

Wolfgang Herborn / Carl Dietmar

# Köln im Spätmittelalter

1288–1512/13



Greven Verlag Köln

# Inhalt

		DIE POLITISCHE ENTWICKLUNG VON DER SCHLACHT BEI WORRINGEN (1288) BIS ZUR SOGENANTEN WEBERHERRSCHAFT (1370/71)	44
		3. Die Ausgangslage nach Worringen und die äußere Politik der Stadt	46
		a. Köln im Bündnissystem der niederrheinischen Territorien bis ins erste Viertel des 14. Jahrhunderts	47
		b. Die Annäherung der Grafen von Jülich und der Stadt Köln an Kurköln	54
Förderer des Gesamtwerks der »Geschichte der Stadt Köln«	XIV		
Vorwort	1		
Einleitung	3		
		DIE ENTWICKLUNG DER VERFASSUNG ZWISCHEN 1288 BIS 1370/71	58
KÖLN – EINE SPÄTMITTELALTERLICHE GROSSSTADT	8		
1. Die Stadt nach dem Woensam-Plan von 1531	14		
a. Der Rhein und die Hafenanlagen	14		
b. Die Stadtbefestigungen	18		
c. Das <i>hillige Coellen</i>	22		
d. Die Figuren am Firmament: Zeugen historischer Größe und religiösen Anspruchs	23		
2. Die innere Struktur der Stadt: Topographie und Demographie	25		
a. Straßen und Plätze, Märkte und Gärten, Höfe und Häuser	25		
b. Bevölkerungszahl und -struktur	32		
<i>Die demographische Entwicklung und Zusammensetzung         der Stadtbevölkerung</i>	33		
<i>Zur politisch-wirtschaftlichen und sozialen Schichtung         der Einwohnerschaft</i>	36		
<i>Die rechtliche und wirtschaftliche Stellung der Kölner Frauen</i>	39		
		4. Die führenden Verfassungsorgane: Aufbau und Kompetenzen	60
		a. Das Schöffengericht	60
		b. Die Richerzeche	62
		c. Der enge Rat	65
		d. Der weite Rat	71
		5. Die Dominanz der Geschlechter im 14. Jahrhundert	75
		a. Die führenden Familien in den städtischen Gremien (bis 1325)	75
		b. Geburtsständische Struktur und Selbstdarstellung einer Führungsschicht	78
		<i>Die Overstolzen als Prototyp eines erfolgreichen         Familienverbandes</i>	78
		<i>Die Abstammungslegende</i>	82
		<i>Ritterlicher und landadeliger Lebensstil – Turniere in Köln</i>	83
		c. Die Geschlechter auf dem Höhepunkt ihrer Macht (bis 1370)	85
		<i>Wirtschaftlicher Erfolg, gesellschaftliche Anerkennung und         politischer Handlungswille</i>	88
		»Rückzug« aus dem Fernhandel?	91



16. Der Kölner Fernhandel im Spätmittelalter: Märkte und Handelswaren	233
17. Das Handwerk und seine Zünfte	242
a. Aufbau und Organisation der Zünfte	243
b. Produkt- und Qualitätskontrolle zünftischer Arbeit	248
c. Religiöse und gesellschaftliche Funktionen der Zünfte	250
d. Frauen in der Kölner Wirtschaft: die Frauenzünfte	251
18. Die einzelnen Gewerbe und Branchen	255
a. Das Textilgewerbe	255
<i>Die Branchen des Textilgewerbes</i>	255
<i>Die Rohstoffbeschaffung</i>	259
b. Metall und Eisen verarbeitende Gewerbe	261
<i>Edelmetallgewerbe</i>	262
<i>Buntmetall verarbeitende Gewerbe: Glocken- und Kannengießer, Gürtel- und Kupferschläger</i>	264
<i>Blei-, Zinn- und Kupferhandel</i>	266
<i>Eisen und Stahl verarbeitende Gewerbe</i>	267
c. Leder- und Kürschnergewerbe	271
d. Weinhandel, Bierproduktion und Lebensmittelversorgung	274
<i>Der Weinhandel</i>	274
<i>Bierbrauer</i>	277
<i>Fleischer</i>	280
<i>Fischverkauf und -handel</i>	281
<i>Bäcker</i>	283
e. Die spätmittelalterliche Kölner Wirtschaft: ein kurzes Fazit	285
19. Preise, Löhne und Lebenshaltungskosten	286

20. Formen der Volksfrömmigkeit und »kommunales« religiöses Leben	300
a. Heiligen- und Reliquienverehrung	301
b. Festtage, Festtagsbräuche und Fasttage	310
c. Prozessionen und Wallfahrten	314
d. Christliche Lebensführung in Korporationen: das Beispiel Laienbruderschaften	325
21. Pfarreien, Kirchspiele und Stadtbezirke	331
a. Die <i>parochia</i> – Gemeinschaft der Gläubigen und untere Verwaltungsebene	332
b. Die Entwicklung der Pfarrerwahl	335
22. Die Kölner Juden	338
a. Die erste Judengemeinde (bis zum Pogrom von 1349)	341
<i>Das jüdische Viertel</i>	341
<i>Jüdische Selbstverwaltung, Judenschutz und die Rechtsstellung der Juden</i>	347
<i>Das Pogrom vom August 1349</i>	351
b. Die zweite jüdische Gemeinde (bis zur Ausweisung im Jahr 1424)	358
<i>Die Wiederansiedlung einer jüdischen Gemeinde im Jahre 1372</i>	358
<i>Die Entwicklung der Gemeinde bis 1424</i>	361
<i>Die Ausweisung der Juden (1424)</i>	364
23. »Die da unten« – Außenseiter und Randgruppen in der spätmittelalterlichen Gesellschaft	368

KIRCHLICHE AMTSTRÄGER, ANGEHÖRIGE GEISTLICHER INSTITUTE UND MITGLIEDER RELIGIÖSER GEMEINSCHAFTEN	384		
24. Der Pfarrklerus	386		
25. Stiftskanoniker, Mitglieder der Ritterorden, Mönche	391		
a. Kanoniker	391		
b. Ritterorden: Johanniter und Deutschordensherren	392		
c. Mönche	393		
<i>Benediktiner</i>	393		
<i>Die Orden der Reformzeit</i>	394		
<i>Mendikanten und Kartäuser</i>	395		
<i>Von der devotio moderna beeinflusste Gemeinschaften</i>	399		
26. Kanonissen, Nonnen und geistliche Frauengemeinschaften	401		
a. Kanonissen	401		
b. Nonnen	402		
c. Beginen und andere weibliche semireligiöse Gemeinschaften	404		
<i>Beginen</i>	404		
<i>»Swestern« und Klausnerinnen</i>	407		
<i>Hospitäler der Beginenkonvente</i>	407		
d. Der Niedergang semireligiöser Lebensformen	408		
<i>Die Überführung der Beginenkonvente in     Klostergemeinschaften</i>	409		
<i>Der Wandel der Hospitäler</i>	410		
SCHUL- UND BILDUNGSWESEN	412		
27. Die Schulträger: Stifte, Klöster und Pfarreien	415		
a. Stifts- und Klosterschulen	415		
b. Pfarrschulen	418		
c. »Deutsche« Schulen	421		
d. Mädchenschulen	422		
		28. Generalstudien und Universität	424
		a. Die große Zeit der Kölner Generalstudien	424
		b. Die Gründung der Universität	429
		c. Die Fakultäten	438
		<i>Die Artes-Fakultät und die Bursen</i>	438
		<i>Die medizinische Fakultät</i>	445
		<i>Die rechtswissenschaftliche Fakultät</i>	447
		<i>Die theologische Fakultät</i>	449
		d. Universität und Buchdruck	452
		KUNST UND ARCHITEKTUR, KÜNSTLER UND STIFTER	460
		29. Der spätmittelalterliche Kirchen- und Profanbau	463
		a. Der gotische Dom	463
		b. Spätmittelalterliche Kirchen und ihre Ausstattung	474
		c. Profane Bauten	487
		<i>Rathaus und Ratsturm</i>	490
		<i>Der Gürzenich</i>	497
		<i>Bürgerhäuser</i>	502
		30. Altkölner Malerei	504
		31. Kölner Bürger als Stifter und Förderer der Kunst	515
		Ein Nachwort – Zum Lobe Kölns	527
		Anhang	
		Bibliografische Angaben	533
		Anmerkungen	554
		Personenregister	597
		Orts- und Sachregister	605
		Bildnachweis	627

## Vorwort

Viele Bücher haben eine lange Geschichte – dieses eine außerordentlich lange. Am Ende dieser Geschichte ist es mir als dem wissenschaftlichen Herausgeber der Stadtgeschichte ein besonderes Bedürfnis, Herrn Dr. Carl Dietmar für sein weit über alles Normalmaß hinausgehendes Engagement zu danken. Denn er hat aus dem nachgelassenen Fragment des verstorbenen Kollegen Dr. Wolfgang Herborn am Ende ein Buch geschaffen, das die spannungsgeladene und manchmal fast revolutionäre Geschichte Kölns im späten Mittelalter lebendig werden lässt. Das Wort hat nun der Leser.

Köln, Juni 2019  
Werner Eck

## Einleitung

Der Begriff »Spätmittelalter« ist eine relativ junge Epochenbezeichnung. Erst in den 1920er-Jahren fand er Eingang in die Terminologie der deutschen Geschichtswissenschaft. Im 19. Jahrhundert wurde der Zeitraum zwischen 1250 und 1500 u. a. als »Ausgang des Mittelalters« verortet und überwiegend mit wenig Sympathie erforscht und beschrieben. Auf die äußerlich so glanzvolle Epoche der Staufer, in der das römisch-deutsche Kaisertum unbestritten die Führungsrolle in der sich formierenden abendländischen Staatenwelt eingenommen hatte, folgte nach dem Tod Friedrichs II. (1250) das sogenannte Interregnum, die »kaiserlose, die schreckliche Zeit« (Friedrich Schiller); das Heilige Römische Reich, so der offizielle Name, umfasste unter den seit 1273 amtierenden Königen aus den Häusern Habsburg, Luxemburg und Wittelsbach ein Konglomerat von etwa 100 Territorien und war alles andere als ein Staat mit starker Zentralgewalt. In einer Zeit, die alles unter dem Gesichtspunkt der Nation betrachtete, musste das Spätmittelalter als eine Epoche des Niedergangs erscheinen. Aber auch Johan Huizingas *Herbst des Mittelalters*, die herausragende Darstellung der Epoche (1924 in deutscher Übersetzung publiziert), legte assoziativ das Bild einer Phase des Vergehens und des Verfalls nahe; das Spätmittelalter galt konsequentermaßen lediglich als Vorabend der Reformation, wie es auch im Titel einer weiteren bedeutenden Studie (*Deutschland vor der Reformation* von Willy Andreas, 1932 erschienen) suggeriert wurde.

Erst seit einigen Jahrzehnten wird diese Bewertung einer gründlichen Revision unterzogen; mittlerweile sind vor allem innovative Entwicklungen und Veränderungsprozesse, die das spätmittelalterliche Reich kennzeichnen, herausgearbeitet und auch angemessen gewürdigt worden. Dazu zählen die Ausbildung der Rats- und der Gemeindeverfassung, die Minderung der Herrenrechte, die Institutionalisierung des Korporationswesens,

zudem eine neue Qualität des internationalen Handels und Austauschs, die zunehmende internationale Kommunikation und Mobilität, die Entwicklung des europäischen Hochschulwesens – Erscheinungen, die man unter dem Begriff der »Internationalität« zusammenfasst<sup>1</sup> –, die Ausweitung laikaler Mitspracherechte in kirchlichen Angelegenheiten und die sich in Teilen der städtischen Gesellschaft stetig weiter ausbreitende Schriftlichkeit. Das sind aber nur die wichtigsten Merkmale, die diese Epoche charakterisieren. Weitgehend abgerückt ist man von der Sichtweise »Spätmittelalter = Krisenzeit«, gemäß der man – anknüpfend an Wilhelm Abels agrargeschichtliche Forschungen<sup>2</sup> – die Krisenjahre der Landwirtschaft, Hungerkatastrophen, Teuerungszeiten, aber auch Phasen des Preisverfalls von Agrarprodukten als gesamtgesellschaftliche Strukturkrise gedeutet hatte.

Die stadtkölnische Historiografie hat dagegen das Spätmittelalter seit eh und je als eine der glanzvollsten Epochen der Stadtgeschichte gewürdigt – und das zu Recht. Denn einerseits hatte sich Köln seit dem Hochmittelalter zu einem der bedeutendsten Wirtschaftsstandorte des Reiches entwickelt; der Kölner Handel und das Exportgewerbe waren die Motoren eines beispiellosen wirtschaftlichen Aufschwungs. Zugleich aber fand in dieser Zeit ein langwieriger politischer Prozess seinen Abschluss, der mit der Schlacht bei Worringen (1288) seinen entscheidenden Antrieb erhalten hatte: Die Kölner Bürgerschaft entzog sich mehr und mehr der Stadtherrschaft des Erzbischofs, es formierte sich eine »bürgerliche« Kommune, die ihre inneren Angelegenheiten autonom gestalten wollte und konnte und zudem von den Landesherrn der Umgebung als gleichwertiger Bündnispartner gesucht wurde. Es sollte freilich fast 200 Jahre dauern, ehe Kaiser Friedrich III. die Stadt offiziell mit dem sogenannten »Reichsstadtprivileg« bedachte und den Einwohnern alle Gewohnheiten, Freiheiten und Rechte bestätigte, die ihnen von Kaisern, Königen und Päpsten – aus ganz unterschiedlichen Anlässen – bis dahin zugestanden worden waren. Das richtete sich vor allem gegen die Ansprüche des Erzbischofs, der sich allerdings weiterhin als Herr der Stadt betrachtete. Letztlich aber sanktionierte das Reichsstadtprivileg »nur« die hoch entwickelten kommunalen Selbstbestimmungs- und Selbstverwaltungsstrukturen, die sich die Kölner nach Worringen Schritt für Schritt geschaffen hatten, und dokumentierte darüber hinaus die allgemein anerkannte Stellung, die sich die Stadt – dank ihrer überragenden Wirtschaftskraft – im Reichsgefüge erworben hatte.

Die Gestaltung der politischen Ordnung, die 1396 mit dem Verbundbrief (der bis zur französischen Besetzung Kölns im Jahr 1794 Bestand ha-

ben sollte) eine »besonders reine Zunftverfassung«<sup>3</sup> hervorbrachte, verlief indessen keineswegs kontinuierlich und ohne gewaltfreie Auseinandersetzungen – wie im Übrigen überall im Reich. Zwischen 1300 und der Mitte des 16. Jahrhunderts sind mehr als 200 »Bürgerkämpfe«<sup>4</sup> in deutschen Städten gezählt worden. Das heißt aber auch, dass man innerstädtische Unruhen in Köln, etwa den Aufstand der Fleischer (1348), die Auflehnung der Weber gegen die oligarchische Herrschaft des Rates (1370/71) sowie den Aufruhr von 1481/82, keinesfalls isoliert, sondern generell im Kontext sozialer Konflikte der spätmittelalterlichen städtischen Gesellschaft in allen Teilen Deutschlands betrachten sollte.

Die Bedeutung Kölns spiegelt sich auch und besonders darin wider, dass die Stadt im 14. und 15. Jahrhundert ein Gemeinwesen mit außergewöhnlicher kultureller und künstlerischer Strahlkraft war: Bedeutende Künstler, Maler und »Intellektuelle« ließen sich in Köln nieder; die kapitalkräftige Oberschicht und wohlhabende geistliche Institutionen traten als Stifter von Kunstwerken und generell als Förderer der Künste auf. Schließlich zog die 1388 gegründete Universität Studenten und Gelehrte aus nah und fern an, was auch der in ganz Europa wahrgenommenen wirtschaftlichen und finanziellen Potenz der Stadt geschuldet war.

Die vorliegende Darstellung konnte auf ein ausnehmend umfangreiches Quellenmaterial zurückgreifen und sich auf zahlreiche wissenschaftliche Abhandlungen zu unterschiedlichen Themen und Ereignissen der spätmittelalterlichen Stadtgeschichte stützen.

Der überwiegende Teil des Quellenmaterials, das im Historischen Archiv der Stadt Köln verwahrt wird, vor allem das Aktenmaterial, ist seit Langem sukzessive ediert worden; hier seien nur aufgezählt die Schreinsbücher, die Zunfturkunden, die Eidbücher und die Ratsmemoriale; auch die meisten erzählenden Quellen, darunter die Kölner Jahrbücher und die Koelhoffische Chronik, liegen in gedruckter Form vor. Insoweit ist dieser Band weniger von der Katastrophe des Historischen Archivs im Jahr 2009 betroffen worden als jene zu späteren Epochen.

Auf dieser einzigartigen Basis ist vor allem in den 1970/80er-Jahren eine Reihe wegweisender Arbeiten erschienen, zumeist am Institut für geschichtliche Landeskunde der Universität Bonn verfasst. Von den Autoren seien stellvertretend Manfred Groten, Wolfgang Herborn, Manfred Huiskes, Franz Irsigler und Klaus Militzer genannt,<sup>5</sup> die seitdem in vielen weiteren Publikationen dem Bild von einer spätmittelalterlichen Metropole deutliche Konturen verliehen haben. Mit ihren Veröffentlichungen zur wirtschaftlichen Stellung der Frauen sowie zur Frauen- und Mädchen-

bildung in Köln hat sich zudem Margret Wensky große Verdienste erworben; auch Letha Böhringer ist in diesem Zusammenhang hervorzuheben, deren Studien neue Einblicke vor allem in das Beginnenwesen gewähren.

Zur Volksfrömmigkeit und zur rheinischen und kölnischen Kirchengeschichte haben Anton Legner und Wilhelm Janssen herausragende Arbeiten vorgelegt, Letzterer vor allem mit seinen beiden Bänden zur Geschichte des Erzbistums Köln im Spätmittelalter. Für die Entwicklung der Kunst sind zahlreiche Veröffentlichungen aus dem Wallraf-Richartz-Museum zu nennen, namentlich muss Frank Günter Zehnders Standardwerk *Katalog der Altkölner Malerei* erwähnt werden.

Angesichts dieser vergleichsweise günstigen Ausgangslage galt es, Fragestellungen hinsichtlich der politischen, ökonomischen und religiös-kulturellen Lebenswelt der Menschen im spätmittelalterlichen Köln schwerpunktmäßig zu thematisieren und Strukturen sowie Entwicklungsstränge zu analysieren; als Beispiele seien genannt der Aufbau, die Normen und Regeln der Institutionen der stadtbürgerlichen Selbstverwaltung, die Organisation der berufsständischen Verbände sowie die gemeinschaftsstiftende Praxis von Reliquienkult und Wallfahrtswesen. Dabei lag es nahe, die Darstellung mit Wolfgang Herborns ureigenen Forschungsergebnissen zu beginnen; Herborn hatte als einer der Ersten die politische Interaktion und das Selbstverständnis der führenden Familien untersucht, die Zahl ihrer Vertreter in den städtischen Gremien katalogisiert und statistisch ausgewertet: Auf dieser Basis hat er letztlich das Bild einer spätmittelalterlichen Oberschicht gezeichnet.

Nach dieser kurzen Einführung in das Thema sind Worte des Dankes angebracht, des Dankes an viele, ohne deren Unterstützung dieser Band nicht hätte publiziert werden können. In erster Linie gilt mein Dank natürlich der Historischen Gesellschaft Köln, die mir zum zweiten Mal die Bearbeitung und Fertigstellung eines »unvollendeten« Manuskripts anvertraute. Besonders möchte ich dem Vorsitzenden der Gesellschaft, Prof. Jürgen Wilhelm, und der Geschäftsführerin, Frau Hadmut Jaeger, danken, die mich in jeder Weise unterstützt haben. Wie bei Band 3, als es darum ging, das Werk des verstorbenen Autors Hugo Stehkämper zu redigieren und fortzusetzen, bestand die Aufgabe zunächst darin, den von Wolfgang Herborn hinterlassenen Text umfangmäßig und stilistisch zu bearbeiten. Als noch wichtiger aber erwies es sich, den Band um eine erhebliche Anzahl von Themenbereichen zu erweitern, die Herborn nicht berücksichtigt hatte. Dabei bin ich dankenswerterweise von einer Reihe von Freunden und Fachkollegen unterstützt worden; nennen möchte ich

stellvertretend Dr. Joachim Oepen (Historisches Archiv des Erzbistums Köln) und Dr. Roland Krischel (Wallraf-Richartz-Museum). Letzterer hat die Kapitel zu Kunst und Architektur, zu Künstlern und Stiftern einer kritischen Prüfung unterzogen; dank seiner kenntnisreichen Anregungen konnte dieser wichtige Bereich in angemessener Weise dargestellt werden. Prof. Wilhelm, als Vorsitzender der Kölnischen Gesellschaft für Christlich-Jüdische Zusammenarbeit ein besonderer Kenner der jüdischen Geschichte Kölns, hat mit seinen Hinweisen die Erarbeitung des Kapitels über die Kölner Juden maßgeblich befördert.

Innerhalb des Greven Verlag Köln gilt mein Dank Carolin Witte und Judith Rambo, die das Projekt angenehm unaufgeregt betreut und koordiniert haben. Die Bildbeschaffung verantwortete gewohnt professionell Aiko Wolter, für Gestaltung und Layout war Elmar Lixenfeld zuständig (dem ich auch für die Erarbeitung der Karten auf den Seiten 179, 343 zu danken habe). Mit seinem überaus sorgfältigen und kenntnisreichen Lektorat hat sich Dr. Holger Steinemann auch um diesen Band große Verdienste erworben.

Der Herausgeber der 13-bändigen *Geschichte der Stadt Köln*, Professor Werner Eck, ist hier zwar an letzter Stelle aufgeführt, ihm zu danken, ist mir indessen eine Herzensangelegenheit. Professor Eck hat zur Fertigstellung dieses Bands einen Beitrag geleistet, der weit über das hinausgeht, was gemeinhin unter den Obliegenheiten eines Herausgebers verstanden wird. Letztlich ist das Buch das Ergebnis einer gemeinsamen Arbeitsleistung von Herausgeber und Autor: Als äußerst scharfsinniger Analytiker hat Professor Eck, vor allem hinsichtlich der verfassungsrechtlich »innenpolitischen« Entwicklungen, immer wieder die Herausarbeitung struktureller Zusammenhänge und Paradigmen eingefordert; und bei einigen Kapiteln, die auf Herborns Forschungen zu Führungsschichten basieren, hat er mit konkreten und detaillierten Vorgaben und Textvorschlägen eine redaktionelle Straffung und innere Konsistenz der Darstellung herbeigeführt. Als Kritiker unnachsichtig, war er gleichzeitig ein verständnisvoller Gesprächspartner.

Für den Rückhalt, den er mir stets gewährte, für seine außergewöhnlich intensive Unterstützung sowie den enormen Arbeitsaufwand, den er – auch im Sinne des Gesamtwerks – betrieben hat, bin ich Professor Eck zu tiefstem Dank verpflichtet.

Köln, August 2019  
Carl Dietmar

## Die Stadt nach dem Woensam-Plan von 1531

Deutlich treten auf dem Woensam-Holzschnitt vier hintereinander gestaffelte Zonen hervor: der Hafen als ein Zeichen der Wirtschaftskraft einer exportorientierten Handels- und Gewerbestadt (a.), die niemals bezwungene und mit zahlreichen Türmen bewehrte Stadtmauer als Symbol der Wehrhaftigkeit (b.), das hinter den Mauern liegende Häusermeer, aus dem sich zahlreiche prachtvolle Kirchen und einige repräsentative Profanbauten erheben, ein unübersehbarer Hinweis auf Größe, Reichtum und Heiligkeit der Stadt (c.), und die in den Wolken schwebenden Figuren der Stadtgründer und -beschützer, die auch den Anspruch der Stadt auf den Titel »heiliges Köln« unterstreichen sollen (d). Dieser Ehrentitel findet sich in der lateinischen Fassung *sancta Colonia* schon in der Umschrift des Kölner Stadtsiegels, des ältesten seiner Art auf europäischem Boden.<sup>1</sup>

Einige Jahrzehnte später wurde ein Stadtplan produziert, der die Stadt erstmals aus der Vogelperspektive wiedergab: Diesen Plan, der Köln von der Rheinseite aus zeigt, publizierte der Kartograf Arnold Mercator 1570/71. Er lieferte ein topografisch exaktes Bild und porträtierte so die spätmittelalterliche Stadtgestalt in besonders prägnanter Weise.

### a. Der Rhein und die Hafenanlagen

Der Rhein bildete die Grenze zwischen der Wirtschaftsmetropole Köln und der ländlichen Idylle der Freiheit Deutz. Er war die Lebensader für Handel, Verkehr und Wirtschaft und ermöglichte den Ausbau Kölns zu einer mittelalterlichen Großstadt. Auf seine Bedeutung weist eindrucksvoll die dicht gedrängte Flotte von Schiffen verschiedener Größe hin, die am Rheinufer ankern oder aber auf dem Fluss unterwegs sind. Woensam zeichnete aber auch die Menschen, die auf und an den Schiffen und im

Hafen die verschiedensten Arbeiten verrichten, und vermittelt damit einen Einblick in den Lebensalltag dieses Personenkreises.

Unter den zahlreichen Handelsschiffen fallen hinsichtlich ihrer Zahl und Größe vor allem zwei Typen von Großschiffen auf. Im südlichen Teil des Hafens, nahe der Salzgassenpforte, dominierte der etwas klobig wirkende Oberländer, dessen Name darauf verweist, dass er für Fahrten rheinaufwärts diente. Er wurde in Klinkerbauweise gezimmert und hatte einen trapezförmigen Grundriss, auf dessen breiterer Seite ein hochgezogenes Heck stand, das eine Kajüte beherbergen konnte. Der schmalere Bug war so flach konstruiert, dass er direkt am Ufer aufsetzen und das Schiff so über eine Planke be- oder entladen werden konnte. Diese Bauweise hatte den Vorteil, dass man nicht unbedingt auf eine Kaianlage oder einen Kranen (der mittelalterliche Fachbegriff für Kran) angewiesen war. Es konnte seine Ladung auch dort löschen, wo nur Rampen in den Rhein gebaut waren. Als Steuer diente ein großes, schweres Senkruder, das an der Steuerbordseite des Hecks mit starken Klemmen befestigt war. Auf kurzen Strecken und im Hafen bewegte man den Oberländer mit mehreren langen Rudern oder ließ ihn durch die Strömung dorthin treiben, wohin er sollte; ein Bugruder diente dabei als Steuer. Im flacheren Bugbereich stand ein kräftiger Mast, der aber nicht zum Segeln, sondern zum Treideln benutzt werden konnte. Ein Oberländer hatte einen geringen Tiefgang und konnte höchstens 50 Tonnen laden.

Im nördlichen Hafenbereich überwog der andere Großschiffstyp, der Niederländer, der fast ausschließlich am Niederrhein anzutreffen war. Seine Grundform war die der »Aak«, die es in verschiedenen Größen und Bauweisen, teils offen, teils geschlossen, gab. Der Niederländer war ein bauchiges, in Klinkerbauweise gezimmertes Schiff mit grob gerundetem Bug und Heck. Am Heck befand sich ein festes Steuerruder, sodass der für den Oberländer typische Heckaufbau wegfiel. Das Schiff besaß einen Mast mit Segeltakelage. Es war geräumiger als der Oberländer und konnte maximal 80 Tonnen Ladung fassen. Die unterschiedliche Transportkapazität der beiden wichtigsten Schiffstypen spiegelt sich im Woensam-Plan darin wider, dass die Zahl der kleineren Oberländer fast doppelt so groß wie die der Niederländer ist. Für die Schiffe beiderlei Typs endete die Handelsfahrt in Köln, wo sie, voneinander getrennt, südlich und nördlich der Salzgassenpforte anlegten.

Die Schiffsbauer hatten beide an die natürlichen Gegebenheiten des Rheinlaufs angepasst, dessen Flussbett mit dem Austritt aus dem Mittelgebirge seinen Charakter veränderte. In der Mittelgebirgszone war der Rhein

häufiger durch Gebirge eingeengt. Tückische Riffe im Bereich des Binger Lochs und der Unkelsteine sowie Untiefen im Verlauf der gesamten Strecke gefährdeten die Schifffahrt. Diese Faktoren ließen nur kleinere Schiffe mit nicht allzu großem Tiefgang zu. Rheinabwärts konnten dagegen größere, mit Segeln ausgerüstete Schiffe wie die Niederländer verkehren. Im Gegensatz zu den Oberländern konnte dieser Schiffstyp aber nur Orte mit ausgebauten Hafenanlagen anfahren.

Die unterschiedlichen hydrografischen Voraussetzungen eröffneten die Gelegenheit, wirtschaftspolitische Maßnahmen zu ergreifen, die den Kölner Bürgern Wettbewerbsvorteile brachten. Im Jahr 1259 erreichte die Stadt ein lange verfolgtes Ziel, als Erzbischof Konrad von Hochstaden ihr das Stapelrecht verlieh. Es war ein Zwangsrecht – alle Kaufleute, die durch die Stadt zogen oder auf dem Rhein ankamen, hatten ihre Waren drei Tage lang zunächst Kölner Bürgern zum Verkauf anzubieten. Da für die Schiffe beiderlei Typs die Fahrt ohnehin in Köln endete, dürfte für viele der Schiffseigner und Händler der Stapel eine akzeptable Lösung gewesen sein, zumal sie sich in der damals größten Stadt des Reiches auch gute Absatzmöglichkeiten erhoffen durften. Die Stadt untersagte zudem auswärtigen Kaufleuten den Unterhalt eigener Lagerhäuser und den Detailverkauf. Der Handel mit dem wichtigsten Kölner Handelsgut, dem Wein, war ihnen auch untereinander verboten; war ein Fremder an Geschäften beteiligt, musste er Wirte oder geschworene Unterverkäufer einschalten. Die Trennung zwischen Weinaufkäufern und -verkäufern war so strikt, dass die Leute aus dem »Oberland«, die den Wein heranzuführten, und die Niederländer, die ihn erwerben wollten, nicht einmal bei demselben Wirt ihre Herberge haben durften.<sup>2</sup>

Was für den Wein galt, galt auch für andere Waren. So wurden die aus dem Norden herangeschafften Meeresfische in Köln auf ihre Qualität geprüft und in andere Fässer eingelegt. Sie erhielten dann das Kölner Gütesiegel und durften erst anschließend weiter rheinaufwärts transportiert werden. Das Verladen von Wein, Fischen und sonstigen Handelsgütern auf einen anderen Schiffstyp erklärt auch den umfangreichen Ausbau des Kölner Hafens, der im Spätmittelalter der größte Binnenhafen Europas war.

Ein weiteres kleineres Lastschiff ist ebenfalls auf dem Plan zu sehen, eine – hier mit Weinfässern beladene – sogenannte Lauertanne, ein »Einwegschiff«, das sich völlig von den bisher genannten Lastschiffen unterschied, nur für die Talfahrt konstruiert und dementsprechend leicht gebaut war. Die Lauertanne bestand aus Holz, das ohne Nagelung nur durch Holz-

pflöcke verbunden war. Ein schmales, lappenartiges, nur lose in der Heckmitte angebrachtes Ruder diente als Steuer. Diese Schiffe wurden zumeist in den waldreichen oberrheinischen Gebieten gefertigt und am Bestimmungsort zusammen mit der beförderten Ware als Holzmaterial verkauft. Sie besaßen ein rechteckiges Rahsegel, das an einem leichten Mast befestigt wurde. Die Lauertanne transportierte vornehmlich Weinfässer und Holz.

Schon im 15. Jahrhundert gab es sogenannte Marktschiffe, die regelmäßig zwischen Köln und Neuss bzw. zwischen Köln und Bonn verkehrten. Seit dem Ende des 14. Jahrhunderts sind derartige Schiffsverbindungen zwischen Neuss und Köln belegt. Der sogenannte »Neusser« auf dem Niederrhein fuhr von der Trank- oder Kostgasse ab, während sich der Anlegeplatz für das Bonner Marktschiff wohl in der Nähe der Pfarrkirche St. Maria Lyskirchen befand; der Fahrplan des Schiffs richtete sich nach der Turmuhr dieser Kirche.<sup>3</sup> Bei der Hafenstraße ganz in der Nähe lag seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert das Fähramt, das den Fährdienst zwischen Köln und Deutz organisierte. Die Fähre beförderte nicht nur Personen, sondern auch Wagen und Karren auf die andere Rheinseite. Regelmäßig pendelte im Spätmittelalter auch ein Marktschiff zwischen Köln und Mülheim.<sup>4</sup>

Obwohl die Quellen über den Personenverkehr auf dem Rhein nur spärlich fließen, ist es sicher, dass die Marktschiffe neben Frachtladungen auch Personen mitnahmen. Der Kölner Chronist Hermann Weinsberg erzählt, dass er 1525 zusammen mit seinem Vater in Zons den »Neusser« bestiegen habe, um nach Köln zu gelangen. Solange Weinsberg in den Jahren 1531 bis 1534 in Emmerich zur Schule ging, fuhr er regelmäßig mit dem Schiff rheinabwärts, während er stets zu Fuß zurückkehrte, weil die Tarife rheinaufwärts wegen des Treidelns wesentlich teurer waren.<sup>5</sup> Die Fahrgäste konnten ihren Beförderungstarif senken, indem sie sich verpflichteten, die Schiffe zu rudern.

Die weiteren auf dem Woensam-Plan zu sehenden Schiffstypen sind teils kleinere Modelle der großen Frachtschiffe, teils aber auch Weiterentwicklungen von Rheinkähnen oder Nachen, die meistens nur Waren beförderten. Die einfachen Kähne, die an Schiffen oder an der Kaimauer angebunden waren, dienten dazu, Personen oder Fracht aus den großen Lastschiffen ans Ufer zu bringen. Desgleichen benutzten die Müller und Zimmerleute kleine Nachen, um zum Arbeiten zu den Schiffsmühlen oder zu der Werft auf der Rheininsel zu gelangen.

Im Hafengelände gab es zahlreiche Treppenanlagen oder befahrbare Rampen, die vom Strom bis zum Kai und in der Regel weiter bis zu

einem der vielen Tore führten. Auf manchen dieser Rampen konnten Pferdewagen oder Karren bis unmittelbar an die Schiffe herangefahren werden.

Die relativ schmale, im Schatten der Stadtmauer liegende Uferstraße diente vor allem als Leinpfad (Treidelweg), aber auch als Ladezone. Im nördlichen Hafenbecken sind zwei Schiffe dargestellt, die von mehreren Pferden zu ihrem Anlegeplatz gezogen worden sind. Für die schweren Mühlsteine, die aus Andernach kamen, und für die großen Fässer, in denen Weine aus dem Süden, vor allem aus dem Elsass, angeliefert wurden, standen im Hafen Lastkräne verschiedener Größe zur Verfügung. Bereits um 1380 gab es vier davon, einen großen, am Ufer errichteten Landkran an der Markmannsgasse und drei Schiffskräne, von denen einer an der Rheingasse und zwei an der Neugasse postiert waren. Im Jahr 1479 kam noch ein weiterer Kran an der Mühlengasse hinzu.<sup>6</sup>

Das dem Südteil des Hafens vorgelagerte Werth diente als Reparaturwerft für kleinere Schiffe sowie für die Rheinmühlen, von denen eine von einer Gruppe von etwa 25 Männern mit einem langen Seil an Land gezogen wird. Die Zahl der Rheinmühlen hat im Verlauf des Mittelalters stetig abgenommen. Während seit dem Jahr 1276 insgesamt 26 Mühlen betrieben wurden, verminderten immer wieder heftiger Eisgang sowie andere Unglücksfälle, aber wohl auch der technische Fortschritt deren Zahl zusehends. 1527 waren nur noch zehn namentlich bekannte Mühlen auf dem Rhein vorhanden, von denen bald darauf zwei versanken und nicht mehr ersetzt wurden; 1531 wurden die restlichen acht Mühlen in zwei Reihen östlich vor Werth aufgestellt. Neben den Schiffsmühlen, bei denen es sich ausschließlich um Getreidemühlen handelte und die zum überwiegenden Teil für die Versorgung der Stadt mit Mehl zuständig waren, gab es im 14. Jahrhundert auf der Stadtmauer zwei Windmühlen, die Kartäuser- und die Gereonswindmühle; beide sind auf dem Woensam-Plan zu sehen.<sup>7</sup>

## b. Die Stadtbefestigungen

Die Hafenanlage endete an der mächtigen Stadtmauer, von der die Rheinseite sowie einige der Feldtore abgebildet sind. Die Kölner Stadtmauer war das größte Bauwerk im deutschen Reich. 1179/80 begonnen, wurde sie im Verlauf des 13. Jahrhunderts fertiggestellt. Sie umschloss ein Gelände von mehr als 400 Hektar, das bis ins 19. Jahrhundert hinein als Siedlungsfläche ausreichte. Auf der Rheinseite betrug ihre Länge gut drei, auf der Landseite mehr als sieben Kilometer.<sup>8</sup>

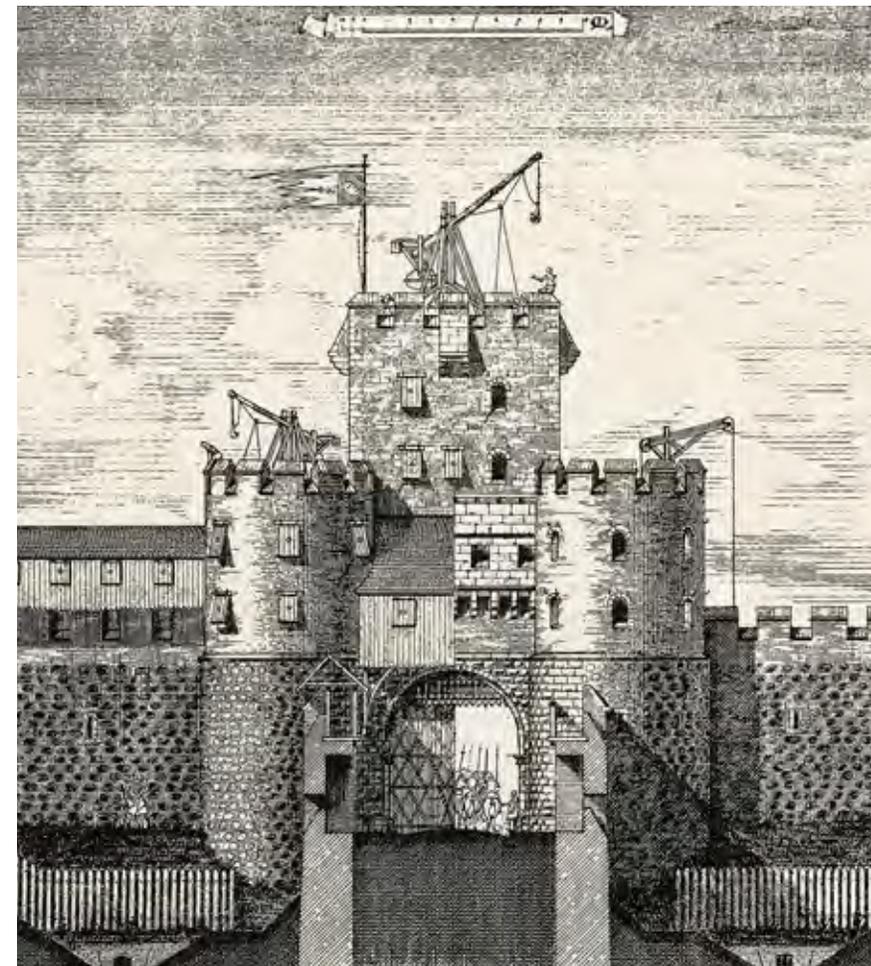


Abb. 9

Das Weyertor, von der Feldseite aus gesehen.  
Rekonstruktionszeichnung, 1884.

Da von der Rheinseite keine größeren Angriffsaktionen zu erwarten waren, hatte man die Verteidigungsanlage nicht so stark ausgebaut wie auf der Feldseite. Ihrer Errichtung lag auch nicht, wie auf der Landseite, ein einheitlicher Bauplan zugrunde. Die Häuser waren teilweise in die Mauer einbezogen, und zahlreiche kleinere Tore unterbrachen ihren Verlauf. Insgesamt gab es vom Bayenturm im Süden bis zum Kunibertsturm im Norden 22 oder 23 Pforten, von denen Woensam allein 18 namentlich benennt. Manche der Tore waren entweder ganz oder bis auf kleine Zugänge zugemauert, andere mit Bretterverschlüssen verschlossen. Die Tatsache,