

Buch – Bibliothek – Region

Wolfgang Schmitz zum 65. Geburtstag

Herausgegeben von
Christine Haug und Rolf Thiele



2014

Harrassowitz Verlag · Wiesbaden

Des Kölner Stapels Aufstieg und Abgang

DIETER STRAUCH, Köln

1. Der Beginn des Kölner Stapelrechts

Während um 1104 der Rhein noch von Stapelrechten frei war¹, die Schiffer von Nord und Süd also dort frei verkehren konnten, lässt eine Trierer Urkunde von 1149 den Schluss zu, dass die Kölner den Trierern zwar aus altem Recht die Durchfahrt gestatteten, aber um 1150 begannen, ein Stapelregal durchzusetzen.² Es richtete sich vor allem gegen die Flandrischen Kaufleute, welche die Stadt hinderte, den Rhein über Köln hinaus nach Süden zu befahren. Kaiser Friedrich Barbarossa hatte sich in seiner *constitutio de regalibus* von 1158³ die nutzbaren Rechte an öffentlichen Wegen und schiffbaren Flüssen als kaiserliches Regal vorbehalten und widersetzte sich dem Monopolstreben der Kölner, als er 1165 den Flandern die Wege des Reiches für ihren Handel öffnete. Der Schiedsspruch des Erzbischofs Philipp I. v. Heinsberg (1167–1191) vom 6. Nov. 1169 erwähnt zwar erstmals den Kölner Stapel, er lässt seinen Umfang aber – im Widerspruch zur Urkunde Barbarossas – offen und begünstigte dadurch die Kölner.⁴ Dem setzte Barbarossa sein Jahrmarktsprivileg für Duisburg vom 29. Mai 1173⁵ entgegen, in dem er allen Kaufleuten den Verkehr auf dem Rhein und anderen Flüssen freigab: „*mercatores ... habebunt ascensum et decensum in Reno et in aliis aquis sive terris in imperio nostro constitutis ...*“.

Trotz dieser auch für Köln geltenden Regelung fällt Philipp von Heinsberg im Streit der Stadt Köln mit den Flandern des Jahres 1178 einen Vergleich⁶, der die Bergfahrt nur in zweideutiger Weise freigab und das Barbarossaprivileg von 1173 missachtete. In den Auseinandersetzungen zwischen der Stadt und dem Erzbischof im Jahre 1258 beklagte sich die Stadt Köln darüber, er habe den auswärtigen Kaufleuten erlaubt, den Rhein hinauf- und hinunter zu fahren, „*ultra terminos antiquitus constitutos*“ (über die von alters her festgesetzten Grenzen) hinaus. Albertus Magnus schlichtete den Streit mit einer Schiedskommission im „Großen Schied“ dieses Jahres. Ihr Spruch stützte die städtische Ansicht und berief sich teils auf den Vergleich Erzbischof Philipps von 1178 teils auf alte Gewohnheit.⁷ Die Urkunden Kaiser Friedrichs II. von Mai 1242 und Richards v. Cornwall vom 27. [26.] Mai

1 Koblenzer Zollrolle in HUB I, 1776, Nr. 5.

2 Die Trierer Urkunde vom 20. Mai 1149 in: LACOMBLET Bd. IV, Nr. 117, S. 133f. behandelt Zollfragen in Köln, und gibt den Trierern Berg- und Talfahrt auf dem Rhein bei Köln frei; vgl. GÖNNENWEIN 1939, S. 18.

3 „*Regalia sunt hec: arimannie, vie publice, flumina navigabilia, et ex quibus fiunt navigabilia, portus, ripatica, vectigalia ...*“ MGH Constitutiones I, 1893, Nr. 175, S. 244f = ZEUMER 1913, Nr. 14, S. 15.

4 REK II, Nr. 936, Schiedsspruch v. 6. Nov. 1169 über die Rheinfahrt des Klosters St. Bavo, vgl. STEHKÄMPER 1993, S. 375–379.

5 Privileg von 1173 in: MGH, Constitutiones I, 1893, Nr. 239, § 8, S. 334f = HUB I, 1876, Nr. 23; vgl. STEHKÄMPER 1993, S. 380–385 (385).

6 In ENNEN, Quellen I Nr. 96, vgl. STEHKÄMPER 1993, S. 393ff.

7 Vgl. den großen Schied ad II. 8 bei STRAUCH 2008, S. 164, Text S. 240.

1257, die das *privilegium de non evocando* des Electen Conrads v. Hochstaden für Köln v. 23. Juli 1239 bestätigten, erwähnen den Burgbann⁸, beziehen ihn jedoch ausschließlich auf die Gerichtsbarkeit, der die Kölner nur in Köln unterliegen sollten; außerhalb des Burgbanns durften sie nicht belangt werden. Ein Bezug auf den Stapel findet sich nicht⁹. Erst Erzbischof Konrad von Hochstaden hat den Kölner Stapel durch sein Privileg vom 7. Mai 1259¹⁰ rechtlich anerkannt, das auswärtigen Kaufleuten – gleichgültig ob sie zu Lande oder zu Wasser nach Köln kamen – befahl, die *terminos antiquitus constitutos* einzuhalten und ihnen die Bergfahrt über Rodenkirchen, die Talfahrt über Riehl (Ryle) hinaus versagte. Außerdem durften sie sich jährlich nur drei Mal je sechs Wochen lang in Köln aufhalten. Weder der Burgbann noch die Bannmeile ist erwähnt.

2. Sein innerer Ausbau

Wie sich das Kölner Stapelrecht in den folgenden hundert Jahren entwickelte, ist unklar, weil wir darüber kaum Quellen haben. Es scheint jedoch nicht wirklich durchgesetzt worden zu sein, da um die Mitte des 14. Jahrhunderts niederländische und Duisburger Kauf-

8 Urkunde Kaiser Friedrichs II. von Mai 1242 (LACOMBLET II, Nr. 267, S. 138); es ist das „Fridericianum“, Kölns höchstes Freiheitsprivileg, das der Stadt das *ius de non evocando* verlieh, vgl. Köln 1475, S. 12 (Zugleich war es die Bestätigung des Privilegs des Electen Conrad v. Hochstaden v. 23. Juli 1239 (LACOMBLET II, Nr. 243, S. 125: „quod nullus cirivim Coloniensium ... infra Coloniā et terminos ipsius civitatis, qui dicuntur Burchban commissio extra Coloniā ... in ius vocatur“) und Richards v. Cornwall vom 27. [26.] Mai 1257 (LACOMBLET II, Nr. 441, S. 239f). Auch WINDSCHEID 1775, der in bergischem Auftrag gegen den Kölner Stapel kämpfte, weist S. 81–83, auf den Burgbann in diesen Urkunden hin (und zitiert die SECURIS 1729, Nr. 108, S. 286f.). Sie erwähnen ihn nur in Bezug auf die Gerichtsbarkeit, da das Stapelrecht erst 1259 anerkannt wurde; vgl. BREUER 1921, S. 7f.; die Karten bei AUBIN 1914, Anhang, und DIRR 2005, S. 187 weisen Burgbann und Bischofsweg aus. Dieser teilte den Burgbann in einen schmalen inneren und einen breiteren äußeren Bereich vgl. KISKY 1912, S. 122; IRSIGLER 1983, S. 141; DIRR 2005, S. 101f.; KLEINERTZ 1977, S. 36 (vgl. FABRICIUS 1898, S. 99, 398). SEELIGER 1909, S. 30ff. weist darauf hin, dass die Stadt bereits 1479 am Poller Ufer Dämme oder „Köpfe“ zur Rheinkorrektion errichtet hatte, die das Erzstift im gleichen Jahr als Eingriff in sein Hoheitsrecht zerstörte. Erst mit der Urkunde v. 8. Jan. 1557 nahm die Stadt einen rechtsrheinischen Uferstreifen vom Erzstift in Erbpacht, und erbaute dort auf dem Poller- und Osterwerth einen Damm, um die Ableitung des Rheines ins Rechtsrheinische (die ein Hochwasser bereits einmal verursacht hatte), und damit die Versandung des Kölner Hafens zu verhindern. Seitdem betrachtete Köln diesen rechtsrheinischen Uferstreifen zwischen Deutz und Poll als Stadtgebiet. Im 18. Jahrhundert plante das Herzogtum Berg, dieses zeitweilige Rheinbett zum Bau eines Kanals zur Umgehung des Kölner Stapels zu nutzen, gab den Plan jedoch der Kosten wegen auf (vgl. unten § 8 mit Fn. 127).

9 Zum Burgbann vgl. STRAUCH 2008, S. 35. Der Sprachgebrauch wechselt: Die Urkunde von 1159 spricht von „*infra bannum urbis Colonie*“ (LACOMBLET I, Nr. 399, S. 276 = Quellen I, Nr. 74), auch die Bekundung des Spruchs der Reichsfürsten durch Friedrich II. von Juni 1237 (LACOMBLET II, Nr. 215, S. 111) = Quellen II, Nr. 164, S. 166) sagt: „*in iurisdictione ipisius, que bannmle vulgariter dicitur*“, sie meint also den erzbischöflichen Gerichtsbezirk des Hochgerichts, der nur das linksrheinische Gebiet umfasste, vgl. ENNEN, Geschichte Bd. I, S. 568, Fn. 4. Demgegenüber setzt die Privilegienbestätigung Karls IV. vom 6. Okt. 1355 (Quellen IV, Nr. 371, S. 406–408 (407) *Burgbann und Bannmeile* gleich: „*banno urbis et bannileuca que vulgariter burkban nuncupatur*“; doch die Urkunde v. 8. Dez. 1355 [s. u. Fn. 12] unterscheidet beide Grenzen erneut. Auch das Reichsstadtprivileg von 1475 [unten Fn. 30] nennt „burckpann und banmyren“ nebeneinander (vgl. SEELIGER 1909, S. 33f.).

10 Abbildung der Urkunde bei BÖHRINGER 2009 auf dem Umschlag und auf S. 6. Druck des Privilegs in: ENNEN, Quellen II, Nr. 396, S. 413–416; = LACOMBLET II, Nr. 469, S. 261–263 [262], vgl. GÖNNENWEIN S. 21.

leute oberhalb Kölns, jenseits von Mainz, zu finden sind.¹¹ Kaiser Karl IV. hat zwar am 8. Febr. 1349 den Kölner Stapel bestätigt und dabei den Wortlaut des Privilegs Konrads von Hochstaden vom 7. Mai 1259 übernommen; seine Bestätigung von 1355 hat dann die Worte über die Bannmeile hinzugesetzt und der Stadt die Polizei, das Geleit, und das Recht übertragen, in diesem Gebiet, das auch Territorien des Erzbistums, von Jülich und Berg erfasste, städtische Verordnungen und Statuten zu erlassen. Sie erhielt also Hoheitsrechte in fremden Territorien.¹² Das Privileg von 1355 hat der Kaiser – auf politischen Druck des Erzbischofs Wilhelm v. Gennep und rheinischer Fürsten – bereits am 5. Jan. 1356 widerrufen¹³, weil es auch Teile ihrer Hoheitsgebiete einbezog, doch hat die Stadt diese Bannmeile weiter als Recht behauptet.¹⁴ Die genannten kaiserlichen Stapelprivilegien legten zwar die Grenzen des Schiffsverkehrs auf dem Rhein und die Umschlagspflicht fest, nannten jedoch nicht die stapelpflichtigen Waren. Doch waren offenbar der Wein von Oberrhein, Mosel und Ahr sowie die Fische aus den Niederlanden von früh an Stapelwaren. Erst nach und nach hat der Rat der Stadt Köln sie in seinen Ordinancien vermehrt: Gegen Ende des 14. Jahrhunderts besteht die Ordinancie vom Holzmarkt (1370/90)¹⁵ auf dem Stapel (ohne den Begriff zu verwenden), da Kölner Bürger Holz vor seiner Ankunft in Köln nicht aufkaufen durften und es nach seiner Entladung einen Tag in Köln feilgeboten werden musste.¹⁶ Vor allem im 15. Jahrhundert hat die Stadt ihr Stapelrecht wirtschaftlich und rechtlich ausgeweitet. Es besagte nicht nur, dass die Schiffe von Nord und Süd ihre Ladung nach Köln bringen und dort ausladen mussten (Stapel oder Niederlage, Zwangsumschlag), sondern es war den Kölnern und anderen Kaufleuten verboten, bereits unterwegs Teile der Ladung zu erwerben (verbotener Vorkauf).¹⁷ Nach der Niederlegung der Waren in Köln mussten sie in den Kölner Kaufhäusern drei Tage lang angeboten und durften nicht von Gast zu Gast gehandelt werden (Feilbietungszwang). Ferner mussten die auswärtigen Kaufleute ihre Waren mit Kölner Schiffen weiterbefördern (Schiffahrtsmonopol), nachdem sie mit Hilfe eines Kölner Spediteurs einen Kölner Schiffer gefunden hatten, so dass die Kölner auch als Frachtführer tätig wurden. Schließlich gehörte zum Stapel auch, dass man den Wein aus

11 Der kölnische Zolltarif von 1350–60, in: HUB III; 1886, S. 296ff. a1 zeigt die Schiffer auf der Mosel bis Trier und auf dem Rhein bis Speyer; vgl. GÖNNENWEIN 1939, S. 97, SCHWERHOFF 2010, S. 49.

12 Die Urkunde von 1349 bei KUSKE, Quellen I, Nr. 95, S. 28–30; die Urkunde vom 8. Dez. 1355 ebd. Nr. 103, S. 33–35 = LACOMBLET III, Nr. 547 S. 453–457. Es heißt dort S. 454: „*civitati Coloniensi illam consuetudinem quaquandam libertatem que Burchban et Bannmle habuisse et jus habendi banleucam quod dicitur bannmle circumcirca civitatem predictam per terram et aquam ... et iam facta statuta et ordinationes mutare et de novo statuere et ordinare tocies quotiens voluerint ...*“; ihre Reichweite ist nicht genannt. Auf S. 455 wird die Bergfahrt – wie bisher – für fremde Schiffer im bergischen Rodenkirchen und die Talfahrt in Riehl [Ryle] begrenzt. Es findet sich aber kein Bezug auf den Stapel.

13 Widerruf des Stapelprivilegs am 5. Jan. 1356 bei WINDSCHEID 1775, S. 127–135; LACOMBLET III, Nr. 551, S. 460–463; vgl. BREUER 1921, S. 9; WACKER 2008, S. 330.

14 Vgl. für die Rechtsprechung des 14./15. Jhs. in der Bannmeile STEIN I, 1893, S. 601, ferner in .den Statuten v. 15. Juni 1437 (STEIN I, 1893, S. 636), und sie ist auch durchgesetzt worden; anders: IRSIGLER 1983, S. 138, doch sind seine Belege in Fn. 8 nicht stichhaltig.

15 ENNEN, Quellen IV, S. 93f. = STEIN 1895, Nr. 51, VI, S. 53ff.

16 GÖNNENWEIN 1939, S. 97ff.

17 KUSKE 1939, S. 10, 16.

dem Oberland prüfte und mit der Kölner Ritzung versah, dass man Ventgut¹⁸ (z.B. Fische, Butter, Käse aus den Niederlanden) prüfte, umpackte, erneut salzte und mit dem Kölnbrand (dem städtischen Dreikronen-Brand) zeichnete.¹⁹ Stapelfrei waren nur Güter, deren Umladung zu mühselig war, z.B. Mühlsteine und Trass, Salz und Getreide.²⁰

3. Sicherung nach außen

Im Jahre 1286 verpflichteten sich Graf Adolf VIII. v. Berg und sein Bruder Heinrich v. Windeck gegenüber der Stadt Köln, am Rheinufer zwischen Rheindorf und Zündorf – etwa 27 Kilometer lang – nie eine Festung oder ein Schloss zu errichten.²¹ Diese Urkunde diente der Stadt hinfort dazu, ihre Interessen auch östlich des Rheins zu behaupten. Die Kölner grenzten sich auch von den Bewohnern der seit 1314 kurkölnischen Herrlichkeit Ryle (heute: Köln-Riehl)²², dem rechtsrheinischen ebenfalls kurkölnischen Deutz (Duytze)²³ und dem bergischen Mülheim (Moelenheim)²⁴ ab, wie für das Jahr 1400 belegt ist.²⁵ Sofern jemand Ratsleute aus diesen Orten einsetzte, sollten die Kölner Ratsherren das verbieten. Dementsprechend duldeten die Kölner auch keinen Handel dort. Die Statutensammlung des Jahres 1407 erwähnt das Handelsverbot für Deutz und Mülheim drei Mal, für Porz ein

18 Ventgut sind leicht verderbliche (*ventige*), meist fettige Waren (Fische, Butter, Schmalz, Talg, Speck, Tran, Honig, Bier, Käse, Rüb- und Leinöl, [Gegensatz: Stapelgut], vgl. LÜBBEN 1888, S. 475; KUSKE, Quellen IV, 1934, S. 450; LOOZ-CORSWAREM 1996, S. 27.

19 Vgl. die Statutensammlung von 1407 bei STEIN II, Nr. 114 (XV–LXV), S. 151–201; vgl. GOTHEIN 1903, S. 7; KUSKE 1939, S. 22; Abb. bei BÖHRINGER 2009, S. 11; vierzehn städtische Brandstempel bewahrt noch heute das Kölnische Stadtmuseum im Bestand „Städtische Alterthümer“.

20 Stapelfrei waren Trass, Mühlsteine, Stroh, Getreide, Salz, Kohle, Basalt, Gips, Lohe und Lumpen, vgl. GOTHEIN 1903, S. 7; KUSKE 1905, S. 338f.

21 Urkunde v. 23. Nov. 1286, Druck bei LACOMBLET II, 1846, Nr. 820, S. 487 = ENNEN, Quellen III, Nr. 272, S. 238; genannt sind die Orte *Rindorf* und *Sudendorp in litore Rheni* (Rheindorf und Zündorf).

22 Im Jülich-klevischen Erbfolgestreit war Riehl strittig zwischen dem Kölner Stift und dem Brandenburger Kurfürsten Johann Sigismund. Dessen Bruder, Markgraf Ernst (Statthalter von Jülich/Kleve/Berg 1610–13), schloss mit Wolfgang Wilhelm von Pfalz-Neuburg am 10. Juni 1609 den Vertrag von Dortmund, wonach Brandenburg und Pfalz-Neuburg Jülich/Berg bis zum Vertrag von Xanten (10. Mai 1614) gemeinsam regierten. Ernst protestierte im Namen Johann Sigismunds als Statthalter von Jülich/Berg 1612 gegen die Kölner Bannmeile, weil Riehl Bergisches Territorium sei; er berief sich darauf, dass der Abt von Altenberg (seit 1437) dort die Erbpacht innehatte. Vgl. HASTK, die Urkunde A 77 im Bestand Köln contra Köln über die Zugehörigkeit Riehls zum Stadtgebiet. Die Karte bei Aubin 1913 zeigt Riehl als jülichisches Territorium; das Zitat bei BREUER 1921, S. 23, Fn. 102 ist ohne Nachweis. In den Akten Köln contra Köln [KcKN, Best. Nr. 56 N] findet sich unter A 77 eine Zusammenstellung über die Zugehörigkeit Riehls zum Stadtgebiet. Zwischen Mülheim und Riehl verkehrte bereits eine Fähre, vgl. KUSKE 1906, S. 292ff.; MOSTERT 2002, S. 61.

23 Das Deutzer Weistum v. 16. März 1386, Druck in: LACOMBLET III, 1853, Nr. 904, S. 799–805 sagt: „dat Dytze ... eyne Vryheit is, mit den vunff dorperen ... Westhoiuen, Polle, Roylshoven, Vinze, ind Kalke ... vry eygen, ald erue ... is uns herren des ertzebusschofs van Colne ind syns gestichtz. Behelt-nisse doch deme vaygde, die zer zyt da is ind die eyn swygende vaygt is ...“. Vogt war der Herzog von Berg, vgl. LOERSCH 1895, Nr. 5, S. 337.

24 Der Ort Mülheim (benannt nach den Mühlen am Strunder Bach) erhielt am 7. März 1322 die Rechte einer Freiheit. Seit 1656 durfte der Ort dreimal im Jahr Markt halten, damit wird es zum Konkurrenten Kölns als Marktort. 1688 und 1715 werden diese Sonderrechte nochmals bestätigt. Erst im Jahre 1785 erhielt Mülheim das Stadtrecht.

25 STEIN, Akten II, Nr. 82, XXX, S. 125, *Ordinancie van den raderen*.

Mal.²⁶ Die wichtigste Ausdehnung des Stapels findet sich in der Ordnung des Kaufhauses auf dem Malzbüchel von 1407.²⁷ Sie nahm nicht nur Eisenerzeugnisse in die Stapelgüter auf, sondern legte auch fest, dass Eisen und Stahl nicht mehr in Deutz oder Mülheim „off desgelichs hieby“²⁸ ausgeladen werden durfte, sondern die Schiffe mussten mit ganzer Ladung nach Köln fahren. Die Ordinance von der Stahl- und Eisenwaage am Malzbüchel von 1486 hat diese Vorschrift ergänzt.²⁹ Die dortigen Worte „off anderswar“ sind nunmehr durch das Reichsstadtprivileg von 1475 zu interpretieren, das erstmals die Bannmeile ihrer Ausdehnung nach festlegte: Sie reichte „von derselben Stat maur biß gen Gordorp und furt in gleicher weit ganntz rund umb die Stat zu wasser und zu lande“.³⁰ In Verbindung mit der

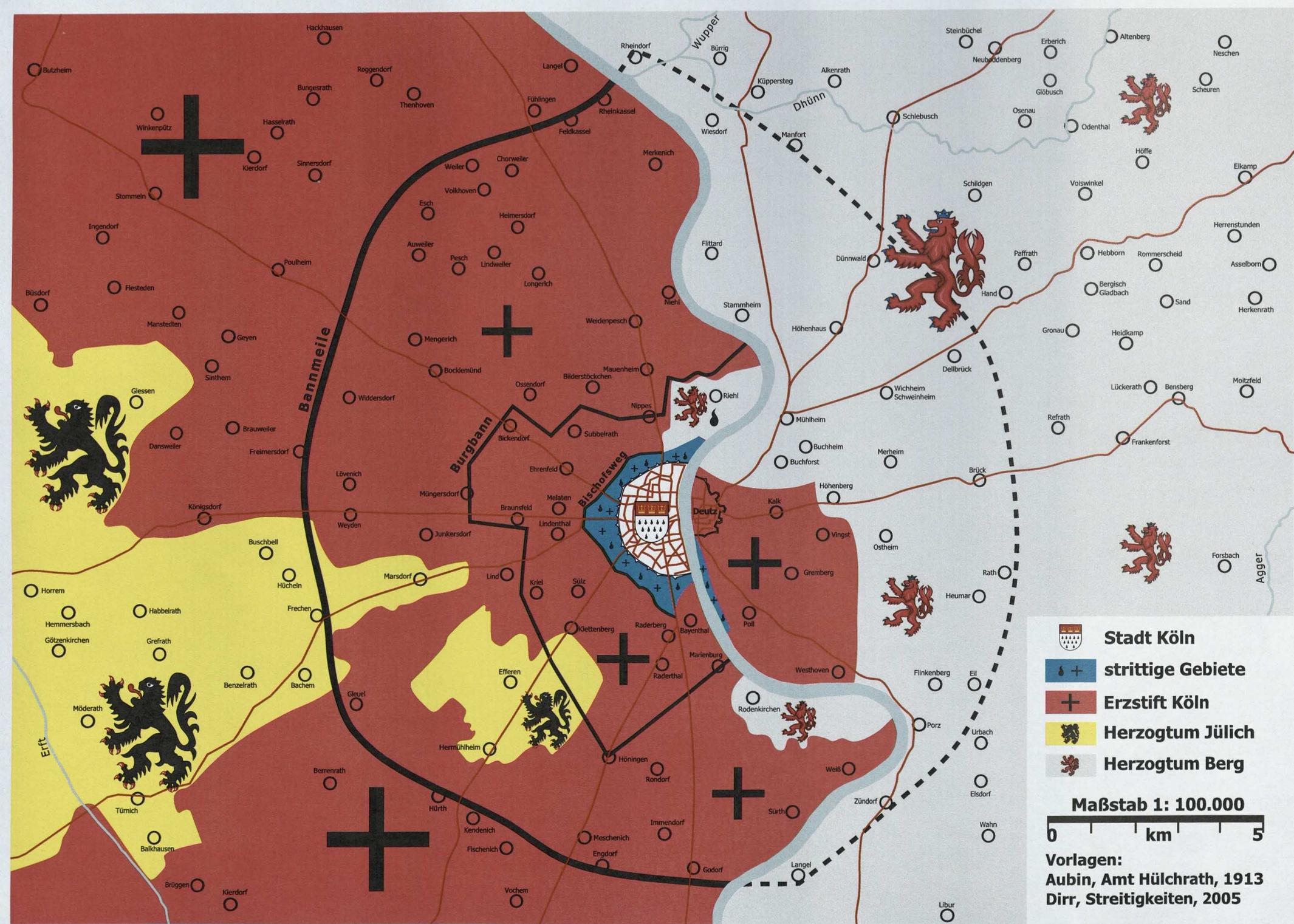
26 STEIN, Akten II, Nr. 114, XXIV, S. 176 (Verbot des Fischhandels in Deutz); Nr. 114, XXVII, S. 181–184 (Holz aus Deutz, Porz, Mülheim soll nur in Köln angeboten werden) und die Ordinance vom Holzhandel in STEIN II, Nr. 114, XXXI, S. 188f, § 7 (S. 189), diese ist ca 1435 noch einmal erweitert worden und nennt Deutz, Porz, Mülheim und Wiesdorf (Wistorp, heute: Leverkusen-Wiesdorf).

27 STEIN, Akten II, Nr. 114, XXXI, §§ 6, 7, S. 189.

28 So STEIN, Akten II, Nr. 114, XXXI, S. 189, § 7 (1407), ähnlich Nr. 460, IV, S. 610, § 5 „off anderswar“ (1486); KUSKE 1913, S. 127 interpretiert diese Ergänzung irrig als Angabe einer Bannmeile von zehn Meilen im Umkreis und verweist auf STEIN II, S. 189 und S. 610, der zwar Deutz und Mülheim erwähnt, jedoch weder von Bannmeile spricht noch eine Meilenangabe gibt; GÖNNENWEIN 1939, S. 100, Fn. 4 und LOOZ-CORSWAREM 2000, S. 330f. stützen sich für ihre Angaben irrig auf KUSKE.

29 STEIN, Akten II, Nr. 460, IV, S. 610–613, § 5 sowie Ordinance vom Bleihandel, Nr. 460, V, S. 613–615. Seit den 1490er Jahren löste der Gürzenich das Kaufhaus im Malzbüchel und das am Altermarkt befindliche ab, die zu klein geworden waren. Der Gürzenich war der „*Drugeware*“ vorbehalten (Gewürzen, Kolonialwaren etc.; später kamen Eisen und Ventware hinzu, so dass er mit dem Fischkaufhaus konkurrierte, vgl. die „Erenwerte Ordnung deß Kauff-Hauses Gürzenich in des Heyl. Reichs freyer Statt Cöllen“ von 1707, Zitat bei SCHULER 1917, S. 30f.; „Stapelordnung des eisen-kauffhauses Gürzenich“ bei HAMM 1774, S. 202–207; KUSKE 1911, S. 38ff.

30 Text des Privilegs in: Köln 1475, S. 56–65 (61) = DREHER 1988, S. 52–54 [54]; vgl. STRAUCH 1998, S. 145; bestätigt durch das stadtkölnische Schreiben v. 2. März 1770 an die bergische Regierung, in: HASTK Nr. 182, zitiert nach WACKER 2008, S. 333, Fn. 21. Im Privileg von 1475 heißt es, dass „burgermeister, rate, burger und gemeinde ... sonderlich der banmylen außwendig der gemelten Stat Collen von derselben Stat maur biß gen Gordorp und furt in gleicher weit ganntz rund umb die Stat zu wasser und zu lannde gebrauchen, gemessen und genntzlich dabei beleiben sollen und mugen von allermeinchlich ungehindert“. BREUER 1921, S. 5 nennt nur linksrheinische Orte, nämlich das jülichische Gericht Efferen und die jülichische Herrlichkeit Frechen, kurkölnische Herrschaften, so den nördlichen Teil des Amtes Brühl, die Herrlichkeiten Gleuel, Junkersdorf, Kriel, Müngersdorf, Ossendorf, Merheim, Mauenheim, Niehl, die außerstädtische Erbvogtei, das Gericht Esch (Dingstuhl Griesberg) sowie das bergische Territorium Rodenkirchen. Rechtsrheinisch durfte seit 1286 (s.o. Fn. 21) zwischen Zündorf und Rheindorf keine Befestigung gebaut werden, zur Bannmeile gehörten die erzstiftische Freiheit Deutz mit ihren fünf Dörfern und das bergische Mülheim. Der Kölner Rat ließ 1590 eine Karte von Burgbann und Bannmeile anfertigen mit „Abreissungh dero hochberemter und kaiserlicher Freyer hilger Rom. Reichsstadt Collm mit byliegenden Dorfferen und Hoeffen mit antzeigung deren Sweyß oder Vhedryfften vor yeder Pfortzen wie von alten herkhomen geprauchit mit der swartzer Linien abgetzeignett, auch ahn waysungh alles was binnen der roter Linien gelegen gehoerdit onder die Hochhait der Stadt Collenn Banmmil, oblimiert nach matimatigter manier A° 1590“ (HASTK, Plankammer 1/8). Diese Karte ist verloren, KLEINERTZ 1977, erwähnt sie S. 8. Ob sie mit der bei KRUEDEWIG VI, 1, 1906, S. 92, Nr. 37 u. S. 76 verzeichneten Karte identisch ist, erscheint fraglich. Aus den Worten „Sweyß oder Vhedryfften“ ist zu entnehmen, dass auch sie nur die linksrheinische Bannmeile gezeigt hat, da es dergleichen rechtsrheinisch für die Stadt nicht gab. Zum Amt Hülchrath vgl. AUBIN 1913, und Amt Brühl (AUBIN 1914), Karten jeweils im Anhang. Die Bannmeile reichte also nicht 10 Meilen weit (80–



-  **Stadt Köln**
-  **strittige Gebiete**
-  **Erzstift Köln**
-  **Herzogtum Jülich**
-  **Herzogtum Berg**

Maßstab 1: 100.000


Vorlagen:
 Aubin, Amt Hülchrath, 1913
 Dirr, Streitigkeiten, 2005

Urkunde von 1286 hatte die Stadt damit eine erweiterte Handhabe, ihre Rechte auch rechtsrheinisch zu behaupten. Neu ist auch, dass sie nicht mehr (wie in den Privilegien von 1242 und 1257, oben Fn. 8) auf die Gerichtsbarkeit bezogen ist, sondern allgemein das Hoheitsgebiet der Stadt umreißt. Godorf liegt etwa 8,5 km Luftlinie südlich des Severinstores. Der Bannmeilenkreis war kein Zirkelschlag, sondern wurde von den Toren der Kölner Stadtmauer aus bis zu jeweils konkreten Orten festgelegt. Unklar ist jedoch, ob die Stadt die Bannmeile rechtsrheinisch durchsetzen konnte. Es fehlen nämlich (anders als linksrheinisch) Zeugenaussagen über die Grenzorte, auch ist nicht bekannt, dass die Stadt eine Umgehung des Kölner Stapels durch Landfracht zwischen Rheindorf und Zündorf³¹ behindert hat. Deshalb ist wahrscheinlich, dass die Stadt ihren Einfluss auf den rechtsrheinischen Uferstreifen zwischen Zündorf und Rheindorf (vornehmlich auf Mülheim und Deutz beschränkte).³² So nennt der Kölner Stadtsyndikus Hamm 1774 nur linksrheinische Grenzorte der Bannmeile und sagt auch: „*ex antiquissima observantia fuisse banni-leuca per aquam etiam trans Rhenum & per terram, ad duo milliaria ...*“³³, wobei er sich auf Kaiser Karl IV. beruft, doch scheint die Aufzählung nicht lückenlos zu sein. Windscheid, der die bergischen Interessen vertrat, nennt für die Bannmeile „*unum aut duo milliaria*“³⁴, mit der Folge, dass die Eisenhämmer im erzbischöflichen Deutz und im bergischen Mülheim keinen Eisenhandel treiben durften.

4. Ausweitung der Stapelgüter

Im Jahre 1497 erging eine neue Stapelordnung.³⁵ Ihr § 1 unterwarf alle Kaufleute dem Stapel, die „myt saltze off anderen gueden quemen, wilcherleye die ouch weren“, während die frühere Ordnung nur von „saltz of anderen ventegute“ gesprochen hatte.³⁶ Hiergegen wand-

100 km) (wie KUSKE 1913, S. 127, GÖNNENWEIN 1939, S. 100 und LOOZ-CORSWEM, 2000, S. 330f. irrig meinen).

31 Siehe dazu unten Punkt 8 mit Fnn. 129; 130.

32 So schon ENNEN, Geschichte I, S. 568, Fn. 4 und SEELIGER 1909, S. 35, der die Bannmeile auch für die spätere Zeit auf den linksrheinische Areal begrenzt; vgl. auch den Nachweis unten in Fn. 123. Unsere Karte (s. Seite 488–489) deutet deshalb den rechtsrheinischen Bannmeilenbezirk mit den Orten Rheindorf, Wiesdorf, Dünnwald, Höhenhaus, Wichheim/Schweinheim am Strunder Bach, Brück, Rath, Heumar, Porz, Zündorf und Langel nur an, da die Stadt sie wahrscheinlich dort nicht durchgesetzt hat.

33 HAMM 1774, § 45, S. 51ff. [S. 53] zitiert nach der Aussage eines nicht genannten Zeugen V. als Grenzorte: „Rodenkirchen, Weis, Stürd, Godorff, Meschnid [Meschenich], Frechen, Fischenich, Kendenich, Herrmülheim, Stotzheim, Bachheim, Brauweiler, Lövenich, Wiederßdorff, Bücklemünd, Londerich [Longerich], das fahr bey Todthenmannskirch [= Rheinkassel], (vgl. AUBIN 1913, S. 285, Fn. 1) Meschenich [gemeint wohl Mengenich oder Merkenich], Neel etc.“ Die genannten *duo „milliaria“* fußen auf der rheinischen Meile, die 4,11 km lang war (vgl. Ikar, die Altkartendatenbank der Staatsbibliothek Berlin, Kartenabteilung <icar-sbb.spk-berlin.de>, so dass danach die Bannmeile in 8,22 km Entfernung um Köln herum verlief, was recht genau der Luftlinie zwischen dem Severinstor und Godorf entspricht).

34 WINDSCHEID 1775, sagt S. 81: „*ius bannileucaae..illudque..definit..potestatem banniendi, seu cogendi personas & merces intra unum aut duo milliaria*“, gibt aber keinen Beleg;

35 STEIN, Akten II, Nr. 492, § 1, S. 655.

36 Der Wortlaut der alten Stapelordnung ist nicht überliefert, sondern nur eine Aufstellung über die „veränderungen tuschen der nuwer ind der alder taeffelen“ bei KUSKE, Quellen II, Nr. 1464, S. 735ff.; vgl. SCHWERHOFF 2010, S. 53, Fn. 40.

ten sich die vier rheinischen Kurfürsten³⁷ auf dem Oberweseler Stapeltag von 1497. Deren Bedenken gegen die Ausweitung des Stapels begegnete die Stadt mit dem Argument, die Vorschrift diene dem Schutz des Handels, denn Köln packe und kennzeichne den Hering neu und gebe so eine Gewähr für die Güte der Ware.³⁸ Deshalb behielt Köln den Eisenstapel nach der neuen Stapelordnung bei, obwohl ihr die bergischen Eisen- und Stahlhersteller seitdem zu Recht vorwarfen, dass Eisen kein Ventgut sei.³⁹ Doch hatten sie sich offenbar gegen die frühere Festlegung des Stapels für Eisen und Stahl in den genannten Ordinancien nicht gewehrt. Köln weitete sein Stapelrecht auch insofern aus, als es verlangte, die Waren sollten „unverdielt bynnen Coelne zo stapel koemen“, also ungeteilt nach Köln gebracht werden, ohne dass sie unterwegs auf einem Markt angeboten und teilweise verkauft wurden (kein Vorkauf!).⁴⁰

Weil die Stadt im dreißigjährigen Krieg angeblich den Kaiser „in treuester Beständigkeit ... auch Zeithin Anno 1631 zu Erhaltung kostbahnen Guarnisonen und Kriegs-Volk und Anstellung starcke Fortification auffgewendeten grossen Spesen erzielt und erwiesen“⁴¹ hatte, bestätigte Kaiser Ferdinand II. am 3. April 1635 ihr Stapelprivileg, erweitert durch das Recht, auf alle zu Land oder zu Wasser ein- und durchgeführten Waren eine Abgabe bis zu einem Goldgulden zu erheben.⁴²

5. Der Bergische Widerstand

Widerstand gegen die Ausweitung des Kölner Stapels leistete der bergische Herzog bereits im 15. Jahrhundert, indem er Mülheim befestigen ließ. Das widersprach dem Vertrag von 1286 und Kaiser Sigismund verbot deshalb die Bauarbeiten 1416⁴³. Im gleichen Jahr einigen sich Erzbischof Dietrich von Moers und die Stadt Köln, nach Schleifung von Mülheim auch darüber, die Befestigungen des erzbischöflichen Deutz niederzulegen und dort keine

37 Die Kurfürsten von Köln, Mainz und Trier mit dem Pfalzgrafen bei Rhein traten seit dem 14. Jh. häufig gemeinsam auf, seit 1512 vereint im Kurrheinischen Reichskreis, vgl. KÖBLER 2007, S. 354f.

38 Druck d. Kölner Rechtfertigung bei KUSKE, Quellen II, Nr. 1467, v. 17./18. Okt. 1497, S. 740ff. [744].

39 Referat bei GÖNNENWEIN 1939, S. 101, der aber nur die Aachener Aktivitäten nennt.

40 STEIN, Akten II, Nr. 492, Abschrift von 1497, § 2, S. 655, vgl. Quellen II, Nr. 1463.

41 Abschrift der Urkunde Ferdinands II. v. 3. April 1635 in: Ausführliche ... Deduction 1714, Anlage 17, S. 104–106 (105). Zu den Einzelheiten der kölnischen Unterstützung Ferdinands II. im schwedischen Krieg 1631 vgl. BARTZ 2005, S. 68ff., kritisch: BERGERHAUSEN 2010, S. 77–81, der ihre Leistungen für den Kaiser eher gering einschätzt.

42 Privilegienbestätigung vom 3. April 1635 bei GÖNNENWEIN 1939, S. 146, Auszug dort Nr. 175, S. 434f.; das Original in: HASTK Haupturkundenarchiv Nr. 19 095; Abschrift in: Ausführliche ... Deduction 1714, S. 104–106. Ferdinand II. beruft sich ausdrücklich auf die vorangegangenen Bestätigungen des Stapels durch Kaiser Karl IV. v. 8. Febr. 1349 (bei KUSKE, Quellen I, Nr. 95, S. 28–30 und durch Kaiser Maximilian I. v. 18. Sept. 1505 (Auszug bei GÖNNENWEIN Nr. 151, S. 423 nach HASTK, HU Nr. 15. 253), stieß aber auf den Protest der rheinischen Kurfürsten, die darin den Bruch der kaiserlichen Wahlkapitulation sahen (WACKER 2008, S. 330); vgl. den Text auch bei WINDSCHEID 1775, S. 152–155. Die Urkunde erwähnt (ebd., S. 155) nur die begrenzte Berg- und Talfahrt auf dem Rhein, nicht aber die Bannmeile.

43 Druck: LACOMBLET II, 1846, Nr. 820, S. 487; zitiert bei HAMM 1774, S. 55–59 für das Jahr 1416. Der Befehl Kaiser Sigismunds von 1418, diese Bauten abzureißen (HAMM 1774, S. 63–67I, ist nicht vollzogen worden, denn das Reichskammergericht hat den Abrissbefehl am 27. Nov. 1588 wiederholt (HAMM 1774, S. 74ff.).

neuen zu bauen.⁴⁴ Die Nachteile, welche die bergische Eisenindustrie seit 1588 durch den Kölner Stapel erlitt, suchte das bergische Mülheim – unterstützt durch seinen Herzog Wilhelm V. (1539–1592) zu beenden, indem es hier Waren niederlegen und weiter den Rhein hinauf und hinab verschiffen ließ. Auch in Bonn luden Aachener Kaufleute Kupfer und Wein aus, um die Ware auf dem Landweg – unter Umgehung des Kölner Stapels – nach Aachen zu bringen.⁴⁵ Köln antwortete darauf mit dem Edikt vom 21. Februar 1603⁴⁶, das Verstöße gegen die neue Vorschrift mit dem Ausschluss von jedem kölnischen Handel bedrohte. In seinem Privileg von 1505⁴⁷ hatte Kaiser Maximilian den Kölner Stapel zwar anerkannt, seine Urkunde sagt jedoch nichts über den Vorkauf (das Unterwegsausladen). Weil es in den kölnischen Privilegien nicht enthalten sei, weigerten sich die rheinischen Kurfürsten, dieser Forderung Kölns Folge zu leisten und beschlossen auf dem Zollkongress 1605, diese Maßnahme nicht mehr zu dulden. Die Stadt Köln blieb jedoch hart und verteidigte ihr angebliches Recht 1607, indem sie die rheinischen Kurfürsten beim Reichskammergericht in Speyer⁴⁸ verklagte, die Störung ihres Stapels zu unterlassen.

Nach 1610 begannen die possidierenden Fürsten die Freiheit Mülheim verstärkt zur befestigten Stadt auszubauen.⁴⁹ Der Kölner Rat witterte darin zu Recht den Beginn unliebsamer Konkurrenz und wehrte sich dagegen, indem er nicht nur erneut auf den Vergleich von 1286 hinwies⁵⁰, er berief sich auch auf die Bannmeile, deren Reichweite sich aus dem Reichsstadtprivileg vom 19. September 1475 ergab⁵¹, der die Mülheimer Neubauten widersprachen. Kaiser Matthias erließ auf Antrag der Stadt, unterstützt durch die drei rheinischen Kurfürsten und den Kurfürsten von Sachsen, am 2. Juli 1612 ein Mandat, wonach die Arbeiten einzustellen und das Gebaute abzubrechen sei.⁵² Schließlich sorgte der Rat dafür, dass 1614 die Befestigung und 1615 die übrigen Gebäude mit Hilfe spanischer Truppen aus den Niederlanden demoliert und abgerissen wurden.⁵³ 1615/17 erließ der Rat eine neue

44 Zitiert bei HAMM 1774, S. 61–63; Druck bei LACOMBLET IV, 1857/58, Nr. 97 v. 1. Juli 1416, S. 104f.

45 Dies war schon 1490 geschehen, vgl. den Protest Kölns v. 2. Nov. 1490, die Aachener Antwort v. 9. Nov. 1490 und die Androhung weiterer Schritte Kölns bei KEUSSEN 1910, S. 346ff.; wiederholte sich aber offenbar auch im 16. Jahrhundert, vgl. GÖNNENWEIN 1939, S. 145.

46 HASTK, Ratsedikte Bd. III, S. 107, Auszug bei GÖNNENWEIN S. 433f.

47 HASTK Haupturkundenarchiv Nr. 15 253; Auszug bei GÖNNENWEIN 1939, Nr. 151, S. 423.

48 Das Reichskammergericht saß von 1527–1689 in Speyer.

49 Im März 1612 erließen sie ein Patent, das den Ausbau Mülheims zur Festung und Handelsstadt vorsah, Druck bei BENDEL, S. 57f. und bei SCHAFFSTAEDT, Anlage 5; vgl. das Werbeblatt von HOGENBERG/KELLER nach 1613, auch die Abbildung bei BERGERHAUSEN 2010, S. 30.

50 Druck bei LACOMBLET II, Nr. 820, S. 487, vgl. HAMM 1774, S. 54f.; LOOZ-CORSWAREM 1984, S. 544f.; BERGERHAUSEN 2010, S. 32ff.

51 Vgl. die einschlägigen Worte dazu im Privileg v. 1475 oben Fn. 30.

52 HASTK, Ratsprotokolle 62, 29v, 57v–58r, zitiert nach BERGERHAUSEN 2010, S. 33, Fn. 40; BENDEL 1913, S. 68f.; zu den weiteren Dekreten in dieser Sache vgl. HAMM 1774, S. 78–123; BERGERHAUSEN 2010, S. 33ff.

53 Bild bei DEETERS 1996a, S. 201; die Literatur dazu bei LOOZ-CORSWAREM 1984, S. 544f.; ausführlich über die mehrfachen Kölner Versuche, Mülheim zu brechen, BERGERHAUSEN 2010, S. 32–38. Die vollzogene Zerstörung durch die Truppen des Capitains Pipé bezeugt erst das Instrument des Notars Johannes Gruter v. 30. Sept. 1615 (bei HAMM 1774, S. 114–123). Am 18. Nov. 1615 haben die vier rheinischen Kurfürsten beim Reichskammergericht gegen die Ausweitung des Stapels auf Stapelgut über Ventgut hinaus protestiert, zitiert bei WINDSCHEID 1775, S. 187–190.

Ordnung „über Annehmung der Bürger“⁵⁴, mit der wichtigen – gegen die Protestanten gerichteten – Neuerung, dass die Stadt Einheimische und Fremde nur dann als Bürger mit allen Rechten aufnahm, wenn sie ihren katholischen Glauben durch eine pfarramtliche Urkunde nachweisen konnten.⁵⁵

Am 29. März 1623 erließ der Kölner Rat erneut ein Edikt über den Eisenstapel, weil er kaum noch beachtet wurde.⁵⁶ Danach durften die Schiff- und Fuhrleute in Deutz, Mülheim und anderen rechtsrheinischen Orten keine Eisen- und Stahlwaren „heimlich oder öffentlich ab- oder aufladen/ schiffen oder einnehmen“, sondern sollten die Ware in die Kölner Kaufhäuser bringen und Stapel halten. Zuwiderhandelnden drohte jetzt eine Buße von 25 Goldgulden.⁵⁷ Hiergegen protestierten der Kurerzbischof zu Köln, Ferdinand v. Bayern und Wolfgang Wilhelm, Kurfürst der Pfalz, gemeinsam, indem sie am 29. März 1624 ein Gegenedikt erließen, wonach die Schiffer und Fuhrleute dem Kölner Edikt nicht folgen, sondern ihre Eisenwaren in den beiden Territorien in den Handel bringen sollten. Den Übertretern dieses Edikts drohten sie, ihre Waren zu konfiszieren.⁵⁸ Offenbar ließ sich der Eisenstapel damals nicht mehr ohne weiteres durchsetzen, denn der Kölner Rat machte am 24. Juli 1624 einen Rückzieher und ließ den Handel außerhalb Kölns wieder zu.⁵⁹ Damit war aber die Konkurrenz von Mülheim und Deutz nicht erledigt, denn am 22. Juni 1640 erließ der Kölner Rat eine Verordnung, die sich gegen das Ausladen von Waren in den Nachbarorten, vornehmlich in Deutz und Mülheim wandte. Wer dagegen verstieß, dem drohte er neben einer Geldstrafe den Ausschluss vom Handel im Kölner Kaufhaus an.⁶⁰

6. Der Kölner Stapel wird aufgebrochen

Waren die Protestanten zwischen 1580 und 1610 vielfältig nach Köln eingewandert und dort unbehelligt tätig geworden⁶¹, so änderte sich das, als sie in Aachen unterlagen und die unklaren Verhältnisse nach dem Tode Herzog Johann Wilhelms von Jülich-Kleve-Berg (1592–1609) den Jülich-Klevischen Erbfolgestreit entzündeten.⁶² Der Kölner Rat ging nunmehr gegen die Protestanten vor, die sich – vor allem auch im 30-jährigen Krieg – von Köln abwandten. Nach seinem Ende wanderten zwar nach 1660 wieder Protestanten ein, doch ließ der Rat nur reiche Kaufleute zu⁶³, mit der ihm unliebsamen Folge, dass sie infolge

54 Vgl. DEETERS 1996b, S. 203–211, Druck S. 205–210.

55 DEETERS 1996b, S. 204; BERGERHAUSEN 2010, S. 56ff.

56 Ratsprotokolle Bd. 63, S. 137; Bd. 71, S. 280 und den Hinweis in: Ausführliche ... Deduction 1714, Anlage 30, S. 140f.; dass der Stapel für Eisen- und Stahlwaren nicht mehr beachtet und auch nicht mehr durchgesetzt wurde, folgt aus den Anhörungen der Beamten aus den bergischen Ämtern Windeck, Beyenburg, Bornefeld und der jülichischen Grafschaft Neuenahr von September 1623, ebd. Anlagen 33, 34, 35 und 36, S. 145–150, die nach Anhörung der Schiffer und Fuhrleute dies übereinstimmend bezeugten. Vgl. GÖNNENWEIN 1939, S. 146.

57 Vgl. den Bericht in: Ausführliche ... Deduction 1714, Anlage 30, S. 140f.

58 Ebd., S. 140f.

59 Vgl. den Bericht in: Ausführliche ... Deduction 1714, Anlage 31, S. 141 und den Protest der Eigentümer bergischer Bergwerke, Hütten und Hämmer vom 3. August 1623 (ebd. Anlage 32, S. 142).

60 Ratsedikte Bd. 16, S. 159, zitiert nach GÖNNENWEIN 1939, S. 146.

61 SCHWERING 1908, S. 2f.; BECKER-JÄKLI 1983, S. 7f.

62 Vgl. SCHWERING 1907, S. 2; SCHNEIDER 2001, S. 230f.

63 Ratsprotokolle Bd. 107, S. 136, zitiert nach SCHWERING 1907, S. 2; vgl. BERGERHAUSEN 2010, S. 268f.

ihrer Tüchtigkeit wirtschaftliche Macht gewannen, so dass die Geschäfte der katholischen Kölner Kaufleute darunter litten. Hinzu kam, dass Köln auch im 18. Jahrhundert eine streng katholische Stadt blieb, so dass Evangelische dort kein Bürgerrecht erwerben konnten und auch sonst in ihrem Leben und Fortkommen behindert wurden, wenn der Rat sie nicht überhaupt auswies.⁶⁴

Im Gegensatz dazu hatten sich die possidierenden Fürsten in Kleve-Jülich-Berg durch die Reversalien von 1609⁶⁵ gegenseitig zugesichert, dass sie „die katholische römische wie auch andere christliche Religion, wie sie sowohl im Römischen Reich als diesem Fürstentum an einem jeden Ort in öffentlichem Gebrauch und Übung, zu continuieren, zu manutenerien, zuzulassen und darüber niemand in seinem Gewissen noch Exercitio zu turbieren, zu molestieren noch zu betrüben“ wollten. Diese Religionsfreiheit galt auch für Mülheim. Dort errichteten die Protestanten 1610 die erste evangelische Kirche. Da die Evangelischen in Köln nur geduldet und lediglich Einwohner minderen Ranges waren, durften sie ihrem Glauben hier nur heimlich dienen. Deshalb fuhren sie zum Gottesdienst ins jülichische Frechen oder nach Mülheim.⁶⁶ Auch daraus entstanden Konflikte zwischen der Stadt und der bergischen Regierung, die Mitte des 17. Jahrhunderts der Provisionalvergleich vom 4. Jan. 1653 beilegte.⁶⁷ Er bestimmte, dass Kölner Schiffer nach Mülheim und Mülheimer Schiffer alternativ nach Köln fahren und dorthin „so wohl menschen, als viehe und mobilargüter, holz, kalck, steine, getrayd, auch was victualia seyn und leibs unterhalt nötig, zu Mullheim einladen und auf Cöllen fahren ...“ durften (§ 2). Es fällt auf, dass weder Ventgüter noch der Stahl- und Eisenhandel erwähnt werden.

Um 1700 suchte der Kurfürst Johann Wilhelm eine Schifffahrtslinie bis nach Heidelberg einzurichten. Es war dies nur eine der Maßregeln, die der bergische Herzog ergriff, um dem Metallgewerbe im bergischen Land einen eigenen Exporthafen zu verschaffen. Aber die Stadt wehrte sich mit Gewalt dagegen, indem sie die Schiffe anhielt und die Schiffer festsetzte. Alles, was der Kurfürst nach langen Verhandlungen erreichte, waren Fahrerlaubnisse für Marktschiffe.⁶⁸ Im Jahre 1701 verlangte die jülich-bergische Regierung von der Stadt Köln, Waren der bergischen Kaufleute, die als Stückgüter auf Marktschiffen mit anderen Gütern zusammen verfrachtet waren, Köln ohne Stapel passieren zu lassen. Köln lehnte ab, was zur Folge hatte, dass die Düsseldorfer Regierung am 14. Juli 1701 den Düsseldorfer Stadtschultheißen anwies, Kölner Schiffer mit Arrest zu belegen, bis die bergi-

64 Die Edikte von 1610 und 1611 bei KEUSSEN 1899, Nr. 491, 494, 499; HASTK Ratsprotokolle 59, 95v–96r und ebd. 60, 88, ebd. 62, 94, vgl. SCHWERING 1907, S. 3; BERGERHAUSEN 2010, S. 27f.

65 Anlässlich der Huldigung der Landstände von Kleve-Mark für die possidierenden Fürsten am 14. Juli 1609 in Kleve und von Jülich-Berg am 21. Juli 1609 in Düsseldorf galt die Religionsfreiheit auch für Mülheim, Druck: KELLER 1895 S. 140, Nr. 56 und S. 143f Nr. 59, auch in: LORENZ 1991, Nr. 13, S. 112f., vgl. BERGERHAUSEN 2010, S. 27ff.

66 Dort gab es seit 1622 eine reformierte Gemeinde, vgl. ENNEN, Geschichte V, 1880, S. 475–480; BECKER-JÄKLI 1983, S. 47ff.; LOOZ-CORSWAREM 1984, S. 547; BERGERHAUSEN 2010, S. 202ff. Die Protestanten hatten in Köln einen eigenen Friedhof außerhalb der Stadtmauern im Weyertal/Kerpener Straße, der noch heute besteht, aber nicht mehr belegt wird, BECKER-JÄKLI ebd., S. 51f.; Bild S. 176a.

67 Druck des Vergleichs bei KUSKE 1906, S. 343–347, vgl. im Übrigen dort S. 292–303 und GORIBEN 2008, S. 86.

68 MÜLLER 1988, S. 188.

schen Marktschiffer Köln ohne Stapel passieren durften.⁶⁹ Da Köln nicht einlenkte, ging im März 1703 die bergische Regierung noch härter vor, indem sie Grundstücke Kölner Bürger im Bergischen „mit strengem Sequester“ belegte und – als das nicht fruchtete – am 30. Mai 1703 anordnete, diesen Grundbesitz zu verkaufen und den Erlös einzusenden.⁷⁰ Nun lenkte Köln nach längerem Zögern ein und man schloss am 8. August 1705 einen Vergleich⁷¹, wonach Jülich-Berg eine kleine Ausnahme vom Kölner Stapelzwang erreichte: Holländische Waren, die „zu Behuff Ihrer Churfürstl. Durchl. Hoffstatt/ oder auch zu hiesiger Dero Residentz Stadt Düsseldorf eingessener Bürgeren eigener Consumtion und sonstiger Nothdurfft bestellt und eingekauft worden“, sollten bereits in Düsseldorf ausgeladen werden dürfen. Doch musste man sie „in Holland absonderlich emballiren/ auch mit particuliren Zeichen bemercken/ von den übrigen separirten nacher Cöllen destinirten Wahren separiren/ und selbige alsdann/so viel dessen auff Düsseldorf gehig/ bey der Anlandung hieselbst sofort ohne einige Reservation aus- und abladen ...“. Offenbar waren noch weitere Verhandlungen nötig, denn die bergische Regierung hob die Zwangsbewirtschaftung des Kölner Besitzes erst am 16. April 1709 auf „unterthänigstes“ Ansuchen der Stadt Köln auf.⁷²

7. Köln vertreibt seine evangelischen Beisassen

Am 6. Februar 1711 erließ der Kölner Rat ein Edikt über den Handel der „nicht bürgerlich qualificirten Eingesessenen und Schutzverwandten“, das am 6. Sept. 1711 noch verschärft wurde.⁷³ Am 21. Dezember 1713 folgte eine „Beysassen-Ordnung“ und am 8. Januar 1714 die „Alt-erneuerte Beysassen-Ordnung“⁷⁴, welche die Evangelischen weder Bürger noch Eingesessene, sondern „Beysassen“ nennt und als sogenannte „nicht qualificirte Bürger“ wirtschaftlich benachteiligte: Sie durften hinfert ihre Waren nur an Kölner Bürger „unzertheilt/ unverpackt/und unverspließen ... verkaufen“, sie sollten „sich enthalten aller Commission und Spedition frembder Wahren und Gütheren“ und mussten deshalb bei der Einfuhr der Waren eidlich versichern, dass sie ihnen allein gehörten.⁷⁵ Das widersprach den wirtschaftlichen Interessen der Protestanten so stark, dass ihnen kein ersprießlicher Handel

69 Siehe dazu SCOTTI, Jülich etc. 1821, Regest Nr. 923, betr. Arrest Kölner Schiffe, v. 14. Juli 1701, S. 250; und Regest Nr. 967, Sequestrierung Kölner Grundbesitzes wegen Stapelnachteilen in Köln S. 258; WACKER 2008, S. 332.

70 Vortrag Knappes v. 31. März 1767, in: HStAD Jülich-Berg II, 1884, Bl. 134–141, zitiert nach MÜLLER 1988, S. 188; vgl. SCOTTI, Jülich, oben Fn. 69 und ebd. die Anordnung v. 30. Mai 1703, Regest Nr. 971, die den Verkauf der sequestrierten Grundstücke anordnete sowie den Widerruf vom 4. Juli 1703, Regest Nr. 973 und die Veräußerung von Renten und Gefällen der sequestrierten Güter v. 9. Juli 1703, Regest Nr. 974, alle S. 259; vgl. WACKER 2008, S. 332.

71 Vom Herzog ratifiziert am 13. Aug. 1705, Druck: Ausführliche ... Deduction 1714, Beilage B, S. 66f.; vgl. KUSKE 1906, S. 338f.; SCHULER 1917, S. 31.

72 SCOTTI, Jülich etc. 1821, Regest v. 16. April 1709 Nr. 1050, S. 277f.

73 HASTK, Edikte, Bd. 27, Nr. 378a zum 16. März 1711, vgl. BECKER-JÄKLI 1983, S. 19f. mit Fn. 11.

74 Text des Edikts vom 21. Dez. 1713 in: HASTK, Ratsedikte, 12, Nr. 91, u. in Religions-Bedruck ca. 1717; die Ordnung v. 1714 auch bei DREHER 1988, S. 141f.; vgl. die vom städtischen Sekretär Dr. Tils auf Grund der Kölner Ratsbeschlüsse v. 1711, 1713 und 1716 verfügte Meldepflicht der evangelischen Kaufleute in: Ausführliche ... Deduction 1714, S. 46–49; vgl. SCHWERING 1908, S. 28f.; BECKER-JÄKLI 1983, S. 19f., mit Fn. 11.

75 Text des Eides in: Ausführliche ... Deduction 1714, S. 49 als Beilage 3 der Remonstrations S. 1–45.

mehr möglich war. Einige Familien suchten sich deshalb diesem neuen Zwang zu entziehen, indem sie in das bergische Mülheim auswanderten.⁷⁶ Die Verhandlungen mit der bergischen Regierung dauerten einige Wochen. In Mülheim gab es gegen den Zuzug der Evangelischen zunächst gewisse Vorbehalte, die der dortige Magistrat teilte, weil er meinte, die neuen Betriebe der Emigranten (unter anderem die Seidenverarbeitung⁷⁷ und eine Seifenfabrik⁷⁸) würden den Mülheimern abträglich sein.⁷⁹ Für Ihre Ansiedlung in Mülheim hatten die Emigranten besondere Bitten an die bergische Regierung: Sie wünschten, dass ein Kran und ein Kaufhaus gebaut und so ein Hafenbetrieb möglich werde. Da erbot sich der Mülheimer Bürgermeister Heinrich v. Aussem⁸⁰, der selbst aus einer Emigrantenfamilie stammte, auf eigene Kosten „zu der gemeinde nutzen“ einen neuen Kran zu errichten⁸¹, um den Hafenbetrieb zu fördern. Wie weit die Arbeiten 1714 gediehen waren, zeigt eine Zeichnung.⁸²

Noch im Mai 1714 wurden die Verhandlungen der bergischen Regierung mit den Emigranten abgeschlossen. Der Kölner Rat hatte am 30. Mai befohlen, die Evangelischen aufzufordern, sich der neuen Beisassenordnung zu unterwerfen.⁸³ Da nunmehr Eile geboten war, nahm die bergische Regierung die Kölner Protestanten am 8. Juni 1714 als kurpfälzische Untertanen auf, und stellte ihnen auf ihre Bitte gleichzeitig einen Protektionsschein aus, um sie vor erwarteten Kölner Misslichkeiten zu schützen.⁸⁴ Am 31. Juli erhielten sie auf 25 Jahre weitreichende Handelsprivilegien und wurden von Abgaben befreit.⁸⁵ Der Kölner Rat wollte sie jedoch nicht ohne Zahlung der Abzugssteuer (des zehnten und zwanzigsten Pfennigs) ziehen lassen. Darüber verhandelte der bergische Hofkammerrat Dr. Heinrich Peter Reiner⁸⁶ in Köln recht erfolgreich, da der Kölner Stadtrat ihre mobilia ohne Steuer freigab und nur die immobilia besteuern wollte.⁸⁷

76 Vgl. die Namen der Auswanderungswilligen in: Ausführliche ... Deduction 1714, S. 63; LOOZ-CORSWAREM 1984, S. 550f.

77 HStAD, Jülich-Berg, Handel und Gewerbe Nr. I, vol. Va, S. 25ff.; SCHWERING 1907 schildert den Vorgang S. 5–15; vgl. CRAMER 1908, S. 72ff.; GORIEN 2008, S. 86.

78 SCHWERING 1907, S. 19ff.

79 BENDEL 1913, S. 363, LOOZ-CORSWAREM 1984, S. 553.

80 Über ihn vgl. JOSTEN 1960, S. 16–31; BECKER-JÄKLI 1983, S. 7.

81 Vgl. seinen Antrag an die bergische Regierung, in: HStAD Jülich-Berg II, 1880a, S. 266, 297; bei JOSTEN S. 20 und deren Antwort v. 23. Mai 1714, in: HStAD, Jülich-Berg, Handel und Gewerbe Nr. I, vol. Va, S. 36, zitiert nach SCHWERING 1907, S. 11.

82 Bild der Bauten in: Ausführliche ... Deduction 1714, Anlage E, S. 71 (als Anlage zur Klage des Anwalts P. F. v. Klerff v. August 1714, zitiert S. 63), das die Fundamente des Krans und einer Lagerhalle zeigt.

83 Ratsprotokolle Bd. 161, S. 189, zitiert nach SCHWERING 1907, S. 13.

84 HStAD, Jülich-Berg, Handel und Gewerbe Nr. I, vol. Va, S. 41, 51, zitiert nach SCHWERING 1907, S. 14.

85 BENDEL 1913, Urk. 46, S. 497–499; LOOZ-CORSWAREM 1984, S. 551.

86 Heinrich Peter Reiner ca. 1678 – 30. Mai 1747; 1705 Dr. iur.; seit 22.3.1714 geheimer Rat in Jülich-Berg, über ihn vgl. BURGHARDT 1992, S. CXVII–CXIX.

87 Vgl. dazu die umfangreiche Akte HStAD, Jülich-Berg, Handel und Gewerbe Nr. I, vol. Va, S. 150–213, zitiert nach SCHWERING 1907, S. 20; LOOZ-CORSWAREM 1984, S. 552.

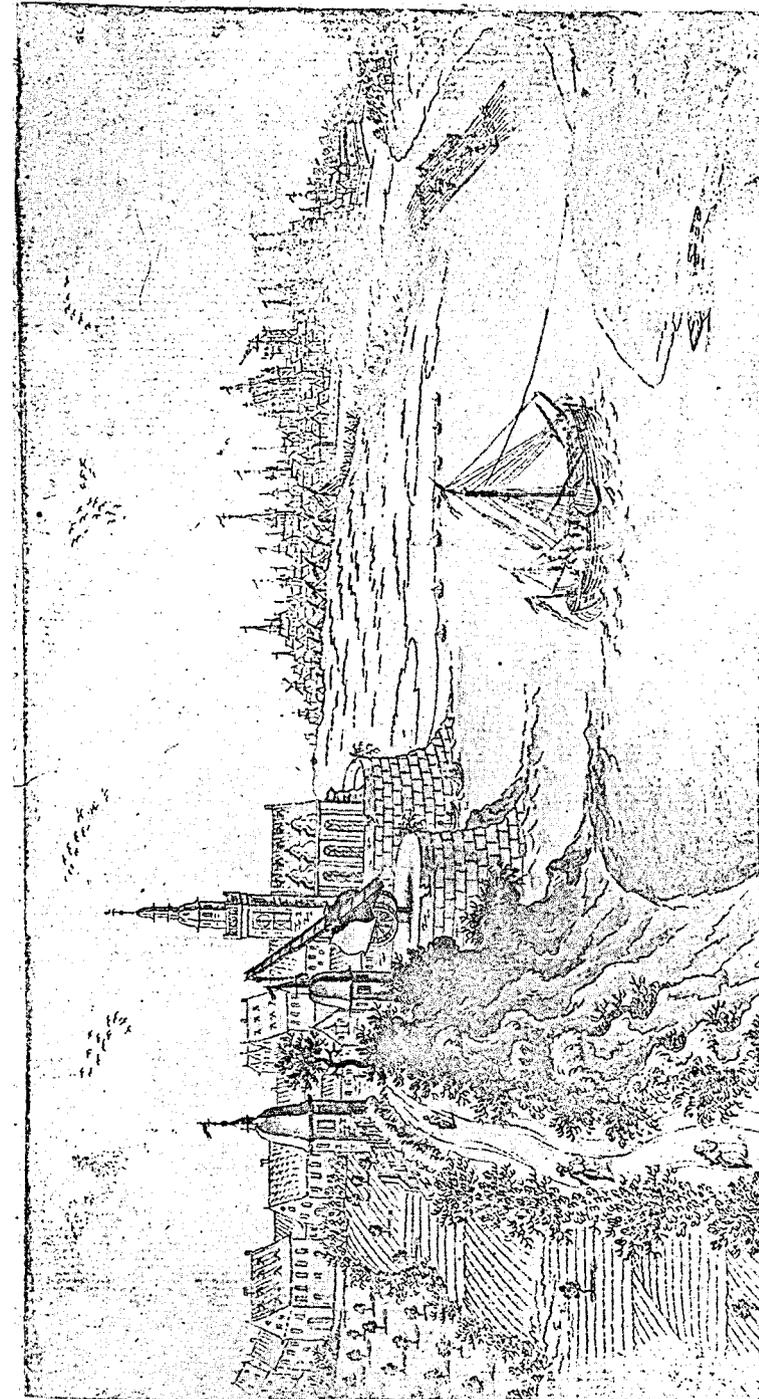


Abb. 1: Ansicht von Mülheim mit Blick auf die Stadt Köln, Kölnisches Stadtmuseum, HM 1923/32, Bildquelle: Rheinisches Bildarchiv, rba_059316

Die Emigranten wünschten auch, eine Schifffahrtslinie zu errichten, um Markt- und Beurtschifffahrt⁸⁸ zu betreiben. Die Schiffe sollten mehrmals wöchentlich nach Mainz und – wenn nötig – den Rhein weiter hinauf sowie rheinab nach Holland fahren. Diesen Bitten kam der bergische Geheime Rat mit einem Beschluss vom 13. Juli 1714 nach.⁸⁹ Noch im selben Monat, am 31. Juli 1714, unterrichtete die bergische Regierung die Territorien, welche die neue Schiffflinie berühren sollte, nämlich die Kurfürstentümer Mainz, Trier und Köln sowie Preußen (für Kleve) über ihre Pläne.⁹⁰ Gleichzeitig aber suchte sie auch das mit dem Kölner Stapel verbundene Verbot zu umgehen, die Ladung unterwegs „anzubrechen“. Sie zwang am 4. August 1714 zwei Schiffer beim Zoll in Düsseldorf, nach Mülheim bestimmte Waren dort auszuladen, bevor sie nach Köln fuhren. Beide kehrten sich aus Furcht vor Kölner Maßnahmen nicht daran, sondern legten in Köln entsprechende Verwahrung ein.⁹¹ Einem dritten Schiffer wurde dasselbe „bey Confiscation seines Schiffes“ befohlen und ihm in Düsseldorf ein entsprechendes Dekret ausgehändigt.⁹² Er griff zu dem Trick, in Mülheim nicht anzulegen, sondern die dorthin bestimmten Waren in einem Nachen anzuladen.

Von den bergischen Beurtschifffahrtsplänen und der Vorbeifahrt bergischer Schiffe an Köln⁹³ hatte aber auch der Kölner Rat Kenntnis erhalten, außerdem erhielt er am 6. August 1714 die Nachricht, in Mülheim werde ein Kran errichtet⁹⁴. Durch beide Maßnahmen sah er seine Bannmeile, das Stapelrecht und damit seine Einnahmen gefährdet und wurde deshalb sofort tätig: Er drohte, falls ein „*apartes Schiff*“ an Köln vorbeifahre, „*man das schiff in den grund würde schiessen lassen*“.⁹⁵ Wegen des Kranes veranlasste er am 10. August den beim Reichskammergericht immatrikulierten Notar Johann Petrus Bey, dort ein „*instrumentum denunciationis novi operis, protestationis ac insinuationis*“ (eine Urkunde mit der Bekanntgabe des neuen Werkes, des Protestes und seiner gerichtlichen Bekanntmachung) einzureichen.⁹⁶ Am 11. August 1714 sandte der Rat den Notar nach Mülheim. Mit zwei Zeugen besichtigte er die Baustelle, fertigte eine Zeichnung davon an⁹⁷, ermahnte einen Bauarbeiter, die Arbeit zu beenden und sandte ihn als Boten mit einem Protestschreiben zu Bürgermeister Heinrich v. Aussem.⁹⁸ Außerdem beauftragte der städtische Sekretär Dr. Tils

den Notar, bei den beiden evangelischen Spediteuren Köster und Stock mündlich und schriftlich zu protestieren, weil sie am 14. August 1714 bergische Schiffer veranlasst hätten, mit Stapelwaren an Köln vorbeizufahren. Diese erklärten jedoch, das gehe sie nichts an.⁹⁹

Um die Maßnahmen der bergischen Regierung zu Fall zu bringen, erhob der Kölner Rat durch seinen Anwalt P. J. von Klerff im August 1714 Klage beim Reichshofrat in Wien.¹⁰⁰ Dieser erließ am 28. August 1714¹⁰¹ antragsgemäß ein kaiserliches Mandat, von dem die Mülheimer Kaufleute behaupteten, es sei erschlichen.¹⁰² Es trägt den Titel „*Mandatum de non turbando, nec contraveniendo Privilegiis, uti & demoliendo novo opere Senatus Consultum cum petita citatione*“¹⁰³ (Senatsbeschluss, die Privilegien weder zu stören noch zu übertreten und das neue Bauwerk abzureißen sowie die erbetene Vorladung). Das Gericht drohte bei Bruch des Erlasses eine Buße von 20 „Marck löthigen Golds“ an, zahlbar je zur Hälfte an die kaiserliche Kammer und an die Stadt Köln. Zugleich wurde der Beklagte binnen zwei Monaten vor den Reichshofrat geladen, um dort die Befolgung des Erlasses nachzuweisen. Der Kölner Rat verfügte – darauf aufbauend – am 7. September 1714, die städtischen Werkleute sollten „sich allinger arbeit zu Mülheim enthalten und mäßigen“.¹⁰⁴ Statt dem Gerichtsbeschluss zu folgen, widersprach der Pfälzische Kurfürst der Kölner Anmaßung, weil der Kran auf seinem Grund und Boden stehe und er berechtigt sei, dort zu bauen.¹⁰⁵ So wurde der Kran fertiggestellt und vom Mülheimer Handel genutzt¹⁰⁶. Durch die Zuwanderung der Emigranten mit ihren Fabriken und zahlreichen Arbeitskräften wuchs Mülheim erheblich und wurde zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor am Niederrhein.¹⁰⁷

Außerdem antworteten die Mülheimer Kaufleute auf die Klage mit einer umfänglichen Streitschrift¹⁰⁸, die ihr Landesherr, der Kurfürst von der Pfalz, dem Kurverein und den „mit-Churfürsten und gesambten Hochlöbl. Ständen des Reichs ... auch Zoll-Benachbarte des Reichs ahm Rhein“¹⁰⁹ nachrichtlich zukommen ließ, in der Hoffnung man werde ihn in seinem Widerstand gegen den Kölner Stapel unterstützen.¹¹⁰ Die Suche nach Bundesgenossen

99 Druck in: Ausführliche ... Deduction 1714, S. 74–76; vgl. SCHWERING 1907, S. 37, der sich auf HStAD, Jülich-Berg, Handel und Gewerbe Nr. I, vol. Va, S. 317 beruft.

100 Druck in: Ausführliche ... Deduction 1714, Beilage 9, S. 62–65, mit den Anlagen A–G, S. 65–76.

101 Bei der Düsseldorfer Regierung eingegangen am 5. Oktober 1714, vgl. Ausführliche ... Deduction 1714, S. 80.

102 Druck in: Ausführliche ... Deduction 1714, S. 16: „haben auch gewüßt darauff sogleich bey oberwehntem Kays. Reichs-Hoff-Rath das gebettene Mandatum S. C. am 28. jüngeren Monaths Augusti zu erschleichen“.

103 Druck in: Ausführliche ... Deduction 1714, S. 79.

104 HStAD, Jülich-Berg, Handel und Gewerbe Nr. I, vol. Vb, S. 173, zitiert nach SCHWERING 1907, S. 40, erneuert am 31. Oktober, ebd., S. 174.

105 HStAD Jülich-Berg II, 1880a, S. 87, Druck bei JOSTEN 1960, S. 25. 1751 ließ Aussem einen neuen Kran errichten, vgl. HASTK Handel, Nr. 179, zitiert nach LOOZ-CORSWAREM 1984, S. 561.

106 JOSTEN 1960, S. 25, Bild des Krans um 1750 bei BÖHRINGER 2009, S. 16 und hier S. 497.

107 LOOZ-CORSWAREM 1984, S. 556ff.

108 Streitschrift der bergischen Regierung in: HASTK, Handel 90, Nr. 173a, jetzt digitalisiert als E-Book im Volltext: Ausführliche ... Deduction 1714, abrufbar im Katalog der UB Köln, unter „Stapelrecht“, S. 1–45; vgl. GORIBEN 2008, S. 86.

109 Druck in: Ausführliche ... Deduction 1714, S. 44f.

110 In der Protestschrift Ausführliche ... Deduction 1714, S. 45 heißt es: „dieselbe[n] werden oberwehnte der Statt Cöllen so widerrechtlichen als höchst-schädlichen unternehmungen/ und das zu dessen Fa-

88 Das Wort kommt aus dem Niederländischen „*Beurtscheepvaart*“, und „*Beurt*“ (auch: „Bört“) bedeutet so viel wie Rang oder Reihenfolge: Die Schiffer betrieben eine Linienschifffahrt auf dem Rhein, wobei die Mitglieder in einer festen Reihenfolge die Fahrt antraten, die durch das Los bestimmt wurde, vgl. Ordnung des Kölner Rates für die Köln-Mülheimer Beurtfahrt v. 7. Okt. 1711 bei KUSKE 1906, S. 350f.; vgl. CRAMER 1908, S. 50ff.; STRAUCH 2007, S. 73; GORIBEN, 2008, S. 86.

89 HStAD, Jülich-Berg, Handel und Gewerbe Nr. I, vol. Va, S. 139, zitiert nach SCHWERING 1907, S. 23f.

90 Text in: HStAD, Jülich-Berg, Handel und Gewerbe Nr. I, vol. Va, S. 292ff.; wörtlich zitiert bei SCHWERING 1907, S. 28, Fn. 117.

91 Urkundlich bestätigt durch Notar Johannes Petrus Bey, in: Ausführliche ... Deduction 1714, S. 68f.

92 Urkundlich bestätigt durch Notar Johannes Petrus Bey, in: Ausführliche ... Deduction 1714, S. 70; das Decret S. 71 ebd.

93 Als Verstoß gegen das Kölner Stapelrecht erwähnt im kaiserlichen Mandat v. 28. Aug. 1714, Druck in: Ausführliche ... Deduction 1714, S. 77f.

94 Ratsprotokolle Bd. 161, S. 278, vgl. SCHWERING 1907, S. 34.

95 HStAD, Jülich-Berg, Handel u. Gewerbe Nr. I, vol. Va, S. 144, zit. n. SCHWERING 1907, S. 22, Fn. 97.

96 Text der Insinuation in: Ausführliche ... Deduction 1714, Anlage F, S. 72f.; vgl. SCHWERING 1907, S. 34.

97 Sie findet sich in den Akten HStAD, Jülich-Berg II, 1880b, S. 300, zitiert nach JOSTEN 1960, S. 24.

98 Druck in: Ausführliche ... Deduction 1714, Anlage F, S. 73f. = JOSTEN 1960, S. 22ff.

war aber letztlich vergeblich. Der Kölner Kurfürst, der seit 1597 endgültig in Bonn residierte, hatte zwischen Weißenthurm und Rees am Niederrhein das Stromregal, das ihm dazu diente, eine zentrale Stapelbehörde – das Salzamt – zu errichten, das ihm Anteil an den Stapelerträgen brachte; auch war er Inhaber des Salzregals.¹¹¹ Deshalb war er an harten Maßnahmen gegen den Kölner Stapel wenig interessiert, obgleich er seine Stadt Bonn wirtschaftlich voranzubringen suchte. Da Duisburg inzwischen zu einem wichtigen Ausfuhrhafen für bergisch-märkische Erzeugnisse geworden war, hatte der preußische Landesherr ebenfalls kein Interesse, sich den bergischen Maßnahmen gegen den Kölner Stapel anzuschließen.¹¹² Auch der Mainzer und der Trierer Kurfürst zierten sich. Das Verfahren vor dem Reichshofrat dauerte länger als erwartet, denn erst 1725 fasste er einen vorläufigen Beschluss, wonach die Mülheimer Marktschiffahrt wieder einzustellen und der Kran abzureißen sei.¹¹³ Bezeichnenderweise wurde die Durchführung des Beschlusses den drei geistlichen Kurfürsten übertragen, die sich mit dem Pfälzer Kurfürsten nicht einigen konnten. Der Prozess konnte bis 1806 nicht entschieden werden, weil weitere Beschwerden den Fall aufblähten und verzwickter machten. Seit 1729 verlangte die Stadt Köln von fremden Schiffern die Zahlung einer Akzise. Als die bergische Regierung darauf von Kölner Schiffen an ihren Zollstätten am Niederrhein den doppelten Zoll forderte, hatte sie damit keinen Erfolg, da Köln im Jahre 1736 darauf bestand, dass die für Nachbarorte bestimmten Waren zuerst nach Köln gebracht werden mussten. Beschwerden dagegen wurden an den Prozess vor dem Reichshofrat verwiesen.¹¹⁴ Auch der 1607 vor dem Reichskammergericht in Speyer begonnene Prozess schleppte sich dahin, mit der Folge, dass die Stadt Köln ihr behauptetes Stapelrecht noch 185 Jahre lang behielt, denn der Prozess war unterbrochen und erst 1743 in Wetzlar wieder aufgenommen worden.¹¹⁵ Das Urteil vom 12. Mai 1792 ging nur auf die Einrede der Kurfürsten ein, entschied aber die Sache nicht.¹¹⁶

Die Vorgänge von 1714 und ihre Folgen, vor allem der Aderlass, der durch die Auswanderung der evangelischen Kaufleute nach Mülheim der kölnischen Wirtschaft geschlagen war, veranlasste den Kölner Rat, die den Evangelischen in den Beisassenordnungen von 1713/14 auferlegten Handelsbeschränkungen zu lockern. Dies geschah durch die Bei-

vor vom Kayserl. Reichs-Hoff-Rath begunnenes voreyliches/ auch h. f. Null-nichtiges verfahren mißfälligt ansetzen/ und umb dessen allen fürdersamber Andung und abschaffung Ihre Kayserl. Majest. Behörlich zu belangen allerdings geneigt seyn“.

- 111 Vgl. das Weistum abgesetzter Schöffen v. 12. Juli 1375 bei LACOMBLET III, Nr. 768, S. 667–669 [668]: ... ind die maïsse van saltze ... sint onss heren van Colne ind syns gesticht, as dat van alders hercomen is“. Daneben hat die Goldene Bulle Kaiser Karls IV. v. 10. Jan. 1356, in c. 9 u.a. das Salzregal auf die Kurfürsten übertragen; (ZEUMER 1913, Nr. 148, S. 202) vgl. KUSKE 1939, S. 36, 42f.; LOOZ-CORSWAREM 2007, S. 27; GORIBEN 2008, S. 85.
- 112 LEHMANN 1958, S. 38ff., 50; GORIBEN 2008, S. 84f.
- 113 Vgl. CRAMER 1908, S. 51; GORIBEN 2008, S. 87.
- 114 HStAD, Jülich-Berg II, Nr. 1883, vgl. GORIBEN 2008, S. 87.
- 115 HASiK, Köln contra Köln 278; HStAD, Kurköln II, Nr. 3672 Schreiben Kurkölns vom 27. Dez. 1772, zitiert nach TECKENTRUP 1977, S. 35f.
- 116 Ein Zwischenbescheid des Gerichts v. 18. Nov. 1615 sagte, das Stapelrecht gelte nur für Fisch- und Salzladungen; Druck bei Windscheid 1775, S. 187–190; vgl. GÖNNENWEIN, S. 145; WACKER 2008, S. 330, Fn. 9, der auf das Promemoria des Kurfürsten Carl Theodor v. d. Pfalz an den trierischen Kurfürsten verweist, in: Landeshauptarchiv Koblenz, I C, Nr. 126 69, S. 3ff.; SCHWERHOFF 2010, S. 63.

sassenordnung vom 9. Dez. 1716.¹¹⁷ Sie erlaubte denen, die sich der Beisassenordnung von 1714 unterworfen hatten, in gewissem Umfang den bisher verbotenen Großhandel von Gast zu Gast auszuüben. Dies galt aber nur für „truckene Waaren, so keine Ventgüter seynd“, sie durften auch „Bleicharde“¹¹⁸ und andere Weine, die sie in kleinen Mengen von den Weinmärkten in unerbrochenen Fässern mitbrachten, als Ganzes weiterveräußern, ferner eigenproduzierte Waren in größeren Mengen an Fremde und Bürger verkaufen, und zwar „die gefarbte Seyd mit einer halber Carten von einer Farb wenigstens, raue Seyd aber und Floret“¹¹⁹ mit 25 Pfund“, doch keine Kommissionsware. Schließlich durften sie eigene Waren, die keiner Sonderordnung unterlagen, frei handeln und auswärtige Waren von „qualificirten Bürgern“ erwerben. Man sieht an den engen sachlichen Ausnahmen und der Beschränkung auf den Großhandel, dass der Rat sich schwer tat, den Evangelischen gleichen Zugang zum Markt zu eröffnen, dessen sich die Kölner Bürgern erfreuten. Auch enthält die Ordnung eine Klausel, diese Rechte jederzeit wieder einschränken zu können.¹²⁰

8. Handelsfreiheit contra Stapelrecht

Das restliche 18. Jahrhundert war angefüllt mit Streitigkeiten über den Kölner Stapel. Am 5. Februar 1738 erließ Karl Philipp von der Pfalz eine Verordnung, die den Kölner Eisenstapel treffen sollte. Er ordnete an, dass alle im Lande erzeugten Metallprodukte – Eisen, Stahl, Blei, Kupfer, Stein- und Holzkohlen – in Mülheim, Rheindorf, Hitdorf sowie Monheim gelagert und unter Vermittlung eigener Faktoren unmittelbar nach Holland verfrachtet, aber nicht mehr nach Köln gebracht werden sollten, auch verbot er die Einfuhr Kölnischer Seife. Alle Waren auf dem Wege nach Köln wurden mit einem außerordentlichen Zoll von 4 % belegt. Doch bewährten sich diese Maßnahmen nicht, denn bergische Faktoren wurden nicht tätig und der außerordentliche Zoll musste bald wieder aufgehoben werden, weil sich die Holländer nicht daran kehrten.¹²¹

Seit 1765 suchte die Stadt Köln ihr Stapelrecht ertragreicher zu machen: Sie forderte Krangeld, auch wenn der Kran nicht benutzt wurde, erhob Messlohn auch ohne Messung sowie Hafengelder, ohne dass Schiffe anlegten, bestand auf dem Umladezwang und verlangte, dass ein Kölner Spediteur die für Mülheim bestimmten Waren von Köln dorthin schaffe und dass auch Landtransporte, die bei direkter Fahrt Köln eigentlich nicht berührten, die Stadt aufsuchen mussten, um Stapel- und Torgelder zu entrichten. Die bergische Regierung beschwerte sich am 22. Nov. 1769 über diese Maßnahmen¹²², die Stadt antwor-

- 117 Ratsedikte 12, 94, Druck auch bei DREHER 1988, Nr. XXXI, S. 143 = BECKER-JÄKLI 1983, S. 64a. Wer die Rechte eines Beisassen haben wollte, musste den Beysasseneid leisten und noch 1795 eine Gebühr von 50 Reichstalern zahlen, vgl. BECKER-JÄKLI ebd., S. 20ff.
- 118 *Bleichard* ist ein Wein von blasser Farbe, vgl. J. u. W. GRIMM: Deutsches Wörterbuch, Bd. II. Leipzig 1860, Sp. 97.
- 119 Gemeint ist Florettseide, Abfall von Naturseide.
- 120 Es heißt dort (DREHER 1988, S. 143, „... wobey jedoch Ein Ehrsammer Hochweiser Rath sich ausdrücklich die Macht und Gewalt gegenwärtige, und hierin angezogene Verordnungen, hernächst nach befindenden Umständen zu minderen oder zu mehren verbehalhet.“
- 121 HStAD, Jülich-Berg, Handel und Gewerbe Nr. I, vol. VIIIb, S. 78f.; 137; 166–168; 176; vgl. CRAMER 1908, S. 54f.; GÖNNENWEIN 1939, S. 210f.
- 122 Beschwerde der Düsseldorfer Regierung über die Verschärfung des Stapelrechts v. 22. Nov. 1769, in: HStAD, Jülich-Berg II, Nr. 1884; vgl. HASiK, Handel 90, Nr. 182; vgl. CRAMER 1908, S. 53;

tete jedoch erst am 2. März 1770¹²³, ohne nachzugeben, so dass die Beschwerde und die Entgegnung dem Prozess vor dem Reichshofrat eingefügt wurden. In diesem Verfahren bestätigte Kaiser Joseph II. bereits im Juni Jahre 1772 den Kölner Stapel.¹²⁴ Das Handelsmonopol, das Herzog Karl Theodor am 24. Nov. 1772 als Gegenmaßnahme den emigrierten Kölner Kaufleuten Dierk van Hees und Jan Haentjens für achtzehn Jahre verlieh, um das Kölner Stapelmonopol zu brechen, musste er 1776 aufheben, weil die Schiffe der beiden zwar den Kölner Stapel missachteten, die Stadt sie aber angehalten und die Ladungen beschlagnahmt hatte. Auch dieser Vorgang kam vor den Reichshofrat, der die Herausgabe der Ladungen gegen Entrichtung der Stapelgebühren anordnete und damit das Stapelrecht abermals bestätigte.¹²⁵ Im selben Jahr unterband immerhin der Kölner Kurfürst Max Friedrich durch seine Verordnung vom 21. August 1772¹²⁶ den Missbrauch, dass Rheinschiffer, die dem Kölner Stapelanspruch genügt hatten, Rückfracht nur durch Kölner Kaufleute und Spediture erhalten konnten, die sich ihre Vermittlung teuer bezahlen ließen.

Auch der bereits 1612 gehegte bergische Plan, rechtsrheinisch einen Kanal zur Umgehung Kölns zu bauen, der einen früheren Rheinarm zwischen Poll und Buchheim nutzen sollte, wurde 1773 erneut bedacht, aber der hohen Kosten wegen verworfen.¹²⁷ Was blieb, war nur die Messfahrt, welche die Stadt Köln einem Personenschiff aus Hitdorf genehmigte, das die Frankfurter Messe im Frühjahr und Herbst anfuhr und sonst Handel mit stapelfreien Gütern betrieb.¹²⁸ Immerhin wurde vom Hafen in Zündorf bereits im Mittelalter Personen- und Marktverkehr nach Köln betrieben. Später wurde dort auch Holz, Blei und Eisen aus dem Bergischen sowie Tabak, Wein und Früchte aus dem südlichen Teil des bergischen Landes verladen; auch landete man Mühlsteine aus der Eifel und Tabak aus Mainz in Zündorf an und führte sie über Land weiter ins Bergische, ohne Köln zu berühren. Seit dem 18. Jahrhundert (bis 1831) diente der Hafen auch dem Umgehungshandel, indem landwirtschaftliche Produkte vom Mittelrhein dort ausgeladen und zu Land nach Mülheim oder Hitdorf befördert wurden.¹²⁹ Umgekehrt legten auch Schiffe vom Niederrhein in Hitdorf an und ließen ihre Ladung (Fische, Kolonialwaren und Luxusgüter) auf dem Landwege zum bergischen Zündorf fahren, wo sie auf andere Schiffe verladen und rheinauf befördert

wurden. Die Düsseldorfer Regierung ließ diese Transporte zwar zu, förderte sie aber nicht, da sie die schlechten Straßen nicht ausbaute, so dass sich der Landweg nur selten rechnete.¹³⁰

9. Die Aufhebung des Stapelrechts

Nachdem die französischen Revolutionstruppen 1794 das Rheinland besetzt hatten, litt der Kölner Handel unter den von ihnen verhängten Rheinsperren. Am 16. Mai 1795 hatte Frankreich einen Friedensvertrag mit der Republik der Vereinigten niederländischen Provinzen geschlossen, dessen Artikel 18 die Freiheit der Schifffahrt auf den Strömen festlegte.¹³¹ In Köln fürchte man deshalb, das Stapelrecht zu verlieren. Es wurde nun das Ziel des am 28. Oktober 1797 gegründete „Handelsvorstands“¹³², dies nützliche Recht zu erhalten. Nach dem Frieden von Campo Formio vom 17. Oktober 1797 begann Frankreich die alten Verhältnisse am Rhein zu ändern. Dazu gehörte auch, die bisherigen protestantischen Beisassen den Kölner Bürgern gleichzustellen. Dem diente der Magistratsbeschluss vom 17. November 1797.¹³³ Ferner hatte das französische Direktorium am 3. Juli 1798 den Rhein zur Zollgrenze erhoben und den linken Niederrhein mit Frankreich zu einem Zollgebiet vereinigt. Damit war Köln von seinen rechtsrheinischen Märkten abgeschnitten. Wegen der deshalb vorgetragenen Beschwerden bestätigte der für das Rheinland eingesetzte Regierungskommissar Franz Joseph Rudler am 28. Juli 1798 den Stapel im alten Umfang¹³⁴, denn obwohl der Rastatter Kongress (1797–99) dem Grundsatz zugestimmt hatte, alle Stapelprivilegien aufzuheben¹³⁵, konnte man sich dort schließlich über die Abschaffung des Stapels in Mainz und Köln nicht einigen.¹³⁶ So blieb die Entscheidung darüber weiter offen. Auch der Reichsdeputationshauptschluss vom 25. Februar 1803¹³⁷ schwieg dazu. Deshalb hat erst die am 15. August 1804 zwischen dem Reich und Frankreich geschlossene Oktroikonvention¹³⁸, die der Rheinschifffahrt „*une nouvelle activité*“ geben sollte, eine Lösung gefunden: Der Oktroi bestätigte in Art. 3 „*les anciens établissements de relâche et d'échelle*“ von Mainz und Köln (die Umschlagsrechte beider Städte), hob jedoch in Art. 8 die „*vente forcée*“, den Feilbietungszwang auf, also die Pflicht, Waren für einige Tage zum

SCHULER 1917, S. 31, der jedoch HASTK, Stapel Nr. 182 zitiert; TECKENTRUP 1977, S. 28f., 54; GORIBEN 2008, S. 87.

123 HASTK, Stapel Nr. 182, zitiert nach SCHULER 1917, S. 32; dort bezieht sich die Stadt Köln auf ihre Bannmeile von zwei (!) Meilen rund um die Stadt, die auch Mülheim umfasse.

124 Mandat Josephs II. v. 4.6.1772, in: HASTK, Köln contra Köln Nr. 278, Druck in: Zu Köln 1772: „... wollen, daß Euer Liebden, und Ihr die Regierung die Stadt Kölln bei dem vor einigen Jahrhunderten von Unserm Vorfahern am Reich Ihr ertheilten und bestätigten Privilegio oder Freyheit der Stapel-Gerechtigkeit, und alle deme, was davon abhanget, belaffen, Sie hierinn nicht stöhren, und künftighin von ferneren Neuerungen und thätlichkeiten gegen gemeldte Stapel-Gerechtigkeit sich enthalten ...“, vgl. TECKENTRUP 1977, S. 35.

125 Vgl. den Vertrag v. 1. März 1773 in: HStAD, Jülich-Berg II, Nr. 4538 sowie HASTK, Handel 90, Nr. 185–187; CRAMER 1908, S. 55ff.; TECKENTRUP 1977, S. 67ff.; GORIBEN 2008, S. 88.

126 Druck bei SCOTTI, Churköln, 1831, Theil 1, 2. Theil, Nr. 670, S. 914f.; vgl. WACKER 2008, S. 334f.

127 HStAD, Jülich-Berg II, Nr. 1885, v. 10. Nov. 1773; ENNEN Bd. V, 1880, S. 551; SCHULER 1917, S. 33; vgl. TECKENTRUP 1977, S. 69, GORIBEN 2008, S. 88. Anlass war u.a. die Anweisung des Kölner Rates an die Stadtsoldaten vom 21. Juni 1773, die sich am Stapel „vorbeyschleichenden“ Schiffe notfalls mit Kanonen aufzuhalten, Druck: bei WASSERMEYER 1969, S. 293.

128 Vgl. die Gesuche der Hitdorfer Schiffer in: HASTK, Handel 90, Nr. 682; GORIBEN 2008, S. 91.

129 HASTK, Handel Nr. 185, 186; vgl. RESTORFF 1830, S. 155; GORIBEN 2008, S. 91f.

130 HStAD Jülich-Berg II, Nr. 4538 v. 1. März 1773, zitiert nach TECKENTRUP 1977, S. 67; vgl. CRAMER 1908, S. 55ff.; LOOZ-CORSWAREM 1984, S. 561.

131 Art. 18: „*La navigation du Rhin, de la Meuse, de l'Escaut, du Hondt et de toutes leurs branches jusqu'à la mer, sera libre aux deux nations française et batave*“, in: CTS, Bd. 52, 1969, S. 387; vgl. MÜLLER 2007, S. 38.

132 Zur Gründungsgeschichte vgl. SCHWANN 1906, S. 42f., 448ff.; Französische Jahre 1994, S. 83.

133 Beschluss (Edikt) des Kölner Magistrats v. 17. Nov. 1797, Druck bei BECKER-JÄKLI 1983, S. 92a.

134 Es heißt im 1. Artikel dieses Beschlusses (Druck bei WASSERMEYER 1969, S. 298): „jedes ... beladene Schiff oder Fahrzeug soll ... bei Beobachtung des Stapelrechts, wie vor dem, ohne das geringste Hinderniß den Rhein hinab und herauf fahren dürfen“. Vgl. Faksimile des Beschlusses bei WASSERMEYER 1969, S. 298; DANIELS 1804, S. 32–36; ECKERT 1900, S. 11; MÜLLER 2007, S. 40.

135 Protocoll der Reichsfriedensdeputation zu Rastatt, Bd. 2, 1800, S. 209, vgl. MÜLLER 2007, S. 40.

136 Vgl. MÜLLER 2007, S. 40f.

137 Der Reichsdeputationshauptschluss, Druck: ZEUMER 1913, Nr. 212a, S. 521, hat in Art. 39 den Rhein zum gemeinschaftlichen Strom für das Reich und Frankreich gemacht, die bisherigen Zölle aufgehoben und stattdessen nur eine Eingangsgebühr („*droits de douane*“) und den „Schifffahrts-Okroi“ eingeführt.

138 Oktroikonvention v. 15. August 1804, Druck: Rheinurkunden Bd. I, 1918, Nr. 4, S. 6–25 = CTS Bd. 57, 1969, S. 465–491.

Verkauf anzubieten.¹³⁹ Damit folgte der Oktroi den Argumenten des rheinischen Juristen Heinrich Gottfried Wilhelm Daniels, der in seinem Gutachten von 1804¹⁴⁰ zwar die Feilbietungspflicht ablehnte, den Umschlag aber befürwortete, da die Niederrheinschiffe den ganzen Rheinlauf wegen der Untiefen nicht befahren könnten und die vorhandenen Hafeneinrichtungen in Köln und Mainz dem Handel nützlich seien.¹⁴¹

Als der französische Generaldirektor der Binnenschifffahrt und der Handelshäfen, Mathieu-Louis Graf Molé (1781–1855), am 15. Februar 1813 beim Präfekten des Roerdepartements anfragte, ob die Beibehaltung des „*droit de relâche*“ noch im Interesse des Handels liege¹⁴², sah die Kölner Handelskammer¹⁴³ erneut das Stapelrecht bedroht. Sie beantwortete deshalb nicht nur dessen Fragen¹⁴⁴, sondern legte Daniels' Gutachten von 1804 neu auf und berief den Munizipalrat ein, der am 18. März 1813 eine Adresse an Napoleon richtete und bat, die bedrohte kommerzielle Überlegenheit des französischen Rheinufer zu schützen.¹⁴⁵ Tatsächlich sicherte Napoleon, als er im April 1813 bei seiner Rückkehr vom russischen Feldzug in Mainz weilte, dem dortigen Präfekten zu, das Stapelrecht beider Städte beizubehalten.¹⁴⁶

Dies war aber nur eine kurze Atempause. Nach der Niederrichtung Napoleons hatten die Franzosen am 14. Jan. 1814 Köln verlassen¹⁴⁷. Art. 5 des ersten Pariser Friedens vom 30. Mai 1814¹⁴⁸, bestimmte „*la navigation sur le Rhin ... sera libre de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne ...*“. Die Kommission, welche im Auftrag des Wiener Kongresses die Rheinschifffahrt regeln sollte, wurde zwar mit Gutachten und Stellungnahmen überschüttet¹⁴⁹, beschloss aber einstimmig – trotz der vorgetragenen Gegenargumente –, den Stapel abzuschaffen.¹⁵⁰ Damit verschwand das Umschlagsrecht aber nicht sofort, denn Artikel 108 der Wiener Kongressakte verpflichtete die Vertragsschließenden nur, miteinander Verträge über die Schifffahrtswegfreiheit auf dem Rhein zu schließen.¹⁵¹ Deshalb überdauerte es noch weitere 15 Jahre, weil es als Druckmittel diente, um den niederländischen Zoll zu bekämpfen.¹⁵² Für einige Waren hatte der Kölner Oberbürgermeister zwar im Jahre 1818 den Umschlagszwang erleichtert¹⁵³, aber erst die Rheinschifffahrtsakte vom 31. März 1831 hat in ihren Artikeln 43 und 44 das Umschlagsrecht aufgehoben, so dass es am 17. Juli

139 Artikel 3–6 und 8 der Oktroikonvention, wörtlich bei GÖNNENWEIN 1939, S. 216f.

140 Das Gutachten erstattete er auf Bitten der Kölner Handelskammer vom 17. August 1803, vgl. SCHWANN 1906, S. 219; WASSERMAYER 1969, S. 289; Bild Daniels ebd., S. 65.

141 Vgl. GÖNNENWEIN 1939, S. 216; ausführlich: WASSERMAYER 1969, S. 285–297.

142 Text der Fragen bei ECKERT 1900, S. 384f.

143 Errichtet auf Grund Konsulatsbeschlusses v. 24. Dez. 1802, (vgl. den Text bei SCHWANN I, 1906, S. 197f.) durch den Präfekten am 27. April 1803, vgl. Französische Jahre 1994, S. 83f.

144 Vgl. ECKERT 1900, S. 383–392; MÜLLER 2007, S. 53f.

145 Text der Adresse bei ECKERT 1900, S. 399f.; MÜLLER 2010, S. 64.

146 SCHWANN I, 1906, S. 278ff. mit Nachweisen; MÜLLER 2010, S. 64.

147 SCHWANN I, 1906, S. 349.

148 Pariser Frieden v. 30. Mai 1814, Druck bei HERMAN 1820, S. 537, Zitat des Art. 5 bei STRAUCH 2007, S. 66, Fn. 49 (zu dem Streit, was *libre „jusqu'à la mer“* heißen sollte, ebd., S. 69ff.).

149 Vgl. ECKERT 1900, S. 82–89; SCHWANN 1906, I, S. 206–221, 236–241; STRAUCH 2007, S. 67.

150 Beschluss der Sitzung v. 23. Februar 1815 bei KLÜBER III, 1815, S. 59; vgl. STRAUCH 2007, S. 67.

151 Wiener Kongressakte v. 9. Juni 1815, Druck bei KLÜBER 1830, S. 92.

152 Vgl. WASSERMAYER 1969, S. 294ff.; LOOZ-CORSWAREM 2000, S. 336f.; STRAUCH 2007, S. 68.

153 Verordnung v. 24. August 1818, betr. Getreide, Salinensalz, Schleifsteine etc. in: HERMAN 1820, S. 284–286; ECKERT 1900, S. 117; STRAUCH 2007, S. 68.

1831 endgültig verschwand.¹⁵⁴ Den dadurch für Kölner Kaufleute eintretenden Verlust glich Preußen durch Zahlungen von insgesamt 232.000 Talern bis 1838 aus; die Mainzer wurde dagegen nicht entschädigt.¹⁵⁵

Als das französische Direktorium am 3. Juli 1798 den Rhein zur Zollgrenze erhob, wurden die in Mülheim und im Bergischen Land ansässigen Kaufleute und Fabrikanten zu Zollausländern und ihre linksrheinischen Handelsbeziehungen erlahmten. Deshalb sind zwischen 1806 und 1813, aber auch später, zur preußischen Zeit, zahlreiche Emigrantenfamilien nach Köln zurückgekehrt; auch in das gesamte Roerdépartement wanderten protestantische Unternehmer ein, weil die französische Abschottung des Bergischen Landes ihre Betriebe unrentabel machte.¹⁵⁶ Sie führten neue Industriezweige in Köln und das Rheinland ein und trugen entscheidend zur wirtschaftlichen Blüte des Niederrheins im neunzehnten Jahrhundert bei.¹⁵⁷

Quellen

AUBIN, Hermann (1913): Die Weistümer der Rheinprovinz, II: Die Weistümer des Kurfürstentums Köln, Bd. 1: Amt Hülchrath. Bonn, Neudruck Düsseldorf 1996.

AUBIN, Hermann (1914): Die Weistümer der Rheinprovinz, II: Die Weistümer des Kurfürstentums Köln, Bd. 2: Amt Brühl. Bonn.

Ausführliche ... Deduction (1714): Ausführliche und in jure & facto gegründete Deduction wider die von seithen Bürgermeister und Rath der Stadt Koeln bey dem Kayserl. Reichs- und Hoff-Rath gegen Ihre Churfürstliche Durchleucht zu Pfaltz/Dero Gülich und Bergische Rath und Eingesessene Kauf-Leuthe der Freyheit Mülheims am Rhein incompetenter eingeführte Klag und das dabey vorgeschütztes vermeintliches Stapel-Recht. In: Katalog USB Köln, unter „Stapelrecht“ [Digitalisat].

BRINCKEN, Anne-Dorothee siehe Köln 1475.

Zu Cölln (1772): Bürgermeister und Rath contra den Herrn Churfürsten zu Cölln und Höchst Dero Regierung Mandati puncta Turbationis in Jure [Iure] Stapulæ ...: Jovis 4tâ Juni 1772. In: Katalog USB Köln, unter „Stapelrecht“ [Rh Kasten 1408 = Rh R 5].

CTS (1969): The Consolidated Treaty Series, ed. and annot.: Clive Parry, Bde 52, 56, 57 Dobbs Ferry, NY.

DANIELS, Gottfried Heinrich Wilhelm (1804): Über das Stapelrecht zu Kölln und Mainz. Köln.

DEETERS, Joachim (1996a): Die Zerstörung Mülheims durch Köln. Ein Kupferstich aus dem Jahr 1614. In: Quellen z. Geschichte d. Stadt Köln Bd. II: Spätes Mittelalter u. Frühe Neuzeit (1396–1794). 199–202.

DEETERS, Joachim (1996b): Wie wird man Kölner Bürger? Das Kölner Bürgerrecht nach der Ordnung von 1615/1617. In: Quellen (wie DEETERS 1996a). 203–211.

154 Rheinschifffahrtsakte 1831, Druck: Rheinurkunden I, Nr. 80, S. 242; vgl. ECKERT 1900, S. 117–124; STRAUCH 2007, S. 68.

155 Die Kabinettsordre Friedrich Wilhelms III. v. 14. Juli 1831 sprach Köln für zwei Jahre je 50.000 Taler zu, die durch spätere Zahlungen bis 1838 auf 232.000 Taler erhöht wurden. Dafür musste Köln die Einrichtungen seines Freihafens verbessern, vgl. ECKERT 1900, S. 231.

156 Der Präfekt des Roerdepartements schätzte die Zuwanderung im ganzen Departement zwischen 1809 und 1813 auf 300 Fabrikanten, vgl. Recueil des actes de la préfecture 1813, S. 211, zitiert nach ZEYB 1907, S. 135; vgl. SCHWANN 1906, I, S. 247f.; SCHWERING 1907, S. 57; eine Liste der Zuzügler für Köln bei BECKER-JÄKLI 1983, S. 131–155.

157 SCHWANN 1906, S. 56, 60ff.; FELDENKIRCHEN 1975, S. 232; LOOZ-CORSWAREM 1984, S. 562.

- DREHER, Bernd (1988): *Texte zur Kölner Verfassungsgeschichte (Veröffentlichungen des Kölnischen Stadtmuseums, H. 6)*. Köln.
- ENNEN, Quellen (1860/78): *Quellen zur Geschichte der Stadt Köln*, hrsg. von Ennen, Leonhard/Eckertz, Gottfried, Bde I–VI. Köln, Neudruck Aalen 1970.
- HAMM, Gerardus Ernestus (1774): *Stapula Ubio-Agrippinensis ab urbe condita, dissertatio historica Coloniae*, 231 S.
- HASTK Historisches Archiv der Stadt Köln.
- HERMAN, Heinrich (1820): *Sammlung der seit dem Reichs-Deputationshauptschluss v. 25. Febr. 1803 in Bezug auf Rheinhandel und Schifffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Instruktionen*; dasselbe: Fortsetzung 1: 1828. Mainz.
- HSTAD Hauptstaatsarchiv Düsseldorf.
- HUB: *Hansisches Urkundenbuch*, bearb. von Konstantin Höhlbaum, Bd. I, 1876, Bd. II, 1879, Bd. III 1886, Halle [auch als E-Book im Volltext].
- KEUSSEN, Hermann (1899): *Inhaltsverzeichnis zu den Sammlungen der Ratsedikte 1493–1819* (43). In: *Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln (MStAK)* 29. 159–336.
- KEUSSEN, Hermann (1910): *Briefwechsel zwischen Köln und Aachen betreffend den Kölner Stapel*. In: *Zeitschrift des Aachener Geschichtsvereins* 32. 346–348.
- KLEINERTZ, Everhard (Bearb.) (1977): *Alte handgezeichnete Kölner Karten (Ausstellungskatalog)*. Köln.
- KLÜBER, Johann Ludwig (1817): *Acten des Wiener Kongresses in den Jahren 1814 und 1815*, Bd. II, Hefte 5–8, 2. Auflage, Erlangen; Bd. III, Hefte 9–12, Erlangen 1815.
- KLÜBER, Johann Ludwig (1830): *Quellensammlung zu dem Oeffentlichen Recht des Teutschen Bundes*, 3. sehr vermehrte Auflage. Erlangen, Neudruck Leipzig 1970.
- Köln 1475, d. Heiligen Reiches freie Stadt, bearb. v. Anna-Dorothee v. d. Brincken. Köln, Nr. 84. 56–65.
- KUSKE, Bruno (1917): *Quellen zur Geschichte des Kölner Handels- und Verkehrs im Mittelalter (Bibliothek der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde 33)*, I, 1923: 12. Jh. bis 1449; II, 1917: 1450–1500; III, IV, 1934: *Besondere Quellengruppen des späten Mittelalters, Register*, Bonn. Auch digital.
- LACOMBLET, Theodor Joseph, *Urkundenbuch für die Geschichte des Niederrheins*, Bd. I, 1840: (vor 779–1200); II, 1846: (1201–1300); III, 1853: (1301–1400); IV, 1857/58: 1401–1500, 1501–1609, *Nachlese u. Register*. Düsseldorf, Neudruck Aalen 1960.
- LORENZ, Gottfried (1991): *Quellen zur Vorgeschichte und zu den Anfängen des Dreißigjährigen Krieges*. Darmstadt.
- MGH *Monumenta Germaniae historica, Constitutiones et acta publica imperatorum et regum*, I, 1893: *inde ab a. 911–usque ad a. 1197*, ed. Ludwig Weiland. Hannover, Neudruck 2003.
- MÜLLER, Klaus (2010): *Quellen zur Geschichte der Stadt Köln*, Bd. III, hrsg. v. Jürgen Herres, Georg Mölich, Stefan Wunsch. Köln. 62–68.
- Protocol der Reichsfriedensdeputation zu Rastatt, 1800*: hrsg. v. Heinrich Münch v. Bellinghausen, Bd. 2. Rastatt.
- Quellen: Leonhard Ennen, Gottfried Eckertz (Hrsg.): Quellen zur Geschichte der Stadt Köln*, Bd. I. Köln 1860; Bd. II. Köln 1863.
- REK II (1901): *Die Regesten der Erzbischöfe von Köln im Mittelalter*, Bd. II hrsg. von Richard Knipping (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde 21). Bonn.
- Religions-Bedruck (ca. 1717): Der Evangelischen Kaufmannschaft zu Cölln am Rhein von dasigen Bürgermeister und Rath erleidender sehr harter Religions-Bedruck*, 58 S. folio [Mikrofiche in Staatsbibliothek Berlin, Standort: Th 9987 MF-3].
- Rheinurkunden (1918): Sammlung zwischenstaatlicher Vereinbarungen, landesrechtlicher Ausführungsverordnungen und sonstiger wichtiger Urkunden über die Rheinschifffahrt seit 1803*, hrsg. v.

- d. Zentralkommission f. d. Rheinschifffahrt, 2 Bde. München etc., Neudruck 2010 [auch als E-Book].
- SCHULER, Rudolf (1917): *Verkehrsverhältnisse und Handel in den Herzogtümern Jülich und Berg zur Zeit des Herzogs Karl Theodor, Kurfürsten von der Pfalz (Diss. phil Bonn)*. Düsseldorf (auch in: *Düsseldorfer Jahrbuch* 1917).
- SCOTTI, Johann Josef, *Jülich/Cleve/Berg (1821): Sammlung der Gesetze und Verordnungen, welche in den ehemaligen Herzogtümern Jülich, Cleve und Berg und in dem ehemaligen Großherzogthum Berg über Gegenstände der Landeshoheit, Verfassung, Verwaltung und Rechtspflege ergangen sind*, in den Jahren 1475–1766, Nrn. 1–2000. Düsseldorf.
- SCOTTI, Johann Josef, *Churköln (1831): Sammlung der Gesetze und Verordnungen, welche in dem Erzstift und Churfürstenthum Cöln etc., Abth. 1: Gesetzgebung für den gesammten Churstaat ..., Theil 2: vom Jahre 1730 bis zum Jahre 1802.* Düsseldorf.
- Securis ad radicem posita*, 1687, Ed. Petrus Alexander Bossart, Bonn; 2. Auflage, Bonn 1729.
- STEIN, Akten (1893/95): *Walther Stein: Akten zur Geschichte der Verfassung und Verwaltung der Stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert*, Bde. I, II. Bonn 1893/95; Neudruck Düsseldorf 1993.
- WINDSCHEID, Joannis Wilhelmi (1775): *Commentatio de Stapula: qua praecipue Ducatibus Juliae et Montium Libertas navigandi et commercandi in Rheno contra Injustas Agrippinatum Molitiones vindicatur*, Dusseldorpii.
- ZEUMER, Karl (1913): *Quellensammlung zur Geschichte der Deutschen Reichsverfassung in Mittelalter und Neuzeit*, 2. Auflage, Tübingen, Neudruck Aalen 1987.

Literatur

- BARTZ, Christian (2005): *Köln im Dreißigjährigen Krieg, Die Politik des Rates der Stadt (1618–1635) (Militärhistorische Untersuchungen 6)*. Frankfurt/M.
- BECKER-JÄKLI, Barbara (1983): *Die Protestanten in Köln. Die Entwicklung einer religiösen Minderheit von der Mitte des 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Schriftenreihe des Vereins für Rheinische Kirchengeschichte 75)*. Köln.
- BENDEL, Johann (1913): *Die Stadt Mülheim am Rhein. Geschichte und Beschreibung, Sagen und Erzählungen*. Mülheim, Neudruck Köln 1972 und 1981.
- BERGERHAUSEN, Hans-Wolfgang (2010): *Köln in einem ehernen Zeitalter 1610–1686*. Köln.
- BÖHRINGER, Letha (2009): *750 Jahre Kölner Stapelrecht 1259–2009 Kölner Handel und Häfen*. Köln.
- BREUER, Wimar (1921): *Burgbann und Bannmeile von Köln*. Diss. phil. Bonn. Köln.
- BURGHARDT, Franz J. (1992): *Die geheimen Räte der Herzogtümer Jülich und Berg 1692–1742. Ein Beitrag zur niederrheinischen Gesellschaftsstruktur im Zeitalter des Absolutismus*. Meschede.
- CRAMER, Franz Theodor (1908): *Gewerbe, Handel und Verkehrswesen der Freiheit Mülheim am Rhein im 18. Jahrhundert*, Diss. Phil. Münster. In: *Beiträge zur Geschichte des Niederrheins*. Jahrbuch des Düsseldorfer Geschichtsvereins 22. 1–100; (auch als Diss.-Druck Düsseldorf 1908).
- DEETERS, Joachim (1987): *Das Bürgerrecht der Reichsstadt Köln*. In: ZRG, GA 104. 1–83.
- DEETERS, Joachim (2005): *Der „Bau zu Mülheim“ und der Ausschluss der Kölner Protestanten aus der Gemeinschaft der Bürger*. In: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 69. 192–211.
- DIRR, Katrin (2005): *Hoheitsrechtliche Streitigkeiten zwischen den Kölner Erzbischöfen und der Stadt Köln auf Grundlage reichskammergerichtlicher Verfahren des 16. und 17. Jahrhunderts*. Frankfurt/M.
- ECKERT, Christian (1900): *Rheinschifffahrt im XIX. Jahrhundert*. Leipzig.
- ENNEN, Leonhard (1863): *Geschichte der Stadt Köln*, meist aus den Quellen des Kölner Stadtarchivs, Bd. I. Düsseldorf.

- ENNEN, Leonhard (1880): Geschichte der Stadt Köln, meist aus den Quellen des Kölner Stadtarchivs, Bd. V. Düsseldorf.
- FABRICIUS, Wilhelm (1898): Erläuterungen zum geschichtlichen Atlas der Rheinprovinz, Bd. II: Die Karte von 1789. Bonn; Neudruck Bonn 1965.
- FELDENKIRCHEN, Wilfried Paul (1975): Der Handel der Stadt Köln im 18. Jahrhundert (1700–1814). Diss. Phil. Bonn.
- GÖNNENWEIN, Otto (1939): Das Stapel- und Niederschlagsrecht (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF XI). Weimar.
- GORISSEN, Stefan (2005/07): Strukturbildung durch Handelshemmnisse? Der Kölner Stapel und der Handel der kleineren niederrheinischen Häfen im 18. Jahrhundert. In: Zeitschrift des Bergischen Geschichtsvereins Bd. 101. Neustadt/Aisch. 71–94.
- GOTHEIN, Eberhard (1903): Geschichtliche Entwicklung der Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert. Leipzig.
- HOGENBERG, Franz; KELLER, Georg (ca 1613): Eigentliche Abbildung der neuwen angefangenen Statt Mülheim. <http://digital.ub.uni-duesseldorf.de/ihd/content/titleinfo/3346648> (abgerufen am 30.11.2013).
- IRSIGLER, Franz (1983): Köln extra muros: 14.–18. Jahrhundert. In: Siedlungsforschung: Archäologie – Geschichte – Geographie, Bd. 1. Bonn, S. 137–149.
- JOSTEN, Hans (1960): Heinrich von Außen, der Mülheimer Wirtschaftspionier. In: Mülheim am Rhein. 350 Jahre ev. Kirchengemeinde. Essen. 16–30.
- KELLER, Ludwig (1895): Die Gegenreformation in Westfalen und am Niederrhein. Actenstücke und Erörterungen, Bd. 3. Leipzig.
- KISKY, Wilhelm (1912): Die Akten der Abteilung „Köln contra Köln“ (Verhältnis der Stadt zum Erzbischof). In: Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln, Bd. 34. 112–186.
- KRUDEWIG, Johannes (Bearb.) (1906): Die Kunstdenkmäler der Rheinprovinz, Bd. VI: Die Kunstdenkmäler der Stadt Köln, Abt. 1: Quellen. Düsseldorf.
- KUSKE, Bruno (1906): Die Rheinschifffahrt zwischen Köln und Düsseldorf vom 17. bis 19. Jahrhundert. Mit einer Darstellung der älteren Kölner Schiffferverbände. In: Beiträge zur Geschichte des Niederrheins. Jahrbuch des Düsseldorfer Geschichtsvereins, Bd. 20. 250–354 (Sonderdruck: Düsseldorf 1906).
- KUSKE, Bruno (1911): Das wirtschaftliche Leben im Kaufhaus Gürzenich und im Fischkaufhaus. In: Mitteilungen des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Heimatschutz, Jg. 5. 38–48.
- KUSKE, Bruno (1913): Die Märkte und Kaufhäuser im mittelalterlichen Köln. In: Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins, Bd. 2. Köln. 75–133.
- KUSKE, Bruno (1939): Der Kölner Stapel und seine Zusammenhänge als wirtschaftspolitisches Beispiel. In: Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins, Bd. 21. 1–46.
- LEHMANN, Herbert (1958): Duisburgs Großhandel und Spedition vom Ende des 18. Jahrhunderts bis 1905 (Duisburger Forschungen, 1. Beiheft). Duisburg.
- LOERSCH, Hugo (1895): Rheinische Weistümer und verwandte Urkunden im Kölner Stadtarchiv. In: Beiträge zur Geschichte vornehmlich Kölns und der Rheinlande, zum 80. Geburtstag Gustav v. Mevissens, dargebracht v. Archiv der Stadt Köln. Köln. 333–360.
- LOOZ-CORSWAREM, Clemens v. (1984): Köln und Mülheim am Rhein im 18. Jahrhundert. Reichsstadt und Flecken als wirtschaftliche Rivalen. In: Civitatum communitas. Studien zum europäischen Städtewesen. Festschrift für Heinz Stoob z. 65. Geburtstag (Städteforschung 21, Teil 2), hrsg. v. Helmut Jäger u.a. Köln etc. 543–564.
- LOOZ-CORSWAREM, Clemens v. (1996): Zur Entwicklung der Rheinschifffahrt vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert. In: Düsseldorf und seine Häfen, hrsg. v. Horst Rademacher, Düsseldorf. www.duesseldorf.de/stadtarchiv/stadtgeschichte/aufsatz/e/ (abgerufen am 30.11.2013).
- LOOZ-CORSWAREM, Clemens v. (2000): Zum Stapelrecht von Köln und der Schifffahrt auf dem Niederrhein in der frühen Neuzeit. In: Köln und die Niederrheinlande in ihren historischen Raumbeziehungen (15.–20. Jahrhundert), hrsg. v. Dieter Geuenich. Pulheim. 323–338.
- LOOZ-CORSWAREM, Clemens v. (2007): Der Rhein als Verkehrsweg im 18. Jahrhundert. In: Der Rhein als Verkehrsweg. Politik, Recht und Wirtschaft seit dem 18. Jahrhundert, hrsg. v. Clemens v. Looz-Corswarem, Georg Mölich. Bottrop. 13–36.
- LÜBBEN, August (1888): Mittelniederdeutsches Handwörterbuch, vollendet von Christoph Walter. Leipzig.
- MOSTERT, Rolf-Joachim (2002): Der jülich-klevische Regiments- und Erbfolgestreit – ein „Vorspiel zum Dreißigjährigen Krieg“?. In: Der Dreißigjährige Krieg im Herzogtum Berg und in seinen Nachbarregionen, hrsg. v. Stefan Ehrenpreis. Neustadt/Aisch. 26–64.
- MÜLLER, Klaus (1988): Unter pfalz-neuburgischer und pfalz-bayerischer Herrschaft (1614–1806). In: Düsseldorf. Geschichte v. d. Ursprüngen bis ins 20. Jahrhundert, Bd. II: Von der Residenzstadt zur Beamtenstadt (1614–1900). Düsseldorf. 1–312.
- MÜLLER, Klaus (2005): Köln von der französischen zur preußischen Herrschaft 1794–1815. Köln.
- MÜLLER, Klaus (2007): Politische u. rechtliche Veränderungen der Rheinschifffahrt zwischen der Französischen Revolution und dem Ersten Pariser Frieden 1814. In: Der Rhein als Verkehrsweg, hrsg. v. Clemens v. Looz-Corswarem, Georg Mölich (Schriftenreihe der Niederrhein-Akademie 7). Bottrop. 37–59.
- RESTORFF, Friedrich von (1830): Topographisch-Statistische Beschreibung der Königlich Preußischen Rheinprovinzen. Berlin, Stettin.
- SCHAFSTAEDT, Heinrich (1899): Die Festung Mülheim am Rhein zu Ende des 16. und zu Beginn des 17. Jahrhunderts. Mülheim a. Rh.
- SCHNEIDER, Bernd Christian (2001): Ius Reformandi. Die Entwicklung eines Staatskirchenrechts von seinen Anfängen bis zum Ende des Alten Reiches. Tübingen.
- SCHWANN, Mathieu (1906): Geschichte der Kölner Handelskammer, Bd. I. Köln.
- SCHWERHOFF, Gerd (2010): Der Kölner Stapel 1259–1831. Werden und Wandel einer alteuropäischen Institution. In: Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins 80. Köln. 43–69.
- SCHWERING, Leo (1907): Die Auswanderung protestantischer Kaufleute aus Köln nach Mülheim a. Rh. i. J. 1714. In: Westdeutsche Zeitschrift f. Geschichte u. Kunst 26. 194–250 [Diss. Phil. Bonn 1907].
- SCHWERING, Leo (1908): Die religiöse u. wirtschaftliche Entwicklung d. Protestantismus in Köln während des 17. Jahrhunderts. In: Annalen d. Hist. Vereins f. d. Niederrhein, H. 85. Köln. 1–29.
- SEELIGER, Gerhard (1909): Studien zur älteren Verfassungsgeschichte der Stadt Köln: zwei Urkunden des Kölner Erzbischofs von 1169. Leipzig.
- STEHKÄMPER, Hugo (1993): Friedrich Barbarossa und die Stadt Köln. Ein Wirtschaftskrieg am Niederrhein. In: Festschrift Odilo Engels zum 65. Geburtstag, hrsg. von Hanna Vollrath et al. Köln etc. 367–413.
- STRAUCH, Dieter (1998): Das Hohe Weltliche Gericht zu Köln. In: desselben, Kleine rechtsgeschichtliche Schriften. Aufsätze 1965–1997. Köln. 136–230.
- STRAUCH, Dieter (2007): Die Entwicklung des Rheinschifffahrtsrechts zwischen 1815 und 1868. In: Der Rhein als Verkehrsweg, hrsg. v. Clemens v. Looz-Corswarem, Georg Mölich (Schriftenreihe der Niederrhein-Akademie 7). Bottrop. 61–92.
- STRAUCH, Dieter (2008): Der Große Schied von 1258. Erzbischof und Bürger im Kampf um die Kölner Stadtverfassung. Köln etc.
- TECKENTRUP, Ute (1977): Der Kölner Stapel im 18. Jahrhundert, untersucht am Zeitraum 1768–1776 (Schriften zur Rheinischen Geschichte 2). Köln.
- WACKER, Reinhold (2008): Das Verkehrswesen im Rheinland vom 15. Jahrhundert bis 1794 (Beiträge zur Landes- und Kulturgeschichte, hrsg. v. Franz Irsigler, 7). Trier.

- WASSERMEYER, Heinrich (1969): Heinrich Gottfried Wilhelm Daniels und der Kölner Stapel. In: *Recht und Rechtspflege in den Rheinlanden*, hrsg. v. Josef Wolfram, Adolf Klein, Köln. 285–297.
- ZEYB, Richard (1907): *Die Entstehung der Handelskammern und die Industrie am Niederrhein während der preußischen Herrschaft*. Leipzig.