

## Römische Rheinbrücke zwischen Koblenz und Ehrenbreitstein.

Von

Adam Günther †.

Hierzu Tafel 14.

In dem Werke 'Der Obergermanisch-Rätische Limes des Römerreiches' A I Strecke 1 S. 150 heißt es: 'Daß bei Koblenz von den Römern eine Vorkehrung für den Uferwechsel getroffen war, ist schon aus militärischen Gründen ohne weiteres anzunehmen. Wahrscheinlich liegt unter der heutigen Rheinstraße in Koblenz, an der unweit des Rheins ein römischer Grabfund gemacht wurde, eine römische Straße, welche nach dem unter der jetzigen Altstadt befindlichen Confluentes führte. Hiernach wird die Übergangsstelle in der östlichen Fortsetzung der Rheinstraße zu suchen sein. In dieser Richtung liegt im Strom eine Sandbank, der Kapuzinergrund, über den die jetzige Schiffbrücke führt. Dort beobachtete im Jahre 1829 der Bauinspektor Elsner Pfähle, die in einer Erstreckung von 30 Fuß entlang dieser Sandbank eingerammt waren. Die Pfähle waren 10—12 Zoll stark, teils rund, teils viereckig. Sie schienen dem Techniker zu einer alten Brücke zu gehören. Aus welcher Zeit die Verpfählung stamme, blieb unaufgeklärt. Der Straßenkommissar hält es für wahrscheinlich, daß sie zu einer römischen Brücke gehörten, welche zutreffendenfalls der einzige stehende Übergang abwärts von Mainz innerhalb des Limesgebietes gewesen wäre.' Und S. 153: 'Die alte Straße (Ems—Niederlahnstein—Ehrenbreitstein) muß schließlich bei dem Rheinübergang von Ehrenbreitstein mit dem direkten Weg von Ems über Arzheim, dem Völkerweg von Montabaur und dem Abstieg vom Kastell Niederberg zusammengetroffen sein.'<sup>1)</sup>

Zu der Elsnerschen Feststellung von Pfählen im Kapuzinergrund schreibt v. Stramberg<sup>2)</sup>: 'Denn die vermeintlichen Reste einer Brücke, die man unweit der Capuzinerkirche aufgefunden zu haben glaubte, scheinen vielmehr der Anfang zu einem nicht zu Stande gekommenen Werk zu seyn. So urtheilt wenigstens ein Sachverständiger, der Bau-Inspector Elsner, in seinem an die Regierung zu Coblenz abgestatteten Berichte, 26. Januar 1829.'

Er gibt dann den Bericht samt der zugehörigen Zeichnung wörtlich wieder: „Gestern stand der Rhein hier auf dem sehr niedrigen Wasserstande von 2 Fuß 10 Zoll Coblenzer Pegel, auf dem es seit den 12 Jahren, die ich hier bin, niemals

<sup>1)</sup> Vgl. auch Bodewig, Westd. Zsch. 17, 1898, 253 und J. Hagen, Die Römerstraßen der Rheinprovinz<sup>2</sup> (1931) 494.

<sup>2)</sup> Rheinischer Antiquarius Abt. II Bd. 1 (1845) 768ff.

stand, welchen ich unter andern dazu benutzte, den sogenannten Capuzinergrund im Rheine, über welchen die hiesige Schiffbrücke im Sommer geht, näher zu untersuchen.

„Früherhin schienen die Pfähle, welche nahe an demselben stehen, Überbleibsel einer Ufereinfassung zu seyn und schien mir die Sage wahrscheinlich, daß der Capuzinergrund in früheren Jahrhunderten eine Insel gewesen sey,

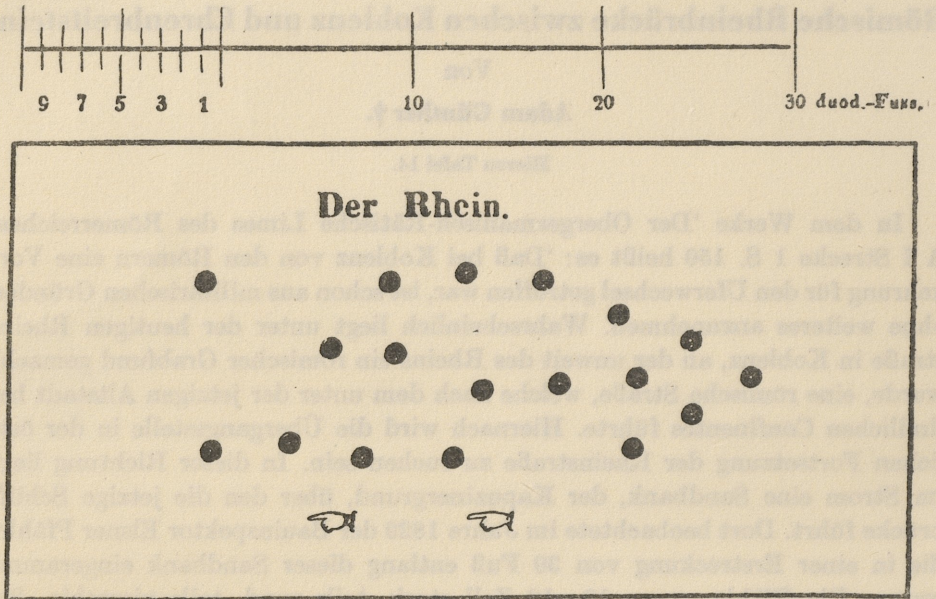


Abb. 1. Elsnersche Aufnahme der Pfähle im Kapuzinergrund  
(nach Rhein. Antiquarius II, 1 S. 769).

welcher nach und nach durch Eisgänge und hohes Wasser sich so erniedriget habe, daß er jetzt nur ein Grund ist, der erst bei 3 Fuß 4 Zoll bleck zu werden anfängt. Jetzt, nachdem ich gestern die Pfähle selbst ganz deutlich gesehen und den Grund umfahren, auch die Münstersche Karte vom Jahre 1549 von Coblenz und seinen Umgebungen und die bessere Meriansche Karte von Coblenz und seinen Umgebungen vom Jahre 1632 näher betrachtet habe, scheinen mir die Pfähle keine Ufereinfassung, sondern der obere Theil eines massiven Brückenpfeilers zu seyn. In der Hoffnung, daß für Eine Königliche Hochlöbliche Regierung dieser Gegenstand einiges Interesse haben könnte, beehre ich mich, hier eine genaue geometrische Aufnahme derselben gehorsamst zu überreichen (s. Abb. 1).

„Die Pfähle sind oben ziemlich waagrecht abgeschnitten, zwischen 1 Fuß und 10 Zoll dick, rund oder vierkantig. Sonst finden sich um den ganzen Rand des ganzen Capuzinergrundes keine Pfähle, welche ich sonst wohl gestern bei dem hellen Wasser deutlich gesehen haben würde. Da ich nun diese Pfähle für das Fundament eines Brückenpfeilers halte, so suchte ich in derselben Richtung der fingirten Brücke nach mehreren, fand aber nirgends eine Spur mehr von

ähnlichen Pfählen. Von der Brücke, welche Julius Caesar zweimal über den Rhein erbaute, und um deren Stelle so viel gestritten worden ist, können diese Pfähle nicht herkommen. Denn Caesar beschreibt seine Brücke ganz deutlich, und müßten sie darnach ganz anders stehen. Wer weiß, ob dieser Pfeiler nicht zu einer Brücke gehörte, die nur angefangen wurde und deren Ausführung nachher stecken blieb, da wohl geschichtlich nichts mehr von einer massiven Brücke bei Coblenz über den Rhein bekannt ist. Weil nach dem Münsterschen Plane um das Jahr 1549 noch keine Häuser auf der Ehrenbreitsteiner Seite oberhalb der Festung waren, und nach dem Merianschen Plane im Jahre 1632 nur erst eine Kirche, scheint der Capuzinergrund wohl seinen Namen von diesem Hauptpunkte am Ufer, bei welchem er gegenüberlag, empfangen haben zu müssen<sup>(1)</sup>.

Leider ist Elsner aber mit seiner Ansicht von dem Brückenpfeiler allein geblieben, und so kam wieder mehr die Meinung von einer Uferbefestigung auf, die u. a. neuerdings noch Pfr. Wagner in seiner Abhandlung 'Rheinüberfahrt und Rheinbrücken bei Koblenz' vertreten will<sup>(2)</sup>. Besonders aber ist es zu bedauern, daß Elsner nirgendwo genau die Stelle des von ihm entdeckten Pfahlrotes angegeben hat, noch nicht einmal ob es auf der Ehrenbreitsteiner oder auf der Koblenzer Seite des Kapuzinergrundes lag. Seit v. Stramberg die Kunde davon in seinem Ehrenbreitsteiner Bande brachte, scheint die Annahme der Ehrenbreitsteiner Seite traditionell geworden zu sein und Bodewig die Nachricht von den Pfählen im Kapuzinergrund nur vom Hörensagen erhalten zu haben, so daß er den betr. Stromübergang in der Verlängerung der Rheinstraße von Koblenz suchte<sup>(3)</sup>. Dabei irrte er insofern noch, als er den von mir gehobenen römischen Fund mit Vexierkrug<sup>(4)</sup> für einen Grabfund hielt, da ihm von dem großen Siedlungsgelände auf dem Hochufer des Rheins vom Schloß bis etwa Mitte Rheinzollstraße noch nichts bekannt war. Am allerbedauerlichsten ist es aber, daß bei den im Laufe eines ganzen Jahrhunderts vorgenommenen häufigen Bagger- und Taucherschachtarbeiten zur Erhaltung und Austiefung des Fahrwassers, wie auch zur Beseitigung von Schiffahrtshindernissen an großen Steinen, Pfählen und Kiesablagerungen, keine Aufzeichnungen gemacht worden sind, wie mir das Wasserbauamt I auf meine Anfrage vom 27. 2. 34 am 6. 3. 34 mitteilte. Besonders umfangreiche Baggerarbeiten müssen aber Ende der 60er Jahre auf der Ehrenbreitsteiner Stromseite vorgenommen worden sein, und zwar sowohl bei dem Neubau der rechtsrheinischen Eisenbahn, als auch bei der von dieser als Ersatz für den alten Sicherheitshafen der Schiffbrücke am Fuße des Ehrenbreitsteins bei der Charlottenstraße ausgeführten Neuanlage des heutigen Sicherheitshafens unterhalb der Pfaffendorfer Eisenbahnbrücke, die eine gänzliche Umgestaltung des Ehrenbreitsteiner Ufergeländes

<sup>1)</sup> Diese Kirche lag aber dichter bei der Festung, wurde mit dem Orte im Dreißigjährigen Krieg zerstört und ist nicht die erst 1657 erbaute Kapuzinerkirche oberhalb der Schiffbrücke, von der der Grund den Namen führt.

<sup>2)</sup> Mittelrheinische Geschichtsblätter 1923 Nr. 6.

<sup>3)</sup> Westd. Zsch. 17, 1898, 253.

<sup>4)</sup> Bonn. Jahrb. 106, 1901, 116.

und seiner strombaulichen Anlagen mit sich brachten. Hierbei müssen auch die etwa noch vorhandenen Brückenreste auf der Ehrenbreitsteiner Stromseite unbeachtet zerstört worden sein<sup>1)</sup>.

Die Feststellung der Lage des Elsnerschen Pfahlrostes mag noch weiter dadurch erschwert worden sein, daß die Schiffbrücke 1818 in einem großen, stromaufwärts gerichteten Bogen angelegt war und erst 1841 ihre gestreckte heutige Lage erhalten hat. Immerhin blieb aber die etwaige römische Brücke an oder bei der Stelle der heutigen Schiffbrücke zu suchen. Hierbei ist es am wichtigsten, daß sowohl der rechtsrheinische, als auch der linksrheinische Aufgang zur letzteren noch genau den Anlegestellen der von 1680 bis 1818 den Uferverkehr vermittelnden, ehemals kurtrierischen, fliegenden Brücke entspricht, wie aus alten Plänen festzustellen ist<sup>2)</sup>. Der rechtsrheinische Aufgang liegt unmittelbar in der Verlängerung der Kirchstraße, an deren Ostende der ORL. A I Strecke 1 S. 153 vermutete Straßenknotenpunkt zu suchen und zu finden ist. Die von Ems—Niederlahnstein kommende römische Straße folgt bis zur Horchheimer Gasanstalt dem Zuge der heutigen Landstraße, dann aber durch die neue Friedrichstraße alten, hochwasserfrei gelegenen und z. T. durch Bebauung und die Eisenbahnanlagen verschwundenen Wegen bis zum Teichert in Ehrenbreitstein, mit diesem aufsteigend zum östlichen Ende der Kirchstraße, wo sie die von Ems—Arzheim kommende Straße aufnimmt und dann in die über die 'Kniebreche' nach Kastell Niederberg und die Völkerstraße nach Montabaur übergeht. In Horchheim hat sie den uralten Lahn-Höhenweg, in Pfaffendorf einen von diesem bei der Schmittenhöhe abzweigenden, auf der Südseite des Kratzkopferhofes vorbeiführenden alten Weg aufgenommen. Von Ehrenbreitstein rheinabwärts war sie durch das Bergmassiv der Felsenfeste bis zum Neubau der Preußischen Anlagen unterbrochen. Bis dahin mußte die Verbindung mit Urbar usw. auf der Ostseite der alten Festung oder durch diese hindurch geführt werden.

Diese von mir angenommene Führung der vorgeschichtlichen Rheinstraße Niederlahnstein—Ehrenbreitstein von der Horchheimer Gasanstalt über die neue Friedrichstraße (Gräberfeld der Urnenfelderkultur II) nach alten, hochwasserfrei gelegenen Wegeresten fand ihre Bestätigung durch eine Reihe alter Flurnamen auf ihrem Zuge in der Gemarkung Pfaffendorf. So ein Flurdistrikt 'Am Wellingsweg' (1619) mit Weinbergangaben *una vinea in wegelange* (1331), dem sich weitere alte Flurbezeichnungen 'Kamert' (1334), 'Hofstatt' (1363) und 'Salwingert' (1377) anschließen. 'Wellingsweg' ist hier auf Wegelänge zurückzuführen, ebenso wie 'Weling' und 'Wehring', z. B. in Niederberg, Wallersheim, Metternich, Koblenz-Lützel.

Es lag also nahe, den römischen Stromübergang an oder bei der Stelle der heutigen Schiffbrücke anzunehmen. Das fand auch seine Bestätigung und

<sup>1)</sup> Möglicherweise rühren einige der Bonn. Jahrb. 46, 1869, 183 u. 185 erwähnten Funde von diesen Arbeiten her; von den sonst ausgezogenen Pfählen sollen einige noch Anfang der 80er Jahre versteigert worden sein.

<sup>2)</sup> Z. B. in dem ziemlich maßstäblich gezeichneten Plan von der Stadt Koblenz 1765, *Explication von der Festung Ehrenbreitstein und Dahl*, fecit Görg Joseph Raab, Wallemaister.

ebenso die Annahme, daß es sich dabei um eine Pfahlbrücke handelte, als bei einer der früher so häufigen Taucherschachtarbeiten auf dem Kapuzinergrund im November 1938 wieder eine Anzahl Pfähle zutage gefördert wurde. Mit freundlicher Unterstützung des Brückenmeisters und des Taucherschachtmeisters konnte ich fast genau in der Mitte der 325 m langen Schiffbrücke, auf ihrer stromabwärts gerichteten Seite und noch unter sie reichend, auf etwa 8 m Länge das untere, stumpfe Ende eines bis zu 5 m breiten Pfahlrostes eines Brückenpfeilers feststellen. Nach der auf meinen Wunsch von dem Schachtmeister Jakob Holly aufgenommenen Skizze (Abb. 2) standen die Pfähle in

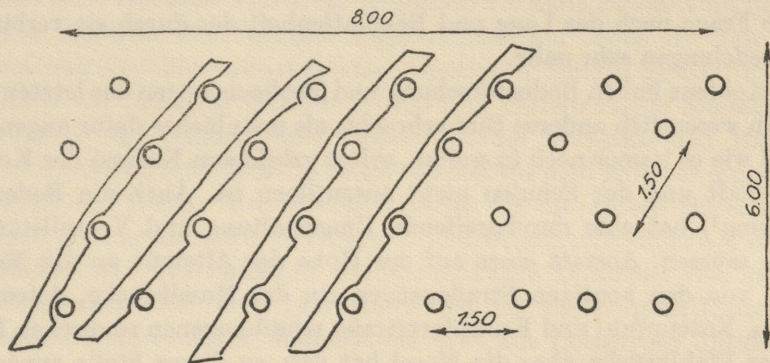


Abb. 2. Ungefährer Stand der im November 1938 im Kapuzinergrund zutage geförderten Pfähle (nach der Handskizze des Taucherschachtmeisters Jakob Holly vom 18. 11. 1938).

vier Längsreihen, die z. T. noch durch 35 cm breite und 16 cm dicke eichene Querhölzer mit den einzelnen Pfählen entsprechenden Ausschnitten verbunden waren. Nach diesen Ausschnitten schwankt der Abstand der Pfähle zwischen 1,10 m, 1,35 m und 1,70 m von Mitte zu Mitte; der Abstand der Querreihen betrug etwa 1,50 m. Die teils vierkantig abgeplatteten, teils runden, nach dem unteren Ende hin langzugespitzten Pfähle hatten Längen von 2,5—3,5 m und Durchmesser von 32—42 cm. Sie saßen alle außerordentlich fest in dem fast betonartig versinterten Kiesuntergrund, so daß mehrfach Sprengschüsse zur Lockerung der Hölzer angesetzt werden mußten. Es fand sich dabei nur die Längshälfte eines eisernen, konischen Pfahlschuhes, der ohne die fehlende Spitze 40 cm Länge, 15 cm oberen und 10 cm unteren Durchmesser hatte. Der Schachtmeister war der festen Ansicht, daß alle Pfähle ursprünglich Eisenschuhe besessen hätten, die in dem außerordentlich festen und zähen Untergrund abgebrochen bzw. stecken geblieben seien. Im Ganzen wurden im November 1938 29 Pfähle, 4 Bruchstücke von 16/35 cm st. Querhölzern mit Ausschnitten und 1 Querholz 13/21 cm st. ohne Ausschnitt, soweit ich feststellen konnte, alle aus Eichenholz, ausgehoben. Senksteine zum Schutze der Pfähle gegen Austreiben durch die Strömung wurden innerhalb des Restes nicht wahrgenommen, dagegen eine Art Abdeckung der Kiesoberfläche mit tertiärem Ton, dessen Spuren sich besonders an den Querhölzern zeigten. Die

Köpfe der Pfähle waren nicht alle waagrecht abgeschnitten, sondern einige hatten einen sehr unregelmäßig abgenutzten Kopf.

Im allgemeinen paßt diese Aufnahme ganz gut zu der von Elsner, der im Grundriß den vorderen (oberen) Teil eines Pfahlrostes mit der stromaufwärts gerichteten Spitze zeigt, ebenso in der Länge und Stärke wie in der Form der Pfähle, nur hat Elsner keine Querhölzer festgestellt. Jedenfalls stellen beide Aufnahmen zwei voneinander verschiedene Pfahlroste desselben Bauwerkes dar, nämlich Pfeilerfundierungen einer stehenden Holzbrücke über den Rhein zur Zeit des Limes. Haben wir so das einstmalige Vorhandensein einer Pfahlbrücke über den Rhein an der Stelle der heutigen Schiffbrücke festgestellt, so liegt die Frage nach der Lage und Beschaffenheit der durch sie verbundenen Uferbesiedelungen sehr nahe.

Für Koblenz haben Bodenforschung und Beobachtungen der letzten fünfzig Jahre ein wesentlich anderes Bild erbracht, als man bisher dafür angenommen hat, und wie es immer noch in weiten, selbst gebildeten Kreisen der Koblenzer Bürgerschaft und der Schulen nicht auszutilgen ist. Auch die Bodewigsche Darstellung<sup>1)</sup> hat eine durchgreifende Umgestaltung und Vervollständigung erfahren müssen. Anstatt eines auf der Höhe der Altstadt an der Mosel gelegenen, von den heutigen Straßenzügen An der Moselbrücke, Altengraben, Am Plan, Entenpfuhl und Kornpfortstraße umschlossenen römischen Kastells mit einer Pfahlbrücke über die Mosel hat sich an dieser Stelle zunächst ein frühromisches Erdkastell — nach den Grabenspuren und den topographischen Verhältnissen von quadratischem Grundriß mit etwa 220 m Seitenlänge — zum Schutze des hier etwa 0,5 km vom Rhein entfernt bestehenden Moselüberganges ergeben, zu dem ein vom Fuße der Karthause abzweigender Seitenarm der wohl schon von Drusus begonnen und unter Claudius bereits vorhandenen Heerstraße im Rheintal führte. Zur Zeit des Limes war Koblenz eine offene Stadt, die sich einschließlich dieses Kastellgeländes bis zum Rhein erstreckte, und nach dem Fall des Limes eine fast nur auf den Umfang und die Stelle des Erdkastells sich beschränkende, mit 3 m starken Mauern und 18 Türmen von je 10 m Durchmesser bewehrte, auf dem benannten heutigen Straßenzuge mit großem Graben umgebene Festungsstadt mit ebenso bewehrtem Stadt- und Brückentor, die wohl schon im Anfang des 5. Jahrhunderts in gut erhaltenem Zustand in die Hände der Franken fiel. Im frühen Mittelalter wurde sie durch eine zwischen Stadtmauer und Graben errichtete Zwingermauer verstärkt. Sie bildete bis über die erste Stadterweiterung in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts hinaus die letzte Zufluchtsstätte und Schutzwehr der Stadtbevölkerung<sup>2)</sup>.

Durch die von Domitian (81—96) begonnene Errichtung des obergermanischen Limes von Hönningen-Rheinbrohl bis Ems verlor Koblenz seine militärische Bedeutung. Dafür erhielt oder gewann es als offene, bis zum Rhein ausgedehnte Stadt seinen Wert als wichtiger Verkehrs- und Handelsplatz. Dank der geographisch und politisch günstigen Lage an zwei schiffbaren

<sup>1)</sup> Westd. Zsch. 17, 1898, 223 ff.

<sup>2)</sup> Vgl. A. Günther, Bonn. Jahrb. 142, 1937, 35 ff.

Strömen, an der Mündung der aus Gallien kommenden Mosel, etwa in der Mitte der Rheinstrecke Mainz—Köln, kurz unterhalb der Lahnmündung, am Südeinde des von zahlreichen, z. T. mit Stromübergängen sich kreuzenden Verkehrsstraßen durchgezogenen Neuwieder Beckens, und nahe der Grenze von Ober- und Niedergermanien, in einer fruchtbaren und auch an Bodenschätzen nicht armen näheren und weiteren Umgebung, sowie im Verkehr mit dem Limesgebiet, erfreute sich die Stadt unter dem Schutze des Limes einer ziemlich friedlichen Blütezeit, von der zahlreiche Bau- und Siedlungsreste wie auch die auf ihrem Gebiet und in den Pfahlrosten der römischen Moselbrücke festgestellten Reste von Bau- und Grabdenkmälern Kunde geben. Und hat schon Nissen<sup>1)</sup> in Koblenz Werftanlagen angenommen, auf denen ein Teil der zur Niederwerfung des Bataveraufstandes benötigten Schiffe gebaut wurde, so dürfen auch wir nunmehr größere Werft- und Hafenanlagen annehmen, die noch Ausonius am Schluß seiner Mosella als die 'germanischen Häfen' bezeichnet, 'unter denen die Mosel mündet'. Jedenfalls wird Koblenz ein wichtiger Mittelpunkt des Schiffs- und Frachtverkehrs für die untere Mosel und den Mittelrhein gewesen sein. Für den Fracht- und Umschlagverkehr auf den Koblenzer Hafen- und Werftanlagen werden in Frage kommen: von der Mosel außer Weintransporten fertig gearbeitete und roh zugerichtete Hausteine zu Bau- und Denkmalzwecken, Meilensteine usw. aus Lothringer Jurakalk von Metz—Verdun und aus Trierer Sandstein, Kalksteine zur Mörtelbereitung von Trier—Luxemburg, Holz und Dachschiefer von Eifel und Hunsrück, ferner Kaufmannsgüter; von Mittel- und Oberrhein Ziegeltransporte aus den dortigen Legionsziegeleien, Erzeugnisse des Bergbaues an der unteren Lahn und bei Braubach; aus der näheren Umgebung Verfrachtung von Töpfererde und tertiärem Ton aus den nächstgelegenen reichen Lagern des Westerwaldes und der Vordereifel, Töpferwaren aus zahlreichen Töpfereien z. B. bei Weißenthurm, Neuendorf, Niederberg, Kobern usw., Bruchsteine für Bauzwecke in Schiefer und Grauwacke von Rhein und Mosel, sowie sonstige Landeserzeugnisse aller Art. Unter diesen Umständen und nach dem beim Florinsmarkt s. Zt. aufgefundenen Motivstein des Pächters C. Crispinius Cladaeus<sup>2)</sup> wird man auf das Vorhandensein einer Zollstation, vor allem aber auch auf einen festen Uferwechsel in Form einer hölzernen Pfahlbrücke an der dazu geeignetsten Stelle, in der Mitte der ausgedehnten Siedlung auf dem Hochufer des Rheines an der Regierungsstraße, bei der Jahrhunderte alten Anlegestelle der fliegenden Brücke, dem Ausgang zur heutigen Schiffbrücke, schließen dürfen. Letzteres um so mehr, da diese Stelle in gerader Richtung auf den Knotenpunkt der rechtsrheinischen Straßenzüge bei der Kirchstraße in Ehrenbreitstein hinweist.

Für Ehrenbreitstein hat es in den letzten hundert Jahren überhaupt keine Bodenforschung und Beobachtung mehr gegeben. Was da alles an Siedlungsresten und Altertumsgegenständen vorhanden gewesen sein mag, ist bei der Ausführung der außerordentlich umfangreichen militärischen Bauanlagen auf

<sup>1)</sup> Bonn. Jahrb. 111/112, 1904, 77.

<sup>2)</sup> CIL. XIII Nr. 7623. — A. Riese, Das rheinische Germanien in den antiken Inschriften (1914) Nr. 2265/66.

dem Nord- und auf dem Südende des Städtchens im Tal und am Rheinufer unbeobachtet zerstört worden. Auch bei der Ausführung der städtischen Entwässerungsanlagen scheinen keinerlei Beobachtungen von Bodenfunden angestellt worden zu sein. So sagt schon Bodewig<sup>1)</sup>, daß aus Ehrenbreitstein römische Funde kaum bekannt sind. Er stellt dann selbst die Aufdeckung eines römischen Straßenkörpers mit hölzernem Wasserleitungsrohr bei der nach Niederberg führenden Straße, der 'Kniebreche', den Fund einer Münze von Antoninus Pius in der Sophienstraße (?) und eines 1867 auf dem Ober-Ehrenbreitstein gefundenen römischen Henkelkruges fest. Was er in Westd. Zsch. 20, 1901, Korr.-Bl. Nr. 49 von römischen Münzen, Ziegelstücken und Gefäßscherben im Distrikt 'Schänzchen' und im Mühlental berichtet, gehört schon in die Gemarkung Niederberg. Auch die im Bonn. Jahrb. 46, 1869, 183 und 185 enthaltenen Mitteilungen über bei Baggararbeiten im Rhein zu Koblenz und Ehrenbreitstein gemachte Funde und über die für die Vereinssammlung in Bonn erworbenen 'römischen und germanischen Urnen aus Trier, Köln und Ehrenbreitstein' können für die Kenntnis des römischen Ehrenbreitstein nicht in Frage kommen. So mußte man sich denn mit der mutmaßlichen Annahme begnügen, daß auf dem Ehrenbreitstein eine römische Wacht- und Signalstation zur Verbindung des Kastells Niederberg mit dem Rheintal und dem linken Stromufer gewesen sei, und daß beim heutigen Orte, wenn nicht eine Brücke, so doch mindestens eine Fährenverbindung mit Koblenz und dabei eine, wenn auch kleine Siedlung gestanden habe<sup>2)</sup>. Und doch läßt sich aus den älteren geschichtlichen Nachrichten über die Festung und das Tal Ehrenbreitstein noch einiges Wertvolle für die römische Zeit herauschälen oder Vermutetes bestätigen.

Zunächst für die Festung. Da liegen so manche einander widersprechende und selbst widerrufenen Nachrichten über römische Baureste bei dem Caesarturm oder Bauschreiberturm vor<sup>3)</sup>, die schließlich alle auf der Verwechslung des eigentlichen Caesarturmes, d. h. der römischen Anlage des 1793 wegen Baufälligkeit abgebrochenen Bauschreiberturmes, mit dem 'Hohen Turm', dem mächtigen Bergfried der späteren Hillinschen Burg des 12. Jahrhunderts beruhen, der mitsamt der Festung erst 1801 von den Franzosen gesprengt wurde. Und wenn auch Ingenieurhauptmann Dziobeck 1834 in seinem Manuskript über die Festungsgeschichte von Koblenz und Ehrenbreitstein<sup>4)</sup> berichtet, man habe bei der Anlage der großen Traverse und des dortigen Göpelwerkes 'Mauerwerke römischer Konstruktion, aber weder Münzen noch andere Reste römischer Zeit gefunden', so hat demgegenüber Klein<sup>5)</sup> festgestellt:

<sup>1)</sup> Westd. Zsch. 17, 1898, 253.

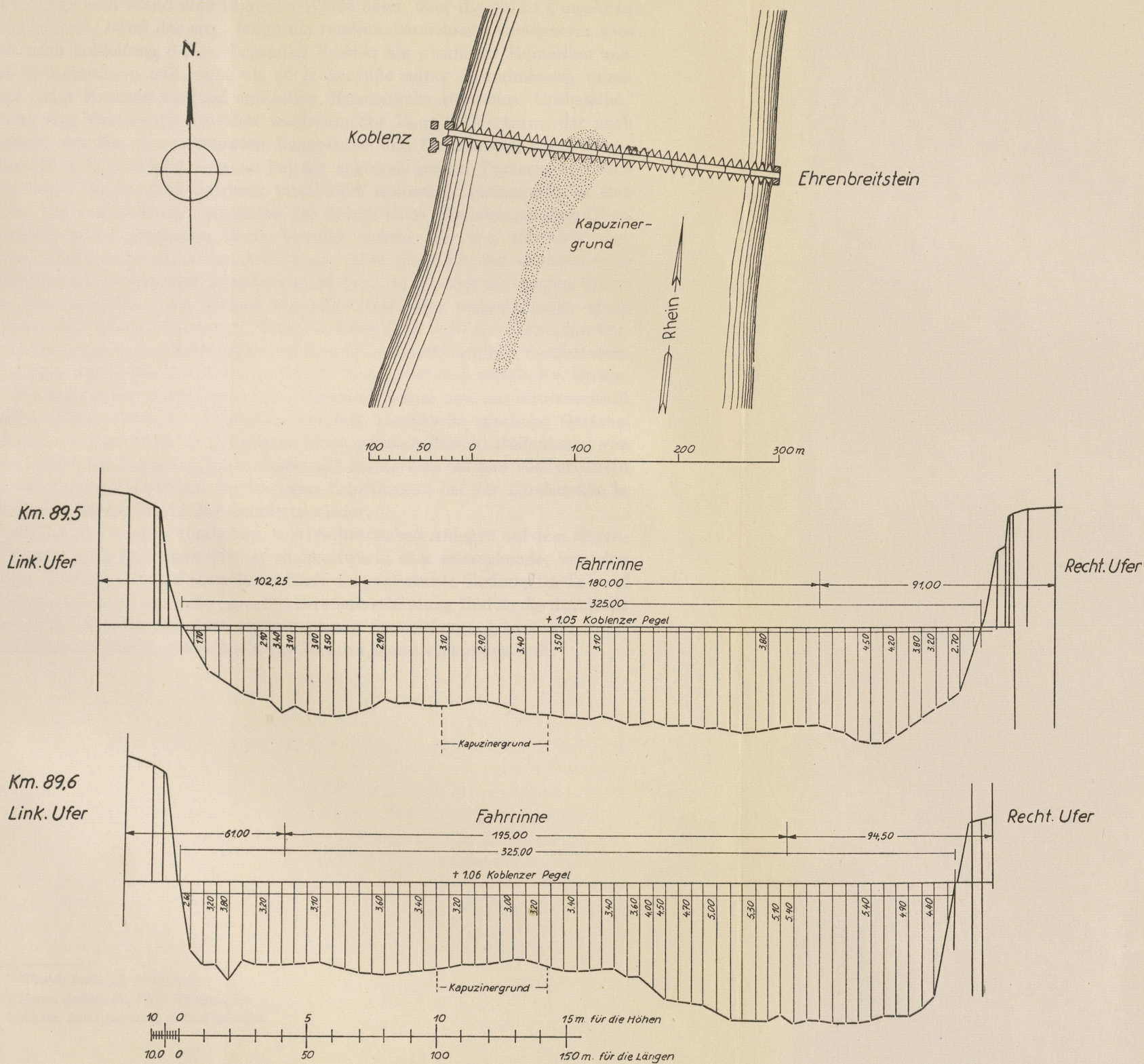
<sup>2)</sup> ORL. A I Strecke 1, S. 149ff. — J. Hagen, Die Römerstraßen der Rheinprovinz<sup>2</sup> (1931) 493ff.

<sup>3)</sup> v. Stramberg, Rhein. Antiquarius Abt. II Bd. 1 (1845) 211f. u. 795. — A. B. Minola, Kurze Übersicht dessen, was sich unter den Römern seit Julius Caesar bis auf die Eroberung Galliens durch die Franken am Rheinstrome Merkwürdiges ereignete (1833) 175. — J. A. Klein, Das Moseltal zwischen Coblenz und Konz (1831) 9. — Ders., Rheinreise von Mainz bis Cöln (1828) 194.

<sup>4)</sup> Vgl. F. Michel, Der Ehrenbreitstein (1933) 7 u. 70 Anm. 5.

<sup>5)</sup> Rheinreise von Mainz bis Cöln (1828) 194.





Oben: Der Kapuzinergrund im Rhein zwischen Koblenz und Ehrenbreitstein. Mitte und unten: Querschnitt des Rheins bei km 89,5 und 89,6.

‘Allerdings aber stand eine römische Warte oben, über die ganze Umgebung ausschauend. Denn der sog., lange als römisch bezeichnete Caesarturm wies sich nach Schleifung der vorliegenden Bastion als wirklicher Römerbau aus. Die Grundmauern und mehr als 20 Höhenfüße seiner Grundmauern waren Guß- oder Kastenwerk und enthielten Bruchstücke römischer Grabsteine.’ Dieser sog. Caesarturm ist aber wiederum der Bauschreiberturm, der nach meinen, aus den verschiedensten Lageplänen und Grundrissen der Festung gemachten Feststellungen genau bei der späteren großen Traverse und dem Göpelwerk lag, so daß Dziobek tatsächlich römisches Mauerwerk vor sich hatte. Der von Bodewig<sup>1)</sup> erwähnte, bei Anlage eines Magazins auf dem Ober-Ehrenbreitstein gefundene Krug beweist ebenso das von Dziobek vermißte Vorkommen römischer Altertümer. Aber auch Eltester erwähnt noch 1865 Ziegelreste eines Hypokaustes und ist der Ansicht, ‘daß die vordere Spitze des Ehrenbreitstein ein kleines römisches Gebäude, wahrscheinlich einen Signal- oder Wachturm trug’<sup>2)</sup>. Damit scheint doch wohl das ehemalige Vorhandensein römischer Bauanlagen auf dem Ober-Ehrenbreitstein festzustehen.

Zu der römischen Besiedelung vom Tal Ehrenbreitstein erwähnt v. Stramberg<sup>3)</sup>, daß bei der Grundlegung des Dikasterialbaues und des Krummestalls (erbaut 1739—1749) am westlichen Bergfuß ‘mancherlei römische Geräte’ gefunden worden seien; er gibt ferner einen genauen Bericht Reifenbergs von der Aufdeckung römischer Heizanlagen und Mauerreste bei dem 1657 erbauten Kapuzinerkloster oberhalb der heutigen Schiffbrücke bei der Kirchstraße in den ersten Jahren des 18. Jahrhunderts wieder.

So hätten wir außer römischen, wohl militärischen Anlagen auf dem Ehrenbreitstein auch eine etwa 500 m rheinaufwärts sich erstreckende, von den Bergen allerdings bis auf etwa 200 m Tiefe eingeschränkte Siedlung im Tal, auf deren Ostseite sich auch die gesuchte Straßenverbindung findet, die durch die heutige Kirchstraße mit dem angenommenen Stromübergang bzw. der römischen Pfahlbrücke über den Rhein zur Zeit des Limes verbunden war.

---

<sup>1)</sup> Westd. Zsch. 17, 1898, 253.

<sup>2)</sup> Bonn. Jahrb. 42, 1867, 38 Anm. 10.

<sup>3)</sup> Rhein. Antiquarius a. a. O. 212—213.