



# NORD-SÜD STADTBAHN KÖLN Die Stadt unter der Stadt



- Eine der größten innerstädtischen Ausgrabungen Europas
- Spektakuläre Funde aus Römerzeit und Mittelalter
- Neue Erkenntnisse über die Kölner Stadtgeschichte



Mit dem U-Bahn-Bau in Köln gehen Grabungen einher, die alle bisherigen archäologischen Projekte in der Stadt übertreffen.

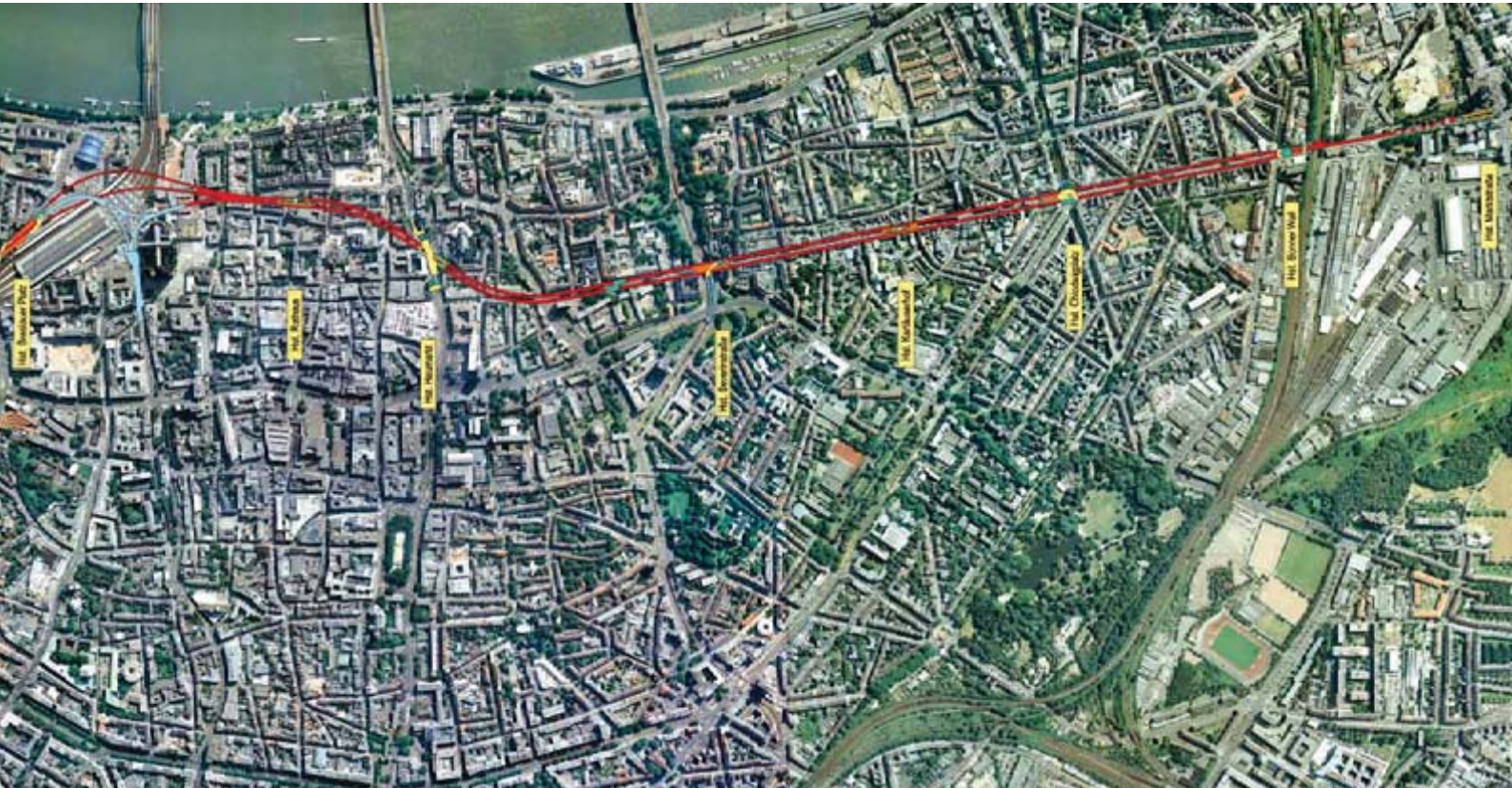


## Inhalt

### NORD-SÜD STADTBAHN KÖLN Die Stadt unter der Stadt

- 5 Ein tiefer Blick in die Geschichte**  
Die U-Bahn-Trasse führt durch den alten Stadtkern
- 8 Präzise Planung vor dem Start**  
Koordination von Baubetrieb und Grabungen
- 11 Genauigkeit ist Trumpf**  
Dokumentation und Auswertung
- 13 Die über 2000 Jahre alte Stadt**  
Kölner Geschichte im Überblick
- 22 Hafencity im Untergrund**  
Spektakuläre Funde werfen ein neues Licht auf die antike Rheinmetropole
- 24 Plump, aber praktisch**  
Ein römisches Plattbodenschiff als Lastkahn
- 28 Mauer, Hafentor und Kanal**  
Unter dem Kurt-Hackenbergr-Platz gelang ein archäologischer Volltreffer
- 34 Der Schatz aus der Abfallgrube**  
Die einzige mittelalterliche Bergkristallwerkstatt Europas
- 37 Chlodwigplatz**  
Fernstraße Richtung Rom
- 42 Das Jahrhundertbollwerk**  
Eine Wehranlage vor dem Severinstor
- 44 Schüsse durchs Schlüsselloch**  
Verteidigung mit Armbrust und Musketen





Zeugnisse der Kölner  
Vergangenheit:

Römische Stadtmauer



Römischer Lastkahn



Schädel eines  
Wollhaar-Nashorns



Spätmittelalterliches  
Bollwerk



Fahrspuren der Römer



Römische Grabstätten



## Ein tiefer Blick in die Geschichte

Die U-Bahn-Trasse führt durch den alten Stadtkern

# Dem Bau der Haltestellen gehen archäologische Ausgrabungen voraus, deren Dimensionen atemberaubend sind: Mit insgesamt 30.000 Quadratmetern hat die Ausgrabungsfläche eine Größe von vier Fußballfeldern.

Über 150.000 Kubikmeter Erde werden im Zuge des Projekts archäologisch untersucht. Was in Köln stattfindet, übertrifft nicht nur alle bisherigen archäologischen Projekte in der Geschichte der Domstadt, es ist auch eine der größten Innenstadt-Grabungen Europas. Etwa 2,5 Millionen Funde sind zutage gebracht worden. Inmitten von Mauern, Fundamenten und Siedlungsschichten fanden sich unterschiedlichste Überreste von Keramikscherben über Münzen bis zu Bootsplanken.

Die Trasse der Nord-Süd Stadtbahn Köln führt mitten durch den Untergrund des alten Stadtkerns. Hier befinden sich in bis zu mehr als 13 Metern Tiefe unzählige Überreste aus allen Epochen der römischen Antike bis zur Preußenzeit. Die Tunnelröhren verlaufen zwar unterhalb dieser archäologischen Schichten, Eingriffe in die historisch interessanten Zonen gibt es aber beim Bau der Haltestellen, der Technikräume, der Versorgungs- und Anfahrtschächte, bei Leistungsverlegungen sowie im südlichen Streckenabschnitt auf der Bonner Straße, der in offener Bauweise entsteht.





## Archäologie hat Vortritt

Die gesamte Trasse wurde inklusive der dazugehörigen Baustellenflächen zum Bodendenkmal erklärt. Das heißt: Bevor die Bauarbeiter mit schwerem Gerät anrücken, sind die Archäologen an der Reihe. Ein Team von bis zu hundert Archäologen, Grabungshelfern, Bauhistorikern, Grabungstechnikern und Naturwissenschaftlern arbeitet daran, die Zeugnisse der Vergangenheit freizulegen, zu dokumentieren und – wenn möglich – zu konservieren. Die Leitung für dieses Unternehmen hat das Römisch-Germanische Museum (RGM). Das Projektmanagement liegt bei Dr. Marcus Trier, dem kommissarischen Direktor des RGM. Das Römisch-Germanische Museum ist als Fachamt für archäologische Bodendenkmalpflege hoheitlich mit der Aufsicht über die Grabungen betraut. Die Ursprünge der Bodendenkmalpflege haben eine mehr als hundertjährige Tradition.





## Präzise Planung vor dem Start

### Koordination von Baubetrieb und Ausgrabungen

Am 15. Februar 2005 fand auf dem Kurt-Hackenbergs-Platz der „goldene Spatenstich“ statt, der die Ausgrabungen für den Kölner U-Bahn-Bau eröffnete. Ihm waren mehrjährige intensive Vorbereitungen vorausgegangen, um den archäologischen Grabungsbedarf abzustecken. Die Kölner Archäologen und Denkmalpfleger waren von Anfang an

in die Vorbereitungen für den Bau der Nord-Süd Stadtbahn eingebunden.

Lange vor Baubeginn stellten die Fachleute für jeden Grabungsort anhand alter Gebäudeverzeichnisse, Stadtpläne, Urkunden und bereits früher gemachter Ausgrabungen fest, welche Überreste hier zu erwarten waren. So ließ sich der

Zeitbedarf für die unterschiedlichen Grabungen kalkulieren und in die Planungen des Bauablaufs einbeziehen. Die Zeiträume, die das Römisch-Germantische Museum für die Arbeiten errechnete, bewegten sich in den jeweiligen Grabungsbereichen zwischen vier und 18 Monaten und sollten nach Möglichkeit eingehalten werden.

Hauptgrabungsorte sind die acht künftigen Haltestellen der Nord-Süd Stadtbahn sowie der Gleiswechsel am Waidmarkt und die Baugrube im Bereich Kurt-Hackenbergs-Platz/ Bechergasse, in der die Verbindungen zwischen der künftigen Haltestelle Rathaus, der Station Breslauer Platz und der bestehenden Haltestelle Dom/ Hauptbahnhof entstehen. Hinzu kommt der südliche Streckenabschnitt auf der Bonner Straße, der in offener Bauweise hergestellt wird. Außerdem gab es zu Beginn des Projekts überall dort Ausgrabungen, wo Leitungen (um-)verlegt wurden.



Die archäologischen Schichten befinden sich in circa zwei bis 13 Metern Tiefe. Sie werden vor allem im Bereich der Haltestellen berührt.





# Genauigkeit ist Trumpf

## Dokumentation und Auswertung

Die Archäologen und Grabungstechniker, die in den Baugruben schaufeln, hacken, sieben und baggern, sind Mitarbeiter von archäologischen Fachfirmen. Die Aufträge wurden von der Kölner Verkehrs-Betriebe AG vergeben, Leitung und fachliche Aufsicht liegen beim RGM. Die Schichten des Erdreichs werden mit Kleinstgeräten oder mit der Hand vorsichtig ausgehoben und untersucht. Wo nicht manuell gearbeitet werden kann, kommen Spezialmaschinen zum Einsatz, beispielsweise Bagger mit Löffeln und zahnlosen Schaufeln, die die Fundstücke nicht beschädigen. Die Lage der Funde in den Gruben mit den umgebenden Erdschichten wird peribel und maßstabsgerecht von Hand auf Papier gezeichnet. Diese Methode hat sich bewährt, denn sie zwingt zur Genauigkeit. Außerdem ist säurefreies Papier immer noch der zuverlässigste Datenträger. Digitale

Speichermedien dagegen sind technisch schnell veraltet und dann nur noch mit großen Schwierigkeiten lesbar. Nach Abschluss jedes Grabungsabschnitts fertigt der zuständige Projektleiter einen ersten wissenschaftlichen und technischen Bericht an.

Viele Ausgrabungen erfolgen größtenteils „unter Deckel“, das heißt, die Gruben sind mit Betonplatten abgedeckt, über die der Verkehr rollen kann. Die Forscher arbeiten bei künstlicher Beleuchtung. Funde, die nicht transportfähig sind, wie beispielsweise umfangreiche Gebäudereste, werden sorgfältig vermessen und gezeichnet, bevor die Baumaßnahmen beginnen. Die geborgenen Funde werden von Fachleuten sofort gereinigt, beschriftet und dem Römisch-Germanischen Museum maßstabsgerecht übergeben.

Nicht nur Münzen, Waffen, Mauern und Scherben interessieren die Archäologen. Sie freuen sich auch über Funde, die auf den ersten Blick unscheinbar wirken. Dazu gehören unter anderem Pollen, Getreidereste, Obstkerne, Holzstücke oder Tierknochen. Diese unspektakulär wirkenden Funde können einiges aussagen über die Pflanzen- und Tierwelt, das Klima und die Ernährungsgewohnheiten der Menschen in den unterschiedlichen Epochen.

Kleinste Details verraten oft viel: Spuren von Schnecken zum Beispiel geben Auskunft über die Fließgeschwindigkeit des Rheins in der Vergangenheit. Um diese Zeugen der Umweltgeschichte auswerten zu können, arbeiten die Archäologen eng mit spezialisierten Naturwissenschaftlern und unterschiedlichen Forschungslaboren der Universität Köln zusammen.



Die Stadtmauer wird Stein für Stein von Hand gezeichnet, da digitale Informationsträger technisch zu schnell veralten würden.



Auch die kleinsten Fundstücke werden genauestens untersucht, dokumentiert und katalogisiert.



# Die über 2000 Jahre alte Stadt

Kölner Geschichte im Überblick

Die Keimzelle Kölns ist die römische Altstadt. Der Feldherr Agrippa, Schwiegersohn und enger Freund des Kaisers Augustus, gründete hier – wahrscheinlich im Jahr 19 v. Chr. – eine Stadtsiedlung für die Ubier, einen mit Rom verbündeten Germanenstamm.

**Grenzstadt des römischen Reiches**  
Der Standort für dieses oppidum Ubiorum (befestigte Siedlung der Ubier) war gut gewählt, denn wegen seiner erhöhten Lage blieb dieses Plateau vom häufigen Hochwasser des Rheins verschont. Nach einem Altar (ara), der hier für Augustus und die Stadtgöttin Roma errichtet wurde, hieß die Stadt auch Ara Ubiorum.

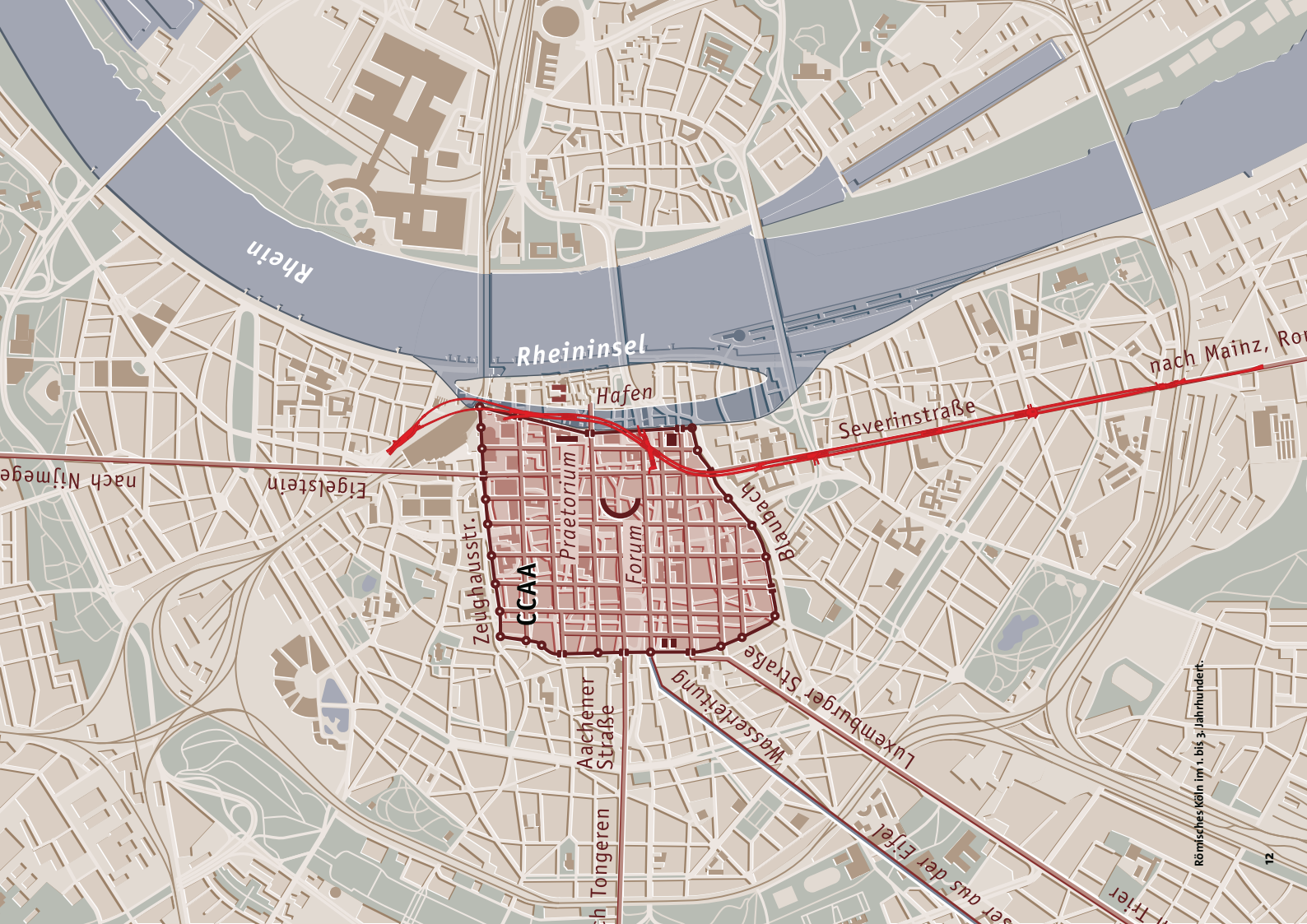
Zunächst hatte Kaiser Augustus die Absicht, auch die germanischen Gebiete rechts des Rheins dem römischen Reich einzugliedern. Doch diese Pläne gab er auf, nachdem drei Legionen des Varus in der Schlacht nahe dem westfälischen Kalkriese von Germanen vernichtet worden waren. Den Rhein gaben die Römer nicht auf, das oppidum Ubiorum

blieb Grenzstadt. Es war Sitz des Heeresoberkommandos, zeitweilig standen hier zwei Legionen im Sommerlager.

Im Jahre 50 n. Chr. erhielt Köln seinen heutigen Namen in lateinischer Form. Auf Wunsch der Kaiserin Agrippina – Gattin des Kaisers Claudius und Mutter des berühmtesten Nero – wurde der Ort in den Status einer colonia römischen Rechts erhoben. Seitdem trug er den Namen Colonia Claudia Ara Agrippinensium, kurz CCAA. Kaiser Domitian (81–96 n. Chr.) machte die CCAA zur Hauptstadt der neu gegründeten Provinz Niederrhein. Seit der zweiten Hälfte des 1. Jahrhunderts umspannten die Stadtmauern von Köln ein rund 97 Hektar großes Areal, das von einem technisch ausgefeilten Kanalisationssystem durchzogen wurde. Um das Jahr 80 n. Chr. erhielt Köln mit der Eifelwasserleitung einen der längsten römischen Aquädukte überhaupt.



Von Hand werden archäologische Funde freigelegt.



Römisches Köln im 1. bis 3. Jahrhundert.

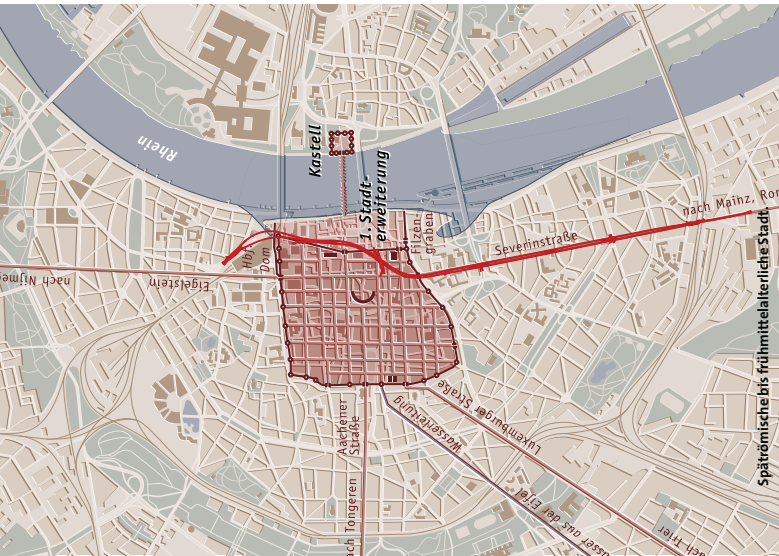






Köln im 3. und 4. Jahrhundert mit ehemaliger Insel.





Spätromische bis frühmittelalterliche Stadt



Roms Statthalter in Köln pflegte einen gehobenen Lebensstil. Dazu gehörte auch, dass er eigens einen Entenfänger beschäftigte. Genialinus Gemmatus hieß der Mann, und wir wissen von seiner Existenz, weil er den Göttern einen Weihstein setzen ließ, der unter dem Alter Markt entdeckt wurde. Ob Genialinus außer für Enten auch für Gänse zuständig war? Gefunden wurde der Stein, der aus der ersten Hälfte des 3. Jahrhunderts stammt, jedenfalls am Martinstag 2005.

**Antiker Glanz**  
Wirtschaftliches Herz der Stadt war der Hafen. Hier wurden Baustoffe, Lebensmittel und Luxusgüter aller Art aus den unterschiedlichsten Regionen des Imperiums umgeschlagen. Die Schifffahrt war bis in die Neuzeit hinein die sicherste und kostengünstigste Art des Gütertransports. Der Kölner Hafen lag damals noch nicht direkt am Rhein, sondern an einer Nebenrinne des Stroms zwischen der Stadtmauer und einer vorgelagerten Insel, auf der sich Lagerhallen und Stapelplätze befanden.



Römischer Sarkophag

Während seiner Glanzzeit im 2. Jahrhundert und in der ersten Hälfte des 3. Jahrhunderts zählte Köln zwischen 15.000 und 20.000 Einwohner. Auf Besucher muss die Stadt imposant gewirkt haben. Den Rhein entlang reihten sich monumentale öffentliche Gebäude und Tempel. Das Zentrum wurde vom Forumsbezirk und großen Thermenanlagen dominiert. Vor den Toren der colonia erstreckten sich Vorstädte mit Wohn- und Gewerbebauten. Ebenfalls außerhalb

der Stadtmauern fanden – römischer Sitte gemäß – die Toten ihre letzte Ruhestätte. Friedhöfe säumten die Fernstraßen nach Norden, Westen und Süden.

In der zweiten Hälfte des 3. Jahrhunderts wurde Köln sogar Hauptstadt eines gal-lischen „Sonderreichs“ – ausgerufen von einem aufständischen Militärbefehlshaber. Erst 274 brachte Kaiser Aurelian die usurpierten Gebiete wieder unter die Herrschaft des Imperiums. In dieser Periode geriet die CCAA in eine tiefe Krise. Ursache waren die inneren Unruhen im Reich und Überfälle von Germanen, die von rechtsrheinischer Seite aus in die Stadt eindrangten, sie plünderten und verwüsteten. Die Vorstädte außerhalb der Mauern wurden aufgegeben. Zum Schutz der Stadt ließ Kaiser Konstantin seit 310 auf dem rechten Rheinufer das Castellum Divitia errichten, Vorläufer des späteren Köln-Deuts. Das Kastell diente als militärischer Brückenkopf, der durch den Bau der ersten festen Rheinbrücke aus Stein und Holz mit der Stadt verbunden wurde.

**Die Franken kommen**  
Vom 4. Jahrhundert an verfiel die Macht des römischen Imperiums unter dem Druck germanischer Stammesverbände. Köln wurde Mitte des 5. Jahrhunderts von rheinfränkischen Kleinkönigen übernommen, bis die Stadt Anfang des 6. Jahrhunderts im Frankenreich König Chlodwigs aufging. Mit ihm begann der Aufstieg der Franken zur führenden Macht in Mittel- und Westeuropa. Die Einwohnerzahl Kölns ging in dieser Epoche zwar zurück, es blieb aber eine für frühmittelalterliche Verhältnisse große und prosperierende Stadt, deren Händler und Handwerker von der verkehrsgünstigen Lage am Rhein profitierten. Die antike Stadtmauer bot weiterhin einen wirksamen Schutzwahl für das urbane Leben.

Der Übergang von der römischen zur fränkischen, später deutschen Stadtkultur verlief fließend. Die alteingesessenen Römer vermischten sich mit den germanischen Neuankömmlingen. Das verließ urso reibungsloser, als große Teile der hier stationierten römischen Truppen sowieso aus Germanen bestanden. Die Franken nutzten die römischen Gebäude ebenso wie die bewährten Verwaltungsstrukturen ihrer Vorgänger.

Unter der Herrschaft Karls des Großen wuchs der politische und kulturelle Einfluss Kölns. 795 wurde die Stadt erbischöfliche Residenz und Zentrum eines weit ausgreifenden Missionsgebiets jenseits des Rheins, dem die neugegründeten Bistümer Münster, Minden, Osnabrück und Bremen unterstellt wurden. Im 10. Jahrhundert, zur Zeit der ottonischen Könige und Kaiser, wuchs die Macht des Kölner Erzbischofs. Er war jetzt nicht nur geistlicher Herr, sondern auch weltlicher Herrscher der Stadt, dem die Gerichtsbarkeit ebenso unterstand wie das Zoll- und Steuerwesen oder die Regulierung von Handel und Handwerk. Gleichzeitig ließen ein rasantes Bevölkerungswachstum und ein wirtschaftlicher Aufschwung Köln zur bedeutendsten Metropole nördlich der Alpen aufsteigen. Um das Jahr 1000 herum zählte die Stadt schon wieder 10.000 Einwohner.

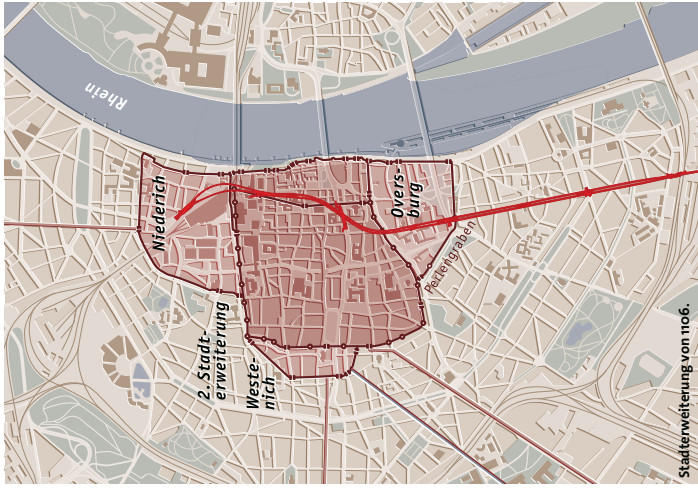


Ausgrabung von Latrinen und Kloaken.

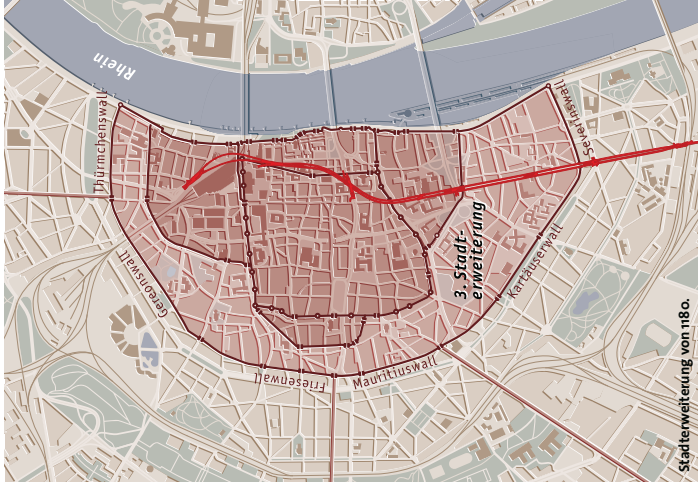


Römische Tonggefäße als Grabbeigaben.





2. Stadterweiterung  
Westenmich  
Oversburg  
Stadterweiterung von 106.



3. Stadterweiterung  
Korneliuswall  
Korneliuswall  
Stadterweiterung von 1180.

**Mauer-Politik**  
Anders als die Bürger in anderen ehemaligen Römerstädten hielten die Kölner ihre ererbten Stadtmauern in Stand, so dass sie bis ins hohe Mittelalter hinein als wirksamer Schutz dienten. 1106 erweiterten die Kölner ihre Befestigungsanlagen. Sie umgaben die Vorstädte Niederich (heute: um St. Kunibert) im Norden, Westerich (um St. Aposteln) im Westen und Oversburg (um St. Georg) im Süden mit einer Anlage aus Wall, Graben und zwölf oder 13 steinernen Torbauten. Dadurch erweiterte sich das Stadtgebiet auf rund 200 Hektar. Teile der alten römischen Stadtmauer befanden sich jetzt innerhalb des Stadtgebiets, andere bildeten nach wie vor die äußere Begrenzung. Der Bau wurde auf Wunsch Kaiser Heinrichs IV. ausgeführt, der einen befestigten Stützpunkt gegen seinen opponierenden Sohn Heinrich V. benötigte. Aber auch die Kölner selbst wollten die neue Wallanlage. Sie standen auf der Seite des Kaisers, dessen Friedenspolitik sie den wachsenden Wohlstand ihrer Stadt verdankten. Ganz anders sah das der Kölner Erzbischof, der sich auf die Seite Heinrichs V. geschlagen

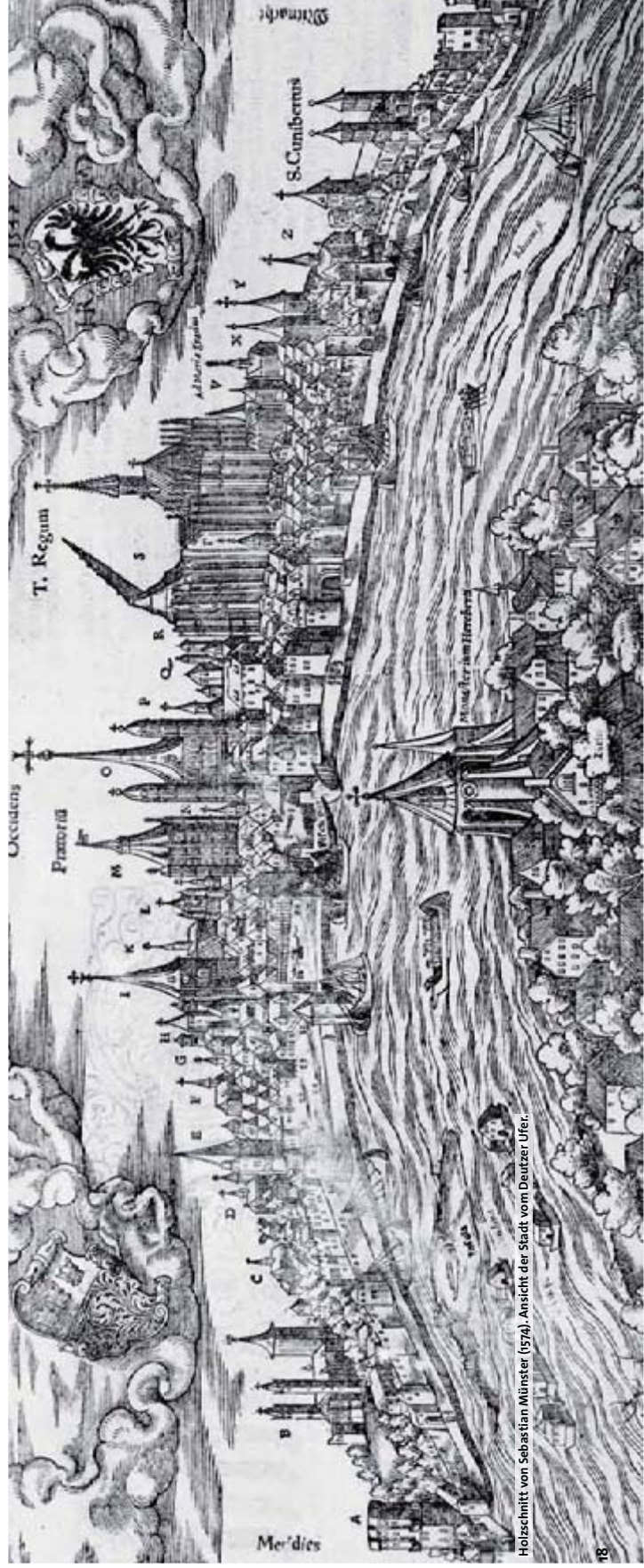
hatte. Die Bürger setzten den Bau jedoch gegen seinen Willen durch. Dieser Konflikt war nur ein Glied in einer Kette von Auseinandersetzungen zwischen der selbstbewussten bürgerlichen Elite und ihren erzbischöflichen Stadtherren. Ein weiterer wichtiger Schritt auf diesem Weg, der nach und nach zur Entmachtung des geistlichen Oberhauptes führte, hatte wiederum mit der Stadtbefestigung zu tun: Da Köln als „Boomtown“ immer mehr Platz brauchte, begannen die Bürger 1179 mit einer erneuten Erweiterung der Verteidigungsanlagen. Wieder versuchte der Erzbischof das Projekt zu blockieren, wieder erfolglos. Kaiser Friedrich Barbarossa setzte durch, dass beide Parteien einen Vertrag über den Ausbau der Stadtbefestigung schlossen. Für die Kölner war das ein politischer Triumph: Erstmals wurden sie als gleichberechtigte Verhandlungspartner des Erzbischofs anerkannt.

**Größte Metropole nördlich der Alpen**  
Der über neun Kilometer lange Mauer ring, der nun entstand, ist das größte mittelalterliche Festungsbauwerk nördlich der Alpen. Die Mauer, die erst im

14. Jahrhundert ganz fertiggestellt war, umschloss etwa 400 Hektar städtische Fläche, von der große Teile bis in das 18. Jahrhundert hinein landwirtschaftlich genutzt wurden. Unterbrochen von den mächtigen Torburgen, hatte die Stadtmauer eine Höhe von durchschnittlich sieben Metern und war zwischen 80 Zentimetern und 3,50 Metern breit. Erst jetzt hatte die römische Stadtmauer endgültig ausgedient. Die mittelalterlichen Festungsanlagen wurden bis weit in das 19. Jahrhundert hinein stetig ausgebaut, um die Stadt auch angesichts waffentechnischer Neuerungen immer verteidigungsbereit zu halten. Die gewaltige finanzielle Belastung, die die Kölner dafür schultern mussten, hat sich gelohnt: Selbst im Dreißigjährigen Krieg griff keines der Heere Köln an, was allerdings nicht nur an der Mauer, sondern auch an der geschickten Politik der Stadtherren lag.

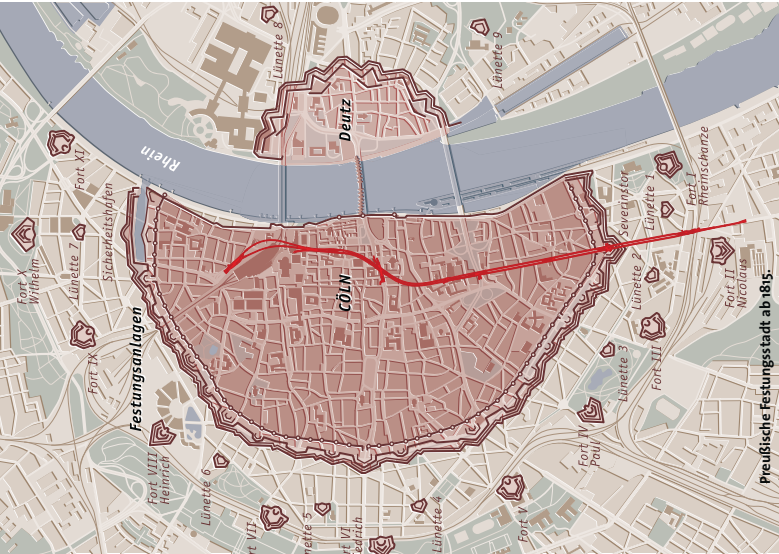
Im hohen und späten Mittelalter erreichte Köln einen Höhepunkt seiner Entwicklung. Das spiegelt sich vor allem in der großen Zahl der Kirchen, die in dieser Zeit gebaut wurden. Die erzbischöfliche Herrschaft schüttelte die Bürger Mitte des 13. Jahrhunderts endgültig ab. Im Anschluss daran war Köln faktisch eine freie Reichsstadt, auch wenn es diesen Status erst 1475 offiziell erhielt. Mit etwa 30.000 bis 40.000 Einwohnern war es die größte Stadt nördlich der Alpen und eine der wirtschaftlich und politisch mächtigsten Handelsmetropolen in Europa. Die 1388 gegründete Universität verdankte ihre Existenz als erste deutsche Hochschule nicht einer fürstlichen, sondern einer städtischen Initiative.

Dieser urbane Glanz begann um 1500 zu verblasen. Die neuen Kolonien in Übersee spielten eine immer wichtigere Rolle für den Handel. Dadurch blühten die Nordseestädte auf, während Köln seine Binnenlage zum Nachteil wurde. Trotzdem blieb die Stadt wohlhabend, zumal der Dreißigjährige Krieg, der große Teile Deutschlands verwüstete, Köln unverseht ließ.



Holzschnitt von Sebastian Münster (1574). Ansicht der Stadt vom Deutzer Ufer.





Preussische Festungsstadt ab 1815.

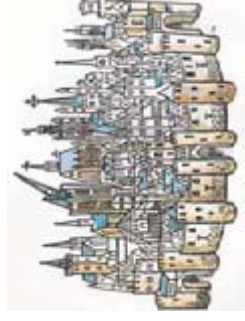
**Die preussische Wacht am Rhein**  
 Die Geschichte Kölns als einer freien Reichsstadt endete, als am 6. Oktober 1794 französische Revolutionstruppen die Stadt kampflos besetzten. Zusammen mit dem gesamten linksrheinischen Gebiet kam Köln zu Frankreich. Dieser Zustand dauerte bis zum Ende der napoleonischen Herrschaft. 1815 wurde Köln dann eine preussische Stadt. Sie entwickelte sich während des 19. Jahrhunderts zu einem bedeutenden Banken- und Industriezentrum und stieg zur – nach Berlin – wichtigsten Stadt Preußens auf. Von den zwanziger Jahren an modernisierte man die veralteten Wehranlagen. Auf diese Weise entwickelte sich Köln schrittweise zu einer der stärksten Festungsstädte Preußens und später des Deutschen Reiches.

Ab 1881 wurde die mittelalterliche Stadtbefestigung abgerissen; Wälle und Gräben ebnete man ein. Nur einige kleine Teilstücke blieben auf Wunsch des preussischen Kulturministeriums als Zeugen

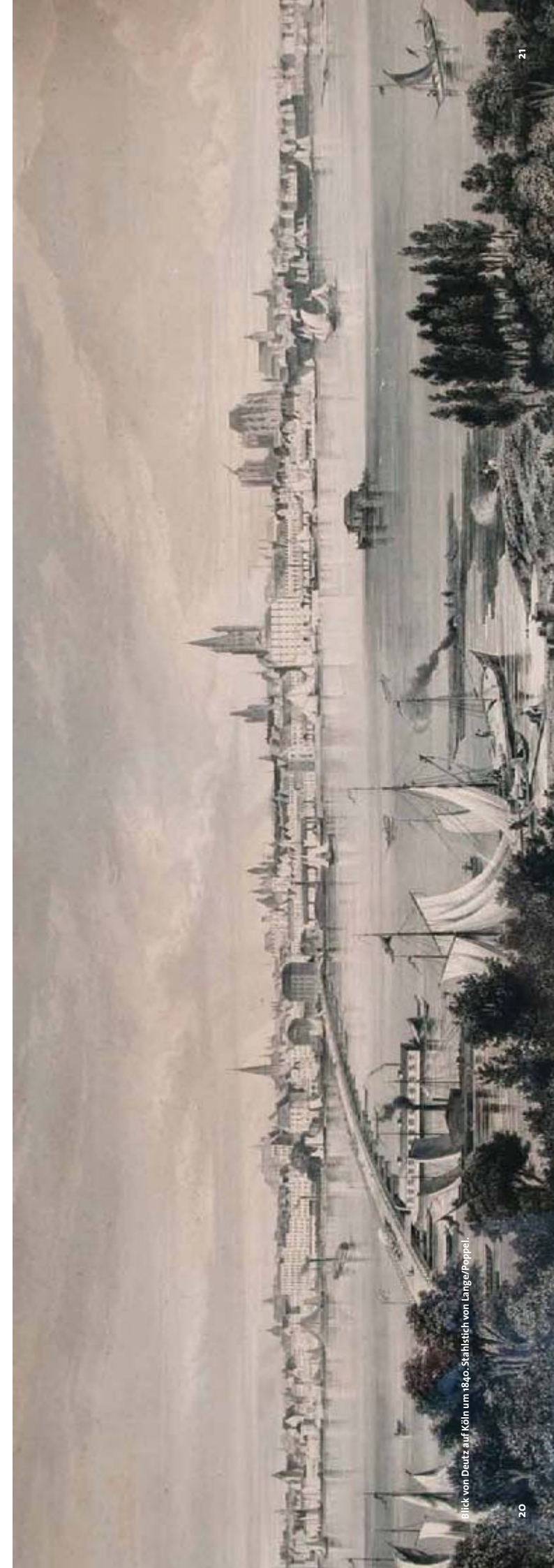


Köln heute.

der Vergangenheit erhalten. Durch die Niederlegung der Mauern gewann man Fläche für die dringend nötige Erweiterung des Stadtgebiets. Im Glacis, dem ehemaligen Vorfeld des alten Festungsringes, entstand die Kölner Neustadt, die bald mit den Umlandgemeinden zusammennwuchs. Der Verteidigung diente jetzt ein Gürtel von zwölf Forts, die mehrere Kilometer stadtauswärts errichtet wurden. Die meisten von ihnen wurden nach dem Ersten Weltkrieg abgetragen. Kölns Zeit als mauerbewehrte Festungsstadt war endgültig vorbei.



Ansicht der mittelalterlichen Stadt.



Blick von Deutz auf Köln um 1840. Stehtisch von Lange/Poppel.



# Hafenstadt im Untergrund

Spektakuläre Funde werfen ein neues Licht auf die antike Rheinmetropole

## Der römische Hafen lag an einer Nebenrinne des Rheins, die Mitte des 2. Jahrhunderts verlandete.

Die Nebenrinne des Rheins, an der der Hafen lag, war rund 60 Meter breit und zwei Meter tief. Direkt in dieser Rinne befinden sich die Baugruben am Kurt-Hackenbergl-Platz und am Alter Markt. Etwa 13 Meter unter der Oberfläche der Röhren-Hafenbeckens. Die Archäologen konnten von vornherein damit rechnen, an diesen Stellen fündig zu werden. Besonders günstig: Die historisch interessanten Erdschichten sind hier sehr feucht. Organische Materialien – Holz,

Leder, Knochen, Essensreste – halten sich in diesem Schlück besonders gut.

**Eine jung gebliebene Kaianlage**  
Das gilt besonders für den Abschnitt der hölzernen Kaianlage, den die Archäologen 2005 in der Baugrube des Kurt-Hackenbergl-Platzes fanden. Ihre über 1.900 Jahre alte Struktur besteht aus Eichenbalken, die hier ans Tageslicht kamen, nicht an. Der römische Kai verlief, dreieinhalb Meter breit, am linken Ufer der Nebenrinne zu Füßen der Stadtmauer. Die Hölzer eines 25 Meter

langen Abschnitts der Anlage wurden bei dieser Grabung geborgen. Momentan liegen die Balken im Museum für antike Schifffahrt des Römisch-Germanischen Zentralmuseums in Mainz, wo sie konserviert werden. Die eine Hälfte der Holzkonstruktion kehrt später nach Köln zurück und wird im Römisch-Germanischen Museum ausgestellt; die zweite Hälfte verbleibt in Mainz. Ein anderer Teil der Kai-Anlage wurde bereits 1979 bei Ausgrabungen in der Baugrube des Museums Ludwig auf einer Länge von 55 Me-

tern freigelegt. Dendrochronologischen Untersuchungen zufolge, bei denen man die Jahresringe der Hölzer zählt, wurde der Kai um 90 n. Chr. gebaut.

### Leckereien in Tongefäßen

In den Tagen der CCAA herrschte am Kai ein reges Treiben. Römische Kriegsschiffe legten hier ebenso an wie Truppentransporter und Frachtschiffe, die Waren aus den entferntesten Gegenden des Imperiums heranschafften. Als Stapelplatz diente eine gegenüber dem Hafen liegende Flussinsel, die die Nebenrinne vom offenen Strom trennte. Welche Rolle der Kölner Hafen als internationaler Umschlagplatz und der Rhein als Hauptverkehrsader und Nahtstelle zwischen römischem Reich und freiem Germanien spielten, haben die Grabungen im ehemaligen Hafenbecken eindrucksvoll unterstrichen.

Unter dem Kurt-Hackenbergl-Platz und dem Alter Markt stießen die Archäologen auf Tausende von Scherben von Transportamphoren. In den Gefäßen kamen nicht nur Wein und Olivenöl nach Köln, sondern auch vergorene Fischsauce, die als Würzmittel beliebt war. Pinselaufschriften auf diesen Allzwecktransportmitteln blieben bis heute gut lesbar. Sie verraten nicht nur, was die Amphoren enthielten, sondern auch die Herkunftsorte: Wein und Öl kamen u.a. aus Italien und Spanien, die Fischsauce aus dem gesamten Mittelmeerraum.

Die Amphoren waren „Einwegverpackungen“. Viele rochen nach ihrer Entleerung unangenehm, deshalb wurden sie kein zweites Mal befüllt. Stattdessen zerschlug man die Gefäße oft im Hafen und wart den „Sondermüll“ kurzerhand über Bord. Dieser – schon damals verbreiteten – Art der Entsorgung verdanken die Kölner, dass heute hunderttausende von Scherben Einblicke in das Leben der Antike bieten. Dass die Römer in Germanien nicht auf ihre Schlemmereien verzichteten mussten, zeigen auch Massen von Auster- und Muschelschalen, die man unter dem Kurt-Hackenbergl-Platz fand. Diese Gourmet-Muscheln stammten aus dem Atlantik.



Lebensmittelkamen in beschrifteten Amphoren nach Köln.



Jeder Balken wurde vom Hersteller gekennzeichnet.



Stück für Stück legten Archäologen die Kaianlage frei.



Die Hölzer der Kaianlage wurden unmittelbar in den schlücküberlagerten Flussgrund gerammt.



# Plump, aber praktisch

## Ein römisches Plattbodenschiff als Lastkahn

Wie sahen die Schiffe aus, mit denen diese und andere Güter ins römische Köln transportiert wurden? Informationen dazu liefert ein spektakulärer Fund, den die Wissenschaftler im Dezember 2007 bei den Arbeiten unter dem Alter Markt machten. Auf dem Grund der einstigen Hafenninne stießen sie an der Rückseite des Historischen Rathauses auf ein acht Quadratmeter großes Wrackteil, das zum Boden eines römischen Lastkahns gehörte. Die durch Eisennägel zusammengehaltene Spanten und Planken bestehen aus Eichenholz. Auf ihnen lagen römische Glas- und Keramikscherben. Anhand dieses Fundes und dendrochronologischer Holzuntersuchungen ließ sich feststellen, dass das Transportschiff Mitte des 1. Jahrhunderts gebaut und wohl um 70/80 n. Chr. gesunken ist. Außerdem konnten die Archäologen den Schiffsquerschnitt und die Ansätze der Bordwände identifizieren. Das Fahrzeug dürfte mindestens 22 Meter lang und

3,50 Meter breit gewesen sein und konnte Lasten von bis 30 Tonnen aufnehmen. Sein flacher Boden und die steilen Bordwände verliehen ihm eine kastenartige Form. Doch auch wenn der Frachter nicht gerade schnittig aussah, seinen Zweck erfüllte er optimal!

Solche Plattbodenschiffe – „Prähme“ genannt –, die nicht auf Kiel gebaut waren, verkehrten auf den Flüssen des gesamten römischen Reichs. Überreste ähnlicher Boote wurden auch schon bei früheren Grabungen in Köln entdeckt. Die Prähme boten eine hohe Traglast bei geringem Tiefgang. Deshalb waren sie für Flüsse mit ihren Untiefen und Sandbänken bestens geeignet. Mit ihren rampenartig ansteigenden Schiffsenden konnten sie zum Be- und Entladen auch auf unbefestigte Ufer aufsetzen. Die Plattbodenschiffe wurden meistens gestakt oder getreidel, verfügten aber auch über Segel. Mit ihnen beförderten die Römer vor allem Steine, Bauholz, Lebensmittel und Nutztiere.



Kamerateams dokumentieren die Begung.

### Römerschiff aus „deutscher“ Eiche

Um mehr über die Herkunft des Schiffs zu erfahren, wurde dem Wrack eine kleine Holzprobe entnommen, um sie im Labor für Dendrochronologie des Instituts für Ur- und Frühgeschichte der Universität Köln zu untersuchen. Das Ergebnis: Die Eiche, aus der die Schiffs-teile gezimmert wurden, keimte um 143 v. Chr. und stammt wahrscheinlich aus dem Bergischen Land. Es liegt also nahe, dass das Schiff in Köln nicht nur eingesetzt, sondern auch gebaut wurde.



In Holzkristen werden die Schiffsteile aus der Baugrube gehoben.



Hochliegen des Fundes.



Medienretter vor Ort.



Der Lastkahn wird vorsichtig mit Stahlplatteln unterbaut und in Holzrahmen gesetzt.

Um das Wrackteil unversehrt heben zu können, wurde das weiche Holz noch an Ort und Stelle mit dünnen Schnitteln in vier Teile geteilt. Unter jedes Teil wurde eine Stahlplatte geschoben, die auch eine schützende Schlickschicht unter dem Holz mit aufnahm. Dann hievte ein Kran die Teile vor den Augen von Kamerateams und Schaulustigen behutsam nach oben.

Die Überreste des Prähms wurden ebenfalls ins Museum für antike Schifffahrt des Römisch-Germanischen Zentralmuseums nach Mainz gebracht. Dessen Forschungsbereich ist weltweit bekannt für seine Konservierungskunst. Das Holz lagert dort in absolut salzfreiem Wasser, bis der Restaurator Zeit hat, es zu bearbeiten. Die Konservierung selbst dauert circa zwei bis drei Jahre. Das Schiffsboden-Stück wird komplett nach Köln zurückgebracht, allerdings vermutlich nicht vor 2010.

**Neuer Hafen, expandierende Stadt**  
Schon in der Mitte des zweiten Jahrhunderts mussten die Bewohner der CCAA ihren Hafen aufgeben, weil die Nebenrinne des Rheins verlandete. Ergebnisse der Klimaforschung und der Botanik deuten darauf hin, dass längere Trockenperioden den Wasserstand zu stark sinken ließen. Möglicherweise führte auch ein extremes Hochwasser oder eine Veränderung des Flusslaufs dazu, dass eingeschwemmtes Material die Rinne so stark zusetzte, dass sich das Hafengebiet nicht mehr reinigen ließ.

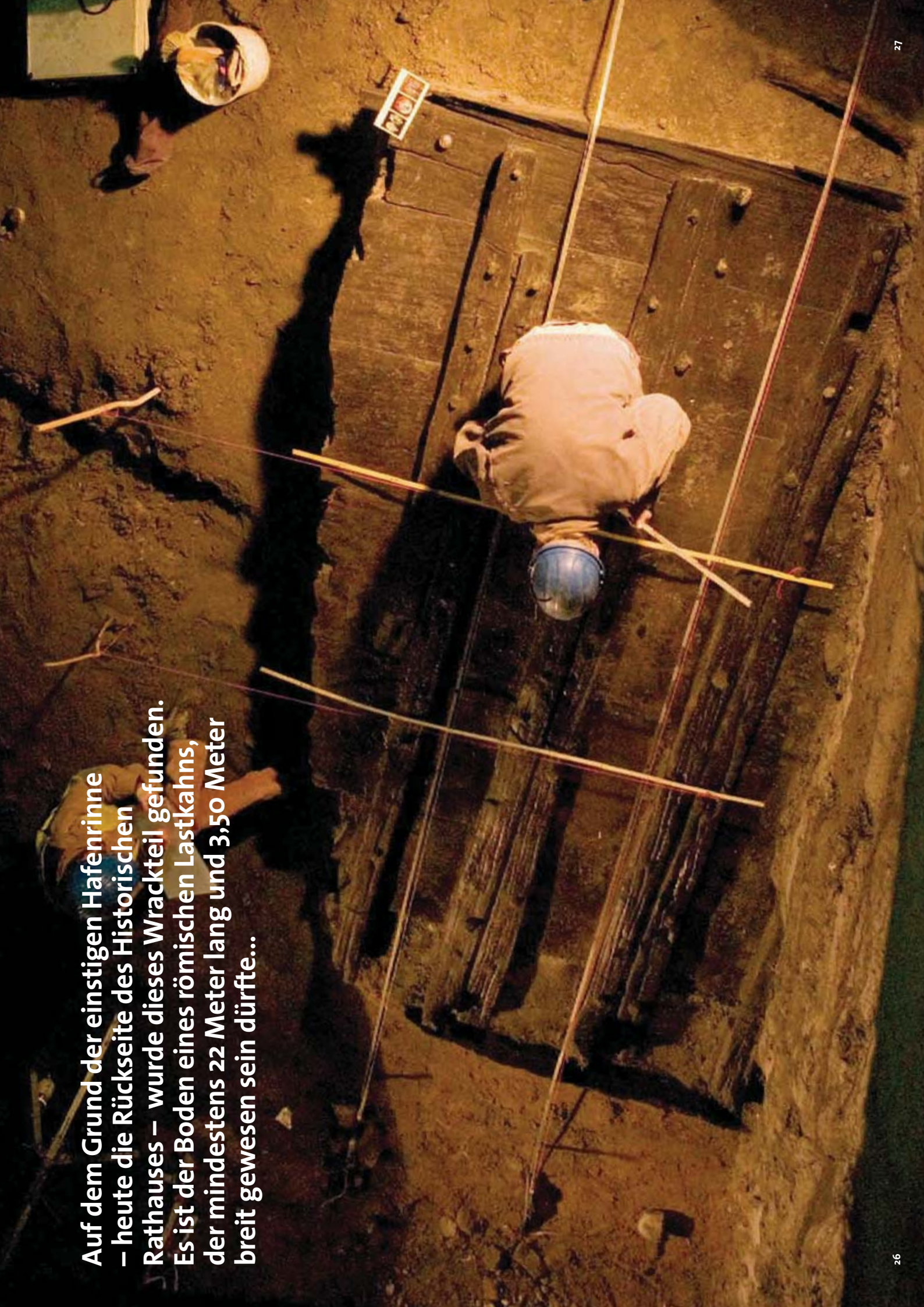
Der Hafen wurde vermutlich an die Ostseite der Flussinsel an den offenen Strom verlegt. Die Nebenrinne wurde nach und nach systematisch mit Abfällen und Bauschutt verfüllt, so dass Stadt und Insel schließlich zusammenwuchsen. In spät-römischer Zeit war dieses Areal begehbar und wurde durch eine Verlängerung der bestehenden Stadt-

mauern gesichert. Lange Zeit meinte man allerdings, dass eine Besiedlung erst im Mittelalter einsetzte. Nun deuten archäologische Funde darauf hin, dass das Gebiet schon in römischer Zeit bebaut wurde.

Dort, wo man bisher brachliegendes Sumpfgelände vermutete, ergruben die Wissenschaftler eine eingestürzte Lehmwand, Reste einer Wandbemalung und Keramikscherben aus dem 3. Jahrhundert. Wahrscheinlich sind die Forscher hier auf ein römisches Stadthaus gestoßen. In der zweiten Hälfte des 3. Jahrhunderts geriet das Römische Imperium in eine politische und wirtschaftliche Krise. Auch Köln stand unter dem Druck germanischer Angriffe. Wenn sich diese These erhärtet, dass die Stadt in dieser schwierigen Zeit trotzdem expandierte, wäre das eine historische Ausnahmeerscheinung und ein Beweis für die Vitalität der CCAA.



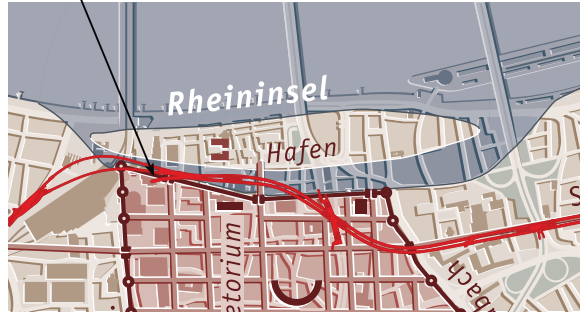
**Auf dem Grund der einstigen Hafenerinne  
– heute die Rückseite des Historischen  
Rathauses – wurde dieses Wrackteil gefunden.  
Es ist der Boden eines römischen Lastkahns,  
der mindestens 22 Meter lang und 3,50 Meter  
breit gewesen sein dürfte...**





# Mauer, Hafentor und Kanal

Unter dem Kurt-Hackenbergs-Platz gelang ein archäologischer Volltreffer



— Römische Stadtmauer  
 — U-Bahn-Trasse  
 Kurt-Hackenbergs-Platz:  
 Die U-Bahn-Trasse kreuzt die  
 Römische Stadtmauer

Hohenzollernbrücke

Deutzer Brücke

Severusbrücke

**Römisches Hafentor entdeckt**  
 Insgesamt befanden sich mindestens drei der neun Kölner Stadttore auf der Rheinseite. Eine besondere Freude war es für die Wissenschaftler, als sie eines davon inmitten des gefundenen Stücks der Stadtmauer entdeckten. Es handelt sich um ein schon lange vermutetes römisches Hafentor, durch das die Waren vom Hafen in die Stadt gelangten. Der ungebübte Betrachter kann heute allerdings nicht mehr viel von dem Tor erkennen: Aus Angst vor den Franken mauerten die Kölner die Öffnung in der zweiten Hälfte des 4. Jahrhunderts zu. Dafür verwendeten sie sogar Grabsteine, denn Baumaterial war in der Spätantike besonders rar.



Kanalauslass in der Budengasse.

Meter stark. Das Kernmauerwerk zwischen den Schalmauern besteht aus „Römerbeton“, dem opus caementitium. Opus heißt (Bau-)Werk und caementitium nannten die Römer den Bruchstein, den sie als Zuschlagstoff dem Mörtel beimischten. Unser Wort „Zement“ ist aus diesem Begriff entstanden.



Blick auf die Ausgrabungen.

Direkt hinter dem Kai verlief der östliche Abschnitt der römischen Stadtmauer. Die Kölner Archäologen wussten das seit Langem, deshalb waren sie nicht überrascht, als sie in der Baugrube des Kurt-Hackenbergs-Platzes auf das Mauerwerk stießen. Mit dem hervorragenden Erhaltungszustand aber hatten sie nicht unbedingt gerechnet. Zutage kam ein 30 Meter langes, solide gearbeitetes Stück Mauer, das auch alle heutigen DIN-Normen problemlos erfüllt. Das beste Teilstück hiervon bleibt mit einer Länge von 11,50 Metern erhalten.

Die noch über neun Meter hohe Befestigung hat außen Schalmauern, die aus sorgfältig behauenen, handgroßen Grauwacke-Quadern fugengenau gemauert sind. Der Sockel der Mauer ist drei Meter, die Mauern selbst sind 2,40



Die freigelegte Stadtmauer in der Baugrube am Kurt-Hackenbergs-Platz.



**Die Reste der römischen Stadtmauer mit dem Kanalauslass bleiben an Ort und Stelle erhalten. Besucher werden sie zukünftig in einem unterirdischen Raum besichtigen können.**

Die römische Stadtmauer, errichtet in der zweiten Hälfte des 1. Jahrhunderts, erstreckte sich über eine Länge von fast 4.000 Metern und umschloss das antike Stadtzentrum von allen vier Seiten. Mit ihren 19 Türmen und neun Toranlagen diente die Mauer bis ins hohe Mittelalter hinein dem Schutz der Stadt. Die Ausgrabungen in der Trasse der Nord-Süd Stadtbahn betreffen den östlichen Mauerabschnitt. Die Stadtumschließung folgte hier am Fuß eines Hangs dem linken Ufer der Rheinrinne. Dieser Hang steigt zu dem hochwasserfreien Plateau an, auf dem sich heute die Kölner Altstadt befindet. Einst lag dort der Kern der antiken Stadt.

Wer den Bau der römischen Stadtmauer finanzierte, ist noch unklar. Die Einwohner konnten sich ein so teures Projekt jedenfalls nicht leisten. Möglicherweise stammte das Geld von Kaiser Nero (37-68 n. Chr.), der der Geburtsstadt seiner Mutter ein Geschenk machen wollte – so die Vermutung der Mitarbeiter des Römisch-Germanischen Museums.





Schutzkonstruktion für die Mauer während der Bauarbeiten.



Unter der Mauer entsteht ein U-Bahn-Tunnel. Daher wurde sie „aufgehängt“.

**Mauer am Haken**

Das jetzt freigelegte Tor unter dem Kurt-Hackenbergs-Platz samt Mauer und Kanalauslass ist nicht nur das größte Monument, das während der Grabungsarbeiten freigelegt wurde. Es ist auch das einzige der insgesamt neun Kölner Stadtmauertore, das an Ort und Stelle zugänglich ist. Deshalb bleibt das gesamte Ensemble an seinem Ursprungsort als Denkmal erhalten. Besucher werden es in einem unterirdischen Raum besichtigen können, in den man über eine Treppe hinabsteigt.

Der Erhalt des Bauwerks war eine technische Herausforderung, denn es liegt genau über dem Tunnelstück, das die künftige Haltestelle Rathaus der neuen Nord-Süd Stadtbahn mit der bestehenden Haltestelle Dom/ Hauptbahnhof verbindet. Die Tunnelröhre unterquert die Mauer und durchstößt ihr Fundament. Um die Bauarbeiten weiterführen zu können, ließen die Kölner Verkehrs-Betriebe das rund 400 Tonnen schwere

Monument „aufhängen“. Dazu wurden Löcher in das Fundament der Stadtmauer gebohrt und Stahlträger eingesetzt, die über Zugstangen mit einer Konstruktion oberhalb der Mauer verbunden wurden. Nachdem das mit Holz eingeschaltete Denkmal sicher am stählernen

Gerüst hing, beseitigten die Bauarbeiter das Fundament, so dass die Tunneltrasse ausgehoben werden konnte. Sind die Tunnelröhren fertig gebaut, wird das römische Bauwerk darauf aufgesetzt und die Hängevorrichtung kann wieder abgebaut werden.



Bau der Stahlsicherung für den tonnenschweren Fund.



## Der Schatz aus der Abfallgrube

### Die einzige mittelalterliche Bergkristallwerkstatt Europas

## Auch wenn die Archäologen die meisten ihrer Funde vorausgesehen haben, einige Überraschungen gab es doch...

Zu den bislang schönsten Entdeckungen gehört eine auf dem Kurt-Hackenberg-Platz: Hier kam die Werkstätte eines Bergkristallschleifers aus dem 12. Jahrhundert zutage – ein europaweit einzigartiger Fund, denn bislang kannte man vergleichbare Werkstätten nur aus schriftlichen Quellen. Nicht weniger als 60.000 Kristallsplittler – viele nur millimetergroß – siebten die Fachleute aus der Erde einer ehemaligen Arbeits- und Sickergrube,

über der die Werkbänke standen. Hier fanden die Wissenschaftler auch kleine Eisenhämmerchen, mit denen die Steine beschlagen wurden, Überreste von Schleifsteinen sowie Bleiplatten, die zum Polieren dienten.

Die bearbeiteten Bergkristalle dienten als funkelnder Besatz von Goldschmiedearbeiten, Bucheinbänden, Schreinen, Kreuzfixen oder Reliquaren. Herr über

die Werkstatt war vermutlich der Kölner Erzbischof. Die einzelnen Arbeitsschritte dieses anspruchsvollen und pe-niblen Handwerks lassen sich anhand der Funde vom Kurt-Hackenberg-Platz ziemlich genau nachvollziehen: Die Kristallbrocken, die nach Köln geliefert wurden, stammten aus den Schweizer Alpen und hatten im Rohzustand einen Durchmesser von maximal zehn Zentimetern. Sie wurden zunächst mit Hämmern so

bearbeitet, dass sie ihre erste grobe Form erhielten. Für die weitere Formgebung und Oberflächenbearbeitung wurden sie mehrfach geschliffen und schließlich poliert. Das geschah an Werkbänken, auf denen unterschiedlich grob gekörnte Schleifsteinblöcke lagen. Die kleinen Kristalle klebte man auf Stäbe, um sie besser handhaben zu können. Geschliffen wurde unter ständiger Wasserzufuhr. Die Werkbänke standen über einer mit einem Rost bedeckten Arbeitsgrube, in die der Schleifschlamm abfloss. Intensives Polieren auf Bleiplatten verließ der Oberfläche der Steine schließlich einen spiegelnden Glanz. In einem letzten Arbeitsschritt wurden die Kristalle durchbohrt, um sie befestigen zu können. Geduld und Feingefühl waren geboten, damit der Stein nicht im letzten Moment zerbrach und alle Mühe umsonst war. In der Arbeitsgrube fanden sich Bruchstücke von Bergkristallknäufen, bei denen genau das geschehen war. Was die Archäologen freut, dürfte dem mittelalterlichen Handwerker die Zornesfalten auf die Stirn getrieben haben.

## Eiszeitlicher Dickschädel als römisches Hackbrett

Es ist mit Abstand der älteste Fund, den die Nord-Süd Stadtbahn-Archäologen bislang gemacht haben: Ein etwa ein Meter langer und 20 Kilogramm schwerer Knochen, der zum Schädel eines Wollhaar-Nashorns gehörte, das vor 39.000 Jahren durch die eiszeitliche Landschaft stampfte. Fragt sich, wie der Dickschädel-Rest in die antike Haferrinne unter dem Kurt-Hackenberg-Platz

geriet, wo die Forscher ihn freilegten. Vermutlich haben bereits römische Handwerker den Knochen gefunden und ihn dann – ziemlich pietätlos – als Hackbrett benutzt. Das jedenfalls lassen zahlreiche Schlagspuren vermuten, die wahrscheinlich von einem Beil stammen. Statt als Arbeitsunterlage dient der Schädelknochen nun als Museumsstück.



Schädelknochen eines Wollhaar-Nashorns.



Reste der Bergkristallwerkstatt.



# Kölner Südstadt

## Fernstraße Richtung Rom

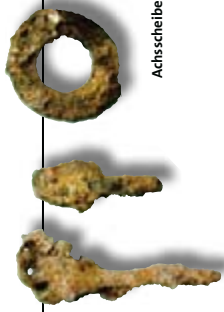
Die Haltestellen, „Chlodwigplatz“, „Bonner Wall“ und „Markstraße“ und die Bonner Straße, die diese Stationen verbindet, liegen nach antiken Maßstäben außerhalb der Stadt. Der römische Befestigungsring verlief etwa 1.300 Meter nördlich der Baugrube „Chlodwigplatz“. Dort, wo heute Autos über den Asphalt rollen, zog sich vor fast zwei Jahrtausenden eine römische Fernstraße Richtung Süden. Fahrillen – eingegraben durch schwer beladene Fuhrwerke – zeigen, dass hier schon zur Römerzeit reger Verkehr herrschte. Die antiken Lastkarren brachten Getreide, Obst und Gemüse von den landwirtschaftlichen Gütern des Umlandes nach Köln. Reisende ritten

oder wanderten hier entlang und auch so manche Kohorte marschierte über den Schotter, denn die Straße verband die Stadt mit dem Hauptquartier der römischen Rheinflotte in Köln-Marienburg.

Zunächst hatten die Römer die Fahrbahn nur in den Lehm planiert und schließlich durch Gräben entwässert. Später bauten sie den Weg nach den Plänen spezialisierter Straßenbauingenieure zur wetterfesten Straße aus. Arbeiter und Legionäre brachten Rheinkies auf den leicht gewölbten Damm auf und stampften und walzten ihn fest. Die Straße wurde sorgfältig instand gehalten.

ten. In Sichtweite zum Rhein gelegen, aber hochwasserfrei, war sie der bedeutendste Landweg nach Süden. Wer dieser Route folgte, gelangte über die Alpen bis nach Rom.

Die römische Fernstraße blieb bis in die Neuzeit in Gebrauch, wie gefundene Hufnägel und Hufeisen zeigen. Offenbar kam es immer wieder einmal zu Achs- und Radbrüchen – darauf deuten jedenfalls zahlreiche Achsnägel und -scheiben hin. Wegen des intensiven Wagenverkehrs musste die Straße immer wieder mit Schotter ausgebessert werden. Eine neue Straßendecke bekam die antike Trasse erst im 19. Jahrhundert.



Achsscheiben und Achsnägel



Hufeisenmunde belegen, dass die Straße bis in die Neuzeit benutzt wurde.



Überreste der antiken Hauptverkehrsstraße nach Bonn.





Unter dem modernen Straßenpflaster der Severinstraße liegen alte Hausfundamente.



Preußische Fundamente der Tordurchfahrt des Bonner Friedenstors.

**Friedhof am Straßenrand**  
 Beide Seiten der südlichen Fernstraße wurden zur Zeit der CCAA von Gräbern gesäumt. Die Toten außerhalb der Stadtmauern zu beerdigen, entsprach römischem Brauch. Sowohl Brand- als auch Körperbestattungen waren üblich. Friedhöfe erstreckten sich auch entlang der nördlichen und westlichen Ausfallstraßen.



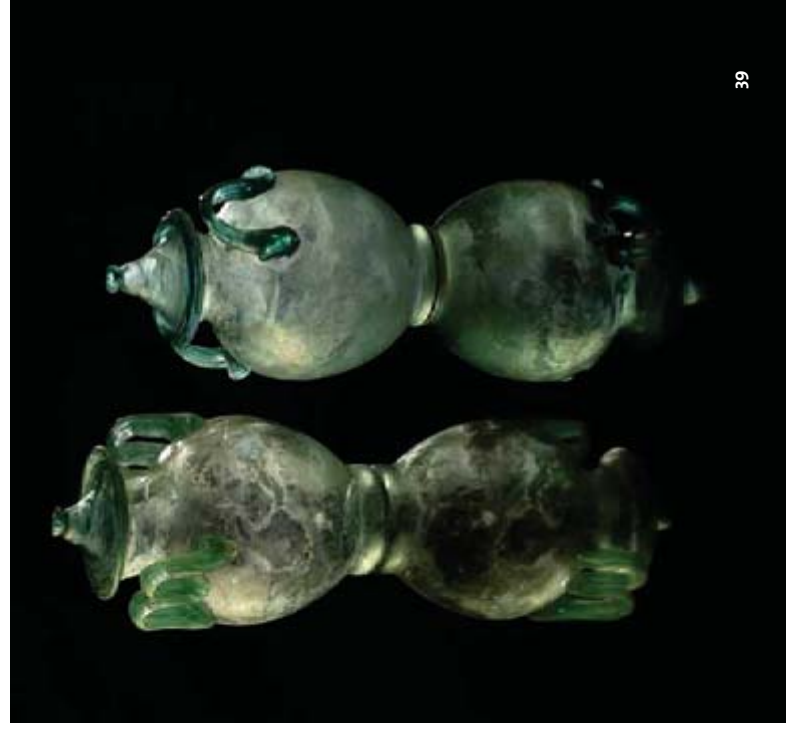
Skelettfunde nahe der antiken Fernstraße.



Römische Grabbeigaben.

Schon bei früheren Grabungen wurden in diesem Areal reich ausgestattete Gräber gefunden. Darunter befand sich auch das mehr als 15 Meter hohe Grabdenkmal des Lucius Poblicius aus der Mitte des 1. Jahrhunderts, das heute eines der beeindruckendsten Ausstellungsstücke im Römisch-Germanischen Museum ist.

Auch bei den Grabungen im Zusammenhang mit der Nord-Süd Stadtbahn Köln wurden die Forscher fündig: Unter dem Chlodwigplatz stießen sie auf mehr als 400 römische Brand- und Körpergräber des 1. bis 4. Jahrhunderts, darunter meh-







**Archäologisches Grabungsfeld im nördlichen Bereich der Baugrube am Chlodwigplatz direkt vor der Severinstorburg.**



# Das Jahrhundertbollwerk

Eine Wehranlage vor dem Severinstor

Unter der Oberfläche des Chlodwigplatzes haben die Archäologen ein mächtiges Fundament freigelegt. Es gehörte zu einem hufeisenförmigen Bollwerk, das Mitte des 15. Jahrhunderts etwa 50 Meter vor der Severinstorburg errichtet wurde.



Zugangsöffnung.

Diesen Festungsbau umgab ein sieben Meter breiter und acht Meter tiefer Graben. Ein weiterer Graben, 35 Meter breit, verlief zwischen Festung und Severinstorburg. Eine Brücke sowie zwei Mauern verbanden die beiden Bauwerke.

Der wuchtige Bau wurde zwar 1881 abgerissen, aber aus Zeichnungen ist sein Aussehen bekannt. Es handelte sich um eine 20 Meter lange, 16 Meter breite und 21 Meter hohe Wehranlage mit verjüngenden Mauern. Das dreigeschossige Gebäude diente als Standort für Geschütze, um Angreifer frühzeitig unter Beschuss nehmen zu können.

Nötig wurde der Bau wegen der Fortschritte, die die Waffentechnik machte.

An die Stelle der mittelalterlichen Rammböcke, Steinschleudern und Armbrüste traten im 15. Jahrhundert zunehmend Feuerwaffen. Für ihre militärische Sicherheit mussten die Kölner tief in die Tasche greifen. Die immensen Kosten für den Bau der Anlage belasteten die Stadt noch Jahrzehntlang. Dafür hatten die

Bürger auch lange etwas davon: Das Bollwerk überdauerte alle Maßnahmen zur Modernisierung der Stadtbefestigung und diente noch jahrhundertlang als Geschützplattform. Erst als 1881 die mittelalterliche Stadtmauer abgerissen wurde, fiel auch das Bollwerk der Spitzhacke zum Opfer.



Milchvoll wurde der Pflasterbelag freigelegt und gereinigt.



Das spätmittelalterliche Bollwerk vor dem Severinstor aus dem 15. Jahrhundert.



## Schüsse durchs Schlüsselloch

Verteidigung mit Armbrust und Musketen

Ein der Severinstorburg vorgelagerter Zwinger diente dazu, die Feinde am Überschreiten des Stadtgrabens zu hindern. Mit der Musketete im Anschlag hockte der Schütze in einem Keller- raum und spähte durch eine Schießscharte, die einem großen, umgedrehten Schlüsselloch ähnelt. Durch diese Öffnung feuerte er auf die Angreifer...

Die auffällig geformte Schießscharte ist die erste dieser Art, die in Köln gefunden wurde. Sie kam ans Tageslicht, als es den Archäologen gelang, Mauerreste des „Zwingers“ vor der Severinstorburg freizulegen. Dabei handelt es sich um den von Mauern begrenzten Vorhof, der den Graben zwischen Bollwerk und Torburg überspannte. Fremde, die in die Stadt wollten, mussten diesen Hof queren und konnten dabei noch einmal kontrolliert werden, bevor sich ihnen das Tor öffnete.



Schießscharte.



Detail mit Rundbogen in der Zwingermauer.



Freigelegtes Mauerwerk.

Die Mauern sind aus Tuff- und Basaltstein, später wurden bis in die preußische Zeit hinein Teile mit Kölner Feldbrandziegeln erneuert. Die Schießscharte selbst ist aus Trachyt gehauen, einem vulkanischen Gestein, das vom Drachenfels bei Bonn stammt und auch beim Bau des Kölner Doms vielfach verwendet wurde. Die Schießscharte gehörte zu einer Kasematte, einem etwa sechs Quadratmeter großen Kellerraum, von dem aus sich der Stadtgraben verteidigen ließ. Vermutlich wurde er durch eine Falltür betreten.

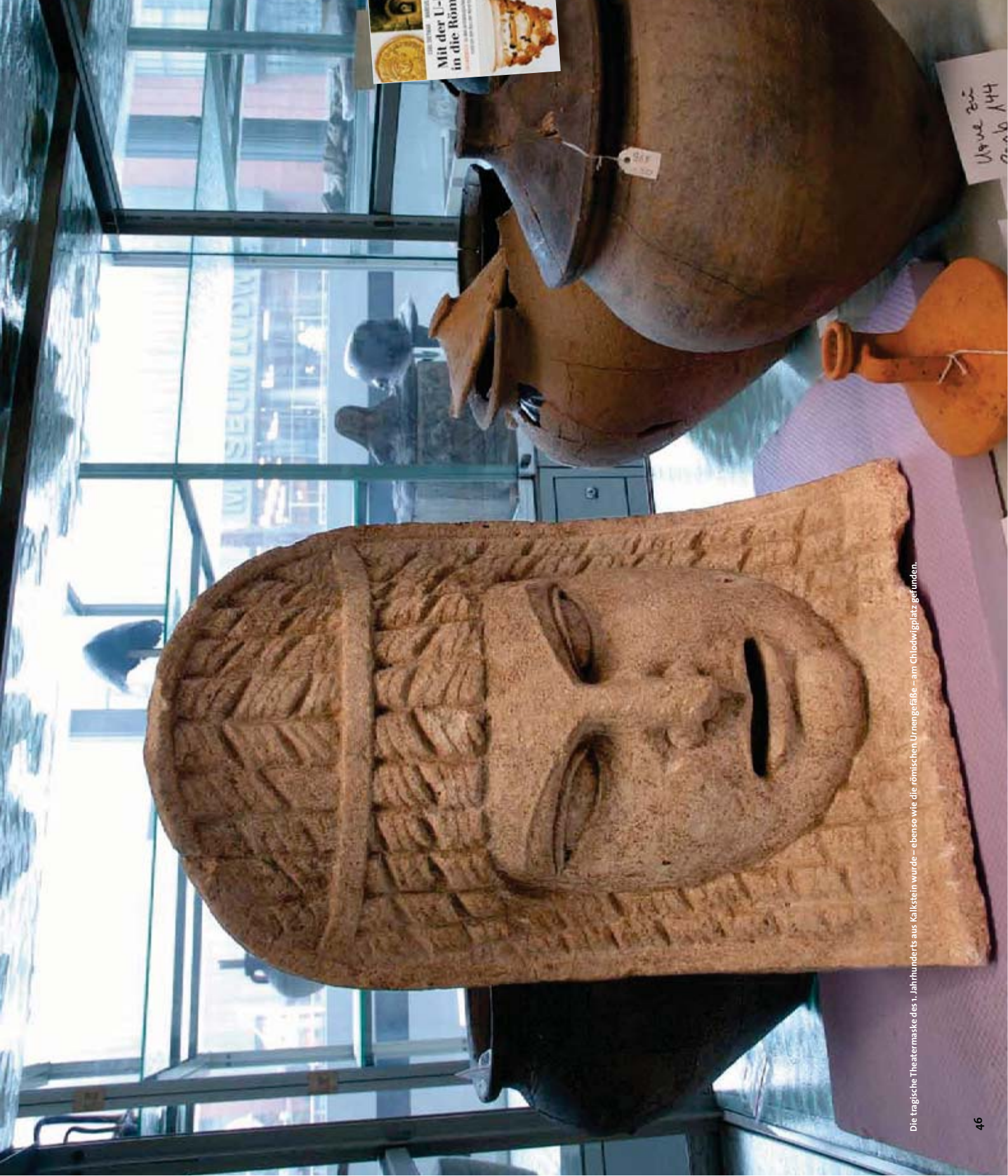
Die Form des umgedrehten Schlüssel- lochs stammt aus dem späten 15. Jahr- hundert. In dieser Zeit des waffentechnischen Übergangs benutzte man neben den althergebrachten Armbrüsten auch schon Musketen oder Hakenbüchsen, die ihren Namen von den Haken am Lauf hatten, die zum Aufstützen dienten. Der Umriss des „Schlüssel Lochs“ eignete sich für alle diese Waffen gleichermaßen.

Die Archäologen haben sämtliche Steine der freigelegten Wand exakt katalogisiert, da sie dem Bau der Haltestelle Chlodwigplatz weichen muss. Erhalten bleibt aber ein fünf Quadratmeter großes Teilstück, das die Schießscharte umfasst. Es wird Stein für Stein nummeriert, abgetragen und im Kölnerischen Stadtmuseum wieder aufgebaut.



Teil der Verteidigungsanlage aus dem 15. Jahrhundert.

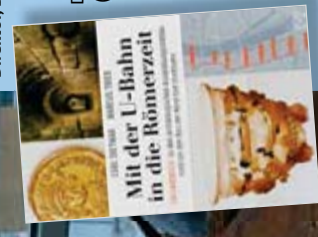




Die tragische Theatermaske des 1. Jahrhunderts aus Kalkstein wurde – ebenso wie die römischen Urnengefäße – am Chlodwigplatz gefunden.



Verantwortlich für die archäologischen Grabungen im Rahmen des U-Bahn-Baus: Prof. Dr. Hansgerd Hellenkemper, bis September 2010 Direktor des Römisch-Germanischen Museums (links), und der kommissarische Direktor, Dr. Marcus Trier.



Dietmar, Carl / Trier, Marcus (2. Auflage 2006): Mit der U-Bahn in die Römerzeit. Ein Handbuch zu den archäologischen Ausgrabungsstätten rund um den Bau der Nord-Süd Stadtbahn Köln.

Trier, Marcus (2003): Archäologie und Historische Topographie im Umfeld der Nord-Süd Stadtbahn Köln. Sonderdruck aus: Kölner Museums-Bulletin. Berichte und Forschungen aus den Museen der Stadt Köln 3, 2003, S. 17-37

Trier, Marcus / Tempel, Lutz (2005): Nord-Süd Stadtbahn Köln, Teil II – Die Archäologie. In: Tunnel / Sonderdruck 2007, S. 13-22

Berthold, Jens / Trier, Marcus (2006): Eine Bergkristallwerkstatt des 12. Jahrhunderts in der Kölner Domimmunität. In: Kölner Domblatt, Sonderdruck, S. 61-80

Kupka, Andreas (2006): „Der Stadt zum Schmuck und Trutz“ – Spätmittelalterliche und neuzeitliche Befestigungswerke im Kölner Süden. Sonderdruck aus: Kölner Museums-Bulletin. Berichte und Forschungen aus den Museen der Stadt Köln für die Archäologische Gesellschaft Köln eV, 4/2006





Scherbe eines „Bartmannes“, eines Steinzeugkrugs aus dem 16. Jahrhundert.

## Bauherrin

Kölner Verkehrs-Betriebe AG  
Scheidtweilerstraße 38  
50933 Köln  
Telefon: 0221 / 547 - 0  
Fax: 0221 / 547 - 39 50  
E-Mail: [info@kvb-koeln.de](mailto:info@kvb-koeln.de)

## InfoCenter der Nord-Süd Stadtbahn Köln

Bechergasse 2  
50667 Köln  
Telefon: 0221 / 547 - 47 80  
Fax: 0221 / 547 - 47 81  
E-Mail: [info@nord-sued-stadtbahn.de](mailto:info@nord-sued-stadtbahn.de)

## Impressum

Herausgeber:  
Kölner Verkehrs-Betriebe AG  
Scheidtweilerstraße 38  
50933 Köln  
Telefon: 0221 / 547 - 33 04  
Fax: 0221 / 547 - 31 15  
E-Mail: [presse@kvb-koeln.de](mailto:presse@kvb-koeln.de)

Verantwortlich i.S.d.P.:  
Franz Wolf Ramien

Redaktion und Konzept:  
Gudrun Meyer  
Kölner Verkehrs-Betriebe AG  
Unternehmenskommunikation

Gestaltung: Algermissen Kommunikations-Design

Text: Dr. Wolfgang Krischke

Fotos: KVB, Christoph Seelbach, David Rossi, Römisch-Germanisches Museum der Stadt Köln/ Roderic Stokes (Seite 14/ 15), Römisch-Germanisches Museum der Stadt Köln/ Axel Thünker DGPh (Seite 39 rechts unten), Eusebius Wirdeier DGPh (Seite 16 oben, 23 oben, 26, 34, 35 oben, 43)

Fachliche Beratung: Römisch-Germanisches Museum der Stadt Köln