

## Der Hafen am Drachenfels bei Königswinter – revisited

Christoph Keller und Renate Gerlach

Die Niedrigwasserphasen in den letzten Jahren boten Gelegenheit, mit dem römischen Hafen bei Königswinter ein Bodendenkmal, das üblicherweise von den Fluten des Rheins überdeckt ist, wiederholt zu begehen und zu untersuchen (Abb. 1; Arch. Rheinland 2016, 115–117). Solche Untersuchungen sind notwendig, um sicher nachweisbare Befunde und Beobachtungen in eine Debatte einzubringen, die seit den 1970er-Jahren über Entstehung, Alter und Funktion dieses Bodendenkmals geführt wird und in den letzten Jahren vor allem durch wechselnde Hypothesen und Vermutungen befeuert wurde.

Das Bodendenkmal, das heute bei niedrigen Pegelständen als bogenförmige Struktur am Rheinufer südlich von Königswinter sichtbar wird, ist spätestens durch die Arbeiten von Josef Röder zum kaiserzeitlichen Steinbruchbetrieb am Drachenfels in den Blick der Archäologie geraten. Doch schon den Wasserbauingenieuren des späten 18. und 19. Jahrhunderts war bewusst, dass es sich hierbei nicht um eine der sonst üblichen Kiesbänke im Rheinstrom handelt. Während sich die Lage sandig-kie-

siger Untiefen im Jahresrhythmus verändert, zeigt das Hafenplateau unterhalb des Drachenfels seit ihrer Kartierung 1794 die gleiche Form. Carl Friedrich von Wiebeking vermerkte in seiner Stromkartierung außerdem das Vorhandensein von Steinen. Röder vermutete, dass die Struktur aus einem natürlichen Trachytvorkommen im Rhein entstand und zwei Becken durch fluviatile Prozesse sowie anthropogene Steinräumung geschaffen wurden. Diese hätten, durch einen Randwall geschützt, als Hafenbecken für jene Schiffe gedient, die Drachenfelder Trachyt als Baumaterial abtransportierten. An Röders Kernthese eines römischen Hafens ist vor allem von Frieder Berres und Winfried Leischner wiederholt und teils mit drastischen Worten Kritik geübt worden. Sie hatte drei Stoßrichtungen: Die Natur der Untiefe, die Genese der „Becken“ und den römischen Wasserstand. Mal solle die Untiefe aus Sand und Kies bestehen, mal durch einen fiktiven Blockstrom aus der vorletzten Kaltzeit geschaffen worden sein. Die Senken seien in Folge einer Trachytsteinentnahme für den Weiterbau des Kölner Doms im 19. Jahrhundert entstanden, wofür



1 Königswinter. Trockenliegende Bereiche des Hafens.





**2** Königswinter. Bestimmung der Sanidinausrichtung am Blockmaterial des Hafens im November 2018.

es keinerlei Belege gibt. Divers und weitgehend hypothetisch waren auch die Schätzungen des Rheinpegels. Röder ging von einem Wasserstand ähnlich dem heutigen aus, die Kritiker von einem mindestens 3 m höheren Pegel. Letztlich halten die meisten Thesen einer wissenschaftlichen Überprüfung nicht stand.

Die Untersuchungen 2016 und 2018 erbrachten folgende Fakten:

Die Untiefe besteht aus mitteldevonischem Fels und ist im engeren Sinne keine Untiefe im Strom, sondern ein vorspringendes Felsplateau-Ufer. Solche hochstehenden Felsenriffe sind typisch für das gesamte Mittelrheintal. Auf dem Felsen liegt eine relativ geringmächtige Kiesdecke. Darin und darauf befinden sich in unterschiedlichen Gruppen und Anordnungen Trachytblöcke verschiedenster Größen.

Es gibt keine zwei Becken, sondern eine durch fluviale Erosion entstandene Struktur aus Schwellen und Kolken („riffle and pool“-Sequenz), wobei das sog. Südbecken wahrscheinlich erst nach dem Bau der Buhnen 1862 ausgespült worden ist. Auf alle Fälle sind diese Senken aber in nachrömischer Zeit entstanden, als der Wasserstand angestiegen und das Felsplateau Teil des Stromes geworden war. Denn tatsächlich lag der römische Rheinpegel bei Königswinter etwa 2 m tiefer als heute. Dies bedeutet auch, dass das markante Felsplateau am Fuß des Drachenfels zur römischen Zeit bei Mittelwasser deutlich zutage trat. Das Bild, welches sich in Folge des lang anhaltenden Niedrigwassers 2018 bot, entsprach demnach dem römischen Normalzustand.

Bei Begehungen 2018 wurde, neben einer erneuten Begutachtung des vor Ort liegenden Steinmaterials,

an unterschiedlichen Stellen die Ausrichtung der Sanidin-Kristalle vermessen (Abb. 2). Dabei zeigte sich, dass sie in den verschiedenen Blöcken keine gleichartige Orientierung aufweisen, wie dies für ein mögliches anstehendes Trachysteinvorkommen zu erwarten gewesen wäre. Die stark wechselnde Ausrichtung spricht für ein an den Fundort transportiertes Blockmaterial.

Zusätzlich wurden im August und Oktober drei Befliegungen mit einem Quadrocopter durchgeführt, um nicht nur neue, detailliertere Senkrechtaufnahmen zu erhalten, sondern auch ein Geländemodell mittels des Structure-from-Motion-Verfahrens erstellen zu können (Abb. 3; vgl. Beitrag E. Cott/T. Dujmovič).

Bereits die Auswertung der Orthofotos zeigt deutlich, dass sich die Verteilung der Trachytblöcke nicht unregelmäßig über die gesamte Fläche erstreckt. Vielmehr lassen sich unterschiedliche Bereiche beobachten. In Ufernähe finden sich neben kleineren Bruchstücken große Blöcke, die auf den Kiesen aufliegen. Weiter in Richtung Flussmitte nimmt die Zahl der Trachytblöcke zunächst ab, während der schon von Sölter und Röder beobachtete „Randwall“ wieder vor allem aus Trachytblöcken besteht. Dieser weist eine recht konstante Breite von 25 m auf und zieht sich bogenförmig vom Ufer aus in Richtung Strommitte.

Die Senkrechtaufnahmen bestätigten die am Boden gemachte Beobachtung, dass an mehreren Stellen große Steinblöcke in Reihen, z. T. mehrere parallel zueinander, gesetzt vorliegen (Abb. 4). Eine solche Anordnung lässt sich nur mit einer künstlich geschaffenen Anlage erklären. Der Randwall stellt sich also als Relikt eines stromparallelen Hafens





**3** Königswinter. Orthofoto des Hafens vom 28.08.2018.

dar. Einer Kaimauer gleich, war auf tragfähigem Untergrund ein langes, bogenförmiges Podium aus Trachytblöcken errichtet worden. Es ragte so weit

in den Rhein hinaus, dass auch bei niedrigen Wasserständen Schiffe auf der Stromseite festgemacht und beladen werden konnten. Das Baumaterial und die große Breite der Anlage ermöglichten das Material aus den Steinbrüchen am Verladeplatz für den Abtransport bereitzustellen und zu sortieren. Auch eine Zurichtung vor Ort ist denkbar.

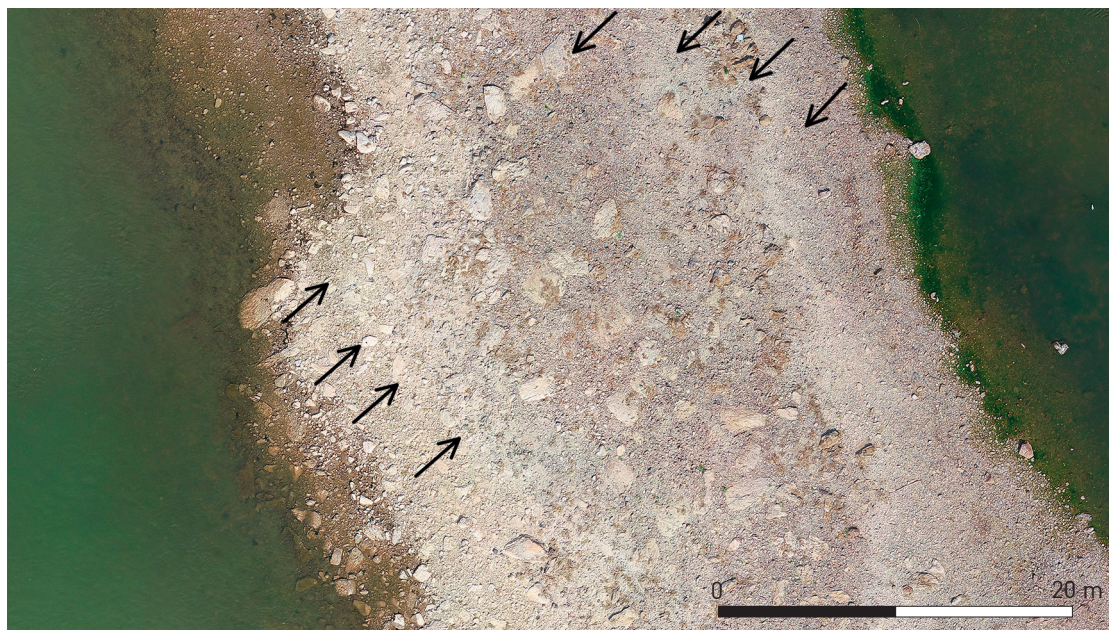
Mit der Aufstellung von Kränen am Ufer muss gerechnet werden, da sowohl in römischer Zeit als auch im Mittelalter regelmäßig Blöcke von deutlich über einer Tonne Gewicht verschifft wurden und diese kaum ohne technische Hilfsmittel verladen werden konnten. Das in den Stromstrich ragende Felsplateau bot dafür singuläre und ideale Bedingungen. Über die tatsächliche Datierung können im Moment nur Vermutungen angestellt werden.

Aus archäologischen und bauhistorischen Untersuchungen ist bekannt, dass bereits in augusteischer Zeit Steinmaterial am Drachenfels gewonnen wurde, um dieses als Bruchstein und Quader für Großprojekte in Köln zu verwenden. Während es nur selten als Baumaterial in Privathäusern zu finden ist, wird Trachyt bis ins 3. Jahrhundert immer wieder in Bauzusammenhängen gefunden, die öffentlichen Großbauten und Militäranlagen zuzurechnen sind. Vermutlich war das römische Militär, worauf auch die Nennung von Materialtransporten durch die Rheinflotte auf einer in Bonn gefundenen Weihung für Antoninus Pius hinweist, eng am Transport und wahrscheinlich auch der Gewinnung von Trachyt beteiligt. Daher spricht vieles dafür, dass die Logistik und die notwendige Arbeitskraft für die Errichtung eines Hafens eher in römischer Zeit zur Verfügung standen.

Im Mittelalter hätten sich mit dem Burggrafen vom Drachenfels, den verschiedenen Steinbruchpächtern sowie den Transporteuren eine ganze Reihe von Akteuren zusammenschließen müssen, um diese Anlage errichten zu können. Eine Weiternutzung im Mittelalter ist aber anzunehmen, da zu dieser Zeit der umfangreichste Abbau am Drachenfels vonstattenging.

Der Berg war in den Besitz des Kölner Erzbischofs und des Bonner Cassiusstifts gekommen. Dessen Propst Gerhard von Are konnte 1149 die kurz zuvor von Arnold I. erbaute Burg Drachenfels für das Stift erwerben, überlies die Verwaltung aber einem Burggrafen. Das mit Godard von Drachenfels 1176 erstmals belegte Rittergeschlecht übernahm mit der Burg auch die Steinbrüche. Die Nutzungsrechte an den Brüchen wurden an mehrere Privatpersonen und Institutionen verpachtet. Die Pächter übernahmen das Brechen, Rohbossieren sowie den Verkauf der Steine an Zwischenhändler und Endabnehmer. Eine Sonderrolle nahmen das Kölner Domkapitel sowie das Kölner Steinmetzenamt ein, die beide eigene Brüche zu Sonderkonditionen unterhielten. Der Transport der Steine vom Bruch zur Verladestelle am Rheinufer war eine weitere Einnahmequelle





**4** Königswinter. In der Copteraufnahme vom 28.08.2018 sind die in Südwest–Nordost-Richtung linear verlegten Blöcke deutlich erkennbar. Die Reihen sind mit Pfeilen markiert.

der Burggrafen, da hierfür die von ihnen zur Verfügung gestellten Pferde und Karren gemietet werden mussten. Nur die Dombauhütte konnte sich von diesem Transportzwang befreien.

In geringem Umfang scheinen die Steinbrüche bereits im 11. Jahrhundert wieder in Betrieb gewesen zu sein. Zwar wurden für den Bau der Krypta von Maria im Kapitol in Köln vermutlich römische Spolien des ehemaligen Kapitolstempels verwendet, aber auch im Gründungsbau des Bonner Münsters aus der Zeit um 1050 wurde Trachyt in größerem Umfang verbaut. Spätestens mit dem Bau der Burg Drachenfels nach 1138 sind die Brüche dann vollumfänglich in Betrieb.

Während des Mittelalters wird Drachenfelser Trachyt zum wichtigsten Baustein im Rheinland, den man vor allem für besonders belastete oder der Witterung ausgesetzte Bauteile nutzte. Außerdem wurde er, anders als in römischer Zeit, auch für Bauplastik wie Kapitelle, Basen oder Reliefs verwendet. Daneben findet sich Trachyt auch als Werkstoff für Grabdenkmäler, Grenzsteine, Kanonenkugeln und Mörsen.

Bis zum Auslaufen der Steinbruchtätigkeit im 18. Jahrhundert wurde Trachyt vom Drachenfels auf Schiffe verladen, um auf dem Flussweg das Mit-

telrheingebiet, den Niederrhein und Teile der Niederlande mit Baumaterial zu versorgen.

#### Literatur

R. Gerlach/P. Fischer/J. Meurers-Balke/M. Mirschenk/A. Röpke, H. Hadler/T. Willershäuser/A. Vött, Römische Hafenstandorte. Standortbedingungen und Flussdynamik am Niedergermanischen Rheinlimes von Königswinter bis Kleve-Rindern. In: M. Mirschenk/R. Gerlach/J. Bemann (Hrsg.), *Der Rhein als europäische Verkehrsachse III. Bonner Beiträge zur vor- und frühgeschichtlichen Archäologie* (im Druck). – R. Gerlach/Ch. Keller, Römische Häfen in Königswinter und Bonn. *Archäologie im Rheinland* 2016 (Darmstadt 2017) 115–117. – Ch. Keller, „lapidum dictis drakenveltz“. Gewinnung und Verwendung von Drachenfelser Trachyt im Mittelalter. In: M. Mirschenk/R. Gerlach/J. Bemann (Hrsg.), *Der Rhein als europäische Verkehrsachse III. Bonner Beiträge* (im Druck). – Ch. Keller, Der Hafen am Drachenfels bei Königswinter. In: M. Mirschenk/R. Gerlach/J. Bemann (Hrsg.), *Der Rhein als europäische Verkehrsachse III. Bonner Beiträge zur vor- und frühgeschichtlichen Archäologie* (im Druck).

#### Abbildungsnachweis

1–2 Ch. Keller/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR-ABR). – 3–4 T. Dujmovič/LVR-ABR.