

# Batardeau, Uferbefestigung und ein Plattboden-schiff der frühen Neuzeit in Kaiserswerth

In Düsseldorf-Kaiserswerth erfolgte die Erneuerung des Rheindeichs am nördlichen Rand des Ortskerns. Die archäologische Begleitung dieser Maßnahmen führte die Firma archaeologie.de durch. Dabei wurden Baureste der ehemaligen Festung, Spuren von Uferbefestigungen und ein vollständiges Plattbodenschiff der frühen Neuzeit entdeckt (vgl. Abb. 199).

Kaiserswerth war seit dem 15. Jahrhundert kurkölnische Festung. Sie sicherte die Verbindung Kölns mit den westfälischen Gebieten und galt als Bollwerk gegen Düsseldorf und das Herzogtum Berg.

In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts errichtete man erstmals eine Befestigung nach dem Bastionärsystem, bei dem die Festungswerke aus Erdwällen und vorgeschobenen Geschützplätzen bestehen. Im Zuge dieser Arbeiten erfolgte die Anlage der fünf heute noch im Stadtbild erkennbaren Bastionen. Die erste Festungsanlage bestand aus einem Erdwall mit einer Eskarpe und davorliegendem, vom Kittelbach gespeisten, nassen Graben. Zum Rhein war der Graben durch an die Bastionen angrenzende Stauwehre – sog. Batardeau – abgetrennt.

Um 1650 wurden die Festungsanlagen erheblich erweitert. Die Baumaßnahmen beinhalteten eine Verbreiterung der Gräben und die Anlage von vier Ravelins zwischen den Bastionen.

Zu Beginn des Pfälzischen Erbfolgekriegs 1688 erfolgte ein weiterer Ausbau der Anlage. Zu dieser Zeit lagen nun auch Außenwerke (Redouten) und Batterien auf dem linken Rheinufer. Aufgrund einer Allianz zwischen dem Kurfürstentum Köln und Frankreich erhielt die Festung eine französische Besatzung. Am 25.06.1689 nahmen brandenburgische und holländische Truppen Kaiserswerth ein. Die Rückgabe erfolgte bereits 1692. Bei Ausbruch des spanischen Erbfolgekrieges im Jahr 1701 überließ der Kölner Kurfürst die Festung wiederum den Franzosen.

Im folgenden Jahr belagerten erneut alliierte Truppen der Niederländer, Brandenburger und Engländer die Festung und nahmen sie ein.

Die Befestigung wurde gemäß der Kapitulationsurkunde geschleift und insbesondere die Außenwerke vollständig beseitigt. Am 9. August 1702 sprengte man auch den großen Bergfried der ehemaligen Königspfalz.

Vor dem Hintergrund des Siebenjährigen Krieges erfolgte von 1741 bis 1758 zum letzten Mal ein erneuter Ausbau der Stadtbefestigung unter französi-

scher Besatzung. Ein Neuaufbau der Außenwerke und des Glacis fand jedoch nicht statt. Der Kittelbach mündete nun nördlich der Festung in den alten Rheinarm, welcher noch 1702 in Verbindung mit dem Hauptstrom stand, nun aber am nördlichen Ende der „Insel“ vom Rhein abgeschnitten war.

Bei der Freilegung eines ca. 40 m langen und 4 m hohen Mauerrestes war schnell erkennbar, dass es sich um den nördlichen Batardeau der Festung handelte (Abb. 203).

Die Mauer war bis zu 4,2 m hoch erhalten. Sie hatte eine Breite von ca. 6 m an der Basis und etwa 4,6 m an der Abbruchkante. Die Dossierung der Außenfronten betrug ca. 13°. Ein dachförmiger Abschluss ist zu ergänzen.

Hans-Peter Schletter

**203** Düsseldorf-Kaiserswerth. Der vollständig freigelegte Batardeau, Blick nach Süden. Im Bildvordergrund sind bereits erste Reste des Schiffsbugs erkennbar.



Auf der Rheinseite des Bauwerks war die Außenenschale zwischen dem Blockverband mit schachbrettartig versetzten Basaltsäulen, die in das Backsteinmauerwerk einbinden, verstärkt. Letzteres hatte man auf einer eng gepackten Lage Basaltsäulen errichtet. In den verschiedenen Brüchen der Mauer ließ sich beobachten, dass die Backsteinlagen nicht horizontal gemauert, sondern im rechten Winkel zu den einfallenden Mauerflanken angeordnet waren. Der Zwickel in der Mauermitte wurde mit einem Gusskern aus Backsteinen, Basaltbruchstücken und Mörtel ausgefüllt.

Unter der Lage Basaltsäulen ließ sich an mehreren Stellen ein Holzrost dokumentieren. Dieser bestand aus 0,25 m starken, miteinander verzapften Balken, so dass Gefache mit einer Seitenlänge von 1,1 bis 1,3 m entstanden. Unter einem Bruchstück des Mauerwerks beobachtete man zwei dicht nebeneinanderliegende Pfosten. Da eine nähere Untersuchung jedoch nicht möglich war und an anderer Stelle keine Pfosten unter dem Holzrost erkannt wurden, muss die Frage nach einer möglichen Pfahlgründung offen bleiben.

Die Erbauung des Batardeau dürfte in die Zeit um 1650 fallen. Zwar wies schon die Anlage des 16. Jahrhunderts einen nassen Graben und demzufolge auch

ein Stauwehr auf, jedoch ist anzunehmen, dass beim Ausbau des Grabens und der Außenwerke um 1650 ein Neubau erfolgte. Dies wird auch durch die Keramik gestützt, die man aus einer zeitgleichen hölzernen Spundwand auf der Rheinseite bergen konnte. Kobaltbemaltes und auflagerverziertes Steinzeug lässt sich frühestens in das erste Drittel des 17. Jahrhunderts datieren. Damit kann die Erbauung unseres Batardeau nur zu der Ausbauphase um 1650 gehören.

Nach Abschluss der Dokumentation wurde an dessen nördlichen Ende der Bug eines hölzernen Schiffes freigelegt. Als mit der Freilegung begonnen wurde, entdeckte man zunächst mehrere bis zu 10 m lange Pfahlreihen über dem Schiff. Diese Uferbefestigungen waren als unregelmäßige Reihen von ca. 10 cm starken und bis zu 1,5 m langen, unten angespitzten Holzpfählen ausgeführt. Zwischen diesen Pfählen klemmten hochkant gestellte, starke Bohlen. Man hatte die Pfähle in den weichen Untergrund des Feinsedimentes gerammt und dazwischen eine Kiesschicht eingebracht, die teilweise mit Bauschutt durchsetzt war. Die Uferbefestigungen verliefen parallel zum östlichen Ufer des Altarmes und folgten offensichtlich der immer weiter zurückweichenden Uferlinie im Zuge der Verlandung. Die Befunde östlich des Batardeau weisen darauf hin, dass sich die Mündung des Kittelbaches in den Rhein zumindest zeitweilig unmittelbar am zerstörten Stauwehr befunden haben muss und in den alten Rheinarm entwässert hat. Im Zusammenhang mit altem Kartenmaterial und literarischen Quellen belegen diese Befunde die Existenz eines Schutzhafens im 18. und 19. Jahrhundert am nördlichen Ortsrand von Kaiserswerth.

Am nördlichen Ende des Batardeau, dort wo nach 1702 der Kittelbach in den Altarm des Rheins floss, lag in 3 bis 9 m Tiefe das hölzerne Schiff (Abb. 204). Durch die Lage des Befundes gestaltete sich die Freilegung, Dokumentation und Bergung des Schiffskörpers äußerst schwierig. Aus Gründen des Hochwasserschutzes musste die Maßnahme am 13. September 2009 abgeschlossen sein. Da erst am 29. Juli die Möglichkeit bestand, mit den archäologischen Arbeiten am Schiff zu beginnen, stand die Untersuchung unter erheblichem Zeitdruck. Bewältigen ließ sich diese nur, indem zur Bergung des Schiffes eine selbstentwickelte „Bergungsgabel“ zum Einsatz kam, mit der es möglich war, ganze Segmente des Schiffskörpers zerstörungsfrei mit dem Bagger zu heben.

Zur Datierung des Schiffes lässt sich in erster Linie seine stratigraphische Lage heranziehen. Der Bug befand sich dicht an den Trümmern der 1702 gesprengten Festung, zwischen Mauerwerk und Schiff hatte sich kaum Sediment abgelagert. Aus den Ablagerungen im Schiffinneren wurde eine Scherbe Niederrheinischer Idenware geborgen, die das Datum „1743“ trägt. Das Schiff muss daher einige Jahre nach 1702 und wahrscheinlich vor der Mitte des 18. Jahrhunderts versunken sein. Zahlreiche Reparaturen las-

**204** Düsseldorf-Kaiserswerth. Freilegung des Nachens, Blick nach Süden.





sen darauf schließen, dass es etliche Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, in Betrieb gewesen ist.

Die Einordnung des Schiffstyps kann nur vorläufig erfolgen. Die Auswertung steht hier noch ganz am Anfang. Eine weitergehende Beschäftigung nach der Restaurierung und Rekonstruktion mag zu genaueren Ergebnissen führen.

Das Schiff war bei der Auffindung 17,5 m lang und 3 m breit. Der kiellose Rumpf hat einen Fünfachtelquerschnitt mit platem Boden und Seitenplanken, die zum Boden in einem Winkel von 30° liegen. An diesem Unterbord sind die Planken des Oberbords in einem Winkel von 45° befestigt, sodass sie beinahe senkrecht stehen. Dieser charakteristische Querschnitt weist das Schiff als einen Nachen aus.

Kennzeichnend für Nachen sind, neben dem beschriebenen Knick in der Seitenwand, der an beiden Enden fast bis zur Oberkante hochgebogene Schiffsboden und eine langovale Rumpfform. Die Planken beiderseits des Knicks wurden mit Nägeln verbunden, der sog. „Nachennaht“.

Zur Versteifung war der Rumpf mit Wrangen, Knickspanten und Halbspanten ausgestattet (vgl.

Abb. 199; 205). Diese bildeten jeweils einen den ganzen Rumpfquerschnitt verstiefenden Spant. Durch diese Anordnung entstand ein System aus insgesamt 57 Spanten, welche sich entweder aus zwei Halbspanten oder zwei Knickspanten und einer Wrangle zusammensetzten.

Da der Kaiserswerther Nachen der erste vollständige Fund dieses Schiffstyps der frühen Neuzeit ist, sind Vergleiche schwierig. Jedoch deuten Funde aus dem Lippemündungsgebiet und der Plan eines Lahnschiffes des frühen 19. Jahrhunderts auf eine weite Verbreitung dieses Typs hin. Die Ruhrnachen des 19. Jahrhunderts zeigen die Fortentwicklung dieses Schiffstyps unter dem Druck steigender Kapazitätsanforderungen in der Frühzeit der industriellen Revolution.

**205** Düsseldorf-Kaiserswerth. Blick in das freigelegte Schiffinnere, am rechten Bildrand wird ein Rumpfsegment zur Bergung vorbereitet.

---

Literatur: D. ELLMERS, Kogge, Kahn und Kunststoffboot. 10.000 Jahre Boote in Deutschland. Führer Dt. Schifffahrtsmus. 7 (Bremerhaven 1976). – E. SPOHR, Wichtigste kurkölnische Festung. In: C.-M. ZIMMERMANN/H. STÖCKER (Hrsg.), Kaiserswerth – 1300 Jahre Heilige, Kaiser, Reformer (Düsseldorf 1981) 145–157.