

Bernd von der Felsen

Die Enceinte der Festung Köln von 1815 – 1881

Vorbemerkung

Der Verfasser hält den Beitrag „Die innere Umwallung“ in dem Buch „Festungsstadt Köln – Das Bollwerk im Westen“ für recht knapp gehalten und möchte in diesem und eventuell auch weiteren Artikeln Ergänzungen und Vertiefungen anbieten. Das erscheint auch deshalb notwendig, weil dürftige Quellenlage, bisher wenige Publikationen und dieser mit einer Ausnahme gänzlich verschwundene Festungsbestandteil im Gegensatz zu den beeindruckenderen Forts wenig Interesse zu finden scheint.

Allgemeines

Nach der vorherrschenden Theorie der preußischen Festungsbaumeister in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts musste die Widerstandsfähigkeit einer Festung zum Kern hin -im Regelfall einer Stadt- zunehmen; d.h. Schwerpunkt der Verteidigung waren die Werke unmittelbar um die Stadt herum. Ihre Aufgabe war es, die detachierten Werke im Vorfeld in ihrem Abwehrkampf zu unterstützen und einen Einbruch durchgestoßener Feindteile in den Festungskern zu verhindern.

In Köln verband man die mittelalterliche Stadtmauer mit ihren Torburgen, deren Vorwerke sowie den umzubauenden Gürtel frühneuzeitlicher Bastionen zu **einem** nicht nur räumlich zusammengehörenden Verteidigungsrind, in dem z.B. die Stadtmauer nicht museales Beiwerk war, sondern für die Sturmfreiheit der Gesamtanlage eine wichtige Rolle spielte. Es sollte deshalb diese Befestigung nicht als erste linksrheinische oder innere Umwallung bezeichnet werden; besser erscheint der aus der französischen Festungsterminologie bekannte Begriff „Enceinte“ oder neutral „Stadtbefestigung“.

Kurzbeschreibung

Vorgängerbauten:

1180 – 1259 Stadtmauer mit Graben und Toren

Um 1386 äußerer Graben

15. Jahrhundert: Vorhöfe / Zwinger an Torburgen

16. Jahrhundert: Erweiterung einzelner Zwinger zu Bollwerken

1632 – 1689: Bau eines geschlossenen Bastionskranzes

Länge:

6 220 m gemessen an der äußeren Seite

Breite:

Minimum ca. 155 m, Maximum ca. 350 m (gemessen jeweils Wallstraße bis Glacisweg einschließlich; maximale Breiten im Bereich Sicherheitshafen und Bastion II / Severin)

Bestandteile:

(von innen nach außen) Wallstraße – Stadtwall mit mittelalterlicher Stadtmauer – Stadtgraben – Hauptwall mit Bastionen und Kaponieren (neue preußische Umwallung) - Hauptgraben – Rondenweg – Glacis – Glacisweg

Bastionen:

15 und 1 Mittelbastion (besondere Bauform)

Kaponieren:

2 Stadtgrabenkaponieren

7 Enveloppenkaponieren

4 Hauptgrabenkaponieren

Durchlässe:

8 für Fußgänger- und Fahrzeugverkehr

3 für Eisenbahnen

(bei Bastion XV ein gemeinsamer Durchlass für Fußgänger, Fahrzeuge und Eisenbahnen)

Bauzeit:

1815 – 1829 Erbauung (Ausbesserung / Umbau / Neubau)

1840 – 1846 Verstärkungsbauten

Ab 1881 Schleifung

Erd- und Hohltraversen, Pulvermagazine:

nur auf Facen und Flanken der Bastione; Ausnahme : auf den (enfilierbaren) Abschnitten / Kurtinen des Hauptwalls zwischen den Bastionen I und II sowie am Sicherheitshafen

Gedeckter Weg / Rondenweg: Gedeckter Weg nur zwischen Bastion I und II, sonst Rondenweg; Waffenplätze am Rondenweg in der Regel im einspringenden Winkel mit Rampe vom Hauptgraben und Zugang zum Glacisweg
Die sägezahnförmige Führung der Glacisböschung vor Bastion VIII ist eine in der gesamten Festungsperiode Kölns einmalige Bauform.

Grabenprofile:

Stadtgraben durchgängig mit geböschter Eskarpe und revetierter Kontereskarpe.

Breite der Grabensohle: 18 bis 20 m

Tiefe im Bezug zum Cordon der

Kontereskarpenmauer: 5,50 – 6,00 m

Hauptgraben

Kontereskarpe: revetiert nur bei Mittelbastion und Bastion II, sonst durchgehend gebösch.

Eskarpe: revetiert nur von Bastion I bis Bastion II freistehende krenelierte Bogenmauer bei Bastion II

freistehende krenelierte Mauer von

Hauptgrabenkaponniere 2 bis Bastion VII

Enveloppenkaponniere 3

bis Enveloppenkaponniere 4

Enveloppenkaponniere 5

bis Enveloppenkaponniere 6

Enveloppenkaponniere 7 bis westl. Ende des Sicherheitshafens

Die restlichen Eskarpenabschnitte sind gebösch.

Breite der Grabensohle: ca. 11 m an den Facen der Bastionen und Enveloppenkaponniere, sonst unterschiedlich bis maximal ca.45 m

Höhenangaben – ausgehend vom Glacisweg = Bauhorizont – (die folgenden Angaben sind Durchschnittswerte)

Glaciscrete : + 1,5 m

Grabensohle : - 4,5 m

Feuerlinie des Hauptwalls : 4,0 m; bei Enveloppenkaponniere 1,5 m, bei Bastionen 3,0 m höher

Die Feuerlinien werden von der dahinter liegenden Stadtmauer – Cordon 13,50 m – deutlich überragt.

Grabenbestreichung:

Bestreichung des Stadtgrabens vorrangig von den mit Schießscharten versehenen Brückenzwingern, den Halbtürmen der Stadtmauer sowie den beiden neuen Stadtgrabenkaponniere

Bestreichung des Hauptgrabens durch die jeweils zwischen den Bastionen liegenden Enveloppen- und Hauptgrabenkaponniere.

„Regelbauten“ waren die Enveloppenkaponniere, die „schlankeren“ Hauptgrabenkaponniere scheinen nur bei beengten Platzverhältnissen zum Einsatz

gekommen sein. Der Abschnitt zwischen den eng nebeneinander liegenden Bastionen VII und VIII wurde durch eine tief liegende Batterie überwacht. Ergänzende Bestreichung des Hauptgrabens erfolgte von den Bastionsflanken.

Die Hauptgrabenkaponniere – Fuß des Mauerwerks etwa ein Meter unter der Grabensohle - waren neben ihrer vertieften Lage in drei von vier Fällen zusätzlich durch eine Traverse auf der Kontereskarpe geschützt.

Dagegen standen die Enveloppenkaponniere auf dem Fundament der frühneuzeitlichen ehemaligen Bastionen ca. 3 Meter höher; sie mussten daher durch einen vorliegenden starken Wall, die Enveloppe, gegen direkt gerichtetes feindliches Flachfeuer geschützt werden.

Abschnittsverteidigung:

Da im Fall eines Überraschungsangriffs mit starken Kräften nicht die gesamte Enceinte mit den sofort verfügbaren Truppen verteidigt werden konnte, wurden 5 Abschnitte festgelegt, die unbedingt zu halten waren. Es waren dies – entgegen einer ursprünglichen Planung – die unter **Grabenprofile** aufgeführten Teile des Hauptgrabens, deren Eskarpe mit einer Mauer versehen waren. Sie erfassten – mit Ausnahme des Eisenbahndurchlasses bei Bastion V und des durch Bastion XV gesicherten Durchlasses – alle anderen Übergänge. Die seitliche Begrenzung eines Abschnitts stellte eine quer über die Verbindungslinie des Hauptwalls laufende Mauer mit Diamantgraben und Zugbrücke sicher.

Auflistung der einzelnen Werke von Süden nach Norden

Bastion I (Bayenturm)

mit vorgeschobenem Blockhaus, kasemattierter Batterie in Richtung Rhein, Durchlass für Fußgänger und Fahrzeuge

Mittelbastion / Reduit im Gedeckten Weg mit Wurfatterie

Bastion II (Severinstor)

mit Blockhaus im Eingangsbereich, Durchlass für Fußgänger und Fahrzeuge, mittelalterlichem Vorbau (Kavalier)

Hauptgrabenkaponniere 1

mit Kopf im Waffenplatz der Kontereskarpe



Bastion III

Enveloppenkaponniere 1

Poterne von der Straße Karthäuserwall in den Stadtgraben

Bastion IV / Stadtgrabenkaponniere 1 (Ulrepforte)

Enveloppenkaponniere 2

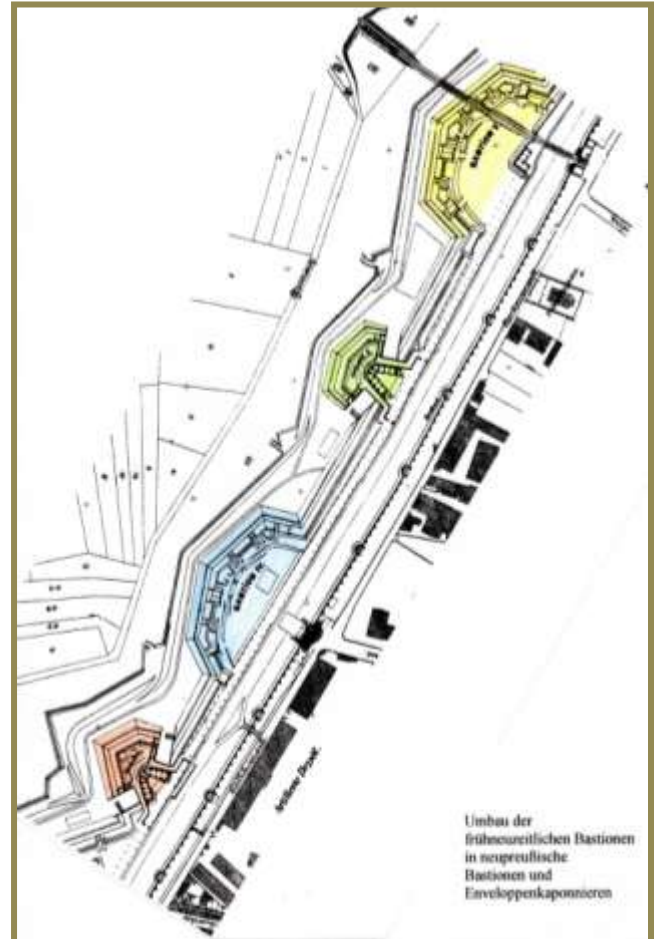
Bastion V (Pantaleonstor)
mit Durchlass der Cöln-Bonner Eisenbahn,
Blockhaus auf der Kontereskarpe des Stadtgrabens

Hauptgrabenkaponniere 2

Bastion VI (Bachtor) mit Wurfatterie

Hauptgrabenkaponniere 3

Bastion VII (Weyertor) - „Doppelbastion“ -
mit mittelalterlichem Vorbau (Kavalier und Wache),



Durchlass für Fußgänger und Fahrzeuge,
Flankierungsbatterie in der Eskarpe des
Hauptgrabens, Blockhaus im Zugangsbereich auf der
Kontereskarpe des Hauptgrabens

Bastion VIII

mit Blockhaus zur Deckung der Stadtgrabenbrücke
von Bastion VII

Enveloppenkaponniere 3 (Schaafentor)

Bastion IX (Hahnentor)

mit Durchlass für Fußgänger und Fahrzeuge,
mittelalterlichem Vorbau, Blockhaus auf der
Kontereskarpe des Hauptgrabens

Enveloppenkaponniere 4 (Ehrentor)

mit Durchlass für Fußgänger und Fahrzeuge,
Blockhaus auf der Kontereskarpe des Hauptgrabens

Bastion X (Friesentor) mit
„Brückenkopfbefestigung“

Enveloppenkaponniere 5

Bastion XI (Gereonstor)
mit Durchlass für Fußgänger und Fahrzeuge,
Blockhaus auf der Kontereskarpe des Hauptgrabens

Enveloppenkaponniere 6

Bastion XII / Stadtgrabenkaponniere 2 (Nähe
Gereonsmühle)

Enveloppenkaponniere 7

Eisenbahndurchlass zum Hauptbahnhof
mit je einem Blockhaus auf Kontereskarpe und
Escarpe des Hauptgrabens, Einfahrtstor in Höhe der
Stadtmauer

Bastion XIII

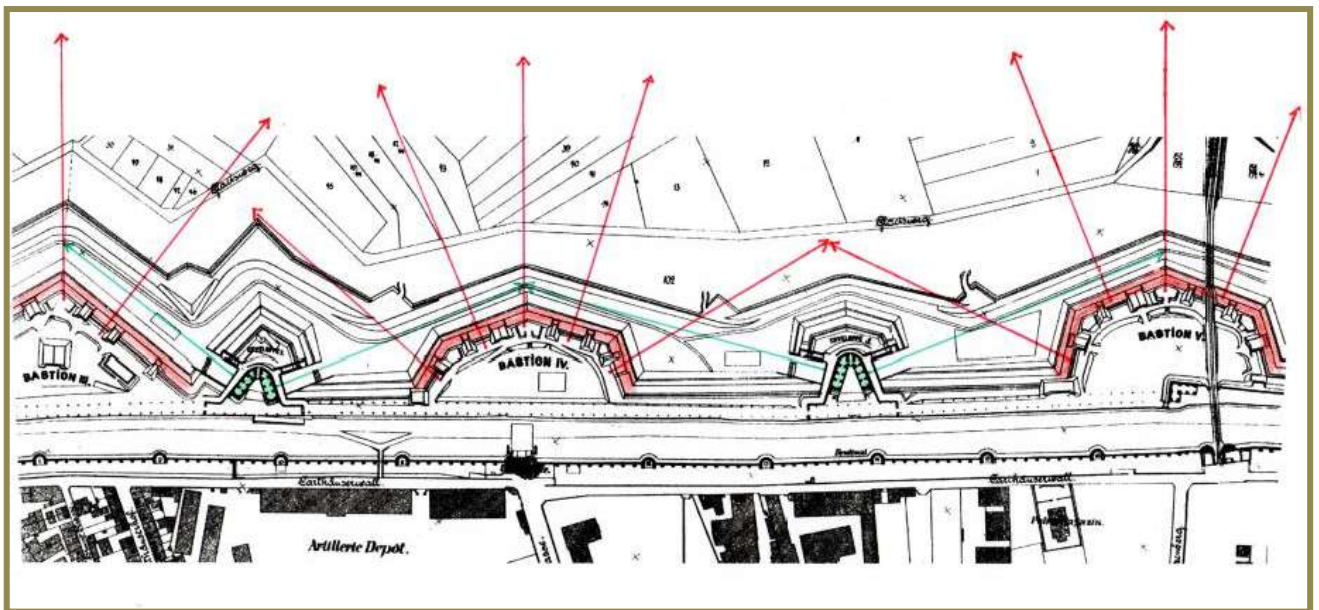
Hauptgrabenkaponniere 4 mit Sperrmauer im
Stadtgraben

Bastion XIV (Eigelsteintor)
mit Durchlass für Fußgänger und Fahrzeuge,
mittelalterlichem Vorbau, zwei Blockhäusern im
Zugangsbereich

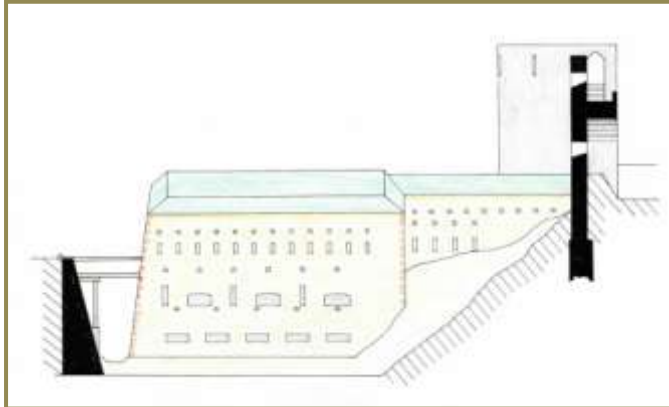
Sicherheitshafen

mit Blockhaus am feldseitigen Ufer, Kavalier im
Hauptwall

Bastion XV (am Thürmchen)
mit Durchlass für Fußgänger, Fahrzeuge und
Eisenbahn, kasemattierter Batterie zum Rhein,
mittelalterlichem Turm / Kavalier



Schematischer Wechsel zwischen „hohen“ Bastionen zum Fern-Feuerkampf der Artillerie (rot) und Kaponnieren zur niederen Grabenbestreichung (grün).

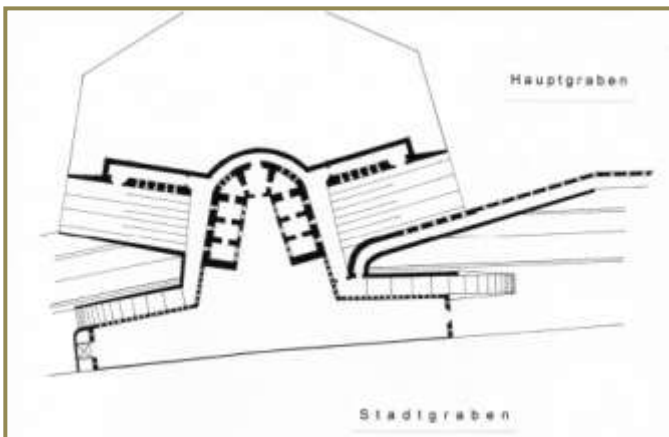
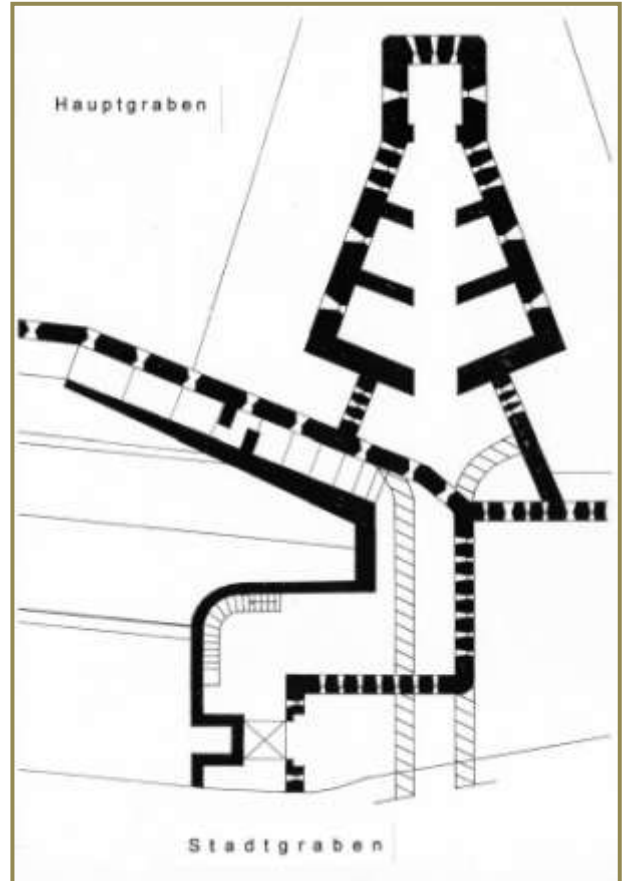


Stadtgrabenkaponiere 2 (Seitenansicht)

Von links führt eine Holzbrücke vom Hauptwall in das mit Gewehrschießscharten versehene Obergeschoss der Kaponiere. Das Mittelgeschoss dient dem Einsatz der Artillerie, das darunterliegende wieder für Gewehrshützen; die kleinen quadratischen Öffnungen gewährleisten den Rauchabzug. Die drei Geschosse sind getrennt durch Balkendecken.

In Höhe des Obergeschosses schließt sich rechts der Zugang zu einer Poterne an, die durch den Stadtwall zur Wallstraße führt.

Ganz rechts das Profil der mittelalterlichen Stadtmauer, dahinter ein Halbturm.



Enveloppenkaponiere 7 (Grundriss des Mauerwerks)

Diese Enveloppenkaponiere befindet sich an der linken Grenze eines der 5 besonders gesicherten Wallabschnitte: nach links wird der Hauptwall durch krenelierte Mauern, Tor mit Zugbrücke und Diamantgraben und den grabenförmigen Abgang zur Grabensohle des Hauptgrabens abgesichert, nach rechts beginnt von hier bis zum Sicherheitshafen die krenelierte Eskarpenmauer des Hauptwalls. Das einstöckige, ca. 2 Meter über der Grabensohle stehende Kasemattenkorps, ermöglicht mit seiner Hufeisenform den durch die vorliegende Enveloppe gedeckten Artillerieeinsatz schräg vor den Hauptwall und die Nachbarbastionen. Die beiden Flügelkasematten in der Spitze werden im Bauplan als Ausfall-Poternen bezeichnet.

