

II DATIERUNG

Der Umstand, dass die Mainzer Schiffsfunde auf Fahrzeuge zurückgehen, für deren Konstruktion im Wesentlichen auf Eichenholz zurückgegriffen worden ist, das unter günstigen Voraussetzungen dendrochronologisch datiert werden kann, drängt andere Methoden zuweilen in den Hintergrund – insbesondere dann, wenn in ausreichender Menge Daten zur Verfügung stehen. Das ist, sieht man von den Relikten S1 und S2 ab, die von E. Hollstein rasch im Rahmen des monographischen Vorberichts vorgelegt worden sind⁵³, aber nicht der Fall. So war O. Höckmann stets gezwungen, den spätrömischen Ansatz sämtlicher Funde und Befunde auch mit archäologischen bzw. stratigraphischen Argumenten zu stützen, die »praktisch [das] gleichzeitige Ende aller Schiffe«⁵⁴ nahe legten. Indes bot die Wahrnehmung konstruktiver Unterschiede auch Anlass, mit Altersunterschieden zu rechnen⁵⁵. Eine Spezifizierung des spätrömischen Schichtkontexts gelang nicht oder musste sich mit Mutmaßungen behelfen⁵⁶. Überdies kam für das als Einbaum identifizierte Objekt S10 von Beginn an nachantikes Alter in Betracht, was schließlich durch ein Kernholzdatum von 335 n. Chr. relativiert, wiewohl nicht völlig widerlegt wurde⁵⁷. Münzfunde aus S1 und S9 decken sich im ersten Fall mit der fortgeschrittenen Nutzungszeit des Fahrzeugs; die zwischen Spant und Außenhaut von S9 entdeckte Kleinbronze war unbestimmbar⁵⁸.

Folglich konnte man sich bisher nur an die von Hollstein gelieferten Daten halten. Aber selbst hier scheinen sich Missverständnisse eingestellt zu haben, berief sich doch O. Höckmann zweimal auf dessen Expertise und nannte für Hölzer aus S3 die Endjahre 320 und 321 n. Chr.⁵⁹, wobei es sich nicht um eine Verschreibung aus S2⁶⁰, sondern eher um Imponderabilien einer flüchtigen mündlichen Mitteilung zu handeln scheint. Wie auch immer – beschränkt man sich auf die unzweifelhaften Schiffsfunde und ihren dendrochronologischen Ansatz, konnte bislang allein S1 als hinreichend genau datiert gelten (**Tab. 2**). Dennoch drängt sich selbst dort ein kritischer Kommentar auf.

Als Bauzeit dieses Fahrzeugs wurde das Jahr 376 n. Chr. in Betracht gezogen; als Reparaturphasen dagegen die Jahre 385 und 394 n. Chr.⁶¹. Wenngleich das älteste Datum von Elementen der Außenhaut bezogen wurde, die jüngeren Daten von leichter austauschbaren Teilen, ergab sich Ersteres doch durch Interpolation zweier auf vier- und fünftringige Splintreste gestützte Endringdatierungen in 361 n. Chr. (**Tab. 2, 1/3 und 1/5**), die – ca. 20 Splintringe voraussetzend – auf »um 376« hochgerechnet worden sind. Da Eiche durchaus mit deutlich mehr Splintjahren begegnet, käme man in beiden Fällen auf ein ebenso plausibles Fälljahr 385 n. Chr., wenn nämlich 28 bzw. 29 Splintringe angelegt gewesen wären. Dann hätte man die Bauteile mit dem Fälldatum »Frühjahr 385« gar nicht als Reparaturen aufzufassen, sondern als primärer Baufortschritt. Die von E. Hollstein ins Frühjahr 385 datierten Hölzer (**Tab. 2, 1/1 und 1/4**) lassen darauf schließen, dass die Rumpfschale in dieser Zeit nach Einbau der Spanten achtern mit dem Schandeckel, davor mit dem durch Riemenauflagen strukturierten, die Bordkante säumenden Element fertig gestellt worden war. Dass hingegen problemlos zu ersetzende Einbauten, wie zur Längsaussteifung von Duchtstützen sowie zum Einhängen von Querlagern dienende »Kastenleisten« 394 n. Chr., also nach neun Jahren Nutzungsdauer, aus-

⁵³ Hollstein 1982.

⁵⁴ Höckmann 1986a, 372 f. Anm. 8.

⁵⁵ Jahresbericht 1985, 702 f.

⁵⁶ Höckmann 1982a, 231 (mit Erwägung eines relativen Nacheinanders von S3 und S4 bei der Einlagerung); 1988a, 33 mit Anm. 4 (mit dem Hinweis auf den Fund einer Scherbe vom Niederbieber-Typus).

⁵⁷ Laut des Schreibens B. Beckers, Institut für Botanik der Universität Hohenheim, vom 27.10.1992: Jahrringkurve mit dem Wachstumszeitraum 211-335 n. Chr., ohne Splint. Innerhalb der Eichenchronologie »Römerzeit« Gleichläufigkeit 70,8%,

Signaturläufigkeit 91,4%. »Auch zur Eichen-Standardchronologie [...] hohe Ähnlichkeit [...]«. Aufgrund der starken Bearbeitung des Objekts mochte Becker ein Fälldatum »erst in der ersten Hälfte des 5. Jahrhunderts« nicht ausschließen.

⁵⁸ Funde erwähnt bei Höckmann 1986a, 372 mit Anm. 7 (mit Hinweis auf die Vorlage durch G. Rupprecht); 1988a, 33 mit Anm. 4 (dort allgemein).

⁵⁹ Höckmann 1982a, 233; 1982c, 42; 1983b, 3 f.

⁶⁰ Zur chronologischen Bewertung und sachlichen Interpretation Höckmann 1986a, 370 f. Anm. 3.

⁶¹ Hollstein 1982, 117. 119 Abb. 2.

Wrack	Objekt	Inv.-Nr.	Ringe	Splint/WK	Synchronlage A.D.	Fällung A.D.
1/1	Riemenlager	002D.S1	54	15/WKF	-385	Frühjahr 385
1/2	Scheuerleiste	063.S1	37	–	-353	um 373±10
1/3	Planke Stb. P1	075.S1	86	4	-361	um 377±10
1/4	Schandeckel	002.S1	62	21/WKF	-385	Frühjahr 385
1/5	Planke Bb. P6	066A.S1	102	5	-361	um 376±10
1/6	Ständerwerk	009G/H.S1	79	8	-365	um 377±10
1/7	Ständerwerk	009H/G.S1	110	24/WKF	-394	Frühjahr 394
2/1	Scheuerleiste		176	–	54-229	nach 249±10
2/2	Planke Bb. P3		105	–	158-262	nach 282±10
2/3	Planke Bb. P4		58	–	161-218	nach 238±10
2/4	Planke Bb. P4		116	–	172-287	nach 307±10
2/5	Balkweger 1		127	–	93-219	nach 239±10
2/6	Weger 2		81	–	161-241	nach 261±10
3/1	Planke Bb. P1		151	–	85-235	nach 255±10
3/2	Planke Bb. P2		101	–	78-178	nach 198±10
3/3	Planke Bb. P6		94	–	115-208	nach 228±10
3/4	Planke Bb. P7		45	–	141-185	nach 205±10
3/5	Kiel	020IA.H3	121	–	44-164	nach 184±10
S8	Scheuerleiste	001P.S8	107	–	305-411	nach 431±10
5/1	Auflanger Stb. F6	056B.S9	90	?/–	283-372	390
5/2	Auflanger Bb. F6	057A.S9	49	15/WKF	342-390	Frühjahr 390
5/3	Wrange F5	052A.S9	36	–	292-327	390
5/4	Wrange A5	023D.S9	51	–	284-334	390
5/5	Balkweger I, Bb.	010B.S9	88	–	271-358	um 395±5
5/6	Decksbalken 3	005A.S9	99	10	291-389	um 395±5
5/7	Decksbalken 5	007A.S9	50	–	319-368	um 395±5
5/8	Wrange F9	064F.S9	56	13/WKS	316-371	371/372
5/9	Planke Bb. P3	082AE.S9	43	–	250-292	nach 350
5/10	Planke Bb. P4	081AD.S9	55	–	284-338	nach 350
5/11	Kiel	085AA.S9	55	–	276-330	nach 350

Tab. 2 Dendrochronologische Altersbestimmung durch Ernst Hollstein und Mechthild Neyses-Eiden, Rheinisches Landesmuseum Trier. – WK = Waldkante ([F]rüh, [S]pät).

getauscht worden sein können, versteht sich auch aus praktischem Blickwinkel von selbst. Bei kritischer Beleuchtung wird man aber auch dieses Datum einer Reparatur mit Vorbehalt verwenden – umso mehr, als eine zweite Probe aus diesem konstruktiven Komplex »um 394« angesetzt worden ist, wobei man angesichts des genannten Endjahrs 365 n. Chr. bei noch acht vorhandenen Splintringen durchaus mit einem früheren Fälljahr rechnen könnte (Tab. 2, 1/6).

Dass das Fahrzeug MAINZ 1 in den letzten beiden Jahrzehnten des 4. Jahrhunderts in Fahrt gewesen war, legen auch ein bis zwei Münzfunde nahe, einerseits eine auf Diapositiven im Bildarchiv des RGZM frisch erscheinende Prägung von Theodosius I., gefunden zwischen Bb.-Halbspant A2* und Planke Bb. 5 (Taf. 14, 5)⁶², andererseits – aufgrund der Fundumstände vorsichtiger zu bewerten – eine abgegriffene Münze des Arcadius, die laut O. Höckmanns unveröffentlichten Angaben an Bb. im Spantzwischenfeld A2/A3 lag. Zumal die ältere Kleinbronze gemäß ihrer Lage während des Rumpfausbaus zwischen Spant und Planke deponiert worden war, steht der numismatische Befund nicht nur mit der hier favorisierten Bauzeit frühestens 385 n. Chr. im Einklang, sondern bestätigt auch die Nutzung des Bootes bis um oder sogar nach 400 n. Chr. Womöglich ergibt sich aus der in Aussicht gestellten Münzbestimmung durch G. Rupprecht⁶³ zukünftig Neues.

⁶² Pferdehirt 2002a, 66 (dort irrtümlich als P4 gezählt).

⁶³ Höckmann 1986a, 372 mit Anm. 7.

Der von Höckmann zuletzt als Relikt einer Pier bzw. als Blendbohlen eines Kais in Anspruch genommene spätantike Komplex S2⁶⁴ wird hier übergangen, weil in der Tat nichts für den Zusammenhang mit S1 und auch nicht für eine Identifizierung als Schiffselement spricht. Es sei aber nicht verschwiegen, dass die von E. Hollstein favorisierte Datierung um 375 n.Chr. womöglich bis ins 5. Jahrhundert zu strecken ist⁶⁵. Dann wäre das vom Verfasser nachverprobte Objekt S8⁶⁶, dessen Identifizierung als Schiffsteil kaum in Frage zu stellen ist, kein Einzelfall (**Tab. 2, S8**).

Die für die Wracks S3 (MZ 3), S7 (MZ 2), S8 und S9 (MZ 5) vorgelegten dendrochronologischen Ergebnisse (**Tab. 2**) gehen auf Verprobungen Hollsteins sowie auf durch den Verfasser 1995 gelieferte Schnitte zurück, die durch M. Neyses ausgewertet worden sind. Sie bestätigt auch, dass weder S4 noch der Bordwandabschnitt S5 von MZ 3 verwertbare Ergebnisse erbracht haben. Bei S3 sieht es nicht viel besser aus, scheint doch die auf das jüngste Endjahr gestützte Datierung frühestens um die Mitte des 3. Jahrhunderts nach unten alles offen zu lassen (**Tab. 2, 3/1**). Mehr als die Hälfte der viermal auf Planken und einmal auf den Flachkiel zurückgehenden Daten stützt sich auf Querschnitte mit über 100 bis 151 Kernholzringen bei jeweils fehlendem Splint. Die zuzünftig angesetzte Probe geht auf eine Eiche zurück, die bei einem minimalen Alter von 151 Jahren plus der ungewiss großen Splintphase nach heutigen forstwirtschaftlichen Gepflogenheiten ihre Schlagreife erreicht hätte⁶⁷. Der Annahme einer Kiellegung des Fahrzeuges noch innerhalb der zweiten Hälfte des 3. Jahrhunderts steht somit nichts im Wege.

Ein ungleich schärferes Resultat verspricht die Altersbestimmung des nachbeprobten Wracks 5: So billigt Neyses einer Gruppe von vier Spantelementen die Verarbeitungszeit im Jahre 390 n.Chr. zu (**Tab. 2, 5/1-4**), wobei die einmal vorhandene Waldkante die Fällung des verwerteten Baumes im Frühjahr bezeugt. Zwei Querbalken und ein Balkweger datieren frühestens gleichzeitig oder unwesentlich jünger (**Tab. 2, 5/5-7**). Der Kiel und zwei Planken gehen auf nach der Mitte des 4. Jahrhunderts geschlagenes Holz zurück (**Tab. 2, 5/9-11**). Fiele die Entstehung jener Außenhautelemente mit der frühestens im Spätjahr 371 oder um den Jahreswechsel 371/372 n. Chr. verarbeiteten Bodenwrange F9 (**Tab. 2, 5/8**) zusammen, müsste man unterstellen, dass die annähernd zwei Jahrzehnte jüngeren Spantteile F5, F6 und A5 sowie der Balkweger allesamt ausgetauscht worden sind, was angesichts des zeitlichen Volumens zwar diskutabel, aber mit dem Blick auf die zähen Eisennagelverbindungen zumindest für die Quergurte ohne sichtbare Schäden kaum denkbar erscheint. Zumal die Wrange F9 keine eindeutigen Spuren einer Wiederverwendung preisgibt, hat man mit ihrer Zurichtung aus einer abgelagerten Bohle zu rechnen. Als Bauzeit von MZ 5 kommt demnach frühestens das Jahr 390 n. Chr. in Betracht; bei der Verwendung nicht schlagfrischen Holzes die ersten Jahre des letzten Jahrzehnts im 4. Jahrhundert. Das läuft auf die relative Gleichzeitigkeit der Fahrzeuge MZ 1 und MZ 5 hinaus, die mit schiffstypologischen Übereinstimmungen ganz in Einklang steht.

⁶⁴ Höckmann ebd. 370 ff. Abb. 2-4 f.

⁶⁵ Eine von O. Höckmann an die Universität Hohenheim gesandte Probe war mit lediglich ca. 30 Kernholzjährringen zwar nicht aussagefähig, habe aber schlechterdings ideal mit der Standardkurve übereingestimmt, woraus sich ein Endjahr von 470 n. Chr. ergäbe (Korrespondenz B. Becker vom 10.7.1987).

⁶⁶ Die Maßnahme erfolgte im Frühjahr 1994 (Jahresbericht 1994, 634); sie diente zur Ergänzung oder Verifizierung der Hollsteinschen Messungen und umfasste Schnitte aus den Objekten S3, S5, S8 sowie S9.

⁶⁷ Holzlexikon 1, 30 s.v. Altholz.