

Der römische Hafen von Cöln.

Von

H. Jos. Lückger in Sürth bei Cöln.

Hierzu Taf. XXXV.

Besonderes Interesse für das Gelände östlich der Römerstadt Cöln zwischen Rosenstrasse und Trankgasse, auf dem die Familie des Verfassers seit Jahrhunderten ununterbrochen ansässig ist, gab diesem die Anregung, den Boden bei gelegentlichen Aufgrabungen zu beobachten. Da von römischen Bauresten auf unserem Gelände nur wenig vorhanden ist, war das Interesse hauptsächlich auf die merkwürdige Gestaltung des gewachsenen Bodens und die Einzel-funde gerichtet. Die Kanalarbeiten der achtziger und neunziger Jahre hatten, einige Funde abgerechnet, für diese Arbeit nur wenig Bedeutung, weil meistens der gewachsene Boden nicht erreicht wurde. Erdarbeiten zu Neubauten, die hier in den letzten Jahrzehnten massenhaft entstanden, lieferten fast ausschliesslich die hier mitgetheilten Ergebnisse. Anregung, die Aufzeichnungen zu veröffentlichen, gab die neuere Literatur über das römische und mittelalterliche Cöln, besonders die „Colonia Agrippinensis“ von Schultze und Steuernagel (B. J. 98 S. 1 ff.), „Das römische Cöln“ von Klinkenberg (Kunstdenkmäler der Rheinprovinz VI. 1. u. 2. Abt.) und „Die Topographie der Stadt Cöln im Mittelalter“ von Keussen. Für mancherlei Mittheilungen und Hilfeleistungen ist der Verfasser insbesondere den Herren Regierungsbau-meister Krings, Stadtverordneten Architekt Perthel, Architekt Müdder, Architekt Olbertz zu Dank verpflichtet, ferner den Bürgern, die das Betreten ihrer Bau-grundstücke und Häuser gestatteten oder im Interesse dieser Arbeit gewünschte Auskünfte erteilten.

Die Aufzeichnungen zu dieser Arbeit haben vor ca. 30 Jahren begonnen; Fachleute wollen daher bei späteren Aufgrabungen und Funden freundliche Nachsicht üben, wenn sich Abweichungen von den Angaben ergeben sollten.

I.

Alle Nachrichten für oder gegen das Vorhandensein eines Rheinarmes und einer Insel vor der Ostmauer der Römerstadt beruhen mehr oder weniger auf Vermutungen und Hypothesen. Die ältesten Nachrichten von einer Rheininsel bei Cöln stammen bekanntlich aus der Mitte des 16. Jahr-

hunderts¹⁾, und es ist besonders Hermann von Weinsberg²⁾, der uns übermittelt, dass St. Martin früher auf einer Insel gestanden; diese Mitteilungen dürfen wir als eine uralte Tradition im Volke betrachten³⁾, wenn auch die Köhlhoff'sche Chronik 1499 nichts davon berichtet. Nach Bröhlmann (1608) entsteht die Rheininsel durch Anschwemmungen an die Konstantinische Brücke. Aldenbrück nimmt um die Mitte des 18. Jahrhunderts, wenn auch nur auf die unrichtige Deutung einer Eumeniusstelle gestützt, zuerst eine Rheininsel bei Cöln für die römische Zeit an, und ihm schliessen sich Wallraf, Ennen und viele andere an. Diese Forscher glaubten, dass die Insel am Bayen oder an der Dreikönigenstrasse ihren Anfang genommen und ungefähr bis St. Kunibert gereicht habe.

In neuerer Zeit wird der breite Raum der Rheinvorstadt zur Römerzeit als Sumpf- und Überschwemmungsgebiet bezeichnet⁴⁾. Obgleich das eigentliche Gelände, für das unser Rheinarm in Frage kommt, garnicht erforscht worden ist⁵⁾, betrachten es seitdem alle Forscher und Geschichtsschreiber als endgültig feststehend, dass ein schiffbarer Wasserlauf vor dem römischen Cöln nicht vorhanden gewesen sei.

Die Benutzung des Geländes zwischen der Severinkirche und dem Rhein als römische Begräbnisstelle⁶⁾ zeigt das Irrige der Vermutung Wallraf's, Ennen's und anderer, dass ein Rheinarm hier geflossen sei, und beweist seine hochwasserfreie Lage.

Weiter nördlich konnte der Vater des Verfassers in der Richtung der Weichserhofstrasse zwischen Severinstrasse und dem Rheinauhafen eine ununterbrochene Höhenlage des gewachsenen Bodens von + 6,0 m und darüber feststellen. Es war dies in den fünfziger und sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts bei Anlage der Weichserhofstrasse, der Joest'schen Zuckerfabrik und bei Errichtung westlich dieser Gelände gelegenen Neubauten. Gleiche

1) Scheben, Thorburgen, berichtet S. 60, dass eine Rathsverordnung vom Jahre 1353 über die Anfüllung des Rheinarmes am Altermarkte handelt.

2) Höhlbaum Bd. II S. 114 und 208 (Buch Weinsberg).

3) Oppermann (Westd. Zeitschr. Bd. 19, S. 293) lässt diese Nachricht zu Unrecht im Kreise „spekulativer“ Altertumsfreunde aufkommen.

4) a) Col. Agripp. (Schultze und Steuernagel) S. 6. b) Hafenfestschrift (Hansen) S. 6. c) Das römische Cöln (Klinkenberg) S. 264. d) Modell des römischen Cöln (Poppelreuter) S. 5 und Plan. e) Westd. Zeitschr. (Oppermann) Bd. 19, S. 271. f) Topographie der Stadt Cöln (Keussen) Bd. I, S. 33*.

5) Die Colonia Agrippinensis stellt fest a) dass die römische Stadtmauer nicht als Werftmauer zum Be- und Entladen von Schiffen gedient haben kann (Seite 17); b) dass die Höhenlage des gewachsenen Bodens im Tiefland dicht vor dem Hügelabhänge der Flusseite zwischen Null bis + 3,0 m Pegelhöhe gelegen hat (Seite 5/6, 14, 17); drei gepflasterte Strassen, die vom Rhein als Dämme nach den Stadttoren führten und zwar in bedeutender Höhenlage, die an den Toren fast 10 Meter über Null betrug (S. 71, 72, 74); d) einen römischen Estrichboden vor dem Hause Heumarkt 77 in ursprünglicher Lage und einer Höhe von 8,1 m über Null (S. 72).

6) Klinkenberg, Kunstdenkmäler 1906. Das römische Cöln „Plan des Aussengebietes der Colonia Agrippinensis“.

Bodengestaltung zeigte sich bei Anlage der Köhlhoffstrasse, die bis zur kl. Witschgasse führt; letztere Strasse bildet die Grenze des hochgelegenen gewachsenen Lehmbodens.

Nördlich der kl. Witschgasse liegt angeschütteter Boden bis Null und darunter, und diese Tieflage lässt sich in einer Breite von 40 und mehr Meter östlich Follerstrasse, Mathiasstrasse und der römischen Stadtmauer bis zur Trankgasse verfolgen. Der Malzbüchel bildet eine Unterbrechung, hier liegt der gewachsene Boden + 3,0 bis + 6,0 m.

Schwörbel¹⁾ stellt durch Beobachtungen des Bodens fest, dass nördlich der Trankgasse in historischer Zeit kein Rheinarm gewesen sein kann, was auch neuere Aufgrabungen in dieser Gegend bestätigt haben.

Der Untergrund des der ehemaligen Colonia Agrippinensis vorgelagerten Geländes zwischen kl. Witschgasse und Trankgasse besteht, abweichend von der mit einer ein bis zwei Meter hohen Lehmschicht überdeckten näheren und weiteren Umgebung, nur aus einer Ablagerung von Kies und Sand. Die Bildung dieses Geländes kann, wie wir weiter unten sehen werden, nur in vor-römischer Zeit durch natürliche Anschwemmungen entstanden sein, nachdem die das ganze Rheintal überflutenden Wasser der Diluvialzeit zurückgetreten waren und der Rheinstrom ungefähr sein heutiges Aussehen hatte.

Beigegebene Karte²⁾ zeigt, wie nach unsern Beobachtungen und den von Schultze und Steuernagel, Mertz u. a. früher schon ermittelten Höhenlagen die ungefähre Gestalt des Geländes östlich der Römerstadt bei Ansiedlung der Ubier unter Agrippa gewesen sein muss.

Eine grosse Insel, zwischen Trankgasse und Filzengraben gelegen, war aus dem Wasser emporgewachsen. Dieselbe hatte eine Länge von ungefähr 850 m, als ihre natürliche Verbindung mit dem Lande, verursacht wahrscheinlich durch ein besonders grosses Hochwasser, an der Stelle des heutigen Malzbüchel erfolgte.

Eine kleinere Insel (Lyskirchen) hatte sich vorgelagert und war in römischer Zeit bei niederem Wasserstande vielleicht mit der grösseren verbunden. Ihre Länge betrug ca. 200 m und reichte aufwärts ungefähr bis zur Rheinstrasse³⁾. In der mittelalterlichen Pfarrumgrenzung⁴⁾ erkennen wir noch genau den ehemaligen Umfang der Insel. Auf derselben lag das Dörfchen „Nothausen“ mit der Marienkirche, welches nach der Urkunde Wichfrieds vom

1) Bonner Jahrbücher 1886 Bd. 82 S. 24.

2) Nach dem Lageplan von Schultze und Steuernagel (Col. Agripp.) angefertigt.

3) Die Rheininsel (Stadtplan 1752 von Reinhard) ist eine Wiederholung desselben Vorganges. Dasselbe Spiel würde sich heute nochmals erneuern, wenn nicht fortdauernde Baggerungen östlich vor dem Eingange unseres linksrheinischen Hafens vorgenommen würden.

Bei den grossen Lagerhausbauten auf der „Werthcheninsel“ wurde keine Spur von römischen Gefässcherben etc. gefunden. Die Insel ist also höchstwahrscheinlich erst in nachrömischer Zeit entstanden.

4) Keussen, Topogr. Karte 7 Übersicht über die Pfarreinteilung um 1500.

Jahre 948 zwanzig Häuser zählte und dessen wahrscheinlich noch von Wasser und Sumpf scharf umgrenzter Bezirk ausdrücklich aus dem Grosssprengel St. Severin ausgeschieden ist. Auch nach einer Urkunde Annos II. vom Jahre 1057¹⁾ muss dieser Pfarrbezirk genau abgegrenzt gewesen sein, wenn wir auch annehmen müssen, dass zu dieser Zeit ein Teil des ehemaligen Südhafens bereits zugeschüttet war.

Die grösste Breite dieser durch die Sandablagerung gebildeten Inseln kann 180 m betragen haben. Aufgrabungen bei der Markthalle, der Hängebrücke und bei Kanalarbeiten haben ergeben, dass die nördlich gelegene Insel fast auf ihrer ganzen Länge etwa von der Mühlengasse bis zum Filzengraben ungefähr 50 m weniger weit nach dem Strome lag wie die heutige Werftmauer und ziemlich steil aus dem Wasser anstieg²⁾. Am nördlichen Ende hatte die Insel, wie der gewachsene Boden zeigt, eine natürliche Ausbiegung nach Osten; es ist die Stelle wo das im Jahre 1418 neu erbaute Bollwerk gegenüber der Neugasse gestanden hat. Weil der nördliche Hafenschutzdamm gerade darauf zuführte, dürfte an diesem Orte ursprünglich d. h. in römischer Zeit bereits eine Schutzwehr für die dicht unterhalb nachgewiesene Hafeneinfahrt gewesen sein.

Die kleinere Insel war etwas mehr östlich gelagert, etwa 20 m westlich der jetzigen Ufermauer ragte sie über Wasser. Die höchste Erhebung der Inseln war ca. + 8,0 m.

Nach unsern Ermittlungen war in historischer Zeit die nördliche Insel, an der Stelle wo heute der Malzbüchel gelegen, (Pl. I) längst mit dem Lande verbunden. Nur bei Hochwasser über + 3,0 m Kölner Pegel bildete der höher gelegene Teil eine vollständige Insel. Es kann deshalb von einem Rheinarm vor dem römischen Cöln nicht die Rede sein.

Zwischen den Inseln und dem Hochgebiet der Colonia Agrippinensis befand sich eine 60 bis 80 m breite, muldenförmige Vertiefung, die bis Null und darunter reichte und am unteren Ende eine grössere Erweiterung hatte. Die ganze Länge derselben war 1200 m. Bei mittlerem Wasserstande (+ 2,87) kann man eine für Schiffe benutzbare Hafenfläche von 50 bis 60 000 qm annehmen.

Die Sohlentiefe des Rheinstromes ist durchschnittlich 1,5 m unter Null.

1) Lacomblet, Urkundenbuch I, Seite 209.

2) Die Grenze des Hofzinsbezirks von St. Martin (Keussen, Westd. Zeitschr. Bd. 25 Seite 327 ff. und Kartenskizze) geht östlich bis zum Rheinufer, so wie es im 989 zur Zeit der Schenkung des Everger von uns nachgewiesen ist. Die später auf dem im Laufe der Zeit dem Rhein abgewonnenen Geländestreifen errichteten Häuser zinsten dem Bischofe, weil dieser hier sowohl wie über alle der Öffentlichkeit dienenden Teile der Stadt das Verfügungsrecht hatte. Aus demselben Grunde erhebt der Bischof von den Verkaufsständen Unter Hutmacher und Unter Seidmacher den Zins. Diese Gademen sind auf dem Wege gelegen, der ehemals den Verkehr vom Heumärkte unter der Brücke am Marsplatz nach dem Altermarkt leitete. Nach Höherlegung des Geländes wurde dieser Weg frei und für Aufbauten verwendet. Die neuen Verbindungsstrassen führten über den nunmehr verschwundenen Damm am Marsplatz und Unter Käster.

Für die Schiffe der römischen Flotte, die nur wenig Tiefgang hatten, war in einem Hafen, dessen Sohle auf + 0 lag, Wasser genug vorhanden, um günstige Hafengelegenheit zu bieten, und diese Tieflage lässt sich an allen Stellen des römischen Hafens bei Cöln nachweisen.

Wegen der tiefen Lage des gewachsenen Bodens dicht vor der römischen Stadtmauer, die bei den Hausbauten am Marsplatz, Altenmarkt, Bürgerstrasse und Bechergasse (Pl. II) ermittelt werden konnte, ist es möglich, dass das Wasser nördlich der Marspforte bis zur Trankgasse¹⁾ gegen die Mauer gestanden hat, bei welcher an der Bischofgartengasse eine erhebliche Verstärkung des Unterbaues festgestellt wurde²⁾. Es ist aber nachgewiesen, dass die Stadtmauer nicht als Werftmauer zum Be- und Entladen der Schiffe gedient haben kann³⁾.

Bei dem kleineren südlichen Hafen wurde die ehemalige Uferböschung der Westseite (Plan a) bei den Hausbauten kl. Witschgasse 3, Follerstrasse 78, 84, 90, Mathiasstrasse 2 und 12 einwandfrei festgestellt. Alle diese Bauten liegen auf der Böschung. Der gewachsene Boden findet sich in diesen Strassen 7 bis 8 m über Null, während 12 bis 20 m östlich der Strassenfluchtlinie der angefüllte Boden bis Null heruntergeht. Der Hafen ging bis zum Malzbüchel, der den nördlichen Abschluss bildete. Die Häuser Malzmühle 9 bis 11 (Plan b), alle in neuerer Zeit errichtet, liegen mit der Strassenfront im ehemaligen Hafenwasser. Diese Hausgrundstücke reichen bis gegen die römische Stadtmauer, liegen also mit ihrem westlichen Teile über dem weiter unten besprochenen der Mauer vorgelagerten Böschungsweg. Die beiden Mündungen des Duffesbaches (Pl. c) hatten sich durch Bodenabschwemmungen bedeutend erweitert, was bei den Neubauten gr. Witschgasse 2a und Mathiasstrasse 1, 2, 22 bis 26 beobachtet wurde. Bei der östlichen Anbaumauer des Hauses Malzmühle 8 (Pl. d) steigt der gewachsene Boden, der einige Meter westlich derselben unter Null gelegen ist⁴⁾, auf + 2,0 m an. Das in den sechziger Jahren erbaute Haus Filzengraben 2b (Pl. e) liegt, wie die schwierige Fundamentierung ergab⁵⁾, ganz im ehemaligen Fahrwasser. Bei Nr. 4 (Pl. f) derselben Strasse fand man Puffsand einige Meter über Null; dieses Haus ist auf der östlichen Uferböschung gelegen. Auch in der gr. Witschgasse konnte die Lage des Ostufers festgestellt werden. Das Lagerhaus Nr. 5a (Pl. g) steht auf Fundamentpfeilern, die alle unter Null gegründet wurden, während beim Neubau (Ev. Kirchengemeinde) Nr. 9 (Pl. h), wie auch östlich der Holzgasse nachgewiesen, guter Sandboden (Puffsand) + 6,0 m ansteht. Das Haus Nr. 7 liegt also auf der ehemaligen Uferböschung. In Rheinaustrasse 1a (Pl. i) (bei den neuerbauten Spirituskellern) waren dieselben Bodenverhältnisse⁶⁾ wie

1) Sch. und St. Col. Agripp. Seite 6 und Anmerk. daselbst.

2) Sch. und St. Col. Agripp. Seite 15.

3) Sch. und St. Col. Agripp. Seite 17.

4) Bei einem Brunnenbau ermittelt.

5) Mitteilung des Besitzers.

6) Mitteilung des Erbauers.

Filzengraben 2 b. Kl. Witschgasse (ohne Nummer) (Pl. k) rheinwärts neben Nr. 11, Anbau von Rheinaustrasse Nr. 20, reicht der angeschüttete Boden bis Null.

Bei einer Länge von 370 m ergibt sich eine durchschnittliche Breite des Hafenbeckens von ca. 60 m, nur auf der Strecke von der Südwestecke der Holzgasse bis zur kl. Witschgasse kann, da eine Feststellung bis jetzt nicht möglich war, die Breite grösser gewesen sein. Es ist nicht ausgeschlossen, dass hier das Wasser mit dem Rhein in Verbindung gestanden¹⁾, worüber an anderer Stelle noch berichtet wird.

Das nördliche Hafenbecken war, wie oben bereits gesagt, durch den Malzbüchel von dem oberhalb gelegenen Hafen getrennt. Vom Malzbüchel bis zur Strasse Obenmarspforten konnte die vor der Ostmauer bezeugte, gepflasterte Uferböschung²⁾ noch nicht aufgefunden werden³⁾. In der Baugrube Martinstrasse 10a (Pl. l) fand man den gewachsenen Boden + 5,0 m anstehen. An keiner anderen Stelle wurde dicht vor der Ostmauer diese Beobachtung gemacht. Die Stadtmauer durchschneidet hier einen Vorsprung der Hochebene, dessen vor der Mauer gelegener Teil zur Böschung diente.

15 bis 20 m rheinwärts des südlichen Teiles der römischen Ostmauer reicht der angeschüttete Boden unter Null. Bei einer Senkanlage im Weinkeller vor St. Martin 12⁴⁾, beim Neubau in derselben Strasse Nr. 26 (Pl. m) und den Hausbauten auf dem Steinweg wurde dieselbe Bodenlage festgestellt.

Im Norden war der Hafen, wie wir oben bereits gesehen, von den Kies- und Sandanschwemmungen nördlich der Trankgasse begrenzt. Die Trankgasse bildete, wie der mit römischen Scherben durchsetzte Boden bei den Aufgrabungen zum Hotel Ernst und Deichmannhaus (Pl. n) erwies, bereits in römischer Zeit einen Graben, der wie bei den Ausschachtungen für den Wartesaal I. und II. Klasse des Zentralbahnhofes festgestellt wurde, mit dem Hafen vor der Nordostecke der Römerstadt zusammenhing und wenigstens eine Strecke weit für Schiffe fahrbar war. Der Boden in der unteren Trankgasse ist bis ca. + 5,0 m mit römischen Scherben durchsetzt; dies beweist, dass der Graben im Mittelalter keine Fortsetzung zum Rheine hatte. Die Annahme, dass dieser Graben im X. Jahrhundert zur Befestigung der Rheinvorstadt entstanden sei⁵⁾, ist daher hinfällig.

In der Achse des Dómes hatte der Hafen die grösste Breite⁶⁾, etwa 100 m. Beim fünften Pfeiler (Pl. III) der Rampe zur Hohenzollernbrücke,

1) Siehe Schreinsbezeichnung „Vetus porta“ Keussen, Register!

2) Keussen, S. 11*.

3) In den neunziger Jahren kamen bei den Kanalarbeiten vor St. Martin und am Steinweg einige in Sand gebettete Basaltsteine zum Vorschein, die + 9,0 Meter und höher lagen und den Anschein erweckten, dass sie ehemals zu einem römischen Strassenpflaster gehört hätten. Die tief unter denselben im angeschütteten Boden vorhandenen mittelalterlichen Steinzeugscherben bewiesen die Irrigkeit dieser Annahme.

4) Mitteilung des Erbauers.

5) Keussen, S. 34*.

6) Scheben, Thorburgen, S. 118 Beobachtungen beim Bau des Hauses Frankenplatz Nr. 8.

ebenso bei der Pumpstation (Pl. III), wurde der gewachsene Boden erst bei Null und darunter angetroffen, während beim dritten (Pl. IV) Brückenpfeiler vom Rheine aus der angeschüttete Boden nur bis + 5,0 m reicht¹⁾. Beim Neubau Ecke Bollwerk und Neugasse (Pl. o), ebenso bei dem neuerichteten Anbau des Hauses Auf dem Brand 1 bis 3 (Pl. p) liegt guter Kiesboden + 6,0 resp. auf + 5,0 m, während Plückhof 1 (Pl. q) des angeschütteten Bodens wegen unter Null fundamentiert werden musste. Die östliche Hafentböschung liegt zwischen Frankenplatz und Mühlengasse in südwestlicher Richtung vom dritten Brückenpfeiler zur Nordostecke des Altermarkt²⁾. Das Haus Bechergasse 6 (Pl. r.) liegt auch mit der Westfront noch ganz an tiefer Stelle, der angeschüttete Boden reicht hier unter Null. Beim Bau der Westmauer Mühlengasse 1 (Pl. s) wurde + 3,0 m der gewachsene Boden nicht erreicht. Guter Baugrund wurde beim Jan von Werthbrunnen bei + 1,0 m nicht gefunden³⁾. Die Annahme, dass der gewachsene Boden auch hier unter Null liegt, wie bei den Hausbauten Altermarkt 6 und 8 (Pl. t) festgestellt werden konnte, ist wohl berechtigt.

Die vielen Neubauten an der Westseite des Heumarktes liessen erkennen, dass die ganze Häuserreihe auf der ehemaligen Uferböschung gelegen ist. Der angefüllte Boden reicht an der Westseite des Heumarktes + 4,0 bis + 5,0 m über Null, in gleicher Höhenlage wurde er an der Westfront des Hauses Heumarkt 65 bis 67 gefunden. Wie die Aufgrabungen zu den Neubauten unter Seidmacher 1, 3, 7 und Seidmachergässchen 4 (Pl. u) zeigten, liegt der gewachsene Boden hier unter Null, ebenso 15—20 m hinter der Ostfront der vielen an der Westseite des Heumarkt neu errichteten Häuser. Auch die auf Pfeilern (aus Basalt und Tuff) erbaute südliche Scheidemauer in dem tiefen Keller Heumarkt 5 (Pl. v) lässt erkennen, dass hier der gewachsene Boden noch recht tief liegen muss; einige Meter südlich dieser Mauer fand man (bei Kanalarbeiten) den gewachsenen Boden + 6,0 m anstehen.

Von der Nordostecke des Altermarkt bis zum Malzbüchel liegt demnach die östliche Uferböschung des Hafens parallel zur Stadtmauer in einem Abstände von etwa 50 m. Die tiefste Stelle des Fahrwassers im nördlichen Hafenbecken muss also etwa 30 m östlich der Stadtmauer gesucht werden.

Nach obigen Ermittlungen erkennen wir, dass unser Gelände bei Ankunft der Römer zwei voneinander getrennte natürliche Häfen bildete, deren Sohle auf + 0 und darunter lag, für die damaligen Schiffe also genügend Tiefe hatte. Dass die Häfen aber auch von der Rheinflotte bis zum Ende der Römerherrschaft benutzt worden sind, werden wir weiter unten versuchen nachzuweisen.

1) Schwörbel, B. J. Band 82, S. 25.

2) Die Umgrenzung des Schreinsbezirks „Hacht“ schliesst den Hafen und den Graben vor der Nordmauer ein und folgt genau dessen Ufer (s. Keussen, Topogr. Beilage 6).

3) Vgl. Stadtverordneten-Verhandlungen Sitzung vom 20. 3. 1884.

II.

Der südliche Hafen muss ursprünglich an einer Stelle, die heute zwischen kl. Witschgasse und Holzgasse gelegen ist, (Pl. A) vom Rheine aus zugänglich gewesen sein. Wahrscheinlich nach einer alten Benennung dieser Gegend „Veteris portae“ wurde im zwölften Jahrhundert der Unterschreinsbezirk (Holzmarkt, kl. Witschgasse, Holzgasse und an Lyskirchen) bezeichnet¹⁾. Das im 13. Jahrhundert erbaute Nächelsgassentor wurde hiernach „antiqua porta“ benannt. Bei der Befestigung vom Jahre 1106 lässt sich östlich der Johannisporfte an der Severinstrasse bis zum Rhein kein Tor nachweisen. Keinesfalls war bei Errichtung des Schreinsbezirkes hier ein „altes“ Tor vorhanden. Die Rheinseite war bei der Stadterweiterung vom Jahre 1106 überhaupt nicht befestigt worden²⁾. Es liegt daher nahe, dass die Bezeichnung „veteris portae“ vielleicht seit römischer Zeit für die Umgebung der ursprünglichen Hafeneinfahrt gebräuchlich war.

Es hat den Anschein, dass neben diesem natürlichen Hafeneingange im Jahre 50 n. Chr. bei Gründung der Stadt ein neuer Zugang an Stelle des Filzengrabens (Pl. B) entstanden ist. Dieser Zugang bildete die östliche Verlängerung des Duffesbaches, der neben der Stadtmauer floss, und war, wie wir unten sehen werden, dort, wo er mit dem Rhein in Verbindung stand, befestigt. Dass es sich hier wahrscheinlich um eine Hafeneinfahrt handelt, beweist die tiefe Lage des gewachsenen Bodens, die bei den Hausbauten Filzengraben 8 und 24 ermittelt wurde; auch hier kamen an tiefer Stelle römische Gefässscherben zu Tage. Die besser gelegene Ein- und Ausfahrt für die Schiffe, ganz besonders aber die Befestigung des Hafengeländes östlich der Stadtmauer, scheinen die Anlage eines neuen Hafeneinganges bedingt zu haben. Diese Einfahrt ist in der bekannten Urkunde Wichfrieds vom Jahre 948³⁾ „fossa civitatis“ benannt. Die frühe Bezeichnung der ehemaligen Hafeneinfahrt als Stadtgraben beweist, dass das Gelände östlich der Römermauer von altersher wahrscheinlich seit römischer Zeit immer zur Stadt gehört hat, wenn auch die Stadtmauer nach den von der Natur gegebenen Verhältnissen weitab vom Rhein errichtet wurde. Es scheint deshalb ausgeschlossen, dass das im Mittelalter einen riesigen Sumpf bildende, ungesunde und daher ausser dem Rheinufer unbewohnbare Hafengelände vor der Zeit des Erzbischofs Bruno (953—65), der ohne Zweifel die Erschliessung desselben veranlasste, befestigt worden war⁴⁾.

Im Jahre 1233 finden wir das Filzengrabentor „porta nova“ benannt⁵⁾. Diese Benennung bestärkt die Vermutung, dass sich die römische Bezeichnung für die ehemaligen Hafeneingänge bis ins Mittelalter erhalten hatten.

Der nördliche grosse Hafen stand abwärts des Frankenturmes (Pl. C) mit

1) Keussen Top. I S. 190 *.

2) Keussen S. 66 *.

3) Lacomblet U. B. I S. 102.

4) Keussen S. 34 *.

5) Keussen, Register S. 440.

dem Rhein in Verbindung. Es ist, wie die Aufgrabungen dort ergeben haben, ungefähr die Stelle, wo die Pumpstation errichtet ist.

Die in den Baugruben für den zweiten und dritten Brückenpfeiler gefundenen und von Schwörbel beschriebenen Mauern¹⁾, 60 und 72 m westlich vom Rheinwerft, liegen, wie durch die Aufgrabungen erwiesen, auf der äussersten Spitze der ehemaligen Insel. Ihre Lage, nördlich vor dem Frankenturm, zeigt, dass sie zum Schutze des Hafeneinganges errichtet wurden. Die Mauerreste in Pfeiler II (die von Sch. und St. S. 74 und von Klinkenberg S. 264 mit der spätrömischen Mauer in Pfeiler VI verwechselt werden) waren römischen Ursprungs. Die Verblendung derselben mit Basalt und Tuff kann einer späteren Zeit angehören, das innere Gusswerk bestand aus zerschlagenen Bruchsteinen, anscheinend wie bei der römischen Stadtmauer. Die Bauart der 12 m westlich hiervon in Pfeiler III gefundenen Mauer lässt auf das 10. oder 11. Jahrhundert²⁾ schliessen. Auffallend war, dass die Höhe derselben noch bis + 8,0 m reichte und dass die senkrechte Seite der Mauer, die offenbar dem Wasserdruck Widerstand leisten sollte, nach Westen, also dem Hafen zu lag. Eine Fortsetzung der Mauern fand man weder bei Errichtung der Pumpstation nördlich der Brücke, noch bei Erbreiterung der Brückenrampe im Süden. Wie bei der Pumpstation so liegt auch bei Pfeiler IV und V der gewachsene Boden unter Null. In Pfeiler VI fand man Sandboden auf + 2,0 m und die von Schwörbel beschriebene vielleicht spätrömische Mauer. Der hier unter + 2,0 m gelegene, mit römischen Scherben und Ziegelbrocken vermischte Sand ist offenbar bei grossem Hochwasser in römischer Zeit angeschwemmt. Die Bodengestaltung beweist, dass zwischen der Mauer in Pfeiler III und den Mauerresten in Pfeiler VI und VIII³⁾ der Eingang des römischen Hafens gelegen haben muss. Ferner bezeugt die 72 m vom Rheinufer aufgefundene mittelalterliche Mauer, dass der Hafen bei Errichtung derselben noch bestanden hat, also wenigstens bis ins 12. Jahrhundert benutzt wurde⁴⁾. Auch hat diese Mauer im 13. und 14. Jahrhundert wahrscheinlich noch der Brücke gedient, die Keussen S. 34* erwähnt. Der Hafeneingang wird also in dieser Zeit noch nicht zugeschüttet gewesen sein. Nach der Höhe der Mauer zu schliessen, muss die Brücke ursprünglich mehr wie + 8,0 m über Null gelegen haben, offensichtlich um den ein- und ausfahrenden Schiffen freie Fahrt zu gestatten. Das Gelände am Frankenturm, wie auch nördlich der oben beschriebenen Brücke, also wo St. Afra (errichtet ca. 1220), die zur Propstei der Kirche St. Maria ad Gradus (errichtet 1059) gehörende Hauskapelle, gestanden, lag noch im 15. Jahrhundert nur etwa + 6,0 m über Null. Aus den Scherbenfunden und dem aufgeschütteten Boden konnte dies bei Erbreiterung der Brückenrampe festge-

1) Bonner Jahrbücher Bd 82 S. 25 f.

2) Schwörbel, B. J. Bd. 82 Seite 25.

3) Schwörbel, B. J. Bd. 82 Seite 27.

4) Auch die Grenze des „Hachtbezirks“ (Keussen Top. Beilage 6) bezeugt, dass der nördliche Teil des römischen Hafens bei Anlage der Schreinsbücher um 1130 noch vorhanden gewesen sein muss.

stellt werden. Die oben erwähnte Brücke über den alten Hafeneingang lag also höher wie die Umgebung, und es müssen Zufahrtsrampen vorhanden gewesen sein. Auch hier finden wir wieder eine frühe Schreinsbezeichnung „ad portam“¹⁾, die hier, da ein bestimmtes Tor nicht genannt ist und wahrscheinlich beim Aufkommen dieser Bezeichnung überhaupt noch kein solches vorhanden war, nur von der Mündung des ehemaligen römischen Hafens hergeleitet werden kann und für die Bezeichnung der Umgebung gebräuchlich wurde, wie wir es auch beim Südhafen gesehen haben.

Die Namen der Schreinsbezirke sind weit älter wie die im 13. Jahrhundert errichtete Rheinmauer mit ihren Toren. Die Bezirksbenennungen leiten sich bekanntlich in grosser Mehrzahl von Gebäuden, Strassen, Gegenden etc. her, die der Bezirk umschloss, deren Namen also hier offenbar längst üblich waren. Die Tatsache nun, dass wir an den Stellen, wo die römischen Hafeneingänge höchstwahrscheinlich vorhanden waren, im Mittelalter die Schreinsbezeichnungen „veteris portae“, „nova porta“ und „ad portam“ finden, bestätigt das Ergebnis unserer Untersuchungen. Der Bezeichnungen wegen müssen wir annehmen, dass die Hafeneingänge durch Balken und Holzverschläge geschützt, zum Öffnen und Schliessen für ein- und ausfahrende Schiffe eingerichtet waren.

Das Vorhandensein von drei Toren in der Ostmauer²⁾ beweist die grosse Bedeutung, die der Schiffsverkehr bei Erbauung der Stadtmauer gehabt hat. Durch zwei dieser Tore führten gepflasterte Strassen³⁾ nach dem Vorgelände, dem Rhein und den Schiffslandeplätzen. Bemerkenswert ist die + 10,0 m betragende Höhenlage dieser Tore und Strassenzüge, wenn wir berücksichtigen, dass der gewachsene Boden des Geländes, über das die Strassen zum Strome führten, an höchster Stelle etwa + 7,0 m gelegen war. Die Dammstrassen hatten nur wenig Gefälle, sodass ihre Höhenlage auf der Insel noch + 9,0 m betrug. Um einen Verkehr von den Strassen zum Gelände und dem Rhein zu ermöglichen, waren also Rampenanlagen erforderlich.

Bekanntlich ist bei einem Wasserstande von + 6,0 m durch die Wucht der Strömung der Verkehr auf dem Rhein für moderne Schiffe fast ganz unterbunden. Wir müssen daher als sicher annehmen, dass in römischer Zeit für die kleinen handgesteuerten Schiffe bei gleicher Wasserhöhe längst jeder Betrieb auf dem Rhein eingestellt war. Hätten die Strassen nur der Zufahrt zum Strome gedient, so würden die Römer sie nicht über + 6,0 m gleich der hinter der Stadtmauer gelegenen Wallstrasse angelegt haben. Es verbietet sich also von selbst, diese hochwasserfreien Dämme als Zufahrtsstrassen zu bezeichnen. Die Sachlage beweist vielmehr, dass die ca. 10 m über die Sohle der Stadtmauer durch die Tore gelegten Strassendämme dem Schutze und Verkehr des Hafens dienten.

Wie oben nachgewiesen, bot der Malzbüchel bei normalen Wasserstande

1) Keussen Top. I S. 190*.

2) Col. Agripp. S. 69 bis 74.

3) Col. Agripp. S. 71—72.

genügend Schutz für den nördlichen Hafen. Zur grösseren Sicherheit gegen Hochwasser und Eisgang errichtete man einen wahrscheinlich durch Stützmauern aus Grauwacke befestigten Damm¹⁾ in der Richtung der Rheingasse bis über den Malzbüchel gegen den Hügel von St. Maria im Capitol, über den die mit schweren Basaltblöcken belegte Strasse führte. Die Höhenlage dieser Strasse ist in der Rheingasse etwa + 9,0 m, in der Königstrasse nahe der Stadtbefestigung + 9,5 m festgestellt²⁾. Das Basaltpflaster derselben lag also 3—6 m über dem gewachsenen Boden des Malzbüchels.

Es dürfte keinem Zweifel unterliegen, dass dieser Strassendamm zum Schutze des Hafens erbaut wurde. Dem Verkehr diente derselbe in zweiter Linie.

Es liegt in der Natur der Sache, dass der Strom wegen der grossen westlichen Ausbiegung bei Cöln, ganz besonders bei höherem Wasserstande, mit Macht nach der linken Seite drängt. Weit mehr wird dies in römischer Zeit der Fall gewesen sein, wo eine Stromregulierung nicht vorhanden war. Der Damm in der Richtung der Rheingasse konnte daher für den ganzen ca. 800 m stromabwärts parallel zum Rhein sich hinziehenden Hafen allein nicht genügend Schutz bieten, deshalb war der zweite Damm in der Richtung der Strasse Obenmarspforten erforderlich. Dieser ist in gleicher Höhe und Beschaffenheit nachgewiesen³⁾ wie der erstere. Derselbe bildete einen Teil des grossen Strassenzuges, der um 300 n. Chr. mittelst einer Brücke den Rhein überschritt. Wegen des Hafens konnte dieser Damm nicht wie am Malzbüchel bis in die Stadt geführt werden. Mit einer Brücke⁴⁾, die am Marsplatz oder wenig östlich davon vorhanden war, überschritt die auf demselben gelegene Strasse den Hafen. Die Gestalt des Hafens am nördlichen Ende, der hier beckenförmig weit nach Osten ausbog, bedingte einen weiteren Schutzdamm; auch dieser ist an der Mühlengasse aufgefunden worden⁵⁾. Er zeigt dieselbe Höhe und Befestigungsart wie die beiden anderen südlich gelegenen Strassendämme. Eine Brücke in der Richtung der Budengasse, welche eine Verbindung des Dammes mit der Stadt hergestellt hätte, ist an dieser Stelle nicht nachgewiesen⁶⁾. Wegen der in der Verlängerung der Budengasse gelegenen Mühlengasse ist es aber möglich, dass auch an dieser Stelle in römischer Zeit, ebenso wie bei den südlich gelegenen Strassendämmen, eine Verbindung mit der Stadt bestanden hat.

Von dem Tore an der Bechergasse⁷⁾ kann keine Strasse nach Osten geführt haben, weil rheinwärts, wie durch die Aufgrabungen nachgewiesen, der Haupthafen war. Die aufgedeckten Reste lassen darauf schliessen, dass die

1) Col. Agripp. S. 71. Klinkenberg S. 250.

2) Col. Agripp. S. 71.

3) Dasselbst S. 72.

4) Keussen, Topographie Bd. I S. 35* und Anm. 6.

5) Col. Agripp. S. 74.

6) Scheben, Thorburgen S. 111.

7) Col. Agripp. S. 73.

Strassenoberfläche in der Tordurchfahrt nur etwa + 6,0 m betragen und gleiche Höhe mit der hinter der Stadtmauer gelegenen Wallstrasse¹⁾ hatte, also dieselbe Höhenlage wie die ehemalige Leystapelwerft. Die Sachlage beweist wiederum, dass, wenn den Römern hier eine Höhe von + 6,0 m genügte, die beiden südlich hiervon erbauten Tore aus anderen Gründen um 4 m höher gelegt worden waren. Die Toranlage hatte einen Vorsprung von 4,3 m vor der Aussenseite der Stadtmauer in den Hafen und wird einem nebengelagerten Werft zum Be- und Entladen der Schiffe gedient haben.

Der südliche Hafen scheint keinen besonderen Schutz gegen Hochwasser gehabt zu haben. Nach den zahlreichen Scherben, die auf dem Grunde des Hafens überall gefunden werden, ist er aber dauernd bei den Römern resp. den Ansiedlern in Benutzung gewesen.

Westlich der Mathias- und Follerstrasse, die wie weiter unten berichtet wird, oberhalb der Hafendböschung liegen, wurden bei den hier errichteten Neubauten zahlreiche Reste römischer Hausgerätschaften gefunden. Diese Funde und ein in der Nähe aufgedeckter Brunnen beweisen, dass dem Hafen entlang in römischer Zeit Ansiedlungen bestanden haben, die den Schiffern und Händlern als Wohnungen dienten. Mauerwerk römischen Ursprungs ist bisher in der Umgebung des Südhafens nicht aufgefunden worden. Wegen der Benutzung des Inselgeländes und der Häfen für Schifffahrt und Handel fehlen natürlich hier sowohl wie auch in der nächsten Umgebung römische Grabfunde²⁾.

War der Wasserstand des Rheines mehr wie + 6,0 m, so überflutete das Wasser das in dieser Höhenlage befindliche Gelände zwischen kl. Witschgasse und Klappergasse und ergoss sich durch das Hafenbecken gegen die südöstliche Ecke der Stadt und den Strassendamm am Malzbüchel. Zum Schutze der Stadtmauer gegen Unterwaschungen hatten die Römer vor die gefährdete Südostecke eine mächtige Böschung aus schweren, anscheinend in Mörtel gelegten Basaltsteinen vorgelagert. Beim Neubau des Hauses Malzmühle 1 wurde dieselbe freigelegt und zum Teil ausgebrochen. Wie tief die Böschung hinabreicht, konnte nicht ermittelt werden. Die Oberkante lag + 6,5 m über Null und war ca. 10 bis 15 m von der ausgebrochenen Ecke der römischen Stadtmauer entfernt. Bei einer Umänderung in dem früheren Weinkeller Mühlentbach 67 wurde dieselbe zuerst aufgefunden³⁾. Um der gefährdeten Ecke genügend Schutz zu geben, muss die Höhe der Böschung ursprünglich ca. + 9,0 m betragen haben. Diese Höhenlage entspricht der Oberfläche der von hier nach Süden gehenden Betonstrasse.

Von der Südostecke der Römerstadt führte eine Strasse, wahrscheinlich dem Wasser entlang, nach der Flottenstation Alteburg. Diese Strasse lag, wie 1907 festgestellt wurde, oberhalb der Hafendböschung. Bei Verlegung der Gas-

1) Col. Agripp. S. 74.

2) Klinkenberg, Plan des Aussengebietes der Col. Agripp.

3) Mertz, Beitrag der jetzigen Beschaffenheit der Römermauer S. 16. (Dieser glaubte hier eine Rampe zu erkennen).

leitung vor dem Hause Mathiasstrasse 6 fand man ca. $1\frac{1}{2}$ m unter dem Trottoir Reste dieser Strasse. Die Höhenlage ist demnach ca. + 8,5 m Kölner Pegel. Die Oberfläche besteht aus einer Betonschicht von 30 cm Mächtigkeit; unter derselben lag eine mit Wurzeln durchsetzte Humusschicht von ca. 30 cm Stärke über dem gewachsenen Sandboden.

Die Richtung zeigt auf die Südostecke der Römerstadt, und die Strasse muss mittelst einer Brücke über den Duffesbach auf die oben beschriebene Böschung und das Tor an der Königstrasse geführt haben.

Vor dem Hause Mathiasstrasse Nr. 15 wurde beim Legen des Kanals im Jahre 1892 der oben erwähnte römische Brunnen freigelegt. Derselbe war sorgfältig mit langen Steinen überdeckt, nach deren Entfernung man das Wasser sehen konnte. Die Wände des ca. 1 m weiten Brunnens waren äusserst sauber von schweren Tuffquadern gebildet, die ohne Mörtel aufeinander lagen. Der Brunnen wurde damals bis zur Kanalsohle abgebrochen und zugeschüttet.

Wie oben bereits dargelegt und an der Malzmühle nachgewiesen, lag wenigstens auf der Strecke Königstrasse-Obenmarspforten, dicht vor der römischen Stadtmauer, in Höhe des + 6,0 m gelegenen Mauersockels¹⁾ und der in gleicher Höhenlage hinter der Mauer befindlichen Wallstrasse, ein gepflasterter Weg, der die Mauer gegen Unterwaschungen schützte und dem Hafensverkehr diente. Die Benennung des Strassenzuges vor St. Martin-Steinweg war im 12. Jahrhundert „via lapidea“²⁾. Diese Nachweisung spricht für römische Herkunft, denn das frühe Mittelalter kannte keine Pflasterung der deutschen Städte.

Die Strassen zu beiden Seiten der Mauer hatten gleiche Höhenlage wie die Leystapelwerft vor den 1886–91 ausgeführten Werftbauten, die heute auf + 7,0 m Kölner Pegel liegt³⁾. Nördlich von Obenmarspforten scheint, aus oben angeführten Gründen, vor der Mauer keine künstliche Böschung gewesen zu sein.

Die an der Aussenseite der Ostmauer⁴⁾ oft gefundenen Ringe sind ohne Zweifel bei Errichtung der Mauer für den Schiffsverkehr angebracht worden.

1) Der Übergang vom Fundament zum Oberbau ist an der Rheinseite genau wie an den Innenseiten der Stadtmauer treppenförmig gebildet. (Schultze und Steuernagel, Seite 9). Der an den drei Landseiten, wahrscheinlich aus Schönheitsrücksichten, mit weit mehr Arbeit angebrachte Schrägsockel erübrigte sich deshalb an der Hafenseite, weil er unter den Uferweg, der bei Errichtung der Mauer bereits vorgesehen sein musste, zu liegen kam.

2) Keussen Seite 9* und 11*.

3) Hansen, Hafenfestschrift S. 49 und 73.

4) Die letzte Lücke, die Mertz im römischen Mauerringe an der Bürgerstrasse lässt, schliesst sich durch Auffindung der Stadtmauer im unteren Keller des Hauses Altermarkt 67 (Ecke Unter Taschenmacher) (Pl. w). Die Rheinseite der Mauer ist bis 2 Meter über der Kellersohle in einer Länge von ca. 10 Meter sichtbar und besterhalten. Dieselbe liegt längs der Strasse Unter Taschenmacher und fast in ihrer ganzen Stärke innerhalb des Kellers. Das Haus steht etwa um die Dicke der Mauer gegen die Bürgerstrasse vor. Die Annahme von Mertz (Beitrag der jetzigen Beschaffenheit der Römermauer S. 19), dass die Mauer in der Bürgerstrasse wahrscheinlich unter dem Strassenpflaster gelegen sei, bestätigt sich also.

Dieselben kommen hier immer wieder zutage, werden aber an keiner anderen Seite der römischen Stadtmauer gefunden. Nach freundlicher Mitteilung des Herrn Architekten Stadtverordneten Perthel fanden sich Ringe an der Ostmauer beim Neubau Malzmühle 1. Herrn Regierungsbaumeister Krings verdanken wir die Angaben über den Fund von Ringösen¹⁾ (Ringhalter, die Ringe selbst waren bereits entfernt) an derselben Mauer beim Neubau Bürgerstrasse 14—16. Beim Bau des Eisenbahndirektionsgebäudes an der Bischofsgartengasse fanden sich drei solcher Ringe im ursprünglichen Zustande. Die Ringe bewegten sich vertikal in horizontalen Ösen. Die Stärke der Ringe war etwa $1\frac{1}{2}$, der Durchmesser ca. 10 cm; dieselben standen in derselben Fuge einige Meter voneinander und ca. $1\frac{1}{2}$ m oberhalb des Mauersockels. Die Ösen zu diesen Ringen waren offensichtlich bei Errichtung der Mauer eingelassen worden und nicht etwa später für irgend einen Zweck angebracht²⁾.

Grössere Bauwerke aus römischer Zeit sind bis heute auf dem Inselgebiete nicht nachgewiesen worden³⁾. Für Wohnbauten kann auf diesem Gelände, das dem Handel und dem Markte diente, den der Schiff- und Hafenverkehr bedingte, nur wenig Platz gewesen sein. Fundamente und gehäufte Bruchsteinfunde, die zu Tage gekommen, beweisen aber, dass wahrscheinlich schon vor Gründung der Stadt hier bedeutende Aufbauten gestanden. Dass die römische Stadtmauer wie in Mainz bis an den Rhein reichte, kann wegen des Hafens, der ja genügend Schutz bot⁴⁾ bei der Colonia Agrippinensis nicht in Frage kommen, aber die Hafeneingänge bedurften einer Befestigung.

An den Stellen, wo wir oben die Einfahrt zu den Häfen nachgewiesen haben, finden wir die beiden merkwürdigen Türme, deren Entstehung und Bedeutung man bisher nicht kannte. Es sind der Saphiren- und der Frankenturm⁵⁾.

Bei den häufigen Aufgrabungen für den Brückenbau und bei Kanalarbeiten sind in der Nähe, wo der ehemalige Frankenturm gestanden, immer wieder Reste römischen Mauerwerks, Basalt, Grauwacke und Ziegelstücke zutage gekommen. Der Gedanke, dass dieses älteste in dieser Gegend nachzuweisende Bauwerk römischen Ursprungs gewesen und die in der Nähe nachgewiesene Hafeneinfahrt geschützt hätte, war nahegelegt. Diese Vermutung gab Veranlassung, in den Fundamenten der Keller an der Ecke Filzengraben-Rheinberg, wo der Saphirenturm gestanden, nachzuforschen. In der Tat findet sich hier in den alten, dem XIII. Jahrhundert entstammenden Mauern Grauwacke verwendet⁶⁾, die nur von ehemaligen römischen Bauwerken herrühren kann. Die Lage der

1) Mertz S. 18 (Auch hier waren die beweglichen Ringe bereits entfernt) hält die Ösen für Fahnen- oder Fackelhalter!

2) Schultze und Steuernagel S. 17.

3) Klinkenberg, „Das römische Cöln“ S. 264.

4) Wie sehr man dem Schutze des vorgelegenen, befestigten Hafens vertraute, zeigt die ohne jeden Turm bewehrte Ostmauer, die sogar an der Nord- und Südost-ecke einer besonderen Befestigung entbehrte. (Sch. u. St. S. 15.)

5) Keussen, Topogr. Band I S. 34*.

6) Besonders Keller 600 der Firma Duhr & Co.

beiden geheimnisvollen Türme an den ehemaligen Hafenmündungen und auf dem schützenden Inselgelände ist auffallend. Wegen des versumpften Zustandes des Rheinvorstadtelandes noch um die Mitte des X. Jahrhunderts ist es schwer denkbar, dass so mächtige Befestigungswerke in dieser Zeit hier entstanden wären¹⁾. Da die Türme aber in der Ottonenzeit vorhanden waren, so könnten sie wohl römischen Ursprungs sein.

Ein bedeutender Mauerrest liegt mitten in der Friedrich Wilhelmstrasse²⁾; es ist ein mit Hausteinen verblendeter Gussblock von 12 m Länge und mehr wie 3 m Breite. Es scheint der Sockel von einem mächtigen Denkmal gewesen zu sein³⁾.

Zur Ermittlung des ursprünglichen Zustandes und der späteren Gestaltung des östlichen Vorlandes sind die Scherbenfunde, die bisher keine Beachtung gefunden, deshalb besonders wichtig, weil wir die Entstehungszeit der Gefässe ziemlich genau feststellen können⁴⁾. Jede Aufgrabung, die den gewachsenen Boden erreicht, fördert keramische Reste der römischen Zeit zutage. Auf der hochgelegenen, gewachsenen Inseloberfläche sind diese Funde weniger häufig, als auf dem Grunde des ehemaligen Hafens. Die grosse Mannigfaltigkeit der Tonscherben lässt erkennen, dass sie von Gefässen herrühren, wie solche vom I. bis IV. Jahrhundert n. Chr. in Gebrauch waren; sie beweisen, dass die Römer während dieser Zeit das Inselgelände benutzten, wie es von der Natur geschaffen war. Die zahlreichen Funde auf dem Hafengrunde, die an allen Stellen von der kl. Witschgasse bis zur Trankgasse angetroffen werden, zeigen, dass eine Vertiefung des Hafens nie stattgefunden hat, denn überall liegen Gefässreste der frühesten Zeit mit solchen zusammen, die bis in die Verfallzeit reichen.

Infolge der Verwüstungen der Franken 355 und 388 n. Chr. verlor der Hafen bei Cöln seine Bedeutung, der Ausfuhrhandel hörte auf, die Schifffahrt, die ehemals vorzüglich dem Handel gedient hatte, wurde immer weniger und gebrauchte nicht mehr die grossen Häfen. Der Füllboden mit seinen Funden zeigt uns, dass seit der Frankenzeit der Hafen als Schutthalde benutzt wurde.

1) Keussen S. 182*.

2) Schwörbel, B. J. Bd. 82, S. 25, Nachschrift; Lückger, „Der Marmorkopf vom Klettenberg“ usw.

3) Auch bei den Schulbauten an St. Martin wurden römische Bautrümmer gefunden. Bemerkenswert ist, dass der Franken- und Saphirenturm mit den Funden in der Friedrich-Wilhelmstrasse und dem Chor von St. Martin auf einer Linie liegen und von diesen gleichen Abstand haben. Die bei der Marspforte beginnende constantinische Rheinbrücke lag genau in der Mitte der Inselbaute.

4) Fr. Behn, Römische Karamik, Mainz 1910; Koenen, Gefässkunde, Bonn 1895; von Falke, Rheinisches Steinzeug, Cöln 1908.