

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Article, Published Version

Beuttenmüller, Claus Peter

Der "alte Hafen" von Ehrenbreitstein

Beiträge zur Rheinkunde

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/110609>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Beuttenmüller, Claus Peter (2004): Der "alte Hafen" von Ehrenbreitstein. In: Beiträge zur Rheinkunde 55/56. Koblenz: Rhein-Museum Koblenz e.V.. S. 17-23.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.

Verwertungsrechte: Alle Rechte vorbehalten

Beuttenmüller, Claus Peter
Der "alte Hafen" von Ehrenbreitstein

Der „alte Hafen“ von Ehrenbreitstein

von Claus Peter Beuttenmüller

Die Tatsache als solche ist den meisten Ehrenbreitsteinern bekannt:

Die ehemalige Dähler Volksschule, das heutige Rhein-Museum, steht an der Stelle des „alten Hafens“, nach dem auch der anliegende Bereich in Richtung Rhein „der Hafenplatz“ genannt wird. Darüber hinaus ist aber ziemlich unklar, welche Ausdehnung und welches Aussehen dieser Hafen eigentlich hatte, seit wann und wie lange er bestand und wie er genutzt wurde.

Der im Oktober 2002 begonnene Erweiterungsbau des Rhein-Museums bot den Anlass, diesen Fragen etwas nachzugehen.

Obwohl bei den Fundamentierungs- und Aushubarbeiten zu diesem Erweiterungsbau keine neuen Beobachtungen zum Thema „alter Hafen“ gemacht wurden, ergibt sich schon eine Auswertung von in den Koblenzer Archiven erreichbaren Quellen eine recht interessante Entwicklungsgeschichte des Hafengeländes seit dem 17. Jahrhundert bis zum heutigen Tag, die im Folgenden in Wort und Bild kurz in den wichtigsten Phasen dargestellt werden soll.

Weiterführende Forschungen werden dadurch erschwert, dass viele der preußischen Militärarchivalien im Zweiten Weltkrieg zerstört wurden.

Auf einer detaillierten Ansicht (Abb. 1) der Festung und der Talsiedlung Ehrenbreitstein (damals noch als „Mühlheim im Thal“ oder nach dem Kurfürsten Philipp

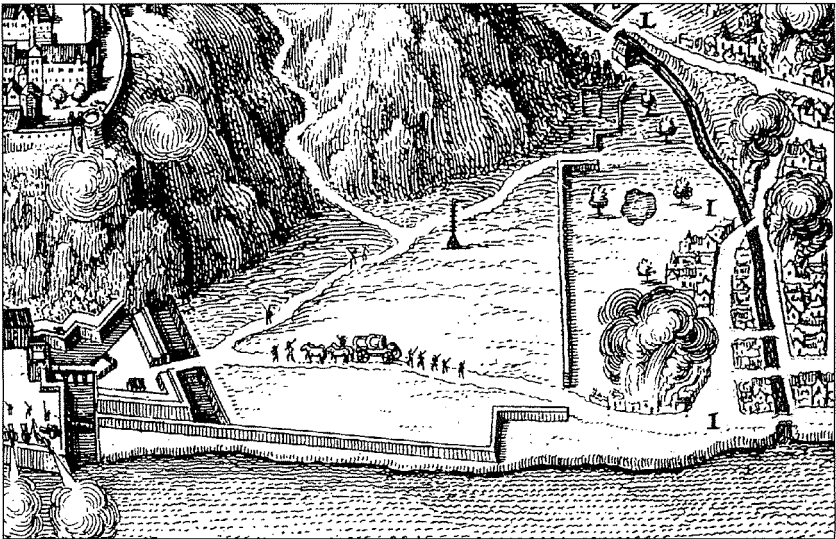


Abb. 1: Das Ehrenbreitsteiner „Dahl“ 1636¹.

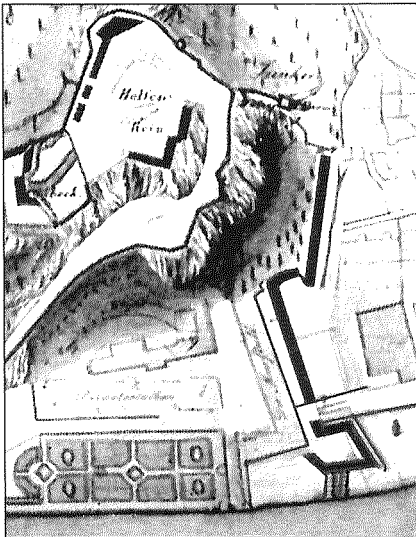
von Sötern als „Philippsthal“ bezeichnet) von 1636 anlässlich der Beschießung und Zerstörung durch die Franzosen ist das betreffende Gelände noch unbebautes Gebiet zwischen dem Ort und der unterhalb der Festung Ehrenbreitstein am Rheinufer liegenden Niederfestung, der Philippsburg.

Eine vom Rhein zum Fuß des Helfenstein ziehende Mauer, die den südlichen Zugang zur Festung Ehrenbreitstein und zur Philippsburg schützt, gibt allerdings schon den Verlauf des späteren Hafens in etwa vor. Fast am damaligen Rheinufer lässt die Mauer eine Öffnung für die Straße Richtung Vallendar. Zur Orientierung: Am oberen Bildrand, etwa beim Buchstaben „L“, steht heute der Rest des Sauerbrunnen-Tores. Der Standort des heutigen Rhein-Museums ist etwa bei dem Baum oberhalb der mächtigen Rauchwolke rechts im Vordergrund anzunehmen.

Alle Abbildungen des 17. und noch Anfang des 18. Jahrhunderts zeigen denselben Zustand.

Erst 1733/34 entsteht im Rahmen der Modernisierung und Verstärkung der Festung Ehrenbreitstein durch Kurfürst Franz Georg von Schönborn an dieser Stelle als vorgelagerte Sicherung der Niederfestung ein Wallsystem, das auf der Landseite beim Junkerhof an den Hang des Helfenstein angelehnt wird und von da bis zum Rheinufer reicht (das damals allerdings etwa 30 m weiter zurücklag als heute).

Wie die Abbildung 2 zeigt, bestand diese militärisch als Hornwerk bezeichnete Schanze aus einer unvollständigen Bastion an der Hangseite und einer Halbbastion am Rheinufer, die die Flanken schützten und durch eine lange Kurtine verbunden waren. Zur Verstärkung und Sicherung dieser Wälle wurde davor in der



ganzen Länge ein in der Karte erst angedeuteter tiefer und breiter Graben ausgehoben, der zumindest teilweise wassergefüllt oder versumpft war. Direkt neben der rheinseitigen Bastion konnte man auf einer Zugbrücke diesen Graben überqueren und durch ein Tor den Residenzbereich und den Zugang zur Festung betreten, der auf der anderen Seite, in Richtung Vallendar, durch eine ähnliche Anlage geschützt wurde.

1737/40 wurden die der kurfürstlichen Kammer gehörenden Gebäude zwischen dem Obertal und dem Rhein, beidseits der heutigen Charlottenstraße, durch den Bau einer großen Orangerie längs des Südrandes des Wassergrabens ergänzt. Erst aus dieser Bebauungsgeschichte erklärt sich die ungewöhnliche Form des späteren Hafens und Hafengeländes:

Abb. 2: Das Hornwerk von 1733/34² (mit Eintragungen auch späterer Baumaßnahmen).

Schon mit dem Bau des Dikasterialgebäudes seit 1739 und des Marstalles 1762/63 durch Kurfürst Johann Philipp von Walderdorff wird dieser oben gezeigte Wassergraben in einer zweiten Ausbauphase so verändert, dass man den oberen Teil als Fischweiher nutzen kann, während der untere nach entsprechendem Ausbau als Hafen für die kurfürstlichen Schiffe dient. Die Wallanlage wird eingeebnet und durch eine mächtige, schießschartenbewehrte Mauer ersetzt, die aber die alte Abgrenzung des Wassergrabens beibehält. Deren Abschluss zum Rhein bildet ein barockes Türmchen, das ab jetzt auf allen Abbildungen die Hafeneinfahrt erkennen lässt (Abb. 3).

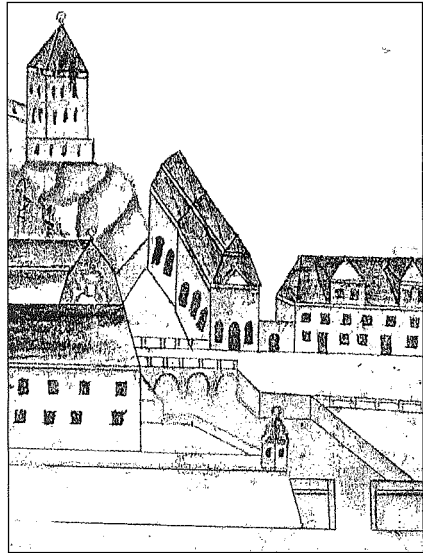


Abb. 3: Der Hafen um 1785⁴.

Offensichtlich ersetzt dieser neue Hafen die bisherige Anlegestelle im Bereich des heutigen Kapuzinerplatzes, die bei der Beschießung von Ehrenbreitstein im Pfälzischen Erbfolgekrieg zerstört worden war. Erst durch den überraschenden Fund eines jetzt im Rhein-Museum ausgestellten, damals versenkten Schiffes, wurde man auf die Existenz dieses Hafen-Vorgängers wieder aufmerksam.

Der neue Hafen bildet mit seiner jetzt massiv ausgeführten Steinbrücke buchstäblich den Übergang zwischen den prächtigen Bürgerhäusern und Verwaltungsgebäuden entlang der Ehrenbreitsteiner Hofstraße und der eigentlichen kurfürstlichen Residenz.

Nach der Wahl des sächsischen Prinzen Clemens Wenzeslaus zum Erzbischof und Kurfürsten von Trier 1768 wird der Hafen zum Schutz seiner seit 1772 gebauten luxuriösen Yacht nochmals umgestaltet, wieder aber ohne ihn im Grundriss zu verändern:

Die Hofkammer stellt 1781 fest, dass „das neue Churfürstl. Leib-Jagdschiff seiner Kostbarkeit halber eine besondere Vorsorge erfordert, um solches gegen alle Beschädigungen auf die längste Dauer zu bewahren“, und ordnet auf Weisung von „Ihro Churfürstl. Durchlaucht zur Überwinterung desselben unter Dach in dem Wasser-Behälter am Bauhof im Dahl“ an, das Hafenbecken „nöthigenfalls von allem die Einfahrt hindernden Schlamm oder Lattig reinigen zu lassen“ und den hinteren Hafenteil mit einem „Italienischen durchbrochenen Dach“ zu schützen.⁵

Die offizielle Staats-Yacht selbst war immerhin etwa 27 m lang und 5,5 m breit, erforderte also schon allein ein recht großes Schutzdach. Außerdem verfügte Clemens Wenzeslaus über eine weniger aufwendige kleine Yacht und eine kleine Flottille von Begleitbooten, die den Kurfürsten unterwegs zur Versorgung oder zum

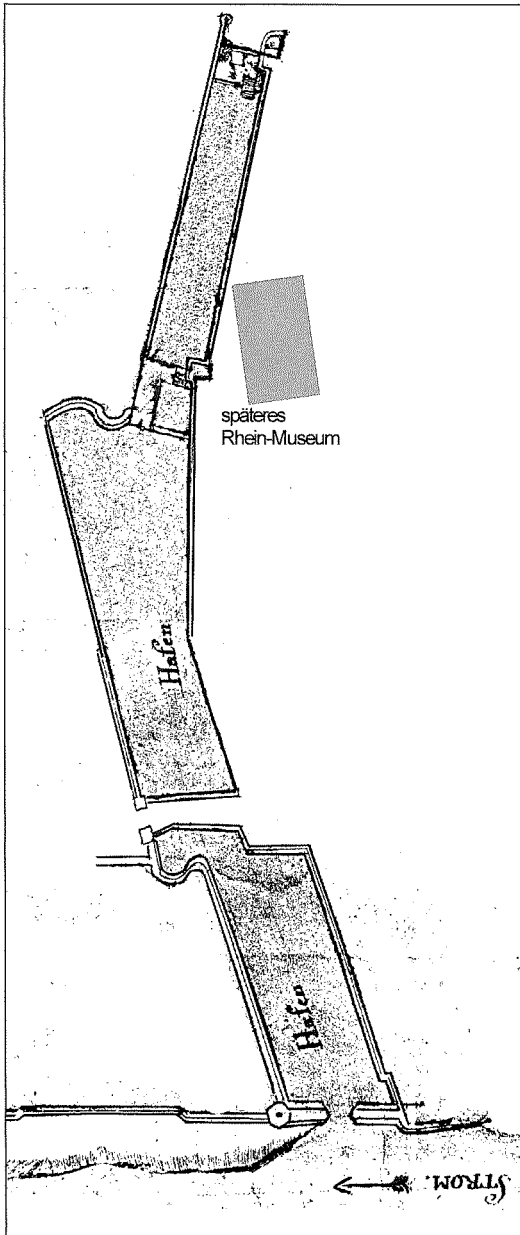


Abb. 4: Dieser Hafen im Grundriss⁴.

Repräsentieren begleiteten, insgesamt fünf bis sechs Schiffe oder Boote, die zumindest im Winter hier untergebracht waren. Die Abbildung 4 dürfte den damaligen Umfang des Hafens recht genau wiedergeben: Im vorderen Becken ist direkt hinter der rheinseitigen Mauer eine Nische als Einstiegsmöglichkeit in dort anliegende Boote, das durch die Brücke abgeteilte hintere Becken dient als Liegeplatz für die kleine Flotte des Kurfürsten und leitet über zum langezogenen überdachten Winter-Liegeplatz der Yacht. Falls diese Hafenfortsetzung nicht mehr oder zumindest nicht ständig wassergefüllt war, müsste die Yacht zum Überwintern jeweils aufs Trockene gezogen worden sein.

Mit dem Bau des neuen Schlosses in Koblenz selbst und dem Umzug des Hofes 1786 endet zwar die Blütezeit von Ehrenbreitstein, am Hafen dürfte sich aber baulich vorerst wenig verändert haben. Erst nachdem Clemens Wenzeslaus 1792 zum ersten Mal auf seinen Schiffen vor den französischen Revolutionstruppen geflohen war und 1794 sein Kurfürstentum endgültig verlassen hatte, hatte der Hafen seine Bedeutung verloren. Die Staats-Yacht kehrte zwar 1801 nochmals zurück und lag bis 1804

hier als Eigentum des kurzzeitigen Landesherren, des Prinzen von Nassau-Weilburg, danach wurde der Hafen für Residenzaufgaben nicht mehr benötigt.

Die Preußen als neue Landesherren bauten seit 1816 den Ehrenbreitstein auf dem Stand der damaligen Befestigungstechnik wieder auf und beschlossen nicht nur die Wiederherstellung des Wassergrabens als Bestandteil der Talsicherung der Festung, sondern auch dessen Erweiterung und Vertiefung. Vorgesehen war dieses vergrößerte Hafenbecken vor allem zur sicheren Unterbringung der 1819 eingerichteten Schiffsbrücke zwischen Ehrenbreitstein und Koblenz und der Neuwieder Fähre bei Eisgang und in kriegerischen Zeiten.

Schon im Frühjahr 1818 begannen nach Niederlegung einiger Kameralgebäude die Ausschachtungsarbeiten, „und zwar, indem man den Graben vor der Face der rechten Halbbastion bis zum Schulterpunkt der linken Halbbastion erweiterte.“⁶⁶ Der Aushub soll zur Aufschüttung einer Promenade gegenüber der Kapuzinerkirche verwendet worden sein, die gleichzeitig als Hochwasserschutz diente. Mitte 1820 war das Hafenbecken fertig ausgehoben, aber erst 1822 wurden die Hafenschleusen mit ihren schweren Holztoeren fertig, so dass der Hafen genutzt werden konnte. Die gemauerte Brücke zwischen den beiden Hafenbecken wurde abgebrochen und wieder durch eine hölzerne Zugbrücke ersetzt.

Im Vergleich zum kurfürstlichen Hafen fällt neben dem großen hinteren Hafenbecken vor allem die Schleusenanlage an der Hafenzufahrt und die Vorverlegung des Rheinufer auf.

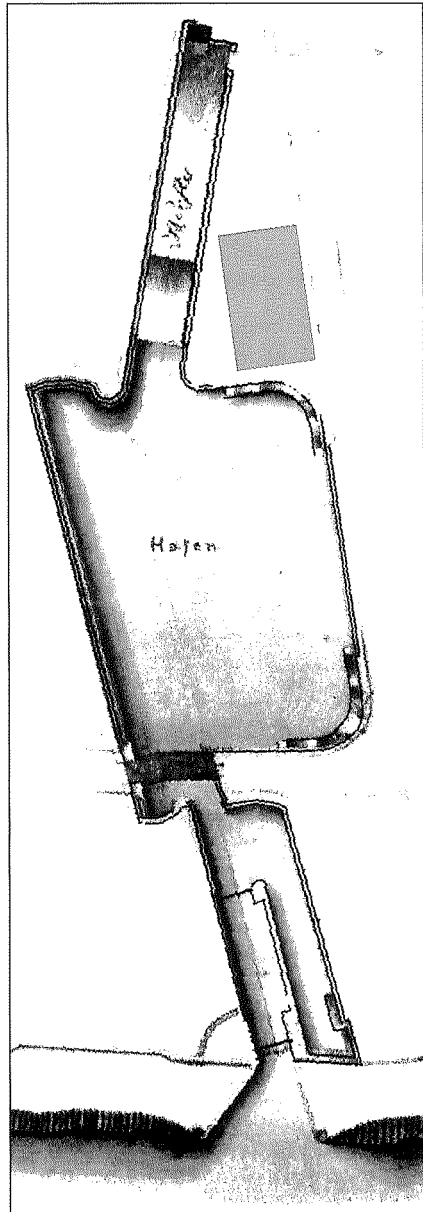


Abb. 5: Der Hafen in seiner größten Ausdehnung seit 1820.⁷

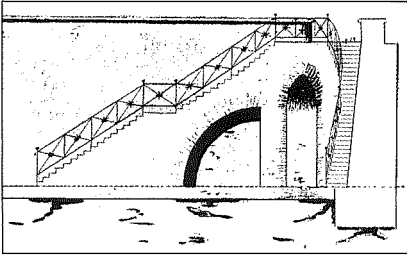


Abb. 6: Eine der „preußischen“ Hafentreppen.⁹

er ja auch im freigelegten Stück in der neuen Museumshalle des Rhein-Museums zu sehen ist. Es kann vermutet werden, dass doch zumindest ein Teil dieser beiden Treppenanlagen unter den heutigen Parkplätzen noch erhalten ist.

Die heute noch fast unveränderte Mauer am Fuß des Helfenstein und die den Hafen begrenzende Südfront des Marstalls lassen eine gute Orientierung zu (Abb. 7).

Nicht sichtbar ist aus diesem Sichtwinkel allerdings die interessante Konstruktion der Hafentore aus offenbar drei Flügeln, von denen sich zwei nach links und rechts, einer nach unten öffnete:

Das Hafenbecken entspricht fast genau der derzeitigen Parkplatzfläche des Rhein-Museums bis hin zum Marstall.

Interessant sind vor allem die beiden neuen Treppenanlagen (Abb. 6), die in seinen Außenecken zum Wasser hinabführen: Die Planzeichnung von 1822 zeigt neben der beidseitigen Treppe und dem eisernen Treppengeländer die sorgfältige Mauerung der Hafentore und deren mächtigen Querschnitt, wie

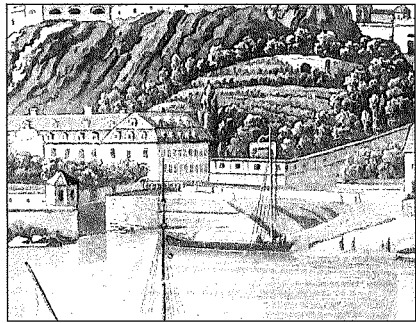


Abb. 7: Ansicht des Hafens vom Rhein aus um 1850⁸.

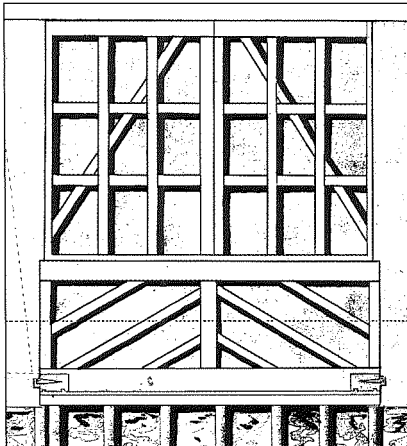


Abb. 8: Das rheinseitige Tor der Hafenschleuse mit seinen drei Torflügeln.¹⁰

Dieser aufwändige preußische Ausbau des Hafens war aber nur von relativ kurzer Dauer. Aufgrund der Entwicklung der politischen Beziehungen zu Frankreich forcierte die preußische Regierung den Bau einer rechtsrheinischen Eisenbahn. Schon 1868 wurde das vordere Hafenbecken zum Bau des Bahndamms zugeschüttet, so dass der Hafen vom Anschluss an den Rhein abgeschnitten war, und seit 1871 mit Schutt verfüllt wurde, der beim Bau der Arzheimer Schanze anfiel. 1872 wurde die Zugbrücke durch einen Damm mit Kanal ersetzt. Das hintere Hafenbecken diente noch eine Zeit lang als Fischteich, bis es 1885 ebenfalls verfüllt war und auf dem

zunehmenden „Hafenplatz“ neben der Münz-Kaserne ein Exerzier- und Paradeplatz für das 1. Rheinische Train-Bataillon Nr. 8 angelegt wurde.

Die Aufgabe des alten kurfürstlichen Hafens übernahm der heute noch bestehende große Schutzhafen am Rheinufer.

1886 begann mit dem Erwerb des späteren Schulstandortes durch die Stadt Ehrenbreitstein und der Pachtung des „Hafenplatzes“ als Turn- und Spielplatz eine ganz neue Nutzung dieses Geländes.

Anschrift des Verfassers:
Claus Peter Beuttenmüller
Neue Hohl 2
56412 Gackebach

Anmerkungen:

- ¹ Ausschnitt aus einer Darstellung der „Vestung Ehrenbreitstein ... Anno 1636“ (nach einem Stich im Rhein-Museum, Inv.-Nr. 1099)
- ² Plan von 1717 (Ausschnitt). Der Plan ist vollständig abgedruckt in: Fritz Michel (Bearb.). Die Kunstdenkmäler der Stadt Koblenz. Die profanen Denkmäler und Vororte, München und Berlin 1954
- ³ „Ehrenbreitstein, Festung und Tal um 1785“ (Ausschnitt); Aquarell im Mittelrhein-Museum Koblenz, Inv.-Nr. G 1967/226
- ⁴ Nach einem Plan von 1819 im Landeshauptarchiv Koblenz, Abt. 702 Nr. 1989
- ⁵ Anweisung der Hofkammer vom 20. Juli 1781; LHAK Bestand 1 C, Nr. 320
- ⁶ Nach Fritz Michel, Der Ehrenbreitstein, Koblenz 1933, S. 71. Auch die weitere Darstellung folgt seinen Angaben bzw. einer von Herrn Peter Kleber, Stadtarchiv Koblenz, erstellten Zusammenfassung
- ⁷ Ausschnitt aus einem „Dossirungs-Plan der Veste Ehrenbreitstein, gezeichnet im Jahre 1820 von Koeppen, Ingenieur-Hauptmann“ im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin
- ⁸ Grundrisse und Profile des Hafenneubaus von „Nieder Ehrenbreitstein“, gezeichnet von C. Laurwald 1822. Original im Mittelrheinmuseum Koblenz, Ma28mi 2092/26
- ⁹ Ausschnitt aus einem „Panorama der Stadt und Festung Ehrenbreitstein“ um 1850. Aquatintaradierung von R. Bodmer, „nach der Natur gezeichnet von C. Witthoff“ (Rhein-Museum)
- ¹⁰ Querprofil der Hafenzufahrt von „Nieder Ehrenbreitstein“, gezeichnet von C. Laurwald 1822. Original im Mittelrheinmuseum Koblenz, Ma28mi 2092/10