

Von Claudius bis Antoninus Pius(?) – zur Baugeschichte des Xantener Hafens

Valeria Selke und Regina Franke

Seit der ersten Aufdeckung einer hölzernen Kaianlage in den Jahren 1934/35 war der Hafen vor der *Colonia Ulpia Traiana* (CUT) wiederholt Gegenstand archäologischer Forschung. Ausgrabungen im Zusammenhang mit der Einrichtung des Archäologischen Parks in den 1970er Jahren und erneut in den 1990er Jahren erbrachten umfangreiche neue Erkenntnisse. Zuletzt zeichneter geologische und archäobotanische Untersuchungen ein völlig anderes Bild des antiken Rheins, welches sich von dem eines zügig verlandenden Altarms zu dem eines Hauptstroms wandelte, an dessen Prallhang der römische Hafen gelegen hatte (Arch. Rheinland 2015, 114–116 und 2016, 115–117).

Die Südostspitze der Kaianlage – das Kernstück des Hafens der CUT – wurde erstmals 1934/35 und erneut 1977 vor dem Hafentempel freigelegt (Abb. 1). Der hölzerne Bau bestand flussseitig aus einer Wand von fünf Eichenbalken, welche seitlich durch Pfosten stabilisiert wurden. Stadtseitig verlief ein Bohlenweg, der nach Osten in eine Spitze aus einer dreilagigen Eichenbalkenwand mit Abschlusspfosten auslief. Die dendrochronologische Analyse der Bauhölzer ergab, dass sich im jüngsten während der Ausgrabung sichtbaren Bauzustand mindestens zwei ältere Bauphasen verbergen (Abb. 2).

Die älteste nachgewiesene Anlage bestand vermutlich aus nur vier Balkenlagen, denn die stabilisierenden seitlichen Pfosten dieser Bauphase sind breiter und niedriger als die jüngeren. Einer dieser Pfosten wies ein Fälldatum von 45 n. Chr. auf. Man hatte sie in regelmäßigen Abständen von knapp 3 m zu beiden Seiten der Kaiwand in den schlammigen Untergrund eingerammt. An der Oberkante der zweiten Balkenlage zu beobachtende Aussparungen dienten vermutlich der Aufnahme horizontaler Ankerbalken, welche die Wand am Ufer befestigen sollten.

Andere Pfosten wurden nicht eingerammt, sondern in Gruben gesetzt. Weil die Pfostenlöcher unter die Kaiwand zogen, muss die flussseitige Wand mindestens einmal vollständig erneuert worden sein. Mehrere Hölzer erbrachten Fälldaten von 91 n. Chr.; ältere Pfosten hatte man wiederverwendet. Wenige, unter der jüngeren Anlage erhaltene, aber nun funktionslose Tragpfosten zeigen, dass zu diesem domitianischen Kai ein erster Bohlenweg gehörte.

Bauphase III dagegen entspricht dem Kai in der bei der Ausgrabung sichtbaren Form. Die jüngsten Hölzer wurden im Jahr 136 n. Chr. geschlagen und unmittelbar im Anschluss verbaut. Offenbar blieb ein Teil der älteren Anlage erhalten, doch kam es erst jetzt zum Anbau der auffälligen Spitze, welche möglicherweise die Aufgabe hatte, die starke

1 Xanten, CUT. Die Kaianlage in der Ausgrabung von 1977.



Strömung leicht in Richtung Flussmitte abzuleiten. Aufgrund der ungewöhnlichen Abweichung des Bohlenwegs um 11,5° vom Kai wurde die flussseitige Wand mittels Bohrungen weiterverfolgt. Dass der Befund nach 45 m nicht mehr feststellbar war, könnte darauf hinweisen, dass er etwa auf Höhe des Hafentores nach Nordwesten abknickt und dann vor Insula 36, wo die Hauptanlegestelle zu vermuten ist, parallel zur Stadtmauer verläuft.

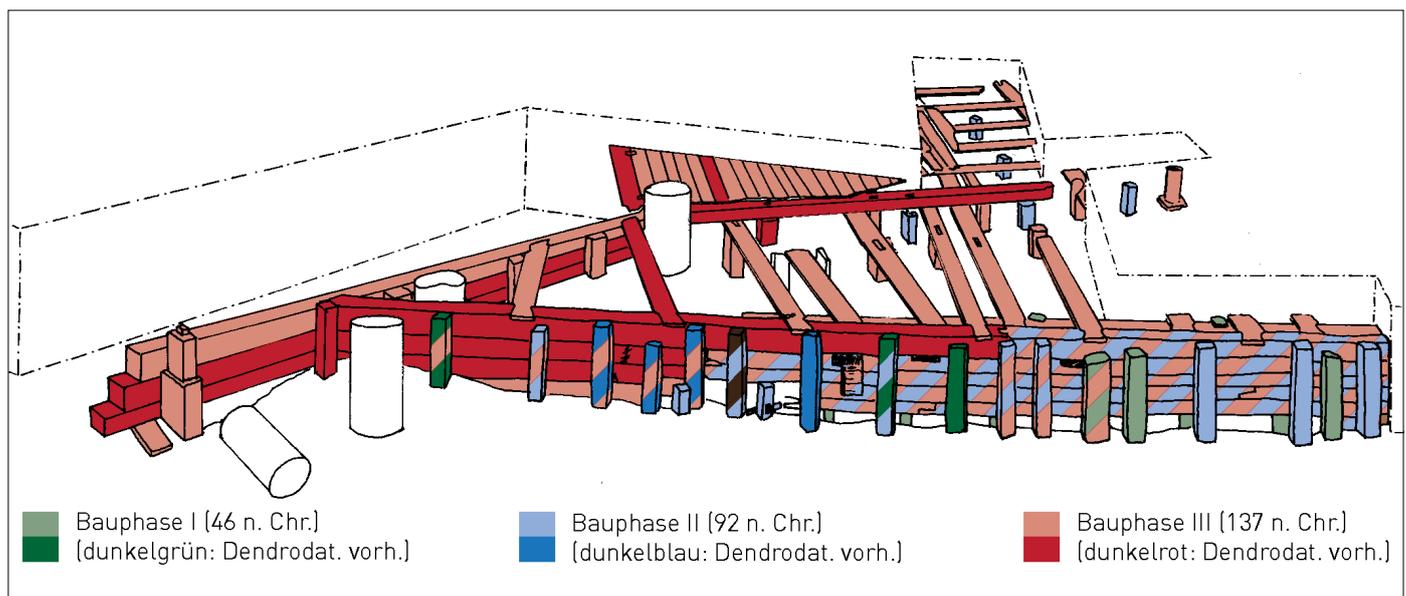
Insgesamt ist mit einer max. Länge des Kais von etwas mehr als 200 m zu rechnen, denn vor Insula 30 deckte die Ausgrabung im Jahr 1993 keinen Kai, dafür eine mindestens zweiphasige Uferbefestigung auf. Diese bestand aus meterdicken Aufschüttungen von Siedlungsschutt, die sich mit sandigen, kiesigen und stark organisch durchsetzten Schichten abwechselten, welche in unregelmäßigen Abständen mittels Pfostenreihen befestigt waren. Der Befund eines Töpferofens und dreier Fassbrunnen belegen die gewerbliche Nutzung des Uferstreifens während des 1. Jahrhunderts. Mit Anlage der Stadtmauer zu Beginn des 2. Jahrhunderts wurde sie aufgegeben und frühestens in den 130er Jahren die Uferbefestigung letztmalig durch eine Reihe massiver Eichenstämmen befestigt.

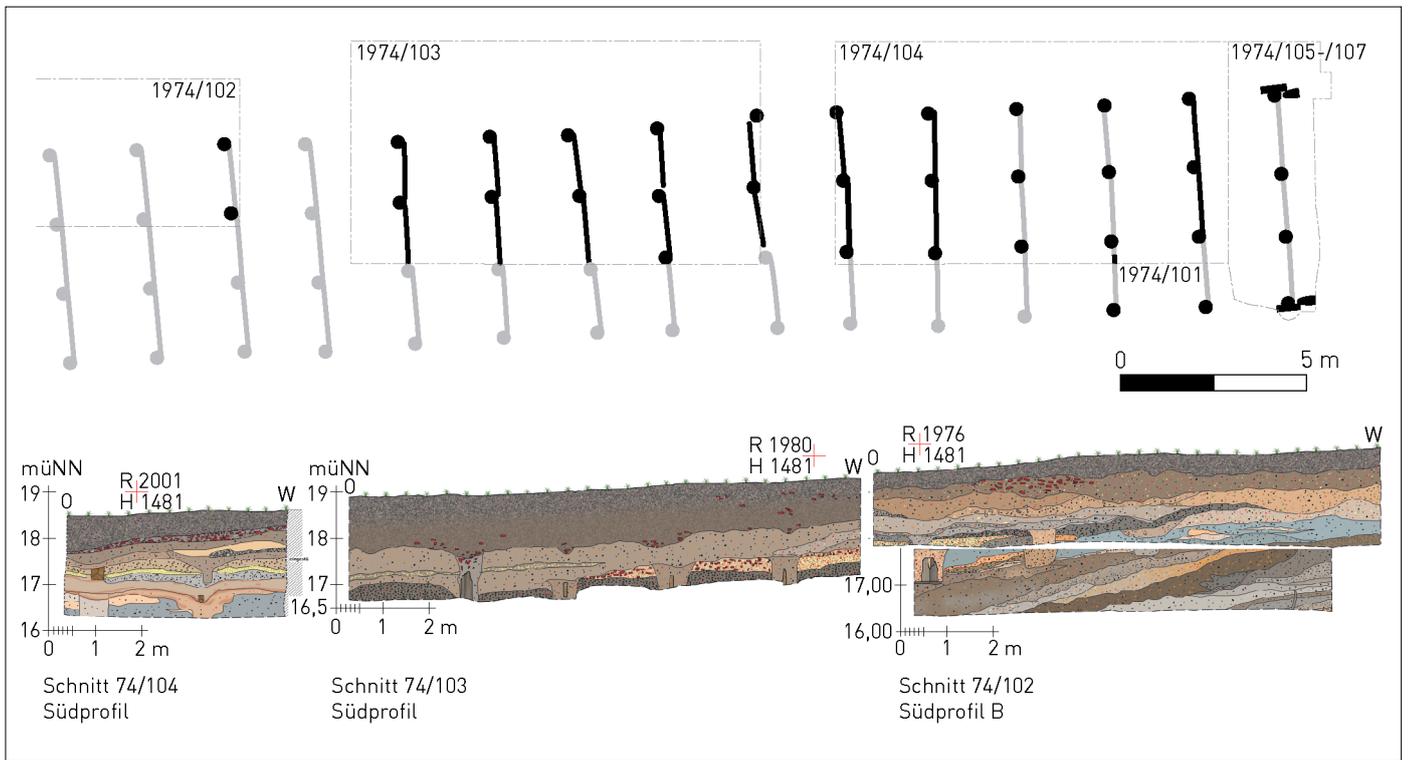
Als besonders interessant erwies sich der 1974 vor dem sog. Molentor aufgedeckte Befund. Die freigelegte Struktur aus Reihen von je vier massiven, durch Querbohlen miteinander verbundenen Eichenständern stand jedoch nicht im Wasser, wohl aber direkt am Ufer und wurde zuerst als Mole, später als Steg gedeutet. Eine Gesamtlänge von 33 m, eine Breite von 5,5–6,5 m und v. a. die im Südostprofil eindeutig zu beobachtende Neigung der Ständerreihen von durchschnittlich 3,75° in Richtung Flussufer lassen aber stattdessen eine Rampe zum Aufslippen oder ein Schiffshaus vermuten (Abb. 3). Unter einem der Pfosten des Holzbaus kam das Oberteil einer engobierten Kanne der Form Stuart 8

zum Vorschein. Gefäße dieser Art wurden u. a. im vorcoloniazeitlichen Xanten in einer claudisch-neronischen Töpferei produziert. Die Fälldaten aller Hölzer deuten auf eine Baumaßnahme im Jahre 141 n. Chr. Dagegen enthielt ein Brunnen im Bereich der Anlage Keramik des ausgehenden 2. bis mittleren 3. Jahrhunderts. Der stratigraphische Bezug zwischen Schiffsbau und Brunnen konnte anhand der Grabungsdokumentation leider nicht eindeutig geklärt werden, doch ist davon auszugehen, dass der Bau zur Zeit der Anlage des Brunnens nicht mehr bestanden hatte. Eine Wiederverwendung bis zu 100 Jahre alter Bauhölzer erscheint besonders aufgrund der Einheitlichkeit der Datierungen unwahrscheinlich, würde allerdings die schlechte Bauausführung, die den Eindruck einer schnell errichteten und nur kurze Zeit bestehenden Anlage vermittelt, erklären.

An der Stelle der späteren CUT errichtete man somit den ältesten archäologisch nachgewiesenen Hafen bereits unter Kaiser Claudius. Naheliegender ist ein Zusammenhang mit den umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen um 46 n. Chr., als – gerade im Hinblick auf das drei Jahre zuvor eroberte Britannien – die Handelswege offenbar nicht nur zu Land, sondern auch zu Wasser ausgebaut wurden. Die Stationierung einer Legion ab 13/12 v. Chr. und die Existenz einer zivilen Ansiedlung ab tiberischer Zeit lassen allerdings eine noch ältere Anlegestelle – vielleicht vor Insula 36 – vermuten, die bisher aber nicht nachgewiesen ist. Denkbar wäre auch ein weiterer, flussaufwärts gelegener Militärhafen, doch ist der Weg zumindest vom auf dem Fürstenberg gelegenen Legionslager Vetera I zur westlichen Rheinschleife kaum kürzer als zur CUT. Dies gilt zwar nicht im selben Maß für Vetera II, doch dürfte die durch den Rhein verursachte Erosion eine zukünftige Auffindung eines Hafens unmöglich machen. Im Hinblick auf die mögliche Anwesenheit

2 Xanten, CUT. Die Bauphasen des Kais.





von Auxiliartruppen auf dem Gelände der vorcoloniazeitlichen Siedlung ist zudem wahrscheinlich, dass der claudische und vielleicht auch der domitianische Hafen zugleich militärisch und zivil genutzt bzw. überhaupt erst vom Militär angelegt wurde. Erstaunlicherweise ist im gesamten Hafen keine einzige trajanische Baumaßnahme festzustellen. Entweder baute man ihn also schon im Zuge der formellen Einrichtung der germanischen Provinzen aus oder es ging sogar die Planung der Koloniestadt bereits auf Trajans Vorgänger zurück.

Die jüngste Phase fällt in die Regierungszeit des Kaisers Antoninus Pius. Für diese Zeit, in der ein großer Teil der Bauten der Stadt noch unvollendet war, setzen u. a. die inschriftlich nachgewiesenen Steintransporte für das Forum der CUT einen leistungsfähigen Hafen voraus. Baumaßnahmen aus dem 3. Jahrhundert und der Spätantike sind nirgends nachweisbar. Da die Verlandung des Rheinarmes jedoch wesentlich später einsetzte als bisher vermutet, könnte der Hafen vielleicht sogar noch von den Bewohnern der Nachfolgesiedlung *Tricensimae* genutzt worden sein.

Literatur

R. Gerlach/J. Meurers-Balke, Wo wurden die römischen Häfen am Niederrhein angelegt? Die Beispiele Colonia Ulpia Traiana (Xanten) und Burginatum (Kalkar). In: H. Kennecke (Hrsg.), *Der Rhein als europäische Verkehrsachse. Die Römerzeit. Bonner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichtlichen Archäologie* 16 (Bonn 2014) 199–208. – R. Gerlach/M. Herchenbach/J. Meurers-Balke, *Das Rheinufer vor der Colonia Ulpia Traiana. Archäologie im Rheinland* 2015 (Darmstadt 2016) 114–116. – S. Leih, *Der Hafen der Colonia Ulpia Traiana*. In: M. Müller/H.-J. Schalles/N. Zielsing (Hrsg.), *Colonia Ulpia Traiana. Xanten und sein Umland in römischer Zeit. Xantener Berichte Sonderband. Geschichte der Stadt Xanten* 1 (Mainz 2008) 447–469. – H. v. Petrikovits, *Die Ausgrabungen in der Colonia Ulpia Traiana bei Xanten. Die Ausgrabungen der Kernsiedlung und der Uferanlagen (1934–1936). Bonner Jahrbücher* 152, 1952, 41–161. – V. Selke, *Zum Stand der Erforschung des Hafens der Colonia Ulpia Traiana/Xanten*. In: J. Bemann/M. Mirschenz, *Der Rhein als europäische Verkehrsachse II. Bonner Beiträge zur Vor- u. Frühgeschichtlichen Archäologie* 19 (Bonn 2016) 335–350.

Abbildungsnachweis

1 LVR-Archäologischer Park Xanten / LVR-RömerMuseum (LVR-APX). – 2–3 H. Stelter, V. Selke/LVR-APX.

3 Xanten, CUT. Der rekonstruierte Grundriss und das Südostprofil des Schiffshausbefundes.