, zum Beispiel: Aquincum-Transaquincum; Lederata-Translederata; Dierna-Transdierna, Diana-Transdiana (Kondić 1993, 49-51) und im 4-6 Jhr. n. Chr. Drobeta-Transdrobeta (Tudor 1971, 148). Eine bestimmte Erklärung für die Entstehungsweise dieser Toponyme gibt's nicht, aber im allgemeinen akzeptiert man die Idee, dass diese Paarortschaften eine topographische Realität darstellen, dass die Siedlungen auf den zwei Ufern gegenübergestellt, jede auf einem, waren. Eine der antiken Ortschaften aus dem Eisernen Tor hiess *Ratiaria*. Der Name hat seinen Ursprung im lateinischen Wort *ratīs* (=Boot) und hier gab es, selbstverständlich, ein wichtigen Hafen an der Donau in die römischen Zeitspanne.

Wir glauben aber, dass hier auch ein Überschiffungsdienst mit Boote, die speziell für diese Operation angefertigt wurden, funktionierte. Ein solcher Überschiffungs- und Überladungsdienst ist auch im Mittelalter und in der frühmodernen Epoche an der Donau noch gewesen und auch damals mit denselben Mitteln.

Solche Fähren gab es auch im 2-3 Jhr n.Chr. Sie waren mit einem kleinen Tiefgang versehen, was beim Eindringen in niedrige Gewässer und auch in die Gewässer, die näher am Ufer befanden, sehr wichtig waren. Ein solcher "*pontonium*" wurde in dem Ljubljana Mooren bei Lipe gefunden (Gaspari 1998, 192-193). Nach der Masse des Wrackes, an 5 Tonnen geschätzt, konnte die Transportfähigkeit des Bootes, nach einige Berechnungen, bis ungefähr 40 Tonnen steigen. Sehr merkwürdig sind die Dimensionen: 30m lang, 4,8m breit und von 0,66m hoch. Der Tiefeindruck ist 0,3m bis 0,4m (Gaspari 1998, 224). Selbstverständlich sind solche Boote auch beim Warentransport zwischen die donauländischen Ortschaften und in Kriegszeit für die Schiffbrücken verwendet worden (Crăciunoiu 1983, 14).

Ohne Zweifel sind solche Operationen auch von Boote von bescheidende Grössen durchgeführt werden, Boote und Einbaumkähne, die in den ländlichen Gebieten gezwungen waren solche Dienste durchzuführen.

Ein interessanter Fall Ansiltspunkt bildet die Siedlung von Ostrovu Mare. Hier wurden neben der Schifffahrtangenehmigungen auch ein eiserner Anker, Holz- und Steinblockstücke mit Seilspuren (die als Anker werdet wurden) gefunden, die insbesondere für die Fischerboote (Davidescu 1989, 109-110; Stângă 1996, 79-80) waren.

Als Schlussfolgerung muss man betonen, dass die Forschung all dieser Übergangspunkte sich weit von ihrer endlichen Lösung befindet, da ein grosser Teil, der zwischen Moesien Superior und Dakien erfindenden Ortschaften mit keinem Toponym gleichgesetzt wurden, Übergangspunkte darstellen können. Ein solcher Beispiel kann der Kastell mit der Zivilsiedlung von Pojejena darstellen, das überseits der Donau das Kastell von Gradiska hat (Marsigli 1744, 11-12 Taf. XV).

Die Übergangsmöglichkeiten, die am öftesten zur Zeit Trajans vorkommen, sind die Überschiffungen mit Booten die als Furt oder Bootedienst von der Armee geführt wurden. Eine wichtige Rolle spielten auf dieser Strecke auch die zwei Flotten: der *legio VII Claudia* und *legio III Flavia Felix* (Benea 1987, 57-58; Kondić 1987, 44), die auch, die strategischen Stützpunkte im Eisernen Tor in Bewahrung hatten, so wie die wichtigsten Flusschiffhafenpunkte, die Brücken, wie auch den Schifffahrtskanal in Überwachung zu behalten hatten.

Sehr wahrscheinlich war zur Zeit Trajans, die Brücke von Drobeta in Funktion. So wie auch Dio Cassius schreibt, hat Hadrian einen Teil der Holzstruktur der Brücke demontieren lassen, um die süddonauländischen Provinzen gegen den dakischen-jazygischen Angriffen von 117-118 n.Chr. zu schützen. Es ist uns nicht bekannt, aber wir vermuten, dass Hadrian, der Nachfolger des Gründers des Provinz Dakien neidisch auf seinen Vorfahren war und den Apollodorus von Damaskus als Rival in Kunst betrachtete und ihn zum Selbstmord zwang, die Brücke von Pontes-Drobeta nie wiederaufbaute, die ihm auch viel Arbeitskraft, Geld und Zeit gekostet hätte.

Es ist doch schwer zu glauben, dass es Versuche die Brücke im 2 Jhr. n.Chr. wiederzubauen nicht gegeben hat, weil seine Wichtigkeit nicht nur für die Armee, sondern auch für den Handel gültig war. Es lassen sich noch viele Fragen über das Ende dieser Brücke stellen. Eine Krise in ihre Verwendung konnte sie zur Zeit der Markomannenkriege des Kaisers Marcus Aurelius erfahren, als die drei dakischen Provinzen von den Barbaren angegriffen wurden und einen identischen Zustand, wie zur Zeit Hadrians vorkommt: die barbarischen Stämmenverbände griffen von Westen an und plündern und zünden die Zivilsiedlungen und Kastellen an, der Staatthalter des Provinz Dakien stirbt im Kampf gegen sie und die süddonauländischen römischen Provinzen gelangten in grosse Gefahr.

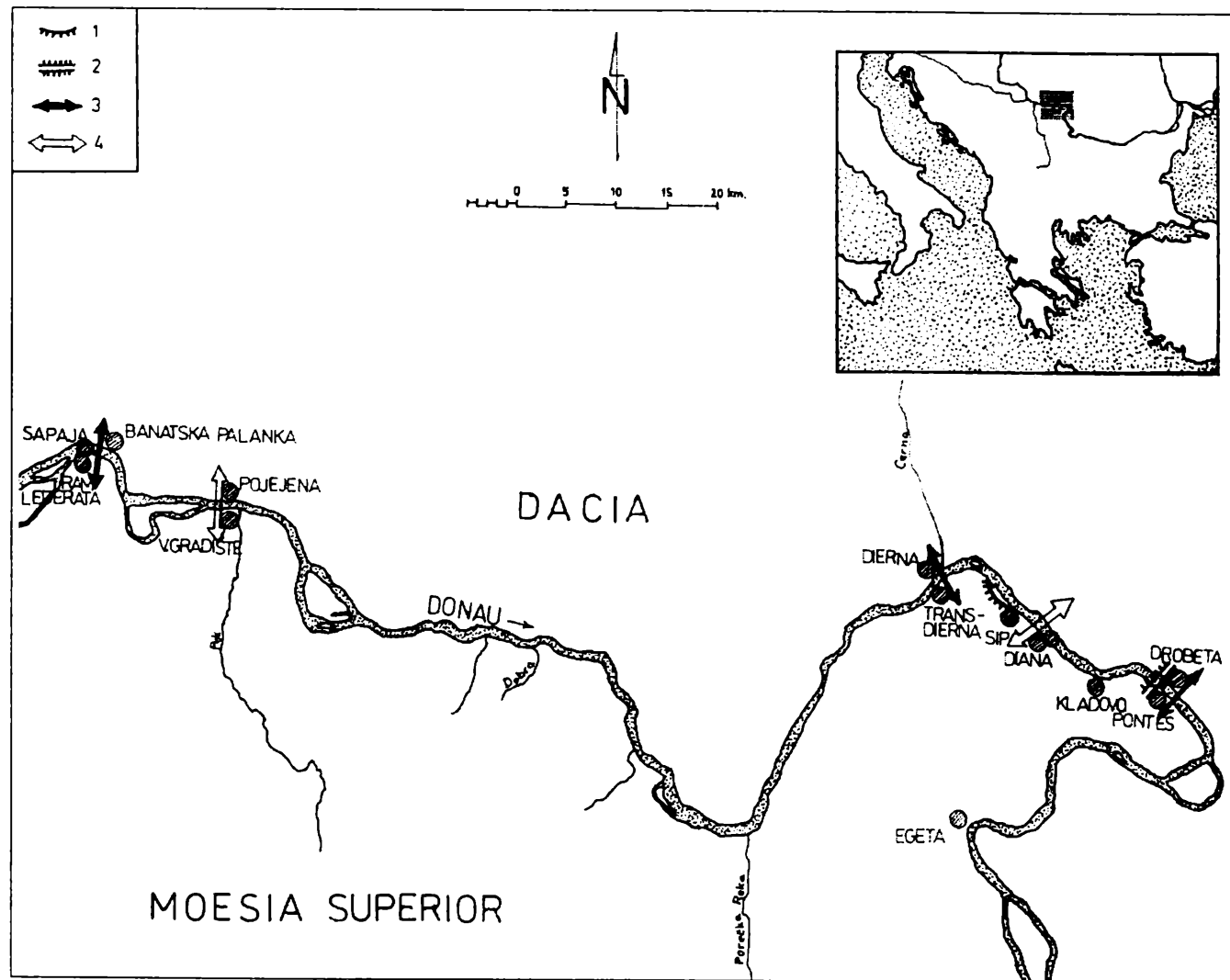
Dio Cassius, der zur Zeit Kaisers Septimius Severus Senator war, und schöne Worte über Trajans Leistungen hatte, schildert uns, dass zu seiner Zeitr die Brücke für nichts nützte, weil sich nur die Brückenpfeiler bewahrten und über ihnen man nicht die Donau überqueren konnte (IPIR 693-694). Vermutlich hat das Überqueren der Donau, in dieser Zeitspanne (Ende des 2 Jhr. n.Chr. - Anfang des 3 Jhr. n.Chr.), auch mit der Hilfe der Boote, die auf der Donau fuhren, stattgefunden.

LITERATUR

Benea 1982 = Benea, D. 1982 *Regiunea Porților de Fier în secolele II-III (cu privire la relațiile militare dintre Dacia și Moesia Superioară, Studii de Istorie a Banatului VIII 23-33.*

Benea 1987 = Benea, D. 1982 *Beiträge zur Geschichte der Militärischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Dazien und Obermoesien (das Gebiet Eisernen Tores im 2-3 Jhr.), Praktika, Athena 57-60.*

- Crăciunoiu 1983 = Crăciunoiu, C. 1983 *Corăbii străbune*, București.
- Davidescu 1989 = Davidescu, M. 1989 *Cetatea romană de la Hinova*, București.
- Florescu 1969 = Florescu, F. B. 1969 *Die Trajanssäule*, Bukarest-Bonn.
- Gaspari 1998 = Gaspari, A. 1998 "*Pontonium*" iz Lip na Ljubljanskem barju, Arheološki Vestnik 49, 187-224.
- Gudea 1996a = Gudea, N. 1996a *Exercitus Moesiae Superioris 106-275*, Recueil du Musée National XVI-1, 231-247.
- Gudea 1996b = Nicolae Gudea, N. 1996b *Porolissum (II). Vama romană*, Cluj-Napoca.
- IPIR = ***, *Izvoare privind istoria României*, I București 1964.
- Kondić 1987 = Kondić, V. 1987 *Statio cataractarum Dianae*, Đerdapske Sveske IV 43-47.
- Kondić 1993 = Kondić, V. 1993 *Transdiana*, Starinar XXXVI 49-52.
- de Marsigli 1744 = de Marsigli, L. F. 1774 *Description du Danube*, tome II La Haye.
- Matei 1991 = Matei, C. 1991 *Flota romană în războaiele dacice*, Peuce X 85-96; 71-94.
- Miller 1929 = Miller, K. 1929 *Die Peutingerische Tafel*, Leipzig.
- Stîngă 1996 = Stîngă, I. 1996 *Circulația navală pe Dunăre. Amenajări și facilități portuare în preajma Drobeta*, Drobeta VII 75-82.
- Tudor 1971 = Tudor, D. 1971 *Podurile romane de la Dunărea de Jos*, București.
- Vulpe 1988 = Vulpe, R. 1988 *Columna lui Traian. Monument al etnogenezei românilor*, București.



Eine von uns bearbeitete Landkarte mit die Übergangspunkte zwischen Moesia Superior und Dakien auf der Donaustrecke: 1. Schiffahrtskanal; 2. Brücke; 3. Hauptübergangspunkte; 4. Sekundäre Übergangspunkte.