

IX DIE MAINZER SCHIFFSFUNDE: ZEITZEUGEN AMPHIBISCHER GRENZSICHERUNG ZUR SPÄTANTIKE?

Die historische Bewertung der Wracks hat sich mit ihrem individuellen Alter auseinanderzusetzen und muss sich auf ihre funktionale Qualität sowie auf die Einschätzung ihrer Eigenschaften berufen. Dabei sind die schiffstypologischen Unterschiede – nicht nur das Nebeneinander zweier Fahrzeugklassen, sondern auch die Varietät der Vertreter des Mannschaftsbootes Typ A – zu würdigen. Dieses begegnet uns in einer durch die Wracks 1 und 5 definierten Spielart (A-I), die nach den dendrochronologischen Daten von MAINZ 1 – gebaut 385 n. Chr. – in die Zeit Valentinians II. und seines Nachfolgers Honorius fällt, wobei dem Baumuster freilich größere zeitliche Tiefe zugestanden werden darf. Zwei Prägungen der oströmischen Kaiser Theodosius I. und Arcadius aus Wrack 1 sowie eine im Jahr 394 n. Chr. vorgenommene Ausbesserung an seinen Einbauten lassen keinen Zweifel daran, dass das Boot im letzten Jahrzehnt des 4. Jahrhunderts noch in Betrieb gewesen ist. MAINZ 5 wurde im letzten Jahrzehnt des 4. Jahrhunderts fertig gestellt. Der militärische Charakter beider Fahrzeuge steht ganz außer Frage.

Für die durch die Wracks 2 und 4 repräsentierte Variante (A-II) hat man sich mit Unwägbarkeiten abzufinden. Unzweifelhaft als Relikt eines größeren Mannschaftsbootes qualifiziert, verhindert die ergebnislos verlaufene dendrochronologische Bearbeitung von MAINZ 4 dessen verlässliche Altersbestimmung; noch genügen seine schütterten schiffbaulichen Eigenarten für eine schärfere Abgrenzung innerhalb des 4. Jahrhunderts – weiter zurück möchte man hier gar nicht gehen. Aufgrund dimensionaler und beschränkt ausstattungsstechnischer Vergleichbarkeit lässt sich Wrack 2 zwar derselben Variante zuordnen, doch nur verlegenheitshalber und ohne Relevanz für die Datierung. Gestützt auf die von Ernst Hollstein hinterlassenen Messungen ließ sich der Bootsrest frühestens an den Beginn des 4. Jahrhunderts datieren. Nach den durchweg ins 3. Jahrhundert verweisenden Endjahren, bezogen von Holzelementen mit bis zu 176 erhaltenen Jahrringen, ist die zeitliche Überschneidung mit den Ruderfahrzeugen Typ A-I ganz unwahrscheinlich. Vielmehr wird die Bauzeit von MAINZ 2 in die erste Hälfte des 4. Jahrhunderts fallen, nach dem Urteil von M. Neyses in die Zeit um 310 A.D.

Der durch das Wrack 3 überlieferte Typ Mainz B ist gleichermaßen älter als die durch MAINZ 1 und 5 vertretene Ausführung, womöglich beträchtlich älter: O. Höckmann nannte einmal die Fälljahre 320 und 321 n. Chr.³⁷³, die in der von M. Neyses gelieferten Liste dendrochronologischer Ergebnisse (oben S. 11 **Tab. 2**) fehlen. Die dort enthaltenen Endjahre gehen nicht über 235 A.D. hinaus. Das Fahrzeug kann demnach frühestens in der Zeit des Untergangs des Limes entstanden, aber auch um Jahrzehnte jünger sein. Wiewohl mit inzwischen revidierten absoluten Daten begründet, kommt Höckmanns Ansatz einer Verwendung in der konstantinischen Epoche durchaus in Betracht.

Wir haben es demnach bei den Mainzer Schiffsfunden mit chronologisch ungleichwertigen Zeugnissen spätantiker Binnenschifffahrt zu tun, die allesamt, wiewohl im Einzelnen in ganz unterschiedlicher Weise und Deutlichkeit, Anhaltspunkte für ihre militärische Verwendung bieten. Überdies gehören sie mehrheitlich in einen Zeitabschnitt, in dem die bis in die Siebzigerjahre des 3. Jahrhunderts als selbstständiger Truppenkörper bestehende *classis Germanica* aufgelöst war. Deren Auftrag und Operationsgebiet waren Überwachung, Nachschub und Transportaufgaben auf den Unterläufen von Rhein, Maas und Schelde sowie wohl auch im den Mündungen vorgelagerten Küstenraum³⁷⁴. Für die Zeit nach den augusteisch-iberischen Germanenfeldzügen lässt sich mit hinreichender Sicherheit ausschließen, dass der Oberrhein in

³⁷³ Höckmann 1982c, 42; 1986a, 414. 416.

³⁷⁴ Koenen 2000, 8 ff. bes. 154 ff.

ihren Zuständigkeitsbereich einbezogen war. Folglich sind die Mainzer Schiffsfunde nicht mit der Provinzflotte in Verbindung zu bringen.

Inschriften von Angehörigen der in Mainz stationierten *legio XXII*, die auf die Existenz einer durch die Truppe betriebenen Werft schließen lassen³⁷⁵, sowie von derselben Legion produzierte Ziegel mit nautischen bzw. maritimen Stempelmotiven³⁷⁶ legen für das 2. und frühe 3. Jahrhundert Zeugnis ab über die Aktivitäten Schiffbau und Schifffahrt betreibender Detachements. Dass jene der Armee angegliederten Einheiten nicht nur für Transport- oder Pionieraufgaben geeignetes schwimmendes Gerät unterhalten³⁷⁷, sondern auch größere riemenangetriebene Fahrzeuge mit kriegsschiffstypischer Silhouette eingesetzt haben, legen zwei in Mainz gefundene Ziegel der 22. Legion mit fast identischen Stempeln nahe³⁷⁸. Deren Altersbestimmung – nach Höckmann aus stilistischen Gründen und wegen des ausgelassenen Epithetons *P(rimigenia) P(ia) F(idelis)* in das letzte Drittel des 3. Jahrhunderts oder später³⁷⁹ – ist zwar nicht unproblematisch; da aber die Legion um das Jahr 350 n. Chr. Mainz verlassen hat, kündigen sich hier ältere Verhältnisse an, die allenfalls noch das Wrack 3 berühren. Dem Heer unterstellte amphibische Einheiten sind auch für andere Teile des Reiches belegt³⁸⁰; an der spätantiken Donau stehen sie abschnittsweise neben eigenständigen Flottenkontingenten³⁸¹.

Militärisch motivierte Einsätze riemengetriebener Fahrzeuge auf dem Rhein hatten nach dem Verlust des Dekumatlandes Konjunktur: Unter Postumus ausgegebene Emissionen mit Schiffsdarstellungen scheinen darauf Bezug zu nehmen³⁸², für 280/281 n. Chr. die freilich umstrittenen Ereignisse um den Kölner Präfekten Bonosus³⁸³. Dann wird Konstantin die Sicherung der Rheinlinie, nicht nur mit Limitantruppen, sondern auch durch die Stationierung von »Flotten« bescheinigt (paneg. Const. VI 13,1)³⁸⁴. Schließlich bediente sich Iulian Apostata in den späten Fünfzigerjahren des 4. Jahrhunderts auf Strafexpeditionen oder Kommandounternehmen gegen Alamannen wiederholt geruderter Mannschaftsboote (Ammian XVII 1, 4: »navigia modicia ac velocia [...]«), die er zur raschen Verschiebung von Spezialeinheiten aus vielen Hundert Bewaffneten – offenbar von ihnen selbst gerudert (XVIII 2, 11-12³⁸⁵) – taktisch einzusetzen wusste. Der vor solchem Hintergrund nicht nur von Ammianus, sondern auch von anderen spätantiken Quellen verwendete *terminus technicus* »lusoria«³⁸⁶ meint offenbar eine Klasse leichter, ausschließlich binnentauglicher Ruder-

³⁷⁵ Herz 1985; Koenen 2000, 166. 180 ff. 255 f.

³⁷⁶ Höckmann 1986a, 409 f. Abb. 17; Koenen 2000, 166 ff. Abb. 21. 1 (dort auch der Hinweis auf Ankerfunde [eiserner Stockanker aus dem Rhein bei Eich/Rhh. sowie der fast 1,5 Zentner schwere Bleistock eines Holzankers, gefunden nahe der antiken Mainzer Rheinbrücke] mit den Sigeln der *legio XVI Gallica* und der 22. Legion).

³⁷⁷ Hier ist primär an die vielfältig nutzbaren, gleichermaßen als Schwerlast- und Massengutfrachter wie als Truppentransporter und zum Bau von Schiffsbrücken geeigneten Prahme, namentlich solche rheinischer Bauart, zu denken: Bockius 2000d, 471 ff. 482 ff. Abb. 31; 2004, 137 ff. – Vgl. dazu Starr 1975, 148.

³⁷⁸ Höckmann 1984, 319 ff. Taf. 39-40.

³⁷⁹ Ebd. 321. – Ab spätkonstantinischer Zeit hätte man freilich mit dem Sigel *C(onstantiana) V(ictrix)* zu rechnen.

³⁸⁰ Koenen 2000, 164 ff.

³⁸¹ Höckmann 1986a, 384 f. Tab. 2 Abb. 10; 410 ff.

³⁸² Höckmann 1983a, 426 ff. Abb. 15. 17, 5 Taf. 92, 3; 1986a, 392 Taf. 52, 4; dazu Koenen 2000, 452 ff. – Die postumianischen Fahrzeuge waren offenkundig schwerer als offene

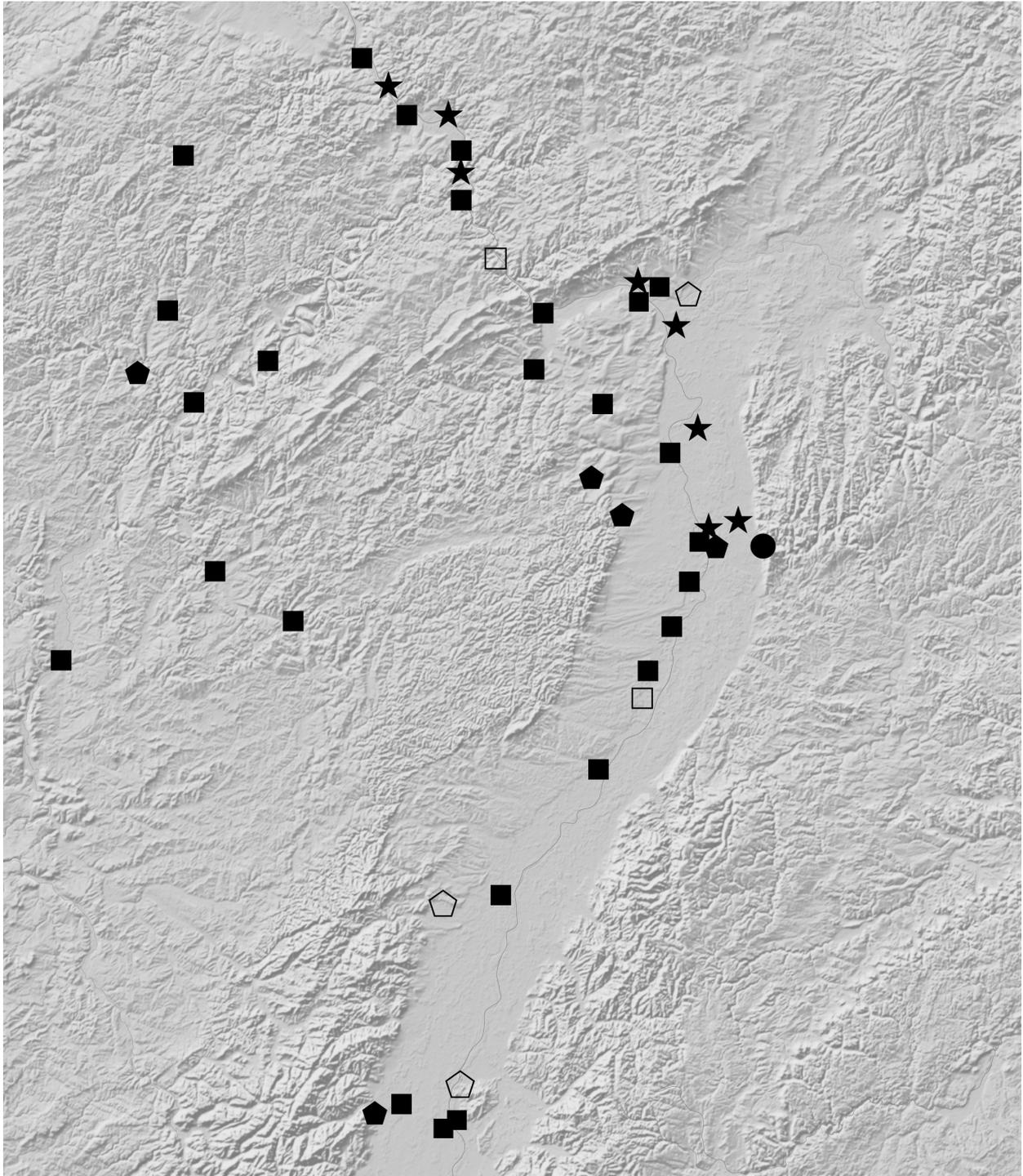
Mannschaftsboote, hochbordig und ggf. mit einem überhängenden Quarterdeck ausgestattet; selbst ein mehrreihiger Riemenantrieb lässt sich hier nicht ausschließen.

³⁸³ Starr 1975, 151 f.; Höckmann 1986a, 381. 392. – Die historische Verwertbarkeit der vita Bonosi wird zumeist kritisch bewertet; Koenen 2000, 455 ff.

³⁸⁴ Kienast 1966, 136 f. 144. 149. 154 f.; Höckmann 1986a, 41; Reddé 1986, 630 f.

³⁸⁵ »[...] omnes quos lusoriae naves quadraginta [...] ceperunt decurrere iubentur per flumen adeo taciti ut etiam remi suspenderentur [...]«: von einer nicht genannten, zweifellos aber kleinen Zahl verlässlicher Offiziere kommandierte Trupps von jeweils 300 Mann, die sich auf 40 Mannschaftsboote verteilten – drei bis vier Abteilungen wären auf Bootsbesatzungen von 22 bis 30 Ruderern hinausgelaufen. – Zu den einschlägigen Stellen und mit extrem niedrig veranschlagten Bootsbesatzungen: Kienast 1966, 147 ff.

³⁸⁶ Höckmann 1983a, 432 f.; 1983b, 9; 1986a, 392 Anm. 71 (zur Verwertbarkeit der ebd. 381. 392 Anm. 27 diskutierten »lusoriae« des Kölner Präfekten Bonosus aus dem Jahre 280/281 n. Chr. vgl. Anm. 381); 1988a, 29; 1991a, 59; 1993, 131.



Karte 4 Grenzsicherung am Mittel- und Oberrhein im 4. Jh. – Festungen (■); Burgen (●); Lände-Burgen (★); Höhenbefestigungen (●; nur rechtsrheinisch). – Offene Symbole: Zuweisung unsicher.

fahrzeuge, die bedarfsweise in größeren Stückzahlen gebaut werden konnten. Dieselben könnte man sich gleichermaßen als Konvoideckung des von Iulianus aus Britannien an den Kriegsschauplatz verschifften Getreides denken, wie überhaupt ihre Verwendungsmöglichkeiten vielfältig gewesen zu sein scheinen (Ammian XVII 2, 3).

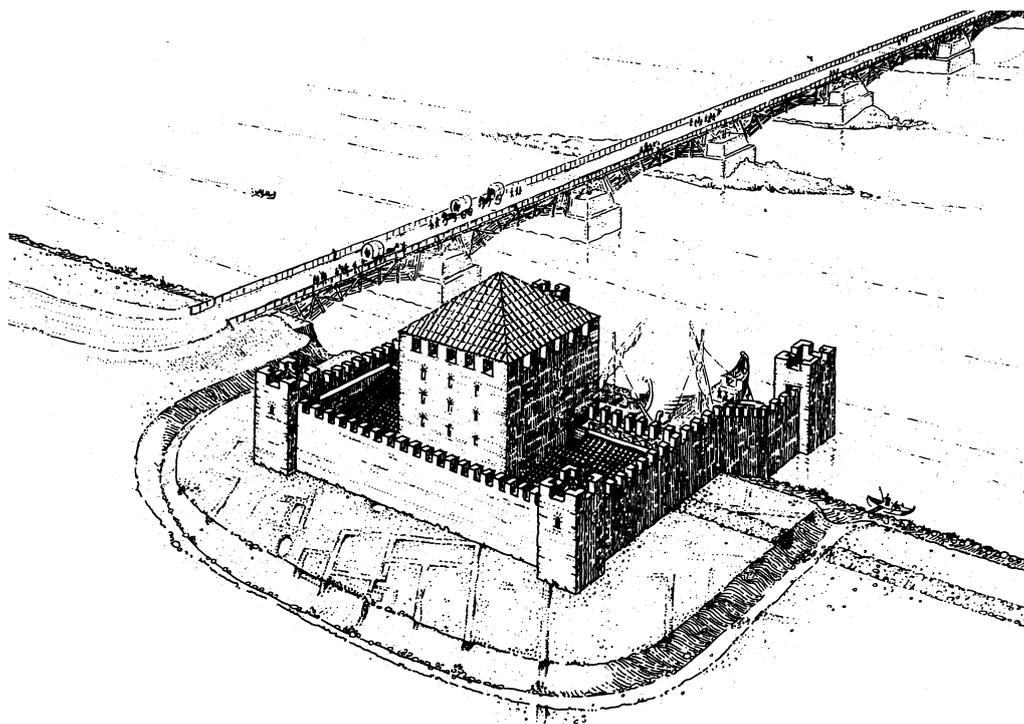


Abb. 48 Ländeburg von Ladenburg, Kr. Mannheim. – Rekonstruktion (nach Heukemes).

Sind die Kaiser Postumus, Constantinus nebst Söhnen und Iulianus für ihre Bemühungen um die Befestigung der Rheingrenze in den germanischen Provinzen bekannt, gilt das für Iulians Nachfolger Valentinianus I. in ganz besonderem Maße. Ihm schreibt die Geschichte über Ausbau, Instandsetzung und Neugründung linksrheinischer Festungsanlagen hinaus die programmatisch betriebene Einrichtung einer Vorfeldsicherung auf feindlichem Territorium zu (Amian XXVIII 2, 1-5; XXIX 6, 2; Symmachus or. 2, 20). W. Schleiermacher identifizierte den an Rhein (Karte 4) und Donau verbreiteten Typus einer am gegnerischen Ufer errichteten starken Kleinfestung als valentinianische Außenposten, die er treffend als »befestigte Schiffsländen« bezeichnete³⁸⁷. Gemäß ihrer baulichen Überreste handelte es sich um mehrstöckig angelegte *burgi* mit gewöhnlich rechteckigem Grundriss, die von zangenartigen Mauerzügen eingefasst waren – teils mit integrierten kleinen Eck- oder im Wasser stehenden Endtürmen – und ein nur zum Gewässer hin zugängliches Uferstück deckten (Abb. 48). Die ineinander greifende archäologisch-historische Überlieferung spricht hier für kleine, aber sehr massive Bollwerke mit geschlossener Kampfplattform, Schießscharten und einem durch Blei- oder Ziegeleindeckung gegen Brandpfeilbeschuss geschützten Dach. Mit ihrer gewöhnlich ca. 20m breiten Front durch eine Kampfbesatzung aus wenigen Dutzend Mann zu verteidigen, waren die Festungen nur durch Wasserfahrzeuge aus dem Reichsgebiet zu erreichen. Für über die Flussgrenze einbrechende Horden einerseits kein militärisch lohnendes Ziel und ohne mauerbrechendes Gerät kaum zu nehmen, andererseits für offensive Maßnahmen ungeeignet, wird man ihre strategische Bedeutung im Sinne fester Wach- bzw. Vorposten zu verstehen haben – entweder

³⁸⁷ W. Schleiermacher, Befestigte Schiffsländen Valentinians. *Germania* 26, 1942, 191ff.

als Teil einer mit den linksrheinischen Garnisonen zusammenwirkenden, durch mobile Kräfte kommunikativen Meldelinie oder als (umfangmäßig bescheidene) amphibisch operierende Eingreiftruppe. Letzteres favorisierend, leitete O. Höckmann aus der bevorzugten Lage der *burgi* im Mündungsbereich auch unbedeutender Zuflüsse überzeugend den Auftrag ab, durch feindliche Verbände für die Überquerung des Stromes bereitgestellte Boote und Flöße zu bekämpfen³⁸⁸. Primär wird es dabei freilich auf die Wahrnehmung feindlicher Aktivitäten angekommen sein, worauf die Einleitung von Gegenmaßnahmen zu erfolgen hatte. Diese dürften gerade angesichts der Nähe zu den Garnisonen am linksrheinischen Ufer auch das Heranführen stärkerer Verbände zu Wasser oder die landseitige Konzentration von Limitantruppen an den gefährdeten Uferabschnitten durch Signalisierung der Gefahr eingeschlossen haben³⁸⁹. Nicht zuletzt scheint auch, wie es die Schiffsländen bei der Lahn- und Neckarmündung nahe legen, die frühzeitige Sichtung über natürliche Verkehrswege aus dem alamannischen Hinterland einbrechender Gegner und das Inkraftsetzen einer Melde- und Befehlskette mit dem Ziel konzertierter Defensivmaßnahmen durch die linksrheinischen Festungsgarnisonen eine Rolle gespielt zu haben, wobei letztere den über den Strom einbrechenden Gegner aufzufangen hatten.

Die dauerhafte Stationierung aufgesplitterter Ruderfahrzeuge in den fortifizierten Länden (hier kämen allein Boote vom Zuschnitt des Typs Mainz A in Betracht) schloss Höckmann aus³⁹⁰ – ganz eingängig, wäre doch bei einer Zernierung einer Wehranlage durch starke gegnerische Kräfte das gewässerseits ungeschützte Material von der Burgusbesatzung kaum zu verteidigen gewesen. Mehr als ein Fahrzeug, ausgelegt für eine aus Wrack 5 rekonstruierte Mannschaft von 24-26 Personen, ist da als Transportmittel einer Festungstruppe gar nicht zu fordern, deren Einsatz und Versorgung den Verbleib des Fahrzeuges in der umwehrten Lände verzichtbar erscheinen lässt, unterstellt man etwa das Austauschen der Burgus- mit der Bootsbesatzung. Behält man den geographischen Bezug zwischen Vorposten und Militärbasen im Auge (**Karte 4**), mag der Auftrag der Boote zwar auch die Versorgung der rechtsrheinischen Stationen und das Fühlunghalten mit den Burgusbesatzungen eingeschlossen haben; ihrem Wesen nach sind die durch ein relativ geringes Leistungsgewicht und Schlankheit gekennzeichneten Mannschaftsboote jedoch für die Streckenfahrt unter Riemen ausgelegt – die Variante Mainz A-I unterstützt durch eine Hilfsbesegelung. Gerade darauf gründet das von O. Höckmann entwickelte Szenario einer Kontrolle der landseits schlecht bis gar nicht überschaubaren Flussstrecken, namentlich am antiken Oberrhein, dessen Mäander mit Hauptstrom, Nebenarmen und Altwässern, eingerahmt von einer dichten Ufer- und Sumpfvegetation, das Vordringen eines Gegners zwar behinderten, ihm aber genauso Deckung boten. Als militärische Prävention erscheint da die Überwachung der den Grenzverlauf markierenden Auenlandschaft als die naturräumlich begründete Konsequenz. Ob das die Stationierung von Bootsgeschwadern an jedem der Festungsplätze am römischen Ufer erforderlich machte und auch auf den gesamten Mittelrhein auszu dehnen ist, bedarf einer Erörterung.

Höckmann³⁹¹ ging bei jeweils ca. 15-30 km Distanz zwischen 20 als Standorte beanspruchten linksrheinischen Festungen von sehr dichter Verteilung der Fahrzeugparks nebst Besatzungen aus und stützte seine

³⁸⁸ Höckmann 1986a, 399. 402.

³⁸⁹ Ebd., 401.

³⁹⁰ Ebd.

³⁹¹ Ebd., 382 ff. 415 Tab. 1 Beil. 12. – Auf der rechten Rheinseite schließt sich inzwischen die zwischen den Vorposten Wiesbaden-Biebrich und Biblis (»Zullestein«) klaffende Lücke (400. 403) durch die geophysikalisch nachgewiesene Anlage von Trebur (H.-M. von Kaenel, M. Helfert u. Th. Maurer, Ber.

Komm. Arch. Landesforsch. Hessen 6, 2000-2001, 156. 160 Abb. 4), wo schon W. Jorns eine Schiffslände vermutet hatte: W. Jorns, Der spätrömische Burgus mit Schiffslände und die karolingische Villa Zullestein. Arch. Korbl. 3, 1973, 79. Einem Internetbericht (<http://web.uni-frankfurt.de/f609/provroem/astheim.html>) zufolge befindet sich der Wehrbau am Unterlauf des Schwarzbachs in der Ortsflur Astheim.

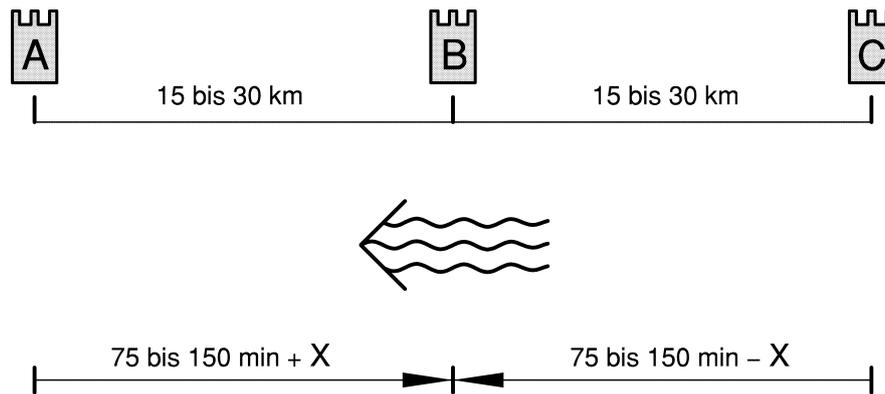


Abb. 49 Theoretischer Zeitbedarf für die Fahrt über definierte Strecken bei 12 km/h (X = Zeitfaktor des Stroms [geschätzt 2 km/h]). – A nach B (Bergfahrt) ca. 90 bis 180 min (10 km/h über Grund). – B nach C (Talfahrt) ca. 65 bis 130 min (14 km/h über Grund).

Erwägungen auf solide nautische Parameter³⁹². Billigt man den Mannschaftsbooten *a priori* die Aufgabe zu, mobile Einsatzkräfte rasch an den Gegner heranzuführen, dann gewährleistet dieses strategische Konzept, je nach Lage des Zielortes in maximal ein bis drei Stunden mit einem amphibischen Kontingent eingreifen zu können (**Abb. 49**). Unter günstigen Voraussetzungen – das Ziel lag im Streckenbereich zwischen zwei Stützpunkten, oder die Geschwader befanden sich in Fahrt – hätte sich der Anmarsch beträchtlich verkürzt. Rechnet man mit Höckmann die dislozierten Flottillen als Basiseinheiten von jeweils fünf bis acht Riemenfahrzeugen³⁹³, wären so ca. 120-200 Soldaten an ihr militärisches Ziel gelangt. Da diese ihre Kampfkraft nur am Ufer entfalten konnten, hätten sie an einer geeigneten Stelle ausbooten und angreifen oder auf Unterstützung warten müssen. Diese hätte relativ kurzfristig in Gestalt eines weiteren Geschwaders hinzustoßen können; dann allerdings wäre die Truppe in einfacher bis doppelter Kompaniestärke über Stunden hinweg auf sich allein gestellt gewesen. Mit dem Überraschungseffekt auf ihrer Seite, mag ihr das genügt haben, einer belagerten Burgbesatzung beizustehen oder kleineren Horden Widerstand zu bieten. Gegen stärkere Ansammlungen feindlicher Kräfte war so schwerlich mit Erfolg und nur mit dem Risiko des Verlustes von Menschen und Material vorzugehen.

Die von O. Höckmann erschlossene Verteilung schwimmender Einheiten auf die gesamte Befestigungskette konnte sich unbestrittenmaßen die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zunutze machen – dazu bedurfte es besonderer Rumpfproportionen und einer damit korrespondierenden Mannschaftszahl. Quantitativ betrachtet, erscheint deren Kampfstärke eher sekundär, ohne die Möglichkeit kleinerer Kommandounternehmen ausschließen zu wollen. Im Vordergrund dürften jedoch kommunikative Leistungen gestanden haben: Explorieren zwecks eines frühzeitigen Sichtens des Gegners, dann Melden an die betroffenen Garnisonen. Derselbe Effekt mochte sich bei einer wohl durchdachten Organisation des Wachdienstes unter Berücksichtigung zu erreichender Etappen auch mit der Konzentration größerer Flottillen an weniger Stützpunkten bewältigen lassen haben³⁹⁴, indes keinesfalls von einem zentralen Platz aus. Angesichts eines solchen mehr

³⁹² Höckmann 1986a, 393f. 396 (5,4/6,5kn). 398f. 401. – Die hier verwerteten Angaben zu Marsch- und längerfristig zu haltender Höchstfahrt liegen deutlich unterhalb von Berechnungen (Marsden 1993), denen O. Höckmanns in der Wasserlinie ca. 3 m längere Rekonstruktion des Wracks 5 zugrunde liegt. Deren physikalisch begrenztes oberes Limit liegt zwar naturgemäß höher, doch verwendete Marsden (1993, 138) viel zu hoch angesetzte Massen, allein 1 t für Mast und Rah(!). Höck-

manns Richtwerte liegen gut 30% unterhalb der sich aus der Längenrekonstruktion ableitenden theoretischen Rumpfgeschwindigkeit von um 9 km, sind somit durchaus realistisch.

³⁹³ Höckmann 1986a, 406.

³⁹⁴ Etwa durch Patrouillen-Dienst durch zeitversetzt auslaufende Einheiten, über größere Strecken bei täglichem Austausch der an anderen Stützpunkten kasernierten Ruderbesatzungen.

oder minder großen logistischen Aufwandes ist spätrömischen Strategen zuzubilligen, dass sie die Intensität zu treffender Maßnahmen auch am Gefährdungspotential einer Uferstrecke orientiert haben.

Höckmanns Modell konzertierter Defensive geht von opulenten Idealbedingungen aus, die auf die geschlossene Kontrolle der Rheinlinie durch Festungsbesetzungen und amphibische Einheiten zwischen Köln und Straßburg hinauslaufen. Dagegen lassen sich Einwände erheben. So dürfte die bis in die Gegenwart als Verkehrsweg problematische Felsenstrecke zwischen Bingerbrück und St. Goar für die mobile Deckung zu Wasser am wenigsten in Betracht kommen³⁹⁵. Überdies fällt auf, dass jener Abschnitt den über 80 km langen Uferverlauf zwischen den *burgi* von Niederlahnstein und Wiesbaden-Biebrich in drei annähernd gleichlange Sektoren ohne bis dato nachweisbare Vorposten unterteilt³⁹⁶. Mit den Bedingungen im Oberrheingraben und dem zur Seenbildung tendierenden nördlichen Oberrhein um Mainz herum nicht zu vergleichen, wirkt das enge, teils von schroffen Felsen gerahmte Flusstal unterhalb Bingens als Barriere, die durch wenige Zuläufe – ihrem Wesen nach Gebirgsbäche – wenig verkehrsgünstige Wege in die flankierenden Mittelgebirge gewährt. Das Gefälle des Flussbetts wächst hier teils auf das Sieben- bis Zehnfache bei ganz beträchtlicher Verkürzung des Strömungsprofils und drastisch gesteigerter Strömungsgeschwindigkeit – Verhältnisse, die vor dem Ausbau der Strecke zur Wasserstraße gewiss etwas moderater, aber nicht grundsätzlich anders ausfielen³⁹⁷. Boote mögen solche Widrigkeiten unter Riemen in der Bergfahrt durchaus überwunden haben, doch war der Streckenabschnitt nicht zuletzt auch ein auf die landwärtige Überwachung beschränkbares Hindernis, dass einer auf dem Fluss operierenden Kontrolle nicht zwangsläufig bedurfte. Das spiegelt sich sogar in seiner uferwärtigen Verteidigung wider: Zwischen den unter Iulian angelegten bzw. erneuerten Festungen Bingen und Boppard steht auf halber Strecke der Ort Oberwesel als spätrömischer Militärposten zur Diskussion³⁹⁸, wiewohl von dort berg- und talwärts operierende amphibische Einsatzkräfte navigatorischen Erschwernissen begegnet wären, die eine wesentlich dichtere Dislozierung voraussetzten als in den strömungsberuhigten Zonen. Dass im Umfeld der Mündungen von Lahn und Mosel bis zum Eintritt in die Kölner Bucht navigatorisch gemäßigte, naturräumlich noch am ehesten mit dem nördlichen Oberrhein vergleichbare Bedingungen vorgefunden wurden, verleiht der von Schiffsländen indizierten, vom Wasser her unterstützten Vorfeldsicherung wieder ihren Sinn.

Ob das Lebensalter von MAINZ 3 (Typ B) bis in die zweite Hälfte des 4. Jahrhundert hineinreicht, erscheint fraglich – wenn doch, wäre zu fragen, ob es die Zerstörung der Stadt durch die Alamannen um 353 n. Chr.³⁹⁹ überdauert hat oder dabei zugrunde gegangen war. Das mutmaßlich gedeckte, von einer vergleichsweise kleinen Mannschaft plus Besegelung in Fahrt zu bringende Schiff entzieht sich aus typologisch-funktionalen Gründen dem oben entworfenen Szenario; über Art und Umfang seiner militärischen Verwendung ließe sich allenfalls spekulieren. Dass hingegen leichte, offene Riemenfahrzeuge der durch die Wracks 2 und 4 repräsentierten Spielart (Typ A, Var. II) der am Rhein stationierten Truppe nicht erst in den Tagen Valentinians von Nutzen gewesen wären, bedarf keines Kommentars. Ihre Zweckbestimmung mag man an den von Ammian skizzierten Einsätzen (XVII 1,4 ff. 2,3. 3,3; XVIII 2,7 ff.; XXXI 5,3) auf Donau, Maas und Rhein ermesen, und man sollte an Gewässern stationierten römischen Militärs grundsätzlich zugeste-

³⁹⁵ Die Verhältnisse sind treffend beschrieben bei Koenen 2000, 14 ff. – Die ebd. 49 ff. positiv bewertete Befahrbarkeit des Flussabschnitts, auch in der Bergfahrt, durch mittelalterliche Reisen (ebd. 54 f.) dokumentiert, lässt die Möglichkeit des Treidelns in der Gefahrenzone oder streckenweise auf den Uferweg verlagerte Transporte außer Acht.

³⁹⁶ Vgl. die verzeichneten Stromkilometer sowie die Karte bei Höckmann 1986a, 382 Tab. 1 Beil. 12.

³⁹⁷ Zur rezenten Hydrographie, die sich am wenigsten im Bereich

des Rheinischen Schiefergebirges veränderte, vgl.: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen (Bingen 2000) 4 ff.; Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen (Hrsg.), Binger Wasserbau – Sonderausgabe zum 150. Gründungstag der Rheinstrombauverwaltung (Bingen 2001) 16 ff.

³⁹⁸ H. Bernhard: H. Cüppers (Hrsg.), Die Römer in Rheinland-Pfalz (Stuttgart 1990) 515.

³⁹⁹ Ebd. 142 ff.

hen, dass sie stets auch über für das Revier geeignetes schwimmendes Material verfügen konnten⁴⁰⁰. Die in den Achtziger- und Neunzigerjahren auf Kiel gelegten Boote MAINZ 1 und MAINZ 5 (Typ A, Var. I) können zweifelsohne als Komparsen der spätestens unter Valentinian I. etablierten Strategie amphibischer Grenzsicherung gelten. Zugleich sind sie substanzielle Zeugen für Flottenbauprogramme seiner Nachfolger, wie sie sich uns aus späteren, auf die spätantike Donau fokussierten Quellen erschließen. Dass die Rümpfe als militärisches Inventar den Verheerungen durch Alanen und Germanen in der Neujahrsnacht 406/407 n. Chr. unmittelbar zum Opfer gefallen sind⁴⁰¹, ist ebenso denkbar wie ihre Ausmusterung infolge der gleichermaßen zerschlagenen Grenzschutzorganisation. Dass die Folgen jener Niederlage überwunden worden sind, kündigt sich mit dem dislozierten Fund S8 an, scheint es sich hier doch um die Überreste eines größeren Ruderfahrzeuges aus dem zweiten Viertel des 5. Jahrhunderts zu handeln.

⁴⁰⁰ Bockius 2002d, 119 ff. – Vgl. auch R. Bockius, Antike Schwergutfrachter – Zeugnisse römischen Schiffbaus und Gütertransports. In: Steinbruch und Bergwerk. Denkmäler römischer

Technikgeschichte zwischen Eifel und Rhein. Vulkanpark-Forsch. 2 (Mainz 2000) 124ff.
⁴⁰¹ Höckmann 1986a, 415; 1991a, 64; 1993, 126.