



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Von nordischer Volkskunst**

**Mühlke, Karl**

**Berlin, 1906**

Das Kuhtor in Danzig.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-79822](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-79822)

und Husum mit gutem Erfolge unternommen. Für Westpreußen erscheint dies der einzige Weg, zur dauernden Erhaltung dieser Denkmäler zu gelangen, und es müssen Mittel gefunden werden, dies zu ermöglichen.

Preuß. Stargard, im Dezember 1905.

Bernhard Schmid.

### Das Kuhtor in Danzig.

Die im Anfange des 14. Jahrhunderts unter der Herrschaft des Deutschen Ordens entstandene Rechtstadt Danzig zeigt in ihrem Bebauungsplane alle Merkmale einer Hafen- und Handelsstadt: die Hauptstraßen gehen, annähernd parallel unter sich, durch die ganze Breite der Stadt hindurch und führen zur „langen Brücke“ am Hafen, den hier der Flußlauf der Mottlau bildet. Ähnlichen Grundriß haben die beiden anderen Haupthandelsstädte des preußischen Weichselgebietes Thorn und Elbing.

In Thorn, das bereits um die Mitte des 13. Jahrhunderts ein entwickeltes Gemeinwesen hatte, zeigt die Stadtmauer an der Uferseite noch die gleiche Bewehrung mit Torburgen und Türmen wie auf den Landseiten, und es stehen heute noch, als Zeugen einer vergangenen Kultur, das stattliche Brücktor, das Nonnentor, der krumme Turm und zwei andere Mauertürme. In Elbing dagegen sind die alten Mauerpforten nach dem Hafen so verbaut, daß ihre alte Anlage nicht mehr erkennbar ist. Anders in Danzig, an dessen Mauern nachweislich erst in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts gebaut wurde; die drei Landseiten hatten hier Tore und Türme nach alter Art, die auch noch nicht für den Gebrauch von Handfeuerwaffen berechnet waren. Auf der vierten Seite, am Wasser, hat jede Hauptstraße ihr Wassertor, von denen das Krantor 1444 umgebaut und das ehemalige Koggentor nach 1568 durch einen stattlichen Neubau ersetzt wurde; die übrigen aber, das Johannis-, Heiliggeist-, Frauen-, Brotbänken- und Kuhtor ihre erste mittelalterliche Gestalt noch ziemlich bewahrt haben. Trotz verschiedener Eigenarten, die jedes einzelne Tor für sich wertvoll machen, ist das Bauprogramm überall das gleiche: erstens die Toranlage als Zollschranke, da seit der Mitte des 14. Jahrhunderts von jedem ein- oder auslaufenden Schiffe eine Abgabe, der „Pfundzoll“, erhoben wurde; zweitens Wohn- oder Geschäftsräume für städtische Beamte. Eigentliche Verteidigungseinrichtungen fehlten, oder sie sind nur nebensächlich behandelt. Alle diese Tore sehen daher wie stattliche zwei- oder dreigeschossige Wohnhäuser mit einer mittleren Tordurchfahrt aus.

Das Kuhtor in Danzig (vgl. Abb. 205) wurde wahrscheinlich im letzten Viertel des 14. Jahrhunderts erbaut; es ist im Grundriß ein Rechteck

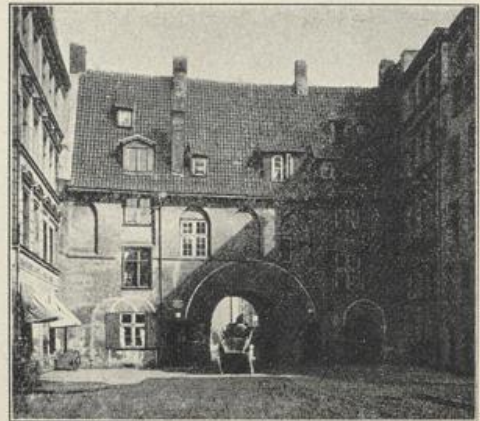


Abb. 205. Ansicht des Kuhtores.

von rd. 17,85 m Länge und 8,33 m Tiefe. Das Äußere sieht jetzt, namentlich für ein Laienauge, wenig ansprechend aus: überall Fensterdurchbrüche und schmutzige Tünche auf den Ziegeln. Doch sind alle Anhaltspunkte vorhanden, um die alte Architektur zu ergänzen.

Es wäre eine dankbare Aufgabe, das Tor in dieser Weise wiederherzustellen. Die Wissenschaft hätte den Nutzen, daß ein bemerkenswerter Profanbau des Mittelalters erhalten bliebe; vielleicht ließen sich auch die alten Treppen und die Fallgatterbahnen auffinden. Für das Stadtbild Danzigs ergäbe sich eine Verschönerung unter Beibehaltung des ehrwürdigen Alten, und den erweiterten Verkehrsanforderungen ließe sich durch einen zweiten Tordurchbruch wohl genügen. Die Kosten wären nicht sehr hoch und die technischen Schwierigkeiten überwindbar; möchten sich die maßgebenden Kreise diesen Auffassungen anschließen, um das Tor, dessen Bestand jetzt ernstlich gefährdet ist, zu retten. Marienburg. 1904.

Diesen vor bald zwei Jahren geschriebenen Zeilen ist noch ein Nachwort anzufügen. Aus Gründen, die an dieser Stelle nicht zu erörtern sind, wurde der Abbruch unvermeidlich und erfolgte im November 1904.

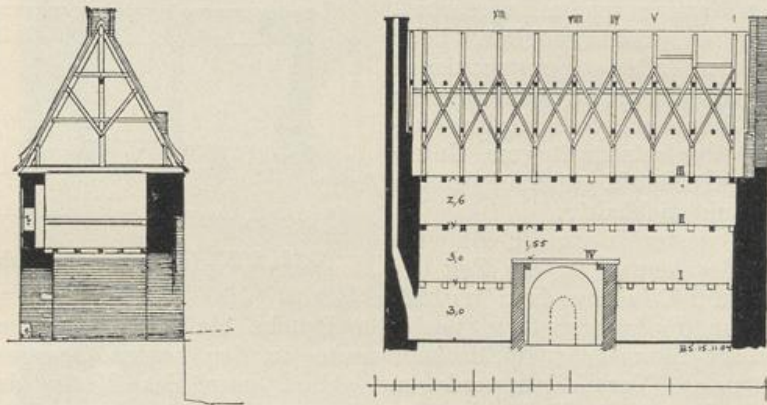


Abb. 206 u. 207. Querschnitt und Längenschnitt des Kuhltores.

Doch ermöglichte der Abbruch wenigstens eine genauere Aufklärung der Bauanlage. Der alte Kehlbalken-Dachstuhl mit 17 vollen Gebinden war noch durchweg erhalten, ohne jede Spur von Umbauten, als Zeichen, daß der obere Abschluß von jeher die Form eines einfachen Satteldaches hatte. In den Einzelheiten ließ sich mancher, jetzt längst vergessene Brauch alter Zimmermannskunst beobachten. Darunter hatte das Gebäude den in Abb. 206 skizzierten Querschnitt mit drei durch Balkenlagen getrennten Geschossen von 3,0, 3,0 und 2,60 m Höhe. Die Balken, durchschnittlich 28 : 26 cm stark, waren abgeschmiegt und stellenweise noch mit Resten roten Anstriches behaftet. Im Dachboden lagen auf der Dielung Ziegelfliesen von 2,2 cm Stärke und 11,5 und 15 cm Quadratseite; vielleicht waren einst alle Geschosse so belegt.

Wichtig war nun folgende Beobachtung. Die Balkenlagen III und II erstreckten sich durch das ganze Gebäude, je mit 0,95 bis 1,0 m Balkenabstand, es war also im zweiten Obergeschoß — von neueren Einbauten abgerechnet — immer nur ein hallenartiger Raum gewesen. Dagegen befanden sich die Balken Nr. I (Abb. 207) nur über den seitlichen Räumen, nicht über der

Torkammer; diese war mit einer roh gezimmerten Balkenlage IV überdeckt, welche von den Balken Nr. II nur 1,55, von der Erde aber 4,45 m entfernt war, immer von der Balkenoberkante gerechnet. Der Raum zwischen II und IV war daher mit nur 1,45 m unbewohnbar, und nur durch allerlei Winkeleien und Einbauten hatte man die Geschosse über der Durchfahrt bewohnbar gemacht. Aus diesen Merkmalen folgt, daß früher auch die Balkenlage I durch den ganzen Bau ging und später über der Durchfahrt mal höher gelegt ist; der Grund ist noch erkennbar. Bei 3,0 m Stockwerkshöhe und rd. 2,70 m lichten Maßes kann ursprünglich hier nur eine Fußgängerpforte gewesen sein, kein zweiflügeliges Tor für Wagenverkehr. Als der Verkehr zunahm, wurde, vielleicht im 16. Jahrhundert, das Tor erweitert auf 3,45 m Weite und die entsprechende Höhe, und dazu brauchte man einen Teil des mittleren Geschosses. Hierdurch erklärt es sich, daß beide Torbögen rundbogig waren und nachmittelalterliches Mauerwerk aufwiesen, ohne die früher üblichen Ablaufsteine.

Alte Treppenanlagen waren nicht mehr festzustellen, haben aber jedenfalls nur in hölzernen Stiegen bestanden. Zwei weite Rauchrohre lagen in der Mitte der beiden Giebel, doch waren Kamine nur im Erdgeschoß. Leider war es nicht möglich, beim Abbruch den alten Fensteranlagen nachzuspüren, jedenfalls sind sie im Laufe der Jahrhunderte mehrfach verändert und der seinerzeit vom Unterzeichneten gegebene Ergänzungsversuch ist nicht ganz stichhaltig.

Als fester Kern schält sich aber folgendes heraus für die Zeit der Erbauung im 14. Jahrhundert: im Erdgeschoß eine Fußgängerpforte nach der Brücke hin und zu beiden Seiten zwei heizbare Räume für städtische Beamte; in den beiden Obergeschossen Speicherräume. Verteidigungsanlagen fehlen, nur das Motiv der Fallgatternische ist auf der Flußseite dekorativ verwertet. So kennzeichnet sich der Bau als ein richtiges Zollhaus und erinnert uns an den mächtigen überseeischen Handel Danzigs, das damals alle älteren preußischen Städte überflügelte. Später wurde die Pforte zum Tor erweitert, vielleicht 1461 beim Neubau der Brücke. Schließlich wurden im ganzen Gebäude Wohnungen eingerichtet, die allmählich in Privatbesitz übergingen und einen ziemlichen Wirrwarr boten.

In dieser Entwicklung spiegelt sich die so vieler Profanbauten des Mittelalters, die bei den ganz veränderten Lebensformen zwecklos werden; nur was bescheiden an der Seite steht, läßt sich noch dauernd erhalten, die anderen werden das Opfer modernen Verkehrs, und die Wissenschaft muß sich mit der Erhaltung des Bildes begnügen.

Als Beispiel dafür, wie man im Mittelalter Stadttore erweiterte, war das Kuhtor besonders wertvoll.

Preuß. Stargard, im Februar 1906.

Bernhard Schmid.

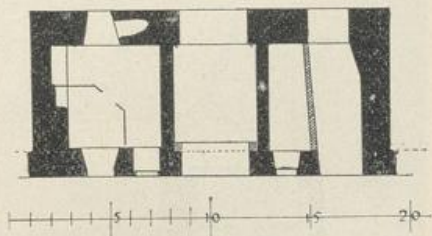


Abb. 208. Grundriß des Kuhtores.