

Römische Häfen in Königswinter und Bonn

Renate Gerlach und Christoph Keller

Der Abbau des vulkanischen Trachytgesteins am Drachenfels bei Königswinter ist seit römischer Zeit belegt. Die Hauptbrüche lagen auf der dem Rhein zugewandten West- und Südseite des Berges, wo sie heute noch durch Abbauwände und unterhalb gelegene Schuttkegel im Wald erkennbar sind. Auch im Bereich des Rüdenet und des Parks von Schloss Drachenburg wurden Steinblöcke gewonnen. Hier scheint aber die starke Verwitterung des Steinmaterials eine weitreichende Nutzung verhindert zu haben.

Erst 1829 wurde der Steinbruchbetrieb wegen der Bedrohung der oberhalb gelegenen Burgruine und Steinschlaggefahr eingestellt. Die lange Dauer des Steinbruchbetriebes macht es schwierig, die Nutzungszeiträume der verschiedenen Brüche zu bestimmen. Graffitiartige Steinreliefs an den Steinbruchwänden galten bislang als römisch, sie lassen sich aber auch im mittelalterlichen Motivkanon finden. Dass ein römerzeitlicher Steinbruchbetrieb existierte, ist jedoch anhand der Verwendung des Drachenfelstrachyts ab spätaugusteisch-tiberischer Zeit belegt. Weihe- und Grabdenkmäler aus Trachyt datieren gemäß der Inschriften vor allem in die zweite Hälfte des 2. und in das 3. Jahrhundert. Vermutlich wurde der Steinbruchbetrieb am Drachenfels von Seiten des Militärs betrieben. Im Vergleich zur mittelalterlichen Steingewinnung am Drachenfels dürfte die römische eher marginal gewesen sein.

Die intensive mittelalterliche Bruchstätigkeit lässt sich spätestens ab der Mitte des 11. Jahrhunderts nachweisen, als Werksteine für tragende Wandabschnitte sowie für feinere Bauzier rheinischer Kirchen gewonnen wurden. Die Steinbrüche befanden sich im Besitz der Burggrafen von Drachenfels, für die der Verkauf der Steine wie auch der Transport bis zur Verladestelle am Fluss eine wichtige Einnahmequelle war. Nachdem die Steine mit Karren bis zum Rhein transportiert worden waren, wurden sie für den Weitertransport per Hand bzw. mit einem stationären Kran für die z. T. mehrere Tonnen schweren Blöcke auf Schiffe verladen. Anders als bislang tradiert, bestehen inzwischen Zweifel an einem „Hinunterschleifen“ solcher Brocken längs der Steinrutsch. Der über schriftliche Quellen nachgewiesene Karrentransport der Bruchsteine in Mittelalter und früher Neuzeit kann daher auch ein plausibles Modell für die Römerzeit sein.

Ein entscheidender Vorteil des Drachenfelstrachyts war die günstige Lage am Rhein, andere Steinbrüche im Siebengebirge wurden deutlich weniger in Anspruch genommen. Die zwingend zum Steinbruch gehörende Verladestelle müsste idealerweise drei Bedingungen erfüllen: direkt unterhalb der Brüche gelegen, landfester stabiler Grund für Lage-

1 Königswinter (oben) und Bonn, Legionslager (unten). Nahezu identische Hafenplateaus bei Niedrigwasser; oben: Lage der beiden Rammkernsondagen B1 und B2.



zung und Krananlage sowie eine bei Mittelwasser nutzbare Anlandestelle. Genau diese Stelle ist bis heute existent: Es handelt sich um das schon lange als römischer Hafen ausgewiesene nur bei Niedrigwasser auftauchende halbrunde Plateau südlich von Königswinter.

Anfang November 2016 erlaubte eine Niedrigwasserphase eine nähere geologische Untersuchung des Geländes. Bei einem Wasserstand von ca. 46,50 m ü. NN lag das Plateau wie in der Römerzeit trocken (Abb. 1, oben). Aufgrund der Rekonstruktion römischer Wasserstände von Thomas Roggenkamp wissen wir, dass der Mittelwasserstand am Mittelrhein rund 2 m tiefer lag als heute. Ursächlich dafür war ein bis zur Hälfte geringerer Abfluss, da in antiker Zeit noch große Wassermengen in den Wäldern, Sümpfen und Mooren des Einzugsgebiets gebunden waren. Anhand der Daten vom Hafengelände des Bonner Legionslagers lässt sich für Königswinter eine römische Mittelwasserhöhe von ungefähr 45,70–46,70 m ü. NN rekonstruieren. Das gegenwärtig nur bei Niedrigwasser auftauchende Plateau war also in der Antike die meiste Zeit des Jahres problemlos als „Betriebsgelände“ geeignet. Zwei Rammkernsondagen, eine unmittelbar am

flusswärtigen Rand (B1), die andere auf dem Plateau östlich einer Senke (B2), erschlossen den Untergrund (Abb. 1, oben; 2a–b). Unter einer 0,50 m (Plateau) bis 1,50 m (Rand) mächtigen lehmig-sandigen Kiesschicht stehen die unterdevonischen Siegener Schichten an. Eine Begehung des Plateaus zeigte, dass die Schichtköpfe der devonischen Schiefer häufig bereits direkt an der Oberfläche anstehen (Abb. 2c).

Die auf dem devonischen Untergrund liegende Kiesdecke besteht überwiegend aus blockgroßen Kiesen (vor allem Quarzite und Quarze). Darunter sind auch gerundete Blöcke von 0,50 m Durchmesser. Dazwischen liegt eine Matrix aus schwach sandigen Mittel- bis Grobkiesen. Die blockgroßen Kiese wurden im Rahmen des kaltzeitlichen Abflussgeschehens transportiert. Sie waren Teil der letztglazialen Niederterrasse und wurden durch den holozänen Rhein nicht mehr bewegt, wohingegen die feinkörnigere Matrix holozän umgelagert und fluviatil erodiert werden konnte. Dadurch haben sich wie auf einem Sieb die sehr groben Kiese aus der Niederterrasse als residuales Kiespflaster auf der heutigen Oberfläche angereichert. Ob Teile dieses Kiespflasters eventuell einen anthropogenen

2 Königswinter.

a Rammkernsondage (B1);
b Bohrkern (1. Meter) auf dem Plateau (B2): 0,50 m sandiger Kies in brauner, lehmiger Matrix, 0,50–1 m graublauer tonig-schluffige Verwitterungsschicht der devonischen Schiefer; **c** unverwitterte Schichtköpfe devonischer Schiefer zwischen dem Kiespflaster; **d** grobes Kiespflaster in der Senke.



Ursprung widerspiegeln, müssen weitere Untersuchungen zeigen.

Zu einem glazialen oder holozänen Flusstransport passen weder in Größe, Lage noch Erhaltung die relativ wenigen, zumeist sehr großen Trachytblöcke, die in und auf dem Kiespflaster in vereinzelt Konzentrationen *in situ* liegen (Abb. 3). Da mindestens die auf dem sandigen Mittel- bis Grobkies liegenden Trachytblöcke dem Holozän zuzurechnen sind, ergibt sich zwingend ein anthropogener Eintrag.

Das römische Ufer und damit die Schiffslände lagen also an der Außenkante des kiesbedeckten Felssteinplateaus aus devonischem Schiefer. Auf diesem Plateau ist auch die notwendige Infrastruktur für die Verladung zu vermuten. Einen Hafen im Sinne eines geschützten Ankerplatzes hat man nicht benötigt; es wurde temporär am Ufer verladen. Für den Mittelrhein existieren zahllose historische Gemälde, die diese einfachste und gebräuchlichste Form aller Hafensituationen, an einem festen Ufer am Rande des Fahrwassers, darstellen.

Gegliedert wird das Plateau durch eine im November 2016 ca. 20–30 cm tiefe wassergefüllte Senke (Abb. 1, oben; 2d), die das Ergebnis einer nachträglichen fluviatilen Ausformung („Riffle[Untiefe]- und Pool[Senke]-Sequenz“) ist. Sie hat sich im Längsverlauf des Rheins gebildet, nachdem der Wasserspiegel nachrömisch gestiegen und das Plateau Teil des fließenden Flusses geworden war. Wann dies genau stattfand, bedarf weiterer Forschung.

Phänomene wie ein halbkreisförmiges Plateau, welches zur römischen Zeit trocken lag, die nachträgliche Ausformung einer „Riffle- und Pool-Sequenz“ sowie ein grobes Residual-Kiespflaster aus quarzitären Gesteinen charakterisieren auch das Hafengelände des Bonner Legionslagers (Abb. 1, unten). Dessen antike Nutzung ist nun durch zahlreiche Funde römischer Bleiartefakte gesichert. Auch hier muss die Schiffslände am äußeren Plateaurand gelegen haben. Rammkernsondagen zeigten, dass dieses Plateau auch im Untergrund aus Flusskies besteht. Da hier also kein Festgesteinssockel vor einer nachträglichen fluviatilen Zerstörung schützt, sind römische Uferschutzmaßnahmen zu vermuten, die den Erhalt bis heute begünstigt haben.

Sowohl am Bonner Legionslager als auch am Fuß der Trachytbrüche in Königswinter lassen sich also zwei plausible Standorte für römische Hafenanlagen mit ähnlicher Morphologie finden. Weitere Untersuchungen, vor allem nach möglichen Spuren einer Hafeninfrastruktur, werden folgen.

Für Königswinter lässt sich aufgrund der geologischen Untersuchungen festhalten, dass sich weder Belege für die Existenz eines periglazialen Blockstroms noch für ein artifizielles Becken im Sinne eines Hafenbeckens oder einer neuzeitlichen künstlichen Ausräumung ergaben. Vielmehr sprechen die Existenz eines Festgesteinsplateaus, das



aufgrund des niedrigeren römischen Wasserstandes die meiste Zeit des Jahres trocken lag, sowie das Vorhandensein der künstlich eingebrachten Trachytblöcke dafür, genau hier die Verladefläche für den römischen Steinbruchbetrieb mit einer Schiffslände am Plateaurand zu verorten.

3 Königswinter. Hafensplateau mit Blöcken aus Drachenfelstrachyt auf dem Kies (s. Abb. 1).

Literatur

S. Grabowski, Die Trachyt-Steinbrüche vom Drachenfels im Siebengebirge. In: J. Bemmann/M. Mirschenz (Hrsg.), Der Rhein als europäische Verkehrsachse II. Bonner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichtlichen Archäologie 19 (Bonn 2016) 69–135. – W. Leischner, Das Natur- und Bodendenkmal Untiefe „Reih“ und ihr Ende als „Römerhafen“ am Drachenfels (Königswinter 2015). – M. Mirschenz, Römisches Blei im Fokus der Hafenforschung. In: J. Bemmann/M. Mirschenz (Hrsg.), Der Rhein als europäische Verkehrsachse II. Bonner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichtlichen Archäologie 19 (Bonn 2016) 225–248. – J. Röder, Römische Steinbruchtätigkeit am Drachenfels. Bonner Jahrbücher 174, 1974, 509–544. – Th. Roggenkamp, Der Rhein zur Römerzeit. Wasserstände und Abflüsse des Mittel- und Niederrheins. Forschungen. Geographie und Landeskunde 264 (Leipzig 2016).

Abbildungsnachweis

1–2 R. Gerlach, R. Lubberich/beide LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR-ABR). – 3 R. Gerlach/LVR-ABR.