

CHRISTINE ERTEL, **Das römische Hafenviertel von Brigantium/Bregenz**. Schriften des Vorarlberger Landesmuseums. Reihe A: Landschaftsgeschichte und Archäologie, Band 6. Eigenverlag des Vorarlberger Landesmuseums, Bregenz 1999. 87 Seiten, 19 Abbildungen, 23 Tafeln.

In den Jahren 1968–1972 kamen bei Bauarbeiten im Umkreise des Leutbühel-Platzes in der Bregenzer Altstadt, d. h. der Unterstadt nahe dem (heute weiter im Westen gelegenen) Ufer des Bodensees, mehrfach, doch ohne direkten Zusammenhang, massive Reste römischer Bauanlagen aus z.T. sehr qualitativem Steinquaderwerk und/oder Gussmauerwerk auf einer Basis aus dicht gesetzten Holzpfosten zutage. Der Ausgräber E. Vonbank deutete sie als Kai- oder Pieranlagen eines spätrömischen Hafens und bezog sie auf die Angabe der *Notitia dignitatum*, dass in Brigantium/Bregenz (am Ost-Ende des Bodensees) und in Confluentes (s. u.) ein *numerus barcariorum* stationiert war – d. h. eine militärische Formation von »Bootsleuten«.

Die Verfasserin reproduziert einleitend (S. 7–9) wichtige Teile aus Vonbanks damaligen Grabungsberichten. Beachtung verdient, dass mindestens ein aufwändig gebauter »Kai« oder »Pier« mindestens 7 m breit gewesen sein sollte. Derart massive steinerne Hafengebäude sind für die Römerzeit nördlich der Alpen nicht gesichert, sondern lassen sich nur mit (früheren) Kunsthäfen am Mittelmeer wie Caesarea in Israel, Portus an der Tibermündung oder Leptis Magna in Libyen vergleichen.

Wenn der Rezensent die drei im Gesamtplan (Abb. 1) erkennbaren Richtungen der Mauerteile definiert und in »Richtungsgruppen« ordnet, die nach dem Fundkatalog der Verfasserin (S. 11 ff.) benannt werden, verläuft das Mauerteil A in ca. N 44° W (Richtung RA), das Teil C

in ca. N 40° O (RC), und das Teil E in ca. N 51° W (RE). RA und RE streben mithin nach N um ca. 7° auseinander und bilden mit RC Winkel von ca. 94° nach O bzw. W. Summarisch betrachtet, ließen sich diese Mauern als Teile eines annähernd rechteckigen Hafenbeckens mit einer inneren Basis von ca. 68 m ansehen.

Im Folgenden unternimmt es die Verfasserin, die von Vonbank nicht abschließend vorgelegten Grabungsergebnisse selbstständig auszuwerten. Im Interesse dieses Unterfangens veranstaltete das Landesmuseum ein Expertentreffen, in dessen Teilnehmerliste u. a. die Absenz des besten Kenners der Bodenseeschifffahrt, Dipl.-Ing. G. Leidenfrost (Bregenz), auffällt.

Die Erfahrung der Verfasserin als Bauforscherin erweist sich z. B. an der Art, wie sie aus der Abfolge unkommentiert gebliebener Photos im Archiv des Landesmuseums Mauerzüge erschließt, die in den Vorberichten nicht erwähnt wurden. Sie kommt auf diesem Wege zu einem Ensemble von sechs Mauerbefunden (Abb. 1: A–F) im engeren Umkreise des Leutbühels. Ein weit nördlich gelegenes Stück »Ufermauer« (Abb. 1: G) ist als Kai glaubhaft, der wegen seiner Entfernung von ca. 160 m aber nur indirekt zum Befunde am Leutbühel gezählt werden kann. Ein nicht befestigtes Stück der antiken Uferlinie östlich des Leutbühels wurde schon vor Jahrzehnten identifiziert (Abb. 1).

Die Bauweise der Mauerteile ist unterschiedlich. Während das mindestens 7 m mächtige Teil A (S. 11 f.) nach NO eine ebennmäßige Quaderfront mit einem Gussmauerkern präsentiert und Teil E (S. 13 ff.) eine ähnlich ebennmäßige Quaderfront nach SW aufweist, sind in Teil C (S. 12 f.) zahlreiche Säulentrömmeln und Quader anderer Gebäude als Spolien (S. 20 ff.; Abb. 12–15) verbaut worden und zudem ist hier (wie auch bei F: S. 18 f.) viel Mörtel verwendet worden. Abgesehen von Teil A und dem schräg durchschnittenen Teil D, für das sich ebenfalls eine erhebliche Mächtigkeit andeutet, sind die Mauern ca. 3–5 m dick; allein Teil F ist mit einer Mächtigkeit von ca. 2 m deutlich dünner. Hier sind Pflanzstellungen zur Verdichtung des Untergrundes, die auf Längs- und Querbohlen eine im Kern etwas unregelmäßige unterste Quaderschicht trugen, besonders gut dokumentiert (S. 13; 16 ff. Abb. 5–6 Taf. 7,6; 8,5–6; 10,1; 11,2,5–7; 12,3–6; 13,1–8; 14,5–8; 15,1,4–7). Bei den Mauern D (S. 13 Taf. 5,7) und E (S. 14 Taf. 9,1–3) war auf solchen Quaderschichten der Mauerkerne aus Gussmauerwerk erhalten.

Nach der Beschreibung der Befunde schlägt die Verfasserin für die Mauern A–F eine Deutung als spätrömisches Kastell vor, das den eigentlichen Hafen geschützt hätte (S. 19 f.). Der Ansatz eines Vorsprungs an der Südseite der Mauer C (Abb. 2) und rechtwinklige Vorsprünge an der Südwest- und Nordostseite der Mauer E (Abb. 3) stützen ihre Annahme, dass die Mauern durch Zwischentürme unterbrochen waren und dass die ungewöhnliche Mächtigkeit der Mauerteile A und D darauf hinweist, dass dies Ecktürme eines nahezu rechteckigen Kastells waren, die im erhaltenen unteren Teil massiv gebaut waren. In diesem Sinne liegt, dass die feinen Fassaden der Mauerteile A und E nach »außen« gewendet sind. Wenn diese Mauern Kais eines Hafenbeckens gewesen wären, müsste die »Schausseite« innen gelegen haben. Dieses Konzept wird durch Nachweise von ande-

ren spätrömischen Kastellen als Parallelen (Taf. 21–22) belegt.

Auf dieser Grundlage rekonstruiert die Verfasserin ein Kastell von ganz schwach trapezoidem Grundriss mit Ecktürmen und Türmen in der Mitte der Kurtinen (Abb. 9 – im Detail vom Gesamtplan Abb. 1 abweichend). Die Mitteltürme der Kurtinen werden als Tore in alle Richtungen gedeutet. Dass in Abb. 9 für die Eck- und die Tortürme an den Langseiten des Kastells dasselbe Format angenommen wird, ist spekulativ. Die 2 m dicke, solide auf Pfählen gegründete Mauer F wird, wie Reste eines benachbarten Estrichs, auf ein Gebäude bezogen, das sich an die Außenmauer anlehnte. Dieses Konzept ist z. B. im Kastell Altrip (Taf. 23,5) für die fragliche Zeit erwiesen. Allerdings erscheint das Fundament F dem Rezensenten für ein Innengebäude überraschend massiv.

Dennoch leuchtet das Konzept, die Mauern A–F auf ein Kastell zu beziehen, ein. Der Alternative, in den Mauerteilen Kais eines steinernen Hafenbeckens zu sehen, wird durch den Nachweis von Eck- und Tortürmen die Grundlage entzogen. Das Kastell müsste in unmittelbarer Nähe des eigentlichen Hafens gelegen haben. Es lässt sich nur unbefriedigend mit der hypothetischen antiken Uferlinie in Abb. 1 und Abb. 10 vereinbaren. Die Richtung der Uferbefestigung G könnte unter Umständen andeuten, dass nördlich des Kastells eine Art Hafenbecken gelegen hätte, das im Westen durch den Kai G begrenzt war. Die Ostseite könnte offen gewesen sein. Da in Bregenz die gefährlichsten Stürme von Norden bis Nordwesten kommen (S. 26), war dort aber eine Mole oder ein Wellenbrecher geboten, wie die Verfasserin in Abb. 10 vorschlägt (die weiteren Piers gehen, nicht unbedingt überzeugend, auf das Vorbild des militärischen Hafens in Velsen NH (Niederlande) zurück. Die Säulentrömmeln und anderen Spolien werden auf repräsentative Portiken und vermutlich einen Tempel zurückgeführt, die vor der Errichtung des spätantiken Kastells im Hafenviertel gestanden hatten (S. 22 ff.; Rekonstruktionsvorschlag: Abb. 7–8). Die architektonische Ausstattung entspräche großen Stadthäfen am Mittelmeer, die durchwegs der Frachtschifffahrt dienten. Falls der militärische *numerus barcariorum* der Notitia dignitatum schon im 2.–3. Jh. bestanden haben sollte, wäre seine Basis nicht unmittelbar in diesem zivilen Handelshafen zu suchen (der Rezensent), der im 4. Jh. dem Bau des Kastells zum Opfer fiel. »Überlegungen zum Hafen von Brigantium« (S. 26 f.) unterscheiden nicht deutlich genug zwischen mediterranen Handelshäfen und Flottenbasen wie Ravenna und Misenum, dessen Kombination mehrerer großer natürlicher Becken für Bregenz nicht vorausgesetzt werden kann oder braucht.

Die Rekonstruktion des valentinianischen Kastells wird S. 29 ff. mit Abb. 9 (Vergleichsbeispiele: Taf. 21 ff.) erläutert und diskutiert. Als nahe Parallele kann das valentinianische Rheinuferkastell Altrip (Taf. 23,5) gelten, dessen deutlich trapezoider Grundriss durch das Gebot bedingt ist, eine möglichst lange Uferstrecke als Hafenbereich für Flusskriegsschiffe zu schützen. Leider wird auf Taf. 23,5 nicht berücksichtigt, dass diese Hafenzonen seitlich durch Gräben geschützt war, die vom Kastell an das Ufer reichten: ein verbreiteter Typ militärischer

Flusshäfen, der nach dem am längsten bekannten Belege in Rumänien als »Typ *Drubeta*« benannt werden kann (der Rezensent).

Die Verfasserin diskutiert sorgfältig die Frage, ob das Bregenzer Kastell zum Typ der »Ländeburg« gehört haben könnte (S. 30 f.). Diese kleinen Uferfestungen (Beispiele von Ladenburg, Szigetmonostor-Horány und Dera-patak: Taf. 21, 5–7) unterscheiden sich von Kastellen aber nicht nur durch ihre geringe Größe, sondern auch insofern, als die dem Fluss zugewandte Seite zu dem nicht ausgebauten Ufer hin offen ist. Hier sollten kleine Kriegsschiffe, wohl vom spätrömischen Mehrzwecktyp der *Lusoria* (Abb. 11), anlanden können, um Nachschub für die kleine Garnison zu entladen oder Verstärkungen an Land zu setzen. Die Ländeburgi enthielten mithin keine Hafenecken. Obwohl in Bregenz die uferseitige Nordhälfte der Wehranlage nicht bekannt ist, lässt allein schon die Länge der landseitigen Mauer, d. h. der Teile A–D in der Richtung RC, von ca. 70 m die Aussage zu, dass es sich nicht um einen Ländeburgus, sondern wirklich um ein Kastell handelt (S. 31). Zwei dicht vorbeifließende, heute verrohrte Bäche müssen irgendwie an der Hafenfestung vorbeigeleitet worden sein. Möglicherweise speisten sie deren nicht nachgewiesenen, doch vorauszusetzenden Graben. Als Beispiel für den Schutz eines militärischen Binnenhafens durch ein benachbartes Kastell lässt sich auf die große Anlage aus der ersten Hälfte des 1. Jhs. in Velsen (Nord-Holland, Niederlande) verweisen.

Abschließend skizziert die Verfasserin den »Kriegshafen Brigantium« (S. 31 f.). Sie nimmt an, dass hier – wie bei den Uferkastellen am Ober- und Mittelrhein bzw. im römischen Mainz – eine gewisse Zahl (Mainzer Teilnehmer an dem genannten Expertengespräch schätzten »höchstens zehn«, die Verfasserin bis zu 23) von *lusoriae* stationiert waren: schnelle ungedeckte Ruder- und Segelschiffe, für deren Mainzer Belege aus dem 4. Jh. eine Besatzung von 30 Ruderern sowie einigen Matrosen und Soldaten anzunehmen ist (Abb. 11). Obwohl kleine Ladungen befördert werden konnten, waren diese schlanken Boote eindeutig Kriegsschiffe für den Wach- und Depeschendienst und den Kampf gegen feindliche Kleinboote. Wahrscheinlich waren die Besatzungen in den Uferkastellen kaserniert. Obwohl die Verfasserin mit nur zehn Schiffen und Besatzungen von 25 Mann kalkuliert, muss sie das Bregenzer Kastell mit seiner Grundfläche von ca. 0,35 ha als reichlich klein für eine Garnison von 250 Schiffsleuten bezeichnen; allerdings seien immer mehrere Fahrzeuge auf Patrouillenfahrt gewesen (S. 32).

Der Kalkulation liegen die Daten der *lusoria* zugrunde. Dem Rezensenten scheint aber nahe zu liegen, die *barcarii* der *Notitia dignitatum* (s. o.) mit *barcae* zu verbinden, also nicht mit Kriegsschiffen, sondern Segelfrachtern mit einer Besatzung von nur wenigen Seeleuten, wie sie in der späten Kaiserzeit z. B. auf dem Comer See eine wichtige Rolle bei der Versorgung der Truppen an der raetischen Grenze gespielt zu haben scheinen. Sollte dies richtig gesehen sein, so böte das Kastell den Besatzungen zahlreicher *barcae* Platz. Zugleich entfielen eine *Conditio sine qua non* antiker Kriegshäfen, welche die Verfasserin nicht berücksichtigt. Deren wichtigste Bauanlagen waren nämlich Schiffshäuser, in denen die

Kriegsschiffe zwischen den Einsätzen und im Winter getrocknet und gewartet wurden. Holzbauten in Haltern-Hofstatt an der Lippe und in Velsen (s. o.) beweisen, dass die Römer ihre Kriegshäfen auch nördlich der Alpen mit solchen Anlagen ausgestattet haben. Falls Bregenz ein Hafen für *lusoriae* gewesen sein sollte, müsste er Schiffshäuser umfasst haben.

Abschließend diskutiert die Verfasserin das Verhältnis von Bregenz zu der zweiten Basis des *numerus barcariorum* in Confluentes (S. 32). Vonbank identifizierte es mit Konstanz, doch die Verfasserin betont, dass von dort keine gesicherten Kastell- oder Hafenfunde aus der Kaiserzeit vorlägen. Sie identifiziert den Ort mit Koblenz an der Mündung der Aare in den Hochrhein – d. h. unterhalb des Schaffhauser Rheinfalls – und nimmt an, dass zwischen beiden Basen des *numerus barcariorum* Schiffe verkehrt hätten. Gewiss hätten leichte *lusoriae* zu Lande an dem Rheinfall vorbeigeschafft werden können, wie es bei dem Expertentreffen vorgeschlagen wurde. Dennoch wäre die Verbindung zwischen beiden Basen umständlich wenn nicht prekär gewesen. Doch muss wirklich mit direktem Schiffsverkehr zwischen Bregenz und Koblenz gerechnet werden? Die *Notitia dignitatum* bezeugt für die Donau, dass einige Kriegsschiffs- »Flotten« auf mehrere, z. T. weit entfernte Basen verteilt waren. Der Rezensent hält es für vertretbar zu erwägen, dass der *numerus barcariorum* ebenfalls in zwei taktisch selbstständige Abteilungen oberhalb bzw. unterhalb des Rheinfalls gegliedert war.

Die Bemerkungen des Rezensenten zur Schiffsausrüstung und Organisation des *Numerus* sollen keinesfalls davon ablenken, dass Ertels Schrift durch ihre sorgfältige, überzeugende Rekonstruktion des Bregenzer Hafenkastells unser Bild der spätrömischen Militärschiffahrt auf dem Bodensee sehr wesentlich bereichert.

Mainz

Olaf Höckmann