

Zeitschrift: Der Schweizer Geograph: Zeitschrift des Vereins Schweizerischer Geographieleher, sowie der Geographischen Gesellschaften von Basel, Bern, St. Gallen und Zürich = Le géographe suisse

Herausgeber: Verein Schweizerischer Geographieleher

Band: 10 (1933)

Heft: 4

Artikel: Köln

Autor: Annaheim, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-13244>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Köln.

Eine stadtgeographische Skizze. Hans Annaheim, Basel.

Der kleine Aufsatz ist ein Teil aus dem Bericht über eine prächtige Exkursion, welche im Frühjahr 1932 Studierende der Geographie unter der umsichtigen Leitung von Herrn Prof. Dr. F. Jaeger (Basel) nach Mitteldeutschland führte. Herr Privatdozent Dr. Kraus (Köln) hatte die Freundlichkeit, uns durch Vortrag und Führung das geographische Wesen Kölns näher zu bringen. Ihm und namentlich Herrn Prof. Jaeger sei für die Vermittlung so mancher wertvoller und unvergesslicher Eindrücke auch hier der herzlichste Dank ausgesprochen.

Jeder geographisch fühlende und denkende Reisende hat das Verlangen, nicht nur unzählige Einzelbeobachtungen aufzunehmen, sondern hinter diesen zu einer Erfassung des eigentlichen *Wesens* der geschauten geographischen *Individualitäten* zu gelangen. Dies in allererster Linie sei auch hier versucht. Ich verzichte darauf, eine der üblichen Stadtschilderungen zu geben und darf dies wohl auch um so eher, als anzunehmen ist, dass eine Grosszahl von Lesern dieser Zeitschrift die grosse Stadt am Rhein schon aus eigener Beobachtung kennt. Dass aber meine Ausführungen auf dem einzig tragfähigen Grunde eigener Beobachtungen ruhen, dürfte erkenntlich sein. Die Literatur wurde da zu Hilfe herangezogen, wo es sich um die Kenntnis genauer Zahlen oder einzelner historischer Tatsachen handelte ¹⁾.

Mächtige Fülle der Eindrücke empfängt den Besucher in dieser reichen, lebensprühenden Großstadt. Schwer ist eine wirklich geographische Betrachtung dieses Stadtwesens, gross die Versuchung zum Versinken im rein Stofflichen oder Historischen. Dennoch sei eine kurze geographische Zusammenschau gewagt.

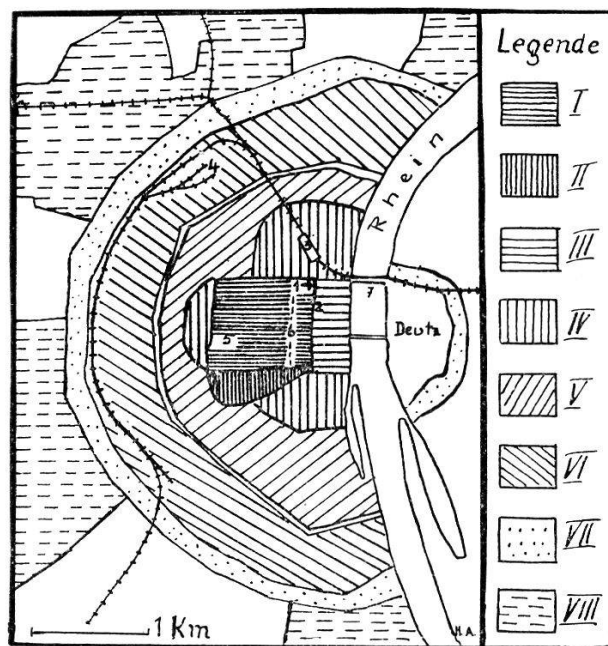
Die Niederterrasse, die berühmte Städteterrasse der Römer, ergab auch für Köln günstigen Siedlungsraum mit guten Ausdehnungsmöglichkeiten. Ein nur 500 m breiter Alluvialstreifen trennt den 10 m tiefer liegenden Rhein von ihr. Die Stadt liegt an der Grenze von Mittel- und Niederrhein: Während der Strom oberhalb der Siedlung unverändert seine Lage behielt, hat er unterhalb derselben seinen Lauf beträchtlich verschoben, so dass Köln rheinabwärts die letzte Römerstadt ist, welche heute noch am Rheine liegt; diese fluviatil-morphologische Tatsache ist eine wichtige natürliche Voraussetzung zur kontinuierlichen Entwicklung Kölns.

Eine prächtige Sicht über die Anlage und das Wachstum der Stadt bieten die Terrassen der ragenden Türme des Domes. Der Stadtkern wird durch das 1 km² grosse Quadratum des römischen Castrums gebildet, dessen alte ostwestliche und nordsüdliche Strassenführung bis auf die Gegenwart deutlich erhalten ist, wenn auch das Mittelalter dazwischen noch manches schräge Gässchen eingefügt hat. Wie in Bonn die Immunitätsgrenze ²⁾, so tut sich hier die alte Kastell-

¹⁾ Festschrift des 14. deutschen Geographentages. Köln 1903. — Springer, Handbuch der Kunstgeschichte. — Man vergleiche den Grundrissplan aus G. Braun, Deutschland. Tafelband, Gebr. Bornträger, Berlin.

²⁾ Bonn besitzt zwei Stadtkerne: Ein kleines Fischerdörfchen am Rhein und den Stiftsbezirk, dessen ehrwürdiges Münster aus dem 11. und 12. Jahrhundert mit seinen vier Ecktürmen und dem für Altbonn so bezeichnenden nahezu 100 m hohen spitzen Hauptturm zu den schönsten romanischen Kirchen am Rheine gehört. Um dieses kirchliche Zentrum, z. T. noch auf dem Gelände der Immunität, entsteht der lebenskräftige Stadtkern, von dem aus die Entwicklung zur Stadt hin geht. Die ehemals befestigte Immunitätsgrenze zeichnet sich heute noch durch eine Aufwölbung der Strassen im Gebiete der alten Ummauerung aus.

mauer durch Reliefdifferenzen heute noch kund, ist doch an der «Burgmauer» (Strasse) die Höhendifferenz gegenüber der Aussenseite des Castrums (Komödienstrasse) ca. 3 m; auf der Gegenseite deutet die schnurgerade Sternstrasse die nördliche Begrenzung des Kastells an; doch schon von den Römern wurde in Ausnutzung des Geländes die Castrumsmauer von dieser Stelle weiter hinaus vorgeschoben bis zu dem aus dem Vorgebirge kommenden Duffesbache, an welchem sich dann später verschiedene Gewerbe angesiedelt haben, wie aus den



Die Entwicklung von Köln (n. G. Braun).

I. Castrum; II. Erweiterung des Castrums; III. Unterstadt; IV. Vorstädte; V. Erweiterung im 12. Jahrh.; VI. Erweiterung im 19. Jahrh.; VII. Grüngürtel; VIII. Vororte. — 1. Dom; 2. Rathaus; 3. Bahnhof; 4. Güterbahnhof; 5. Neumarkt; 6. Hohe Strasse; 7. Hohenzollernbrücke.

heutigen Strassennamen noch hervorgeht (Rotgerber-, Blau-, Mühlenbach)³⁾; hier steigen steile Treppen etwa 4 m von dem Strassenzuge des Tälchens zu den höhern Gassen des Plateaus hinauf. Sind diese Reliefunterschiede absolut auch nur gering, so erzeugen sie doch in dieser sonst flachen Stadt charakteristische Anblicke. Prachtvoll klar heben sich die markanten rechtwinkligen Strassenzüge innerhalb des Castrums aus dem Gewirr der Strassen heraus; die «Hohe Strasse», auf der Höhe des Niederterrassenrandes gegen den Rhein hin gelegen, die «Breite Strasse», die «Lang Gasse», welche schon durch ihren Namen das Auffallende dieser ererbten Planmässigkeit gegenüber dem Gewinkel der mittelalterlichen Gassen betonen.

Kontinuierlich wurde die Stadt von den Römerzeiten an bewohnt. Aus der spätrömischen wird die fränkische Festungsstadt; doch be-

³⁾ Blaubach von den Blaufärbern.

wohnen die Franken nur den rheinwärtigen Teil des Castrums, während der westliche Teil lange unbesiedelt bleibt; hier hat sich bis heute die grösste zusammenhängende unbebaute Fläche der Altstadt, der Neumarkt, erhalten.

Die erste Stadterweiterung wurde im 10. Jahrhundert vorgenommen: Die Stadt steigt von der Höhe der Niederterrasse (Hohe Strasse) herab auf die rheinnahen Alluvialflächen, und es entstehen hier als Ausdruck der expansiven Handelsbestrebungen die Reihe der Märkte (Heumarkt, Alter Markt, Butter-, Salz- und Fischmarkt), die ehrwürdigen Stapelhäuser und die Zollstätte. In diesem den Rheinüberschwemmungen in hohem Masse ausgesetzten Stadtteil⁴⁾, den sich die aufstrebende Kaufmannschaft der Stadt aus eigener Kraft erschafft, wird die grosse Versammlungshalle der Bürgerschaft, der Gürzenich erbaut, der durch seine grossen und gewichtigen Ausmasse an die mächtigen kommunalen Bürgerbauten Flanderns und Brabants erinnert; hier wird auch, genau auf der Grenze zwischen alter Wohnstadt (Oberstadt) und neuem Handelsbezirk (Unterstadt) das Rathaus errichtet, welches schon durch seine Stellung am Rande der alten und in nächster Nähe der jung erwachsenden Stadtteile die Bedeutung dieser letzteren betont. Bald wird der Stadtraum wieder zu klein: es entstehen ausserhalb des Mauerrings Vorstädte, welche sich kreisförmig um Kirchen scharen, die nicht selten auf alten römischen Begräbnisplätzen angelegt wurden. Um 1180 schon erhält dann Köln den halbkreisförmigen, grossen Mauerring, welcher diese um St. Severin, St. Pantaleon, Aposteln, St. Gereon, St. Mauritius geballten Quartiere nun auch in den Schutz der Stadtbefestigung einbezieht. Innerhalb dieses Mauerkranzes, welcher erst 700 Jahre später geschleift und durch das ringförmig die Stadt umschliessende System der Wall- und Ringstrassen ersetzt wird, empfängt uns das unregelmässige Gewirr der mittelalterlichen Strassen und Gässlein, das sich nur im Gebiete des planmässig angelegten Castrums durch die ererbten Strassenkreuze übersichtlicher gestaltet. Typische Regelmässigkeit zeigt dieses mittelalterliche Strassennetz nur an einer ganz bezeichnenden Stelle: Zwischen dem rheinparallelen Strassenzuge Severin-, Hohe und Eigelsteinstrasse und dem Strome führen in grosser Zahl gerade Gassen und Gässchen direkt zum Rheinufer hinunter; es zeigt sich hier sehr hübsch, dass auch der mittelalterliche Städtebau die planmässige Anlage kennt, wo vitale Bedürfnisse dafür sprachen, und zwar auch dort, wo nicht planmässige Gründung vorliegt. Die Verkehrsspannung zwischen Oberstadt und Rheinstrand erzeugte *planmässiges Wachstum*. Bezeichnend ist die mittelalterliche Ausdehnung des Stadtgrundrisses am Rheine entlang; aus dem rheinfern römischen Viereck wird ein sich dem Strome mit seinem längsten Durchmesser eng anschmiegender, etwas gestreckter Halbkreis.

⁴⁾ Die Wasserstandsmarken am Fischmarkt zeigen, dass Ueberflutungen bis einige Meter über das Strassenniveau nichts allzu Seltenes waren.

Auffallend ist, dass diese Ummauerung des 12. Jahrhunderts bis ins 19. Jahrhundert von der Stadt nicht gesprengt und überschritten worden ist. Die Erklärung dieser Tatsache liegt in der Art der Bevölkerungsentwicklung, welche gegen Ende des Mittelalters keine starke Zunahme mehr aufweist, da damals auch Köln von dem allgemeinen wirtschaftlichen Rückgang betroffen wurde. Das ausserdem auch strategisch begründete Festhalten an diesem Mauerring wird wohl erst im 19. Jahrhundert als lästige Fessel empfunden; er wird in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts geschleift, und es entsteht 500 m ausserhalb desselben um 1880 eine fest ausgebaute Wallbefestigung. Die Lücke zwischen beiden Befestigungszonen ist sofort durch die für die Bebauung am Ende des 19. Jahrhunderts bezeichnenden öden Häuserquadrate ausgefüllt worden. Ein 1000 m breites Band vor den Festungswällen wurde als strategisches Gelände (Schussfeld) der Bebauung vorenthalten, weshalb erst ausserhalb dieses heute zum prächtigen Grüngürtel verwandelten Areals mit seinen grossartigen kommunalen Anlagen und Bauten (Neue Universität) wieder besiedelte Fläche mit den heute eingemeindeten, auch wirtschaftlich zum Stadtkörper Kölns gehörenden Vororten einsetzt. Von den 750,000 Einwohnern Kölns wohnen hier $\frac{2}{3}$ und nur $\frac{1}{3}$ im Raume der Altstadt. In diesen Vororten und auch in Deutz, dem alten Brückenkopf gegenüber Köln, hat sich die kölnische Industrie auf breitem Industriegelände festgesetzt mit all ihren Industriebauten und Arbeitersiedlungen, was sehr zu Gunsten des Aussehens und der Erhaltung des alten Stadtbildes beigetragen hat.

Kölns Entwicklung zur grössten mittelalterlichen und bedeutendsten gegenwärtigen westdeutschen Stadt Deutschlands ist begründet in seiner Lage im Grenzgebiet zwischen mitteldeutscher Gebirgsschwelle und norddeutschem Tiefland an einer Stelle, wo dieses buchtartig in das Gebirgsland eingreift, wenig nördlich des bedeutendsten Durchlasses des Schiefergebirges, des rheinischen Durchbruchstaes. Sind schon die Grenzsäume gegensätzlicher Landschaften infolge wirtschaftlicher Verschiedenheit der einzelnen Gebiete und dadurch veranlassten Produktaustausches stets markt- und damit stadtbildend, so besitzt die Stelle Kölns noch durch verschiedene Verkehrsmöglichkeiten besondere Vorzüge. Hier strahlten seit der Besitznahme der Urlandschaft durch den Menschen stets reliefgeleitete kulturelle Raumbeziehungen ineinander oder durchkreuzten sich. Wie die Spinne inmitten ihres Netzes, so sitzt Köln im Sammlungs- und Kreuzungspunkt mannigfacher Kultur- und Verkehrsstrahlungen. Diese beginnen sich aber erst voll und ganz auszuwirken nach der Völkerwanderung, welche die von Franken bezogene ehemalige Veteranenkolonie in das Innere geschlossenen germanischen Siedlungslandes brachte. Das römische Grenzcastrum Colonia Agrippina war wohl infolge seiner Beziehungen mit dem linksrheinischen Hinterlande religiöser Mittelpunkt des römischen Germanien und Verwaltungssitz, ist aber doch von der weiter im Innern gelegenen Colonia Trevorum (Trier) überflügelt

worden, mit der es durch die Strasse über Zülrich und die Hocheifel direkt verbunden war.

Mit Beginn des Mittelalters verliert der Rhein seine Grenzbedeutung; hüben wie drüben sitzen Stammesgleiche, und die Gaugrenzen greifen über den Strom hinweg. Nun bahnen sich nach Süden, dem Rheinlaufe aufwärts folgend, und über den Westerwald (Siegburg—Limburg—Frankfurt) und die Eifel (nach Trier), teilweise alte Wege benutzend, Beziehungen an zu den Städten am Südrand des Schiefergebirges, der Oberrheinebene und Süddeutschlands, die hinüber leiten nach Italien, und nach NW und N über die Tiefebene hinweg nach Flandern und Brabant und den deutschen Küstenstädten, deren nach Süden führende Wege durch die Kölner Bucht und den Rheindurchbruch im Raume Kölns zusammengefasst werden. Diese wichtige N—S-Linie wird gekreuzt durch die alten, in der Nähe des Gebirgsfusses verlaufenden und die Kölner Bucht südlich des grossen Rheinüberschwemmungsgebietes querenden E—W-Strassen, welche über Aachen—Lüttich nach Brüssel und Nordfrankreich und ostwärts nicht so günstig über den hohen Westerwald nach Leipzig (Leipziger Strasse) und am Gebirgsfuss entlang nach Thüringen und weiter östlich führen. Der direkten Ostrichtung steht das undurchgängige Bergische Land abweisend gegenüber, dem weiter nach N ausgewichen werden muss. Noch heute wirkt sich diese einzigartige Fernverkehrslage Kölns aus, das einer der wichtigsten Eisenbahnknotenpunkte Europas ist. Unvergesslich eindrucklich ist der riesige Eisenbahnverkehr über die weit gespannte, massive Hohenzollernbrücke, auf deren vier Geleisen ständig lange Güterzüge oder Personenzüge rollen.

Der Eisenbahnverkehr übertrifft heute sogar den für Köln so bedeutenden Rheinschiffahrtsverkehr, welcher einen beträchtlichen Anteil an der Herausbildung Kölns zum Grosshandelsplatz besitzt. Der Rhein ist eine Lebensader dieser Stadt. Besonders wichtig ist die Tatsache, dass der Strom abwärts von Köln infolge seiner Tiefe (3 m bei Niedrig-, 5 m bei Mittelwasser) und von Felsschwellen freien Bettgestaltung von kleinen Seeschiffen befahren werden kann, deren wir eine ganze Anzahl sahen. Köln ist der Umschlagsplatz am Endpunkt der niederländischen und am Anfang der mittelhheinischen Schiffahrt; vor der Durchführung der Rheinkorrektion im Bingerloch war dies noch weit mehr der Fall als heute. Im Mittelalter war die Schiffahrt bis Mainz in ausschliesslichem Besitze der Kölner. Die Stadt besass ausser Dortrecht das einzige Stapelrecht am Niederrhein. Ein direkter Seehandel mit den Hafenstädten an der Nordsee, im Hochmittelalter namentlich mit Brügge und mit England, entwickelte sich, und die führenden deutschen Kaufleute im Stahlhof in London waren von jeher die Kölner. So war Köln prädestiniert zur bedeutenden Handelsstadt, ist es geworden und geblieben bis heute.

Die weltweiten Verkehrsbeziehungen aber, namentlich durch den mit dem Meer verknüpfenden Rhein, haben nicht nur die Handelsstadt geschaffen, wie sie schon das Hochmittelalter in imponierender

Gestalt sah, sondern auch ihren Bewohner, den Kölner. Handel und Gewerbe schufen ein starkes und selbstbewusstes Bürgertum; Beziehungen zur weiten Welt zeigten mannigfache Möglichkeiten, steigerten Einsicht und Weitblick und erzeugten die Unternehmungslust, auf der Kölns Entwicklung ebenso sehr beruht wie auf den räumlichen primären Grundlagen. Derselbe Kölner, der 1250 die Selbständigkeit der Stadt gegenüber dem Erzbischof erreicht und später in der Folge der Weberschlacht die Zünfte an die Spitze der Stadt stellt (Gürzenich!), der schon um 1200 in London die Gildhalle, den späteren Stahlhof, mit andern zusammen gründet und dadurch den Grundstein zur Hanse legt, dessen Aktivität in allen niederländischen und niederdeutschen Städten zur Anerkennung kölnischen Masses und Gewichtes geführt hat, der aber auch keine andere Stadt in seiner Nähe aufkommen liess, derselbe Kölner ist im 19. Jahrhundert der erste wagende Grossunternehmer im wichtigsten Industriegebiet Deutschlands, im Ruhrgebiet⁵⁾ und andernorts, der Schöpfer mächtiger Kapitalkonzentrationen und einer eigenen vielseitigen Industrie geworden und hat es verstanden, im Gegensatz zu Bonn, in jüngster Zeit aus seinen alten Festungswällen in grosszügiger Weise einen gewaltigen grünen Anlagengürtel zu schaffen.

Die weite Raumbezogenheit prägt sich auch im Bilde der Gebäulichkeiten der Stadt aus, wenn wir an den romanischen und gotischen Kirchen des Mittelalters nordfranzösische und sogar byzantinische (St. Gereon) Einflüsse beobachten, die berühmte Kölner Malschule (Altarbild des Stephan Lochner im Dom) klare Beziehungen zur niederländischen Tafelmalerei aufweist, vor das gotische Rathaus eine Vorhalle in echter und unverfälschter italienischer Renaissance gesetzt wird. Es ist aber der zum Grossen und Wagemutigen geneigte Kölner Geist, der neue Wege in grosszügiger Chorgestaltung seiner vielen romanischen Gotteshäuser (z. B. bei St. Aposteln, St. Martin) geht, der die phantastischen Pläne zum grossen Dome entwirft und den Riesensbau beginnt und zuletzt, wenn auch nach Jahrhunderten erst, beendet, der die bewundernswerte Raumweite der norddeutschen Sondergotik ersinnt und zuerst ausführt.

Es mag ja bei der Gestaltung der Kölner Psyche auch eine gewisse Mischung nieder- und mitteldeutscher Stammeselemente mitgespielt haben, liegt doch die Sprachgrenze zwischen nieder- und oberdeutsch nur wenig nördlich Kölns (bei Benrath). Aber zweifelsohne haben die *geographischen Raumbezogenheiten* Köln in seinem Wesen so werden lassen, wie es sich uns heute darbietet. Köln und der Kölner verdanken ihnen, namentlich auch dem Rheine, ihre *Eigenart*, die sich im Laufe der Zeiten nur in einzelnen Ausformungen, nicht aber in ihrem Grundzuge geändert haben dürfte.

Neben diesen weittragenden Verkehrsbeziehungen ist für Köln von Wichtigkeit, dass es Mittelpunkt, Markt und Wirtschaftszentrum

⁵⁾ Nach einer Mitteilung des besten Kenners des Ruhrgebietes, Dr. Spethmann.

der nach ihm benannten Tieflandsbucht ist. Die grossen Niederterrassenfelder konnten die Nahrungsversorgung der werdenden Großstadt übernehmen, wodurch eine wesentliche Voraussetzung jeder mittelalterlichen Menschen-Agglomeration gegeben war. Reicher Gemüsebau dient heute unmittelbar der Stadt, während der seit einem halben Jahrhundert sich entfaltende Zuckerrübenbau zu einer der wichtigsten bodenständigen Industrien, der Zuckerwaren- und Schokoladenfabrikation (Stollwerk) geführt hat. Die mächtige Braunkohlenindustrie des Vorlandes gehört ebenfalls zum Kölner Industriebereich. So ist Köln in den letzten Jahrzehnten zur bedeutenden Industriestadt erwachsen. In der neuesten Zeit spielt die Lage zum kohlenführenden Gebirgsrand bei Aachen-Düren und Duisburg für Köln eine grosse Rolle. Aber da es von diesen Rohstoffgebieten doch schon weiter abliegt, ist seine Maschinen-, Metall- und bedeutende Kabelindustrie im wesentlichen nicht Schwer-, sondern Verfeinerungsindustrie. Die Wurzeln aber auch dieser Industrien liegen in den *Handelsbeziehungen*, was schlagend die bedeutende chemische Industrie beweist, welche aus dem Drogenhandel hervorgegangen ist.

Unter dem Einfluss des Ruhrgebietes hat sich eine Verschiebung des wirtschaftlichen Schwerpunktes der Kölner Bucht nach Norden eingeleitet; hier befindet sich der grösste Binnenhafen Deutschlands, der mit seinen Massengütern den Hafenverkehr Kölns bei weitem übertrifft, und hier erwächst gegenüber der Ruhrmündung mehr und mehr ihr modernes Zentrum, Düsseldorf, das zur Konkurrentin Kölns wird. Der Kampf dieser beiden Rivalen um Wirtschaftseinfluss, Industrie- und Hafengelände ist in vollem Gange: Während Düsseldorf auf dem rechten Rheinufer nach Süden vorstösst, erweitert Köln sein Stadtgebiet links des Stromes durch grosse Eingemeindungen. Trotz alledem ist Köln wie seit ehemals der Sammelpunkt der Strassen und Bahnen des Buchtverkehrs und eines entwickelten Fernverkehrs geblieben und wird seine Machtstellung auch in Zukunft behalten, wenn auch nicht in so uneingeschränkter Masse wie in der glanzvollen Vergangenheit.

Prächtig tritt das reiche, belebte Stadtbild dem Besucher von den beiden Hauptbrücken über den Rhein entgegen mit seinen aufstrebenden Turmsilhouetten, die uns von der Bedeutung Kölns als Sitz des Erzbischofes und berühmter Wallfahrtsort erzählen, aber auch von der Macht der Bürgerschaft, welche diese Gotteshäuser errichten half. Klein und bescheiden nehmen sich die giebelständigen, schmal zusammengedrückten Häuschen am Buttermarkte neben dem alten Stapelhauser aus, und doch ging von ihresgleichen die Grösse und der Reichtum der Hansastadt aus. Relativ wenig hat sich von alten Bürgerbauten erhalten, denn ständiges Leben hat die Stadt sich stets verändern und umbauen lassen. Neue Strassendurchbrüche schaffen vorübergehend disharmonische Strassenbilder, doch bald sind auch sie wieder ersetzt. Frech und kühn schneidet die Bahn in den geschlossenen Stadthalbkreis hinein, und nur wenige Schritte gegenüber

dem Dom, dem ragenden Wahrzeichen der Stadt, liegt der grosse Personenhauptbahnhof. Wie gross auch der architektonische Gegensatz sein mag, wie typisch ist doch dieses Nebeneinander für Köln und den Kölner: Das Sinnbild des reichen, glänzenden « heiligen » Köln vergangener Zeiten und der Ausdruck moderner Wirtschaftsexpansion und -intensität, beide Zeugen einer gewaltigen Tradition und geistig kraftvollen Kontinuität, die das heutige Köln in seiner Einheitlichkeit geschaffen haben.

Neue Gedanken über den Bau des Apennins.

Von Karl Suter.

Der Apennin ist bis heute in seiner ganzen Länge von Savona, wo er von den Alpen abzweigt, bis nach Sizilien hinein als ein einheitliches und überall gleich gebautes Gebirge angesehen worden. *Eduard Suess* hat ihn seinerzeit als die Fortsetzung der Alpen aufgefasst und ihn über Sizilien in das Atlssystem Nordafrikas einschwenken lassen. *Kober* hat sich dieser Auffassung mit dem Unterschiede angeschlossen, dass der Apennin nicht die Alpen, sondern die Dinariden fortsetzen soll. Schon vor einigen Jahren hat der Zürcher Geologe *Rudolf Staub* auf die Unwahrscheinlichkeit dieser Auslegungen hingewiesen und sie neuerdings völlig preisgegeben. (Abhandlungen in der Vierteljahrschrift der Naturforschenden Gesellschaft in Zürich, Dezember 1932.)

Staub hat den Schwerpunkt seiner Untersuchungen in die tektonisch stark umstrittenen *Apuanischen Alpen* verlegt, die zwischen Spezia und Pisa am blauen Meer in blendender Schönheit emporragen. Zunächst erkennt er mit andern Forschern wie *Tilmann*, *Steinmann*, zusammen in diesem Gebirge einen ausgesprochenen Deckenbau. Es sind zwei Decken vorhanden. Die untere liegt auf einer kristallinen Basis und umfasst eine Reihe von paläozoischen und mesozoischen Schichten; sie wird von Staub, weil ihr die berühmten Marmore von Carrara angehören, als die Serie von Carrara bezeichnet. Ueber ihr folgt als obere Decke die sogenannte Serie von Spezia mit mesozoischen und tertiären Gesteinen. Sie ist durch spätere Abtragung sehr stark zerschnitten worden und lässt in der berühmten Gesteinslücke des « apuanischen Fensters » die untere Decke, die recht eigentlich den Kern des Gebirges mit den vielen über 1800 Meter hohen, stolzen Gipfeln bildet, sichtbar werden. Die bisherige Ansicht geht nun dahin, dass die Kräfte, die die Apuanischen Alpen entstehen liessen, von Westen nach Osten, also von der Tyrrhenis nach der Adria hin, gewirkt haben. Die Untersuchungen von Staub stehen nun aber in Widerspruch zu dieser Darlegung. Nach ihm stellt die untere Decke ein gewaltiges Gewölbe von durchaus asymmetrischem Bau dar, dessen Ostschenkel recht flach unter die obere Decke eintaucht, während der Westschenkel im Gegensatz dazu sehr steil steht und stellenweise sogar nach Westen überkippt ist. Aus diesem Umstande muss der