

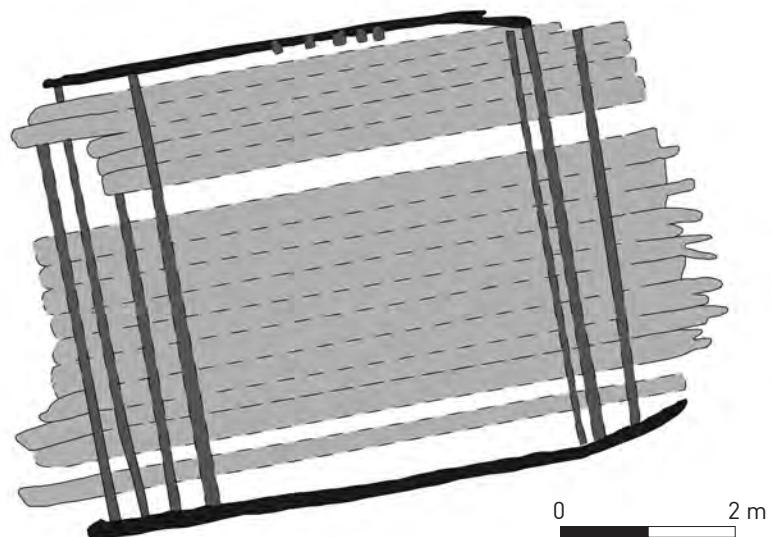
# Bei Niedrigwasser entdeckt – ein Schiffswrack im Rhein

Nadia Balkowski und Renate Gerlach

Ende November 2018 erreichte die Außenstelle Overath des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland eine Meldung von Mitarbeitern des Wasser- und Schifffahrtsamtes über einen Schiffs-fund im Rhein bei Bonn. Aufgrund des niedrigen Wasserpegels im Herbst 2018 ragte nordwestlich der Friedrich-Ebert-Brücke ungefähr 20 m vom gewöhnlichen rechten Rheinufer entfernt ein hölzernes Schiffswrack aus dem Wasser (vgl. S. 200–201). Eine erste Recherche ergab, dass dieses Schiff schon 2005 einmal sichtbar gewesen ist (OV 2005/0339), aber zum damaligen Zeitpunkt nicht genau dokumentiert werden konnte. So nutzten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Außenstelle die durch das Niedrigwasser 2018 entstandene Gelegenheit, das Schiff näher zu untersuchen.

Das Schiffswrack ist mit gut 5 m in seiner Breite vollständig, in der Länge nur mit noch knapp 9 m erhalten (Abb. 1). Es handelt sich um ein Schiff mit flachem Boden aus Holzplanken in Krawelbauweise, die mit quer verlaufenden Spanen stabilisiert wurden. Zur Verbindung der Hölzer nutzte man zahlreiche Eisennägel. Beide Bordwände sind noch zu Teilen vorhanden und werden aus länglichen Holzplanken und innen hochkant angebrachten Spanen gebildet (Abb. 2). Zwar liegen weder Bug noch Heck vor, jedoch zeigt sich, dass sich das Schiff zumindest an einer Seite etwas verjüngt und somit einen spitzulaufenden Abschluss gehabt haben dürfte. Als Baumaterial wurden größtenteils Eichenbohlen verwendet, es ist jedoch nach Auskunft von Dr. Ursula Tegtmeier auch Nadelholz (Tanne) an der Bordwand verbaut worden. Eine exakte Ansprache des Schiffstyps fällt aufgrund der partiellen Erhaltung schwer, es dürfte sich der Form halber jedoch sicher um ein Lastschiff gehandelt haben. Aus dem Stadtgebiet von Köln sind beispielsweise mehrere Schiffswracks von sog. Aaken aus der frühen Neuzeit bekannt, die ebenfalls einen flachen Boden aufweisen und als Frachtschiffe genutzt wurden.

Auch zur Datierung des Wracks lassen sich Aussagen treffen. So konnte eine Planke, die bereits im Jahr 2005 geborgen wurde, vom Labor für Dendroarchäologie der Universität zu Köln absolutchronologisch an das Ende des 17. Jahrhunderts datiert werden. Eine 2018 entnommene Planke aus Eiche



ist ebenfalls mit dieser Datierung in Einklang zu bringen. Das für den Schiffsbau verwendete Holz wurde demnach  $1693 \pm 3$  geschlagen. Wie viel Zeit nach dem Bau des Schiffes bis zu dessen Sinken verging, bleibt allerdings offen.

Besonders auffällig sind zahlreiche Steine, die sich flächig auf dem Schiffsrumpf verteilen und nicht Bestandteil der modernen Uferbefestigung sind. Für die Einordnung dieses Gesteins wurden zwei verschiedene Erklärungsansätze in Erwägung gezogen. Zuerst wurde vermutet, dass es sich um die Ladung des in diesem Szenario wohl plötzlich gesunkenen Schiffes gehandelt haben könnte. Gegen eine solche Erklärung spricht jedoch die Beobachtung, dass es sich um ganz unterschiedlich große und unsortierte Steine handelt, die nicht weiter zugerichtet und bearbeitet sind. Außerdem liegt hier kein qualitativ hochwertiges Material vor, sondern vielmehr quarzitische Sand- und Schluffgesteine, die ganz typisch für das Rheinische Schiefergebirge sind und in der Umgebung von Bonn vielerorts abgebaut wurden. Die Steine waren z. T. schwach kantengerundet und wiesen Verwitterungsrinden auf, was nicht für frisches Material spricht, sondern für ehemaligen Hangschutt oder Haldenmaterial, also minderwertiges Material. Aufgrund dieser Beobachtungen ist es wenig wahrscheinlich, dass es sich um die Ladung des gesunkenen Schiffes gehandelt hat. Plausibler scheint eine Erklärung, die auch das dama-

1 Bonn-Schwarzrheindorf/Vilich-Rheindorf. Umzeichnung der sichtbaren Hölzer des Schiffes (Bordwände schwarz, Planken hellgrau, Spanen dunkelgrau) mit Rekonstruktion einiger Bauteile (gestrichelt).



2 Bonn-Schwarzrheindorf/Vilich-Rheindorf. Blick von der Bugseite auf das Schiff.

lige Erscheinungsbild des Fundorts berücksichtigt. So ist der Tranchot-Karte aus den Jahren 1807–1819 zu entnehmen, dass die Sieg unmittelbar im Bereich des Schiffswracks rechtwinklig in den Rhein mündete (Abb. 3). Der Mündungsbereich war durch mehrere verlandete Bereiche gekennzeichnet und unterschied sich somit deutlich von der heutigen, regulierten Siegmündung. Darüber hinaus war der Rhein zu damaliger Zeit deutlich breiter. Ein ähnliches Erscheinungsbild ist auch für das 17. und 18. Jahrhundert anzunehmen. So zeigen Altkarten von 1747/51 und 1770 das Siegmündungsgebiet mit wechselnden Mäandern, diversen Altarmen und Strominseln im breiten Rhein.

Die Mündung der Sieg in den Rhein galt daher spätestens in der frühen Neuzeit als problematisches Gebiet: Untiefen und Auskolkungen, d. h. Strudellöcher im Wasser, Flusslauf und Uferbereich waren kennzeichnend. Aus diesem Grund führte Freiherr Karl Friedrich von Wiebeking gegen Ende des 18. Jahrhunderts eine erste systematische Regulierung dieses Bereichs durch, indem er die Sieg mit Durchstichen begradigte und versuchte, die Ufer zu befestigen. Kleine Buhnen sollten den Stromstrich ablenken und dabei die störenden Sand-Kiesbänke auflösen.

Aufgrund der Lage des Schiffswracks in gerade diesem damals kritischen Mündungsbereich ist gut vorstellbar, dass das Schiff an dieser Stelle vorsätzlich versenkt und mit Steinen beschwert wurde. Ein solches intentionelles Versenken von alten, ausgedienten Schiffen ist bereits seit der römischen Zeit überliefert, bis in die heutige Zeit hinein durchgeführt worden und diente dazu, das Ufer oder auch den Flusslauf zu befestigen. So sind beispielsweise vom Poller Rheinufer in Köln zum Sinken gebrachte Schiffswracks aus der frühen Neuzeit bekannt. Bei Utrecht-De Meern (NL) wurde in einem alten Rheinarm ein römisches Schiff versenkt, um das anprallende Wasser von der nahegelegenen Römerstraße abzulenken. Hier dienten Basaltsteine als Beschwerung. Noch 2013 wurden an der Elbe nahe Magdeburg in einer spektakulären Aktion gleich drei alte Lastkähne durch Sprengung zum Untergang gebracht, mit dem Ziel eine Deichbruchstelle zu verschließen. Das Bonner Schiffswrack könnte demnach mit sehr frühen Maßnahmen zur Regulierung des Siegmündungsbereichs in Verbindung stehen. Diese Anstrengungen wurden in den folgenden Jahrhunderten weitergeführt: Ab 1847 wurden der Rhein und die Sieg von der preußischen Regierung im Bereich des Siegmündungsgebietes mehrmals umfassend reguliert und wasserbaulich umgestaltet. So beschrieb Robert Jasmund beispielsweise, dass nahe des Fundortes in Bonn 1882/83 Baggerarbeiten stattfanden, bei denen drei alte Schiffswracks geborgen wurden. Auch dabei könnte es sich um ältere, bewusst versenkte Schiffe gehandelt haben, wobei nähere Fundumstände leider nicht bekannt sind.

Das im Rhein bei Bonn dokumentierte Schiffswrack kann als Indiz dafür gewertet werden, dass wahrscheinlich bereits in der frühen Neuzeit Maßnahmen zur Regulierung des Rheins und der Siegmündung getroffen wurden. Kurz nach der Dokumentation des Schiffes führte der erneut ansteigende Wasserpegel dazu, dass das Wrack – nun wieder vollständig mit Wasser bedeckt – noch immer seinem Zweck der Uferbefestigung nachkommt. Dieser Fall zeigt, dass bei der Interpretation von Schiffsfindungen auch die Möglichkeit einer zielgerichteten Versenkung zum Zwecke wasserbaulicher Maßnahmen in Betracht gezogen werden sollte.

#### Literatur

- E. P. Graafstal, Het schip de Meern 4. In: M. C. M. Langeveld/A. Luksen-Ijtsma/E. P. Graafstal (Hrsg.), *Wegens Wateroverlast. LR 39 De Balije II: wachtorens, rivierdynamiek en Romeinse infrastructuur in een rivierbocht van de Heldammer Stroom. Basisrapportage archeologie 11* (Utrecht 2010). [https://erfgoed.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-erfgoed/publicaties/BRArch\\_11\\_Wegens\\_wateroverlast\\_1\\_.pdf](https://erfgoed.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-erfgoed/publicaties/BRArch_11_Wegens_wateroverlast_1_.pdf). (Zugriff: 14.02.2019) – Th. Höltken, Mittelalterliche Rheinregulierung in Köln. In: Ch. Ohlig (Hrsg.), *DWhG – Zehn Jahre wasserhistorische Forschungen und Berichte 1. Schriften der Deutschen Was-*



3 Bonn-Schwarzrheindorf/Vilich-Rheindorf. Tranchot-Karte aus den Jahren 1807–1819 mit der Lage des Schiffes in Rot.

serhistorischen Gesellschaft (DWhG) e. V. (Siegburg 2012) 193–210. – R. Jasmund, Die Arbeiten der Rheinstrom-Bauverwaltung 1851–1900. Denkschrift anlässlich des 50jährigen Bestehens der Rheinstrombauverwaltung und Bericht über die Verwendung der seit 1880 zur Regulierung des Rheinstroms bewilligten außerordentlichen Geldmittel (Berlin 1901). – Spiegel online 16.06.2013, Deichbruch an der Elbe. Experten versenken drittes Schiff. <http://www.spiegel.de/panorama/hochwasser-bei-fischbeck-drittes-schiff-nach-deichbruch-versenkt-a-906047.html> (Zugriff: 14.02.2019).

#### Abbildungsnachweis

1 S. Holzem/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR-ABR). – 2 H. Harms/LVR-ABR. – 3 N. Balkowski/LVR-ABR, Grundlage ©Geobasis NRW 2019.

## Jülich, Kreis Düren

### „Alte schließen im bedeckten weeg“ – Relikte einer Schleusenanlage vor der Stadtbastion St. Jakob

Horst Husmann und Bernhard Dautzenberg

Auf dem Gelände der vormaligen Realschule Jülich ist unter der Bezeichnung „Park Pasqualini“ ein Bauvorhaben mit neuen Wohnhäusern in Planung. Das Gebiet liegt unmittelbar südlich der Bastion St. Jakob der Festung Jülich. Der Name nimmt Bezug auf den Baumeister und Architekten der Renaissance Alessandro Pasqualini, der die ursprüngliche Festungsanlage im 16. Jahrhundert entwarf. Im Jahre 1860 wurde die Festung aufgehoben

(vgl. Beitrag A. Kupka). Neben Zitadelle und Brückenkopf blieben nur wenige der im Zuge der Entfestigung geschliffenen Festungsbauten erhalten. So ist noch heute die Stadtbastion St. Jakob mit dem anschließenden Teilabschnitt der Stadtmauer bis zum Aachener Tor unmittelbar nördlich der Untersuchungsfläche vorhanden.

Die Ausgrabungsfläche liegt vollständig im Abschnitt des während des 18. Jahrhunderts ausge-