

AUS LEIPZIGS HANDELS- UND VERKEHRSGESCHICHTE

DEN DELEGIERTEN ZUM 13. BUNDESTAGE DES DEUTSCHEN VERKEHRSBUNDES
IN LEIPZIG 1928 GEWIDMET VON DER LEIPZIGER MITGLIEDSCHAFT

GEDRUCKT IN DER LEIPZIGER BUCHDRUCKEREI AG. IN LEIPZIG

VERLAGSANSTALT „COURIER“, G.M.B.H., BERLIN 1928

VORWORT

Dieses Büchlein, das kurz und streiflichtartig Einblicke in die Vergangenheit des Leipziger Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbes zu geben versucht, ist für die im Deutschen Verkehrsbund organisierten Kollegen geschrieben worden.

Es bietet keine systematische, alle Phasen der Entwicklung getreulich nachzeichnende Darstellung der Leipziger Handels- und Verkehrsgeschichte. Dafür gibt es andere Schriften, die durchstudieren mag, wer genaue Kunde von Leipzigs Wirtschaftshistorie erwerben will. Unser Büchlein liebt, so wissenschaftlich begründet auch seine Erzählungen von der Vergangenheit sind, das Anekdotenhafte. Gerne verweilt es bei historischen Einzelheiten, die wichtig sind für den großen Gang des Geschehens und die doch so treffend den Charakter verflossener Zeiten widerspiegeln. Sprunghaft wechselt es den Gegenstand seiner Betrachtung.

Und sprunghaft darf es darum auch gelesen werden, wenn es an langen Winterabenden, nach des Tages Mühe und Arbeit, zur Hand genommen wird.

Wir wollen kein Buch geschrieben haben, das mühsam Abschnitt für Abschnitt durchackert werden muß. Schlagt das Kapitel auf, dessen Titel euch lockt! Wir hoffen, daß sich an ihm dann das Interesse entzündet, auch die Seiten vorher und hinterher kennenzulernen, für Stunden die Nöte und die Forderungen der Gegenwart zu vergessen und sich hineinzuverensenken in das, was einmal war.

Es ist ja nicht jedermanns Sache, historischen Dingen seine Aufmerksamkeit zu widmen. Und gerade auch unter unseren Kollegen, auf deren Schultern die schwere Fron einer harten Berufstätigkeit lastet, deren Gedanken erfüllt sind mit Sorgen um ihren und ihrer Familie Lebensunterhalt, die in Partei und Gewerkschaft kämpfend ringen um eine bessere Zukunftsgestaltung, besteht vielfach eine Abneigung gegen Schriften, die sie fernab von den Ereignissen und Problemen des Tages führen und von der Vergangenheit zu ihnen reden wollen.

Wenn wir es trotzdem wagen, mit einem Geschichtswerk an unsere Verbandsmitglieder heranzutreten und nicht zuletzt auch um die Geneigtheit derjenigen bitten, die an sich nichts für derartige Bücher übrig haben, so veranlassen uns dazu vor allem zwei Gründe:

Einmal glauben wir, daß man, um das politische und wirtschaftliche Leben der Gegenwart verstehen und meistern zu können, historisches Wissen nicht zu entbehren vermag. Das, was ist, lernt man am besten kennen, wenn man sieht, wie es geworden ist. Durch die Vergleiche mit der Vergangenheit enthüllt sich uns schärfer und eindeutiger die Eigenart und Besonderheit der Gegenwart, schult sich der Blick für das Politisch-Notwendige, Politisch-Reale und Politisch-Mögliche.

Dann aber sind wir der Ansicht, daß ein geschichtlicher Bericht, der seinen Stoff den Berufszweigen unserer Kollegen entnimmt, geeignet ist, den Berufsstolz und die Berufsliebe zu pflegen. Hierzu haben die freien Gewerkschaften nicht nur Veranlassung, weil sie tausendfältig erfahren haben, daß aus Berufsstolz und Berufsliebe das Gefühl enger Berufszusammengehörigkeit erwächst, das sich immer wieder als der festeste Kitt der gewerkschaftlichen Solidarität erweist, sondern sie müssen auch deshalb darauf achten, daß diese sittlichen Werte, die das kapitalistische Wirtschaftssystem brutal verschüttet hat, so daß heute oft nur noch ein schwacher Funken weiterglimmt, nicht ganz verlöschen, weil sie dereinst einmal notwendig sind in einer kommenden, höheren Gesellschaftsordnung, in der, um mit Karl Marx zu reden, „die freie Entwicklung eines jeden die Bedingung für die freie Entwicklung aller ist“.

Unser Bändchen „Aus Leipzigs Handels- und Verkehrsgeschichte“ ist ein Gemeinschaftswerk. Die Anregung, es herauszugeben, ist ausgegangen von Heinrich Reder, der sich in seinen Freistunden mit der historischen Entwicklung der von ihm gewerkschaftlich vertretenen Berufszweige beschäftigt und aus den einschlägigen Druckschriften zahlreiche Lesefrüchte gesammelt hatte. Sein Studienmaterial fand wertvolle Ergänzung durch die Arbeiten vor Arno Kapp, der die Bestände des Leipziger Ratsarchivs durchblättert und aus ihnen Aktenauszüge anfertigte und zusammenstellte. Bei ihrer Materialsammlung wurden Reder und Kapp in dankenswerter Weise von den Direktoren und Assistenten der in Frage kommenden Leipziger Bibliotheken, Archive und wissenschaftlichen Institute durch Rat und Tat unterstützt. Die zusammengetragenen Materialien wurden dann Dr. Friedrich Hertneck übergeben, der die notwendige Auswahl traf, vorhandene Lücken auszufüllen suchte, die Stoffmengen verarbeitete und den Text formulierte.

Möge dieses Werk seinen Zweck erfüllen, zahlreiche Freunde unter der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiterschaft gewinnen und dazu beitragen, die Kämpferschar des Deutschen Verkehrsbundes zu vermehren.

INHALT

Vorwort	2
Inhalt	3
1.Die Anfänge	4
2.Aus der Entwicklungsgeschichte der Leipziger Messen	5
3.Waagegeld, Stapelrecht und Stapelstraßen	7
4.Von den Straßen	11
5.Von den Fuhrleuten	22
6.Von der Schleife zum Rollwagen	28
7.Von den Leipziger Senftenträgern und Fiakerkutschern	36
8.Aus der Geschichte der Leipziger Straßenbahn	48
9.Fremdenverkehr	50
10.Von der Post	56
11.Von den Transportarbeitern	59
12.Vom Buchhandel	66
13.Vom Rauchwarenhandel	73
14.Einiges über die Handelsarbeiter im alten Leipzig	76
15.Alt-Leipziger Gesindeordnungen	79
16.Prosaisches aus dem Leben der Leipziger Nachtwächter	84
Anhang: Aus der Geschichte der Leipziger Mitgliedschaft des Deutschen Verkehrsbundes .	88
Anmerkungen	96
Verzeichnis der Bilder	96

Die Anfänge

Leipzigs Anfänge sind in ein tiefes Dunkel gehüllt, das sich nur schwer erhellen läßt. Aber so viel können wir doch aus den spärlichen, auf uns überkommenen Nachrichten jener Frühzeit erkennen, daß für das Werden und Wachsen der Stadt Leipzig entscheidend gewesen sind Verkehr und Verzehr.

Leipzig war ursprünglich eine Burg, die die Slawen gegen die Thüringer errichtet hatten. Im 10. Jahrhundert fiel das Bollwerk in die Hände der nach Osten vordringenden Deutschen, die es in das Netz von festen Plätzen eingliederten, durch das sie die neuerobernten Gebiete östlich der Saale militärisch zu sichern suchten.

Bald aber gewann die Burg Lipzi eine besondere Bedeutung: sie wurde — um einmal moderne Begriffe auf die so gänzlich anders gelagerten damaligen Verhältnisse anzuwenden — zum wichtigsten Etappenort des Frontabschnitts „Mark Meißen“, dessen Stellungen gegen die feindlichen slawischen Völkerschaften langsam über die Elbe vorgeschoben wurden.

Daß Leipzig zum wirtschaftlichen Versorgungszentrum des Heeres der Markgrafen von Meißen und allmählich, mit der fortschreitenden Ansiedlung deutscher Bauern, zum Handelsmittelpunkt des jungen Koloniallandes wurde, verdankte es seiner günstigen verkehrsgeographischen Lage. Seine Mauern erhoben sich im Schnittpunkt zweier Hauptstraßen des Mittelalters, der *via imperii*, der Reichsstraße, die vom Süden, vom „Reich“ her, zum Norden führte, und der *via regis*, der Königsstraße, die am Rhein ihren Anfang nahm und über Thüringen nach Schlesien und weiter bis tief hinein nach Polen lief.

Schon in alter Zeit gaben sich die Kaufleute, die kreuz und quer durch Deutschland und die slawischen Gebiete zogen, bei der Burg Lipzi ein Stelldichein, das allerdings ganz vom Zufall bestimmt war. Dort tauschten sie, ehe sie Abschied nahmen, ihre Waren untereinander aus. Und gewiß kauften ihnen auch die Burgbesatzung und die wenigen Handwerker und Bauern, die im Schutze der Mauern vor der Burg ihre Wohnstätten erbaut hatten, manches Stück ab.

Aber das alles war doch nur Gelegenheitshandel, der nicht ausgereicht hätte, Leipzigs wirtschaftlichen Aufstieg herbeizuführen. Noch fehlten die Absatzmöglichkeiten, auf Grund deren sich ein ausgedehnterer Marktverkehr hatte entwickeln können. Leipzigs eigentliche Entfaltung begann erst, als die Markgrafen von Meißen als Käufer für den Bedarf ihres Heeres auftraten.

Die Markgrafen von Meißen waren zahlungsfähige Förderer des Leipziger Handels. Sie hatten das Glück gehabt, daß man in ihren Landen die ergiebigsten Silberadern Deutschlands fand. Seitdem vom Ende des 11. Jahrhunderts ab die Erträgnisse der Freiburger Silbergruben ihre Säckel füllten, gehörten sie zu den reichsten deutschen Fürstengeschlechtern.

Leipzigs nahmen sie sich — wie denn auch später ihre Nachfolger, die sächsischen Herzöge und Kurfürsten — mit besonderer Liebe an und statteten es mit Vorrechten und Privilegien mannigfacher Art aus. Es waren, wenn man es sich recht besieht, letzten Endes

egoistische Motive, die die Fürsten zu solcher landesväterlichen Fürsorglichkeit veranlaßten. Sie entdeckten nämlich bald, daß Leipzig für sie nicht nur ein bequem gelegener „Etappenort“ und Marktplatz war, sondern daß sein wachsender, mit landesherrlichen Abgaben belasteter Handel eine dauernd fließende Einnahmequelle darstellte, die es sich aus finanzpolitischen Erwägungen zu hegen und zu pflegen lohnte.

So verlieh schon im Jahre 1160 Markgraf Otto der Reiche Leipzig den sogenannten „Stadtbrief“, der eine planmäßige Bebauung des städtischen Grund und Bodens vorsah und wertvolle Marktrechte gewährte.

Aus der Entwicklungsgeschichte der Leipziger Messen

Der „Stadtbrief“ von 1160 ist das erste urkundliche Dokument, das sich mit dem Leipziger Marktwesen beschäftigt. Damals versprach der Markgraf den Leipzigern Schutz für ihre Märkte — bei der großen Unsicherheit in jenen Zeiten eine unbedingte Notwendigkeit, aber ein Versprechen, das der Markgraf gerne gab, da er dafür Geleitgeld und Marktabgaben erhielt, an denen er gut verdiente. Eine wichtige Bestimmung des „Stadtbriefes“ war das Verbot, im Umkreis von einer Meile Weges einen anderen Markt abzuhalten. Damit waren die dörflichen Jahrmärkte zum Verschwinden verurteilt und Leipzig von jeder schädlichen Konkurrenz seitens der umliegenden Dörfer befreit. Die Dörfer waren mit ihren Marktbedürfnissen auf Leipzig angewiesen: die Landesbewohner sollten in die Stadt kommen und im Austausch gegen ihre agrarischen Produkte sich mit den Erzeugnissen städtischen Gewerbefleißes versorgen. Auch hatten, wie sich aus anderen Urkunden ergibt, die Dörfer für den Bau und den Unterhalt der Zufahrtstraßen aufzukommen und brauchten dafür ihrerseits kein Brücken- und Wegegeld zu zahlen. Der stärkste Beweis für die Ausdehnung des Leipziger Marktverkehrs schon in jener frühen Vergangenheit ist die durch den „Stadtbrief“ verliehene Befugnis, säumige Schuldner mit Hilfe des markgräflichen Fronboten zu pfänden und die Frist zur Bezahlung der Schuld auf nur vierzehn Nächte anzusetzen, eine Bestimmung, die zeigt, wie sehr man damals schon mit fremden, auswärtigen Händlern rechnete.

Der Leipziger Markt muß sich dann rasch entwickelt haben. Denn 1268 verspricht der Markgraf den fremden Kaufleuten, die Leipzig besuchen, volle Sicherheit für ihre Person und ihre Güter, selbst für den Fall, daß sie Untertanen eines ihm feindlichen gegen ihn kriegsführenden Landesherrn seien. Mit allen Mitteln versucht man also, den Leipziger Handel zu heben. Das Versprechen ist für das deutsche Mittelalter ganz einzigartig. Nirgends sonst ist in früheren Jahrhunderten eine solche Rücksichtnahme auf einen ungestörten Handelsverkehr mit fremden Kaufleuten zu beobachten. Die Entwicklung des Leipziger Marktes beruhte eben von Anfang an darauf, daß er der Treffpunkt für fremde Kaufleute war und den — zunächst allerdings bescheidenen — Charakter einer Messe hatte, auf der neben dem Handel mit den Konsumenten auch der Handel der Kaufleute untereinander gepflegt wurde. (Der Ausdruck „Messe“ ist erst spät verwandt worden. Während man die Märkte in Frankfurt a. M. — wohl unter französischem Einfluß — schon im 14. Jahrhundert als Messen bezeichnet, bleibt es in Leipzig bis weit hinein ins 17. Jahrhundert bei der altvertrauten Benennung Markt oder Jahrmarkt.)

Die erste große Privilegierung der Leipziger Messe erfolgte 1458. Damals gab der Kurfürst Friedrich der Sanftmütige den Leipziger Bürgern die Erlaubnis, neben ihren bisherigen

Märkten zu Ostern und Michaelis (die sehr alten Datums sein müssen, deren Entstehung man aber mangels urkundlicher Überlieferung nicht belegen kann) einen dritten, den Neujahrsmarkt, abzuhalten. Die Verleihung des neuen Marktprivilegs geschah freiwillig („von eigenem bewegnisse vnd mit wohlbedachtem mute, von besudern vnsern gnaden“). Aber liest man die Begründung durch, so erkennt man deutlich das finanzielle Interesse des Kurfürsten: „vmb gemeyns nutzes vnd fromens willen vnd darumb, das sie sich gebssern, auch in gedeyen und guten stand komen, sich uss schulden entheben vnd vns vnd vnsern erben czudyenen desto bereyter vnd williger werden mogen“. 1466 erhielt der Neujahrsmarkt die kaiserliche Bestätigung.

Das war das erste kaiserliche Privileg für eine Leipziger Messe. Mit Zähigkeit setzte sich nun der Leipziger Rat daran, weitere Privilegierungen zu erhalten, um dadurch die drohende Konkurrenz anderer Städte aus dem Felde schlagen zu können. Denn noch war Leipzig eine unter vielen Städten, deren Handel Bedeutung hatte, noch hatte es nicht die überragende Stellung erobert, die es nach dem Dreißigjährigen Kriege erlangte, als seine Messen unbestritten die wichtigsten in ganz Deutschland wurden.

1497 gewährte Kaiser Maximilian ein Privileg, das sich auf alle drei Märkte Leipzigs erstreckte. Die drei Leipziger Jahrmärkte werden darin „erneuert, confirmiert, und bestätigt“. Allen, die diese Märkte besuchen, wird kaiserlicher Schutz versprochen. Auch wird bestimmt, daß den Leipziger Märkten „zu gefährlichem Abbruch und Nachteil weder in Städten noch Flecken daselbst um in den Bistümern Magdeburg, Halberstadt, Meißen, Merseburg und Naumburg gelegen, durch jemand, wer der oder die wären, keine neuen Jahrmärkte noch Freiheiten erworben, aufgerichtet noch gebraucht werden sollten“. Für die Erlangung dieses Privilegs mußte der Leipziger Rat tief in den Säckel greifen. „Die Ausfertigung ... kostete der Stadt 178 Gulden. In die ‚königliche Kanzlei wurden 70 Gulden gezahlt, außerdem noch 10 Gulden, in die Kanzlei der Gesellen zu vertrinken‘. Kunz Krell, der Leipziger Ratsherr, der auf der Reise nach Innsbruck an den kaiserlichen Hof 11 ½ Wochen außen gewesen war, erhielt mit 78 Gulden seine Reisekosten vergütet und 20 Gulden ‚für seine Versäumnis, Mühe und Arbeit.“

Noch mehr aber kostete den Leipzigern ein weiteres Privileg Kaiser Maximilians vom Jahre 1507, durch das sie den Versuch abwehrten, die Erfurter Märkte zum Schaden der Leipziger zeitlich zu verlegen. „Der Rat hatte sich diesmal das Privilegium nicht selbst besorgt, sondern der Obermarschall des Herzogs Georg, Heinrich von Schleinitz, hatte es vermittelt. Zur Wiedererstattung seiner Auslagen erhielt dieser 300 Gulden, außerdem noch einen jungen Hengsts für seine Bemühungen ‚in des römischen Königs Kanzlei.“ (Wustmann, Geschichte der Stadt Leipzig.)

Dafür war aber das Privileg von 1507 auch sehr viel wertvoller als das vorhergehende. Denn den Leipzigern wurde darin das Stapelrecht gewährt. Die Stadt Leipzig, so sagt das Privileg, soll „Niederlage und Stapel mit großer und kleiner Ware haben und alle und jegliche Gnaden, Freiheiten und Rechte darzu gebrauchen und genießen, die andere Städte, so dergleichen Niederlage und Stapel haben, gebrauchen und genießen von Recht und Gewohnheit; dazu auch daß nun hinfüro kein Jahrmarkt, Messe oder Niederlage immer fünfzehn Meilen gerings um die Stadt Leipzig soll aufgerichtet und gehalten werden in keinerlei Weise“.

1515 kam zu diesen kaiserlichen Privilegien noch ein päpstliches hinzu, das die Stadt und den Rat vom sonst verhängten Bann befreite, falls — was bei dem Messeverkehr leicht

möglich war — ein von der Kirche Ausgestoßener innerhalb der Stadtmauern weilte.

So durch Privilegien geschützt, vermochten die Leipziger Messen an Bedeutung immer mehr und mehr zu gewinnen. Bis zum Anfange Jahrhunderts allerdings konnten sie den Messen in Frankfurt a. M. nicht die Waage halten. Dann aber begann Frankfurts Niedergang, Leipzigs Aufstieg. Jäh unterbrochen wurde die Entwicklung der Leipziger Messen durch die Napoleonischen Kriege.

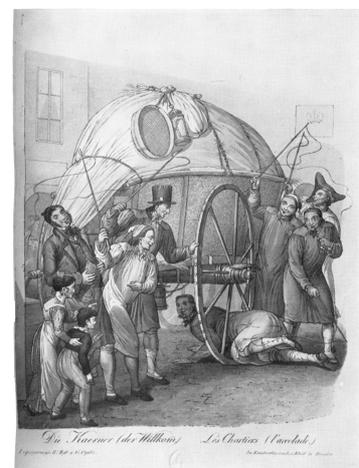
Und erst als der Zollverein gegründet war, konnte sich das Leipziger Messewesen — und zwar in verstärktem Maße — fortsetzen. Seinen Höhepunkt erreichte es in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts. Dann ging der Messebesuch zurück. Der Warenverkehr nahm andere Formen an und zwang das Messewesen zur inneren Wandlung. Aus der Warenmesse, zu der die Kaufleute alle ihre Waren brachten, wurde die Mustermesse, auf der nur noch Muster ausgestellt werden, nach denen die Käufer ihre Bestellungen machen. Seitdem am Ende des 19. Jahrhunderts die Leipziger Messe in der Hauptsache zur Mustermesse geworden ist, ist sie zu neuem Leben erwacht und stellt heute wieder ein wichtiges Glied der deutschen Volkswirtschaft dar.

Waagegeld, Stapelrecht und Stapelstraßen

Die Einläutung der *Messen* geschah zum Neuen Jahre, am Sonntag Jubilate und nach Michaelis, jedesmal mittags 12 Uhr, die Ausläutung nach vollendetem siebenten Tag zu derselben Stunde. Die Gewölbe, Buden und Stände wurden bereits einige Tage vor Einläutung der Messe bereitgehalten bzw. aufgestellt. Sie blieben bis zum Ablauf der Zahlwoche stehen, auch wurde noch in der Woche nach der Messe der Verkauf in den Gewölben erlaubt. Die eigentliche Meßfreiheit dauerte nur volle sieben Tage, und zwar von eingeläutetem bis ausgeläutetem Markte. Später erwies sich diese Zeit für viele Handelsleute, zumal die aus Polen und Rußland, zu kurz, damit sich der Besuch der Messe für sie lohne. Daher verordnete der Rat 1752 in einem Ratspatente, „daß sowohl mit dem Handel engros drey oder höchstens vier Tage vor Einläutung derer drey öffentlichen Messen der Anfang gemacht werde“.

Den Messebesuchern wurden die verschiedensten Meßabgaben auferlegt. Sie mußten zahlen: auf der Waage für alle eingeführten fremden Waren; das gleiche galt auch für alle von fremden Handelsleuten auf Leipzig geführte Waren; jüdische Kaufleute zahlten erhöhte Sätze. Ferner war auf der Waage zu entrichten das „Pflastergeleite“ für jeden beladenen und unbeladenen Wagen, das Wiegegeld und der Schlägesdiatz für Weine. Bei der Einnahmestube mußte gezahlt werden das Städte- und Standgeld. Bei den Stadtgerichten der Brückenzoll und das „Jugendgeld“.

Das *Waagegeld* war 1470 unter der Regierung der Kurfürsten Ernst und Herzog Albert gegen eine Entschädigung von 6000 Gulden erblich und auf ewig an den Rat der Stadt übergegangen. Er brauchte nun nicht mehr mit den landesherrlichen Gewalten zu teilen.



Das „Hänseln“

Wie es auf der Waage zugeht, erfahren wir aus einem Aktenstück des Leipziger Ratsarchivs vom Jahre 1780, in dem, wahrscheinlich von einem Waageschreiber¹ verfaßt, genau festgelegt ist, „was bey dem Expedieren überhaupt zu wissen nöthig war“. A. Wer expedierte? a) der kurfürstliche Geleitsmann und die Geleitseinnehmer; sie erhoben das Geleitgeld; b) der Waageschreiber, die Meß-Assistenten, Schlägeschatzeinnehmer und Waagemeister, die nach des Rats Waagetafel und des Rats Weinordnung die Gebühr erhoben. Vorher aber lag die Expedition, um Unterschleife zu vermeiden, in den Händen der 1. Torschreiber, 2. Zöllner, 3. Torwärter, 4. Güterbeschauer, 5. Güterbestäter (Spediteure des Rates), 6. Wein-Visierer, 7. Landakzise-Beamten. B. Was wurde expediert? a) Entweder hatte sich die Person oder das zugehörige Gespann „frey“ zu machen, oder b) es waren die Güter „frey“ zu machen, sowohl in- als auch ausländische, die auf Wagen, Karren, Schubkarren, in Körben oder auch auf Posten (mit der Post) und Landkutschen sowohl hereingebracht oder hinausgeführt wurden.

„Wenn der Fuhrmann, oder wer es auch sey — außer der Post — Waren zur Stadt bringet, so muß er vor dem äußersten Thore still halten und sich sowohl bey dem Accise- als Raths-Thor-Schreiber melden. Dieser letztere gibt ihm einen von der Rathswage nummerierten Torzettel, schreibt darauf die Zahl der Wagen nebst Anzahl der Pferde und den Namen des Fuhrmanns.“ Wenn aber Waren zur Stadt getragen oder in einem Schubkarren gefahren wurden, so füllte der Torschreiber den Zettel selbst aus und ließ sich von diesen Leuten ein Pfand geben. Wenn sie dann bei ihrer Rückkehr aus der Stadt am Tore den Pflasterzettel vorzeigten, erhielten sie das Pfand wieder zurück. Wollten aber die Leute die Stadt durch ein anderes Tor verlassen, so mußte der Torschreiber ihnen eine Quittung über die hinterlegte Pfandsomme ausstellen. Gegen Vorzeigung dieser Quittung nun erhielten sie dann den Betrag an jedem anderen Tore von dem Torschreiber ausbezahlt. Die Torschreiber aber berechneten sich untereinander.

Der Fuhrmann hatte sich nun mit dem vom Ratstorschreiber erhaltenen Zettel, bevor er in die Stadt selbst einfahren durfte, im inneren Tore beim Zöllner zu melden. Dieser schrieb nun die aufgeladenen Waren entweder nach den vorgelegten Frachtbriefen oder nach der mündlichen Angabe des Fuhrmanns auf den Torzettel, zugleich aber auch die Aufforderung, „auf die Landaccise“ zu fahren.

Der Torwärter hatte nun den Wagen nach den Angaben des Zettels genau und gründlich zu visitieren. War alles in Ordnung, so konnte der Fuhrmann auf den Markt vor die Landakzise und Waage fahren. Während der Messe aber war es ihm gestattet, des Andranges wegen sofort vor das betreffende Kaufmannsgewölbe oder vor den zur Ausspannung in Aussicht genommenen Gasthof zu fahren. Hier vor der Waage übergab nun der Fuhrmann seinen Torzettel dem Güterbeschauer, welcher den Wagen nochmals zu visitieren und den Fuhrmann zu examinieren hatte. Dann übergab er den Torzettel, wenn er ihn nebst dem Frachtbriefe, falls er sich nicht bereits das Geld auf diesen hatte voraus bezahlen lassen, dem kurfürstlichen Güterbestäter in der Landakzise, welcher das Gewicht der geladenen Stücke einzutragen hatte.

Wenn nun ein Kaufmann oder der Empfänger Nachricht erhielt, daß Gut für ihn angekommen sei, so hatte er es vor allen Dingen auf der Landakzise freizumachen. Er ließ sich daher vom Obereinnehmer, falls sein Gut auf dem betreffenden Torzettel stand, entweder einen Befreiungs- oder Abfolgungsschein erteilen, oder von ihm auf dem Torzettel des

1 Waageschreiber, Leipziger Ratsarchiv (L.R.A.) XVIII/94.

Fuhrmanns sein Eigentumsrecht signieren.

War Gut für einen Kaufmann und Bürger bestimmt, so stellte dieser dem Fuhrmann oder dem Überbringer einen eigenhändig unterschriebenen Lieferschein aus, wodurch der Fuhrmann auf der Waage Steuerfreiheit auf das betreffende Gut erhielt. Bei den durchgehenden, an hiesige Kaufleute zur Versendung spedierten Gütern wurde dem Fuhrmann ebenfalls ein eigenhändig unterschriebener Lieferschein vom Empfänger erteilt, der ihm gleichfalls Steuerbefreiung verschaffte.

Handelte es sich aber um fremdes oder zur Messe hierbleibendes Gut, so mußte der Kommissionär, an welchen es zur Weiterbeförderung geschickt wurde, falls er selbst nicht auf die Waage kommen konnte, einen eigenhändig geschriebenen Abgabezettel über die empfangenen Kommissionsgüter dem Waageschreiber oder dessen Assistenten zustellen. Dieser erteilte ihm dann entweder einen Eingangsexpeditionszettel oder schrieb auf den Torzettel des Fuhrmanns die freigemachten Stücke ab.

Hatte aber der Fuhrmann Wein oder Branntwein freizumachen, so mußte er es dem Weinvisierer anzeigen. Dieser visierte den Wein und stellte darüber 3 Visierzettel aus, die dem Empfänger zugestellt wurden, der dann mit dem einen auf die Generalakzise, mit dem anderen auf die Landakzise, mit dem dritten aber auf die Waage zum Schlägeschatzeinnehmer gehen mußte, wo er seinen Schlägeschatz entrichtete, sich den Wein entweder abschreiben oder dies auf dem Torzettel besonders signieren ließ.

Wollte der Fuhrmann nun Leipzig wieder verlassen, so nahm er seinen Torzettel und die empfangenen Lieferscheine, ging auf die Waage, meldete sich daselbst im kurfürstlichen Geleite und machte seine Pferde frei, ließ sich den Torzettel vom Geleite signieren und hierüber einen Geleitzettel ausschreiben. Er meldete sich dann bei einem der Schreiber an der Waage und stellte diesem seinen Torzettel samt dem empfangenen Befreiungs- und Lieferschein zu. Der Waageschreiber sah nach, ob der Fuhrmann bei der Landakzise und dem Geleite frei war und, falls er Branntwein geladen hatte, ob er auch den Schlägeschatz entrichtet hatte. War alles in Ordnung, so ließ er sich von ihm den dritten Teil der Abgaben als kurfürstliche Portion mit bezahlen. Gewicht, Wert und Stückzahl der Güter trug er ins Manual ein und berechnete danach die Gebühren. Dann verlangte er vom Fuhrmann noch das Pflastergeleit auf Wagen, Karren oder Schubkarren und stellte dem Fuhrmann den Pflastergeleits- oder Zeigerzettel aus.

Ein Durchgang von Waren durch die Stadt wurde nur Leipziger Kaufleuten bewilligt, die Bürger sein mußten. Dem Fuhrmann aber, der durch Leipzig fuhr und nicht abladen wollte, war es erlaubt, seine Güter als Durchgangsgüter freizumachen. Lud er aber nur ein einziges Stück ab, so mußte er die Niederlagsgebühr auf die ganze Ladung bezahlen. Alle Durchgangsgüter, die nicht an einen Leipziger Spediteur adressiert waren, auch alle die, welche innerhalb 15 Meilen im Umkreise der Stadt nicht zum Verkaufe gestellt wurden, mußten den Eingangszoll bezahlen, erhielten aber dagegen freie Ausfuhr, worüber dem Fuhrmann ein besonderer Freiausgangszettel auszustellen war.

Die Ausfuhr von in Leipzig eingekauften Waren und



Die Leipziger Wagenhalle um 1825

Gütern hatte der Fuhrmann auf der Waage anzuzeigen. Kam der Eigentümer dieser Güter selbst auf die Waage, so genügte es, wenn er dem Einnehmer seinen Bericht mündlich vorbrachte. Schickte er aber seinen Markthelfer, so mußte er diesem einen eigenhändig unterschriebenen Angabezettel ausstellen, worauf der Einnehmer dann einen Ausgangs-Expeditionszettel ausschrieb. Alles aus der Stadt hinausgehende Gut mußte, bevor es das Tor passieren konnte, erst auf der Ratswaage gewogen werden, damit nach dem Gewichte dem Fuhrmann der Frachtlohn gezahlt werden konnte. Wenn ein solches Stückgut auf die Waage zum Verwiegen gebracht wurde, so fragte der Waagemeister zuerst nach dem Besitzer, ob es zur Fuhre oder netto gewogen werden sollte. Erst dann stellte er den Befreiungszettel aus, der die Stückzahl, den Wert und das Gewicht der Güter enthalten mußte. Vermutete der Waagemeister aber, daß betrügerische Angaben gemacht seien, so meldete er dieses dem obersten Waagebeamten, dem Waagedeputierten des Rates, der dann zumeist anordnete, daß die Ware „aufgemacht und alles genau untersucht“ wurde.

Der Waagedeputierte des Rates führte mit dem kurfürstlichen Geleitseinnehmer die oberste Aufsicht über die gesamte Güterexpedition. Er hatte sich täglich mindestens einmal, zu Messezeiten aber zweimal auf der Waage einzufinden, um schwierige Fälle zur Entscheidung zu bringen.

Außerordentlich wichtig für die Entwicklung des Leipziger Handels war das 1507 von Maximilian I. verliehene *Stapelrecht*. Das Stapelrecht bedeutete, daß alle Kaufmannsgüter und Waren, welche diesen Stapelbereich berührten, auf den althergebrachten Stapelstraßen nach der Stadt Leipzig gefahren, daselbst abgeladen, gewogen und mindestens drei Tage lang feilgeboten werden mußten.

Wirksam wurde das Stapelrecht erst durch die *Stapelstraßen*, die von den Kaufleuten befahren werden mußten, falls sie sie auf ihrer Reise berührten. Dann waren sie genötigt, ihren Weg über Leipzig zu nehmen und dort einen Teil ihrer Waren zu verkaufen.

Die namhaftesten Stapelstraßen waren:

1. Die Hohe Stapelstraße, auch Oberlausitzer Königstraße genannt, führte die Fuhrleute aus Polen und Schlesien über Lauban, Görlitz, Bautzen, Großenhain, Oschatz nach Leipzig.
2. Die Niedere Straße, erst 1747 errichtet, verband ebenfalls Polen und Schlesien mit Leipzig und führte über Sagan, Muskau, Bromberg, Finsterwalde, Torgau, Eilenburg nach Leipzig.
3. Die Stapelstraße Leipzig—Frankfurt a. d. Oder.
4. Die Böhmisches Straße, die über Marienberg, Chemnitz und Borna nach Leipzig führte.
5. Leipzig—Frankfurt a. M., über Weißenfels, Naumburg, Erfurt und Eisenach führend.
6. Leipzig—Hof—Nürnberg, nach Italien führend.
7. Leipzig—Magdeburg—Hamburg.



Das Peterstor um 1800

8. Leipzig—Bernburg—Lüneburg—Hamburg.

Stapelrecht und Stapelstraßen, für unsere heutigen Begriffe die ärgsten Handelshindernisse, waren in früheren Jahrhunderten Förderer des Handels. Denn nur dadurch, daß man die Kaufleute zum Handel zwang, entwickelte sich ein regerer Handelsverkehr, machten sich die vielen Einrichtungen, die man zur Pflege des Handels in den Städten getroffen hatte, verlohnt. Erst später, mit dem Aufkommen des Kapitalismus, der Handelsfreiheit verlangt, wurden Stapelrecht und Stapelstraßen zu Feinden des Handels.

Von den Straßen

Aber nun zu den Straßen selbst!

Das war eine Not! Kaum, daß man eine zureichende Befestigung der Wege kannte! Nur auf kurzen Strecken gab es eine Schotterung, und sumpfige Gebiete überwand man durch einen Knüppeldamm.

In welchem Zustande sich noch am Ende des 18. Jahrhunderts die bei den Messen so viel benutzten Straßen rings um Leipzig befanden, darüber mögen zeitgenössische Aussagen selbst unterrichten.

Im Jahre 1782 liefen beim Rate der Stadt eine Reihe von Klagen über schlechte Beschaffenheit der Zufahrtstraßen² ein. Die Beschwerdeführer waren neben den Handelsdeputierten und Kaufleuten der Stadt in erster Linie die auf die Messe kommenden Händler.

So erschien am 30. April obigen Jahres der Kaufmann Caspar Christian Ludewig aus Mühlhausen vorm Rate und zeigte an, daß er seit 36 Jahren mit seinem eigenen Geschirre nach Leipzig zur Messe fahre, aber die Landstraßen noch nie in so übler Beschaffenheit gewesen seien als jetzt. Nicht allein er, sondern alle Fuhrleute aus Mühlhausen, Langensalza, aus dem Hessischen und Casselischen, aus Frankfurt a. M. usw., welche diese Straße fahren mußten, hätten zwar hohen Zoll und Geleite zu entrichten, die Straßen selbst jedoch blieben unausgebessert, so daß man sie nur unter größter Gefahr befahren könne, ja, auch oft solche ganz zu umfahren genötigt sei, wodurch nicht geringes Mißvergnügen und Klagen unter den Fuhrleuten entstände. „Es sey fast kein Fortkommen, indem lauter tiefer Morast und nicht einmal ein Stein auf dem Grunde zu befinden wäre. Vor der Stadt Kindelbrück sey der Weg so gefährlich, daß schon oft die Frachtwagen in den dasselbst befindlichen Stadtgraben gestürzt wären ... Nur in Sachsenburg, dem Sitze des kurfürstlichen Hauptgeleites, sey der Weg gut. Am allerschlimmsten aber sey er vor und über Schönnewerda, wo die eigentliche Landstraße sey, indem man vor Wasser und Morast gar nicht fortkönne, und wenn man auch gleich 20 Pferde anspannen wollte, sondern einen Umweg über Arthern nehmen und dennoch sowohl den Schönnewerdaer Zoll als den Artherischen geben müsse.“

Am 2. Mai des gleichen Jahres, also nach der Ostermesse, schrieben eine Reihe von Kaufleuten aus Nürnberg, Hamburg und Iserlohn an den Leipziger Rat: „Wie wir schon mehrmalen, sowohl selbst, wenn wir zur Messe hiher und von da zurück gereiset sind, als auch vornehmlich in ‚Ansehung des Transportes unserer Güter die Folgen der übeln Wege empfunden haben, ... also haben wir besonders bey jetziger Messe Ursache gehabt, uns

2 Beschaffenheit der Zufahrtstraßen, L.R.A. II. Sekt. L/601.

darüber zu beklagen ... Wir haben nur mit äußerster Beschwerlichkeit, mit vielem Zeitverlust und mit der größten Gefahr unsere Reise vollenden können. Das Fuhrwerk wurde außerordentlich verteuert und viele Güter sind nicht zu gehöriger Zeit hier angekommen. Auch die Fuhrleute selbst sind zum Teil zu Grunde gerichtet worden... Wir können versichern, daß der elende Zustand der Wege über alle Vorstellungen sey, und daß der uns und anderen Reisenden dadurch verursachte Zeitverlust, Unbequemlichkeit und Schaden von nicht geringer Beträchtlichkeit sey ... Viele Käufer und Verkäufer, welche sonst die hiesigen Messen besuchen, lassen sich gewiß zum Teil durch die Ungemächlichkeiten, die sie bey den schlechten Wegen zu befürchten haben, abhalten, hiher zu kommen, wodurch theils an sich der aus dem Zusammenschluß der Fremden entstehende Vorteil vermindert wird, theils auch die Handlung gar leicht auf die Folge in Abnahme kommen kann."

Die hierdurch in Aussicht gestellte Gefahr, die Messe weniger besucht zu sehen, veranlaßte die Leipziger Handelsdeputierten in Verbindung mit der Kramerinnung am 13. Mai an den Rat folgende Eingabe zu richten: „Ohne der vielen Beschwerlichkeiten und Gefahren zu erwähnen, welche die hiher reisenden fremden Kaufleute ausgestanden, und worüber sie die bittersten Klagen geführt haben, wollen wir nur einige der in Ansehung des Fuhrwerks erfolgten Ereignisse anführen. Außer dem daß der Frachtlohn um des schlimmen Weges willen zu einer ungewöhnlichen Höhe gestiegen ist und die Waren gar sehr verteuert hat, so haben auch viele Fuhrleute, welche sonst die Güter von Holland hierher bringen, dies nicht gewagt, sondern dieselben in Braunschweig abgeladen und sind leer zurückgefahren. Manche andere Fuhrleute aber, welche hierher gekommen sind, haben bey aller Größe des Frachtlohnes dem ungeachtet beträchtlichen Schaden gelitten und sind z. Teil außerstand gesetzt worden, ihr Gewerbe so wie vorher fortzusetzen. Daß dadurch verminderte Fuhrwerk hat nicht nur zur nochmehrern Vertheuerung des Frachtlohnes Anlaß gegeben, sondern auch gemacht, daß nicht alle Waren zu rechter Zeit haben hiher kommen und von hier aus fortgeschafft werden können, wie denn auch Beispiele vorhanden sind, daß durch das in den übeln Wegen erfolgte Umwerfen der Frachtwagen die Waren Schaden gelitten haben ... Alle diese unvermeidlichen Folgen schlechter Wege müssen notwendig einen schädlichen Einfluß auf die Handlung haben. Mancher Fremde, welcher sonst die Messe besuchen würde, läßt sich durch die bey schlechten Wegen zu befürchtenden Ungemächlichkeiten davon abschrecken. Ohnedem ist es dahin gekommen, daß ein großer Teil Waren, welche sonst durch hiesigen Platz spediert wurden, nach andern Orten unmittelbar versandt werden, auch fahren die Fuhrleute auf Nebenwegen an Leipzig vorbei."

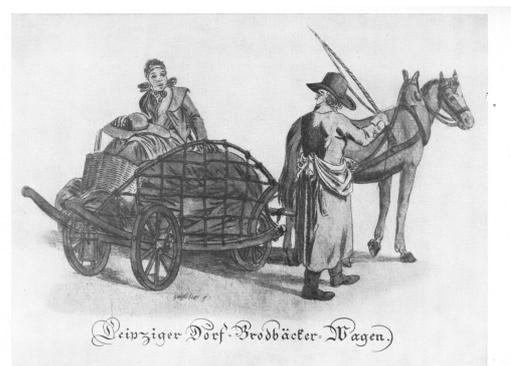
Die Handelsdeputierten sowohl als auch die Kramerinnung verlangten daher sofortige Verbesserung der Zufahrtsstraßen, da sonst die Messen für die Zukunft in Frage gestellt sein würden.

Der Rat forderte nun seinerseits eine Reihe von Gutachten ein, um ein einwandfreies Bild über die Beschaffenheit der Zufahrtsstraßen zu erhalten. So lud er am 12. März 1783 den Gasthalter und Bierfahrer Johann Georg Dietrich vor die Ratsstube und erbat von ihm Auskunft über die Straße von Leipzig nach Merseburg. Dietrich gab an, daß er schon jahrelang das Merseburger Bier auf dieser Straße nach Leipzig hereinbringe. Über die Beschaffenheit der Straße selbst berichtete er folgendes: „Von Leipzig bis Lindenau sey der Weg gut, von hier bis Rückmarsdorf sey er zwar nicht in den besten Umständen, jedoch könne man noch darauf fortkommen. Von Rückmarsdorf aber bis nach Zöschen sey der Weg in so übler Beschaffenheit, daß öfters die Wagen darauf umgeworfen würden. Vorzüglich sey am Sandberge, ½ Stunde von Rückmarsdorf, ein Fleck, ungefähr 24 Ellen lang, welcher

so voll tiefer Löcher sey, daß der Morast, womit dieselben angefüllt wären, den Pferden bis an den Bauch ging, und wären vor kurzer Zeit hier vier mit Salz beladene Wagen umgeworfen worden. Dieser üble Weg entstehe daher, weil der Schlamm von den ausgeworfenen Gräben daraufgeschüttet und nachher nicht genug Kies aufgeführt würde ... Von diesem gefährlichen Flecke an bis an die sogenannte holländische Windmühle sey der Weg passable, weil er sandig sey. Gleich bey dieser sogenannten Windmühle aber, beym Wirtshause, fange wieder ein äußerst schlechter Weg an und gehe $\frac{1}{4}$ Stunde weit bis an die Weiden. Es sey solcher eigentlich ein Damm gewesen, der aber nunmehr so ausgefahren sey, daß nicht allein im Morast daselbst die Pferde stecken blieben und öfters mit Ketten herausgezogen werden müßten, sondern auch die Wagen umgeworfen würden, welches Schicksal erst vorgestern ein Fuhrmann aus der Oberlausitz mit einem sechspännigen Salzwagen gehabt habe. Nach Beendigung dieser üblen Stelle sey der Weg bis zum ‚Schwarzen Bär‘ so ziemlich gut. Allein $\frac{1}{4}$ Stunde vom ‚Schwarzen Bär‘, vom Froschteiche an bis nach Göhren, sey der Weg am allerübelsten auf der ganzen Straße nach Merseburg, indem daselbst wegen der außerordentlich tiefen Löcher gar kein Fortkommen mehr sey, auch sogar die Posten kaum mehr durchzukommen imstande wären."

Der Rat, welcher die Angaben dieses Fuhrmanns für übertrieben ansah, forderte zur Erhärtung dieses Berichtes das Gutachten des Postmeisters Johann Gottfried Hamann ein. Dieser teilte unterm 15. März 1783 dem Rate mit, „daß es unmöglich sey, spezielle Anzeige zu thun und einzelne üble Flecke besonders anzugeben, da alle Straßen, drey bis vier Meilen um Leipzig herum, in den unglaublich traurigsten Umständen sich befänden, so daß eigentlich kein winziger Fleck gut genennet werden könnte, und wegen der häufigen großen mit Morast angefüllten Vertiefungen, in welchen die Pferde oft bis an den Bauch stehen müßten, die Wagen öfters umgeworfen würden, ja, daß sogar sowohl Menschen als Vieh ohne zu besorgende Lebensgefahr nicht fortkommen könnten. Diese gefährlichen Straßen, welche er mit den Posten befahre, wären folgende: Von Leipzig nach Grimma, Borna, Pegau, Rippach, Landsberg, Holzweißig, Düben, Eilenburg, Colditz und Merseburg. Die Straßen nach Wurzen und Großkugel seyen noch allenfalls zu passieren. Durch diese üble Beschaffenheit dieser Straßen litten nicht nur die Fuhrleute gewaltig, sondern auch die Bauern, indem ihre Felder, wenn die Straße ganz unfahrbar sey sehr oft überfahren und verderbet würden."

Als dritten Zeugen vernahm der Rat noch den Fuhrmann Friedrich Wilhelm Jäger aus Naumburg, der allwöchentlich Fluß von Naumburg nach Leipzig ins Alaunwerk fahre und daher die Beschaffenheit dieser Straße zuverlässig angeben könne: „Von Naumburg bis Schönburg sey der Weg so übel beschaffen, daß man gar nicht darauf fortkommen könne, indem die Erde zu tonig und sehr viel Löcher daselbst wären, von denen eins just sich auf der Mitte der Straße befinde, welches so groß und tief sey, daß sowohl zwey Pferde übereinander darin stehen könnten. Die Gefahr, allhier zu fahren, sey äußerst groß. Von Schönburg bis Leisling sey der Weg zwar auch nicht in der besten Verfassung, jedoch noch leidlich. Von Leisling bis Weißenfels, und von hier bis Rippach sey der Weg gut. Von hier aber bis Röcken werde er schon schlechter, jedoch sey er noch passable. Hingegen gehe von hier bis Lützen ungefähr eine halbe Stunde lang ein äußerst bodenloser, von beiden Seiten mit Gräben umgebener Weg, auf welchem man ganz ver-



Leipziger Dorf-Brotbäcker-Wagen

sänke. Vor acht Tagen sey er auf der Hälfte dieses Weges mit leerem Wagen, als er von Leipzig zurückgefahren, und welcher doch mit vier Pferden bespannet gewesen, stecken geblieben. Es wäre daselbst soviel Löcher, daß es unmöglich sey, sie insbesondere anzugeben. Über den Weg von Lützen bis Quesitz könne man nicht klagen, weil hier meistens Steindamm sey. Von Quesitz bis nach Markranstädt sey er wieder sehr übel, insbesondere befänden sich gleich vor der Stadt sehr tiefe gefährliche Löcher, durch die man, ohne Gefahr umzuwerfen, nicht fahren könne. Nicht weniger befände sich gleich, nachdem man aus Markranstädt komme, wieder ein sehr gefährlicher Fleck mit sehr vielen Löchern, wo man oft stecken bleiben müsse. Wenn man diese Löcher überstanden habe, habe man $\frac{1}{2}$ Stunde lang guten Weg. Dann aber komme man an einen Damm, welcher der Chamber genennet würde, von welchem an man einen Fleck, der sich noch keine halbe Viertelstunde ausdehne, passieren müßte, der wegen der tiefen Löcher so außerordentlich schlimm sey, daß man oft einen ganzen Tag zubringen müßte, ehe man von da wegkommen könnte. Wegen des schlechten Erdreiches daselbst versänke man ganz. Am verwichenen 15. huj. wären zwey Salzwagen, jeder mit acht Pferden bespannt, daselbst stecken geblieben. Wenn man diesen Weg geendigt habe, komme man auf einen guten Weg, der bis Schönau gehe. Gleich von Schönau aber sey $\frac{1}{4}$ Stunde lang ein so über alle Beschreibung gefährlicher Weg, der eigentlich ein ausgefahrener Damm sey, daß wegen der häufigen Löcher daselbst gar kein Fortkommen sey und die Wagen öfters über Nacht, wenn sie stecken geblieben, liegen bleiben müßten. Auszulenken sey man hier gar nicht imstande, weil die Bauern große, tiefe Gräben neben der Straße gemacht hätten, um zu verhüten, daß ihre Felder, wie schon oft ans Not geschehen, überfahren würden. Nach Zurücklegung dieses üblen Weges hat man bis Leipzig einen guten Weg."

Der Fuhrmann Jäger berichtete noch, „daß er wegen dieser schlechten Straße öfters den Umweg über Merseburg habe nehmen müssen. Aber auch hier habe er Unglück gehabt und eine Viertelstunde vor Zöschen vor 14 Tagen ein Pferd verloren, welches in ein so tiefes, voller Morast gewesenes Loch gekommen sey, daß es, nachdem er es vermittels zweyer Pferde nach einer Stunde Arbeit herausgebracht, von der Kälte, indem es ganz mit Morast bedeckt gewesen sey, erstarret und liegen geblieben sey."

Hatten die Kaufleute nun ihre Wagen durch all die Fährnisse, die sie auf der Landstraße bedrohten, glücklich in die Stadt gebracht, so warteten ihrer infolge der *schlechten Straßenverhältnisse* neue Schwierigkeiten. Die Enge der Gassen führte zu mancherlei Unzuträglichkeiten, vor allem dann, wenn vor den Gasthöfen die Wagen in langer Reihe hielten und den Weg versperrten. Der Rat erließ denn auch Verordnungen, daß Wagen vor Gasthöfen nicht halten durften. Er verbot, die Pferde auf offener Straße zu füttern, da sonst „die Gasse versetzt würde, gleichzeitig aber andere Wagen verhindert würden, ihre Waren in andere Häuser der Straßen einzulegen". Die Fuhrleute sollten in die großen Höfe fahren und dort ihr Gefährt abstellen.

Immer wieder wurde gegen diese Ratsverordnung verstoßen. Meist waren die Schuldigen Bauern aus den umliegenden Ortschaften, die ländliche Produkte in die Stadt brachten, sie verkauften, dann vor den Gasthöfen ausspannten und die Wagen gegen des Rats Verkehrsordnung stehen ließen. Die Anzeigen, die dem Rat erstattet wurden, sprechen eine deutliche Sprache über die Zustände, die im 18. und zu Anfang des 19. Jahrhunderts auf den Leipziger Straßen herrschten.

Am 5. Januar des Jahres 1735 zeigte der Marstallverwalter³ des Leipziger Rates diesem

3 Marstallverwalter, L.R.A. II. Sekt. K/748

an, daß der Lohnkutscher Kegel einen Wagen mit Reisholz einen vollen Tag und zwei Nächte hindurch habe vorm Marstallgebäude stehen lassen. Da dieser auf Ersuchen den Wagen nicht fortfuhr, ließ der Ratsbudenmeister denselben in den Zwinger wegfahren.

Der Fuhrmann Kegel schrieb darauf an den Rat: „Als ich am 31. Dezember vor. J. des Abends um 7 Uhr ein Fuder Reisholz zum Tore gegen 6 Groschen Einlaß hereingebracht und solches dem Ratsmarstall gegenüber geführt und es den 2. Januar abgeworfen, auch durch einen Holtz-Hacker gleich machen lassen, gestalten in meinem Logis nicht nur bereits drei Kutschen, sondern auch ein Kaufmann von Quedlinburg befindlich, welcher den Eingang desselben mit Woll-Säcken besetzt, und ich solcher gestalt nicht hinein können, ... es war also eine würlkliche Unmöglichkeit, den Wagen in mein Logier zu bringen, also gelanget an E. Manif... mein gehorsamstes Bitten,... mir meinen Wagen wieder verabfolgen zu lassen, allermaßen ich damit meine Nahrung suchen muß und durch diese Vorenthaltung zur Zeit in mehr als zwey Reichsthaler Schaden gekommen bin ...“

Der Bürgermeister schrieb unter den Brief folgende Resolution: „Den Wagen abfolgen zu lassen und Andeutung an Kegel, solchen bey 1 Thaler Straffe nicht wieder auf die Gasse zu fahren.“

Am 1 Mai des Jahres 1749 brachte der Gerichtsbüttel⁴ des Rates folgende Klage auf der Ratsstube an: „Er (habe) jetzo drey Wagen vor Jahnens Thür ausgespannet angetroffen. Die Fuhrleute hätten ihm erkläret, daß, sobald ihre Pferde gefüttert, sie anspannen und fortfahren würden.“

Es handelte sich um einen Streit zwischen zwei Gasthofbesitzern am Eingange der Gerberstraße, die sich seit Jahren schon in den Haaren lagen. Es waren dies der Besitzer des Gasthofes „Zum schwarzen Creutze“, Johann Wilhelm Georgi, und der Pachtwirt des „Palmenbaumes“, Johann Jahn. Die Gerberstraße war eng. Stand vor einem der beiden Gasthöfe ein Wagen, so konnte niemand an den gegenüberliegenden Gasthof gelangen oder aus ihm herausfahren. Die Breite der Straße zwischen diesen beiden Gasthöfen betrug im Jahre 1750 19 Ellen 15 Zoll. Dabei war zu berücksichtigen, daß vorm Palmenbaume, 1 Elle 15 Zoll vom Hause entfernt, acht hölzerne Säulen standen, die verhindern sollten, daß ein Wagen das Hans beschädige. Um diese Distanz wurde die Straße also noch schmärer.

Am 18. September des Jahres 1792 belegte der Leipziger Rat den Gasthalter und Spediteur Friedrich Wilhelm Encke⁵ mit 5 Talern Strafe, weil er mit einem Geschirre den Zugang zum Hause seines Nachbars versperrt hatte, auch Güter auf offener Straße an- und aufgeladen habe.

Encke gab zu seiner Rechtfertigung vor der Ratsstube an: „1. Sein Nachbar hätte Bedenken sollen, daß die Straße (gemeint ist der Brühl) bis an die Gossen vor den Häusern auf beiden Seiten keines Hausbesitzers Eigentum, sondern zum öffentlichen Gebrauch bestimmt seyen. 2. Dürfen auf der rechten Seite des Brühls vom Ranstädter Thor bis zum Zeughause keine Wagen gestellt werden, da diese Gasse zum Hin- und Herfahren und Gehen frei bleiben müsse. Nur auf der linken Seite dürften bey ihrer Ankunft Wagen und Karren anhalten und auf- und abgeladen werden. 3. Ist es unmöglich, da in meinem Gasthofe oft auf einmal 4-6 oder mehr Wagen einkehren und auf der Gasse anhalten, daß die Wagen, weil sie wegen Feuersgefahr in keinen Hof fahren können und dürfen, vor dem Gasthofe anhalten und die Güter auf- und abgeladen werden können, weil dies letzteres

4 Gerichtsbüttel, L.R.A. II. Sekt. G/583

5 Encke, L.R.A. II. Sekt. F/565

viel Platz erfordert und der Raum vor einem jeden Hause nicht zureicht, ja zuweilen andere Spediteure, deren Gasthöfe auf der andern Seite des Brühls liegen, wo hin und her gefahren wird, gar keinen Wagen stellen und auf- und abladen lassen dürfen, sondern ihr Fuhrwerk auf die ihrem Gasthofe gegenüberliegende Seite stellen müssen. Es kann daher der Gedanke, daß jeder Gastwirt das bei ihm einkehrende Fuhrwerk vor sein Haus stellen soll, unmöglich ausgeführt werden, wenn nicht die ankommenden Fuhrleute stunden- und tagelang vor den Thoren der Stadt warten müssen, bis die Anwesenden abgefahren sind, was aber zum großen Nachtheile der Handlung wäre. 4. Daß ich so wenig wie jeder andere Gastwirt den Ablädem und selbst den bei mir einkehrenden Fuhrleuten, am wenigsten aber den bei anderen Gastwirten einkehrenden Fuhrleuten, etwas zu befehlen habe. Wenn nun mein Nachbar von den am Geschirr tätigen Personen beleidigt worden ist, so kann er mir die Schuld nicht beimessen, denn wenn ich z. B. von den Ablädem verlangen wollte, die Wagen so oder anders zu stellen, die Wagen so auf- oder abzuladen, dann würde ich mit unhöflichen Reden abgefertigt werden, denn ein Abläder ist eben ein Abläder und ein Fuhrmann ein Fuhrmann. Diese Art von Menschen wird weder mein Nachbar Francke noch ich zivilisiert machen, auch ziehe deswegen bei ihm niemand aus, sondern vielmehr könnten seine Mietleute sehr gute Meßvermietungen machen. 5. Ist außer der Messe nie der Fall, daß soviel Waren auf dem leeren Raum der Straße, welche publicijuris und kein Privateigenthum ist, stünden. Daher das Argument der Feuergesfahr ein Nichts ist, und wider die Messen hat der Rat ja Vorsorge getroffen, daß alles leere Fuhrwerk vor das Thor gefahren werden muß. 6. Zum Passieren der Wagen in Schleifen ist weiter Platz genug."

Diesen Streit der futterneidischen Gasthofsbesitzer und Spediteure am Brühl brachte der Rat zur endgültigen Entscheidung vor den Kurfürsten, welcher am 12. November 1792 in einem Schreiben an den Leipziger Rat antwortete: „Liebe Getreue! Nachdem Wir auf euer in Sachen Francken gegen Endren unterthänigsten Bericht rejiciret haben, also ist cum Remissione Actorum (mit Rückschickung der Akten) hierdurch Unser Begehren, ihr wollet Francken damit abweisen."

Am 18. August des Jahres 1803 beklagten sich die Hausbesitzer vom Brühl beim Rate über mancherlei Unerträglichkeiten und erbaten Abhilfe, die ihnen der Rat auch zusicherte. In ihrer Eingabe an den Rat heißt es: „Indessen ist die Last zu drückend, der Schaden und Nachteil für unsere Häuser und Gewerbe zu beträchtlich, ja die Gefahr, die selbst der öffentlichen Sicherheit dadurch zuwächst, zu bedeutend, als daß wir nicht immer und immer aufs neue unsere Klagen wiederholen sollten, um endlich denn doch von einer weisen und gerechten Obrigkeit den wirksamsten, nachdrücklichsten Schutz gegen Bedrückungen und Eingriffe solcher Nachbarn, die auf unsere Kosten sich zu bereichern suchen, zu erflehen, und werden wir deswegen daher unsere Beschwerden nochmals vortragen. Die Wirte der benachbarten Gasthöfe, besonders aber der ‚Zum Schwarzen Kreuze‘ im Brühle allhier samt seinem Schaffner, fahren auf die unerhörteste Art fort, vorsätzlich gegen die Verordnung, die bei ihnen einkehrenden Fuhrwagen in langer Reihe vor die Häuser ihrer Nachbarn schieben zu lassen und dadurch diesen sowohl den Ein- und Ausgang zu ihren Häusern und Gewölben zu versperren, als auch ihr Gewerbe, ihren Handel und Nahrung zu schmälern und herunter zu bringen."

Die Klageschrift schildert nun, wie z. B. der Wirt zum Kreuze den Platz vor seinem Gasthofe leer läßt und ihn dazu benutzt, die abgeladenen Güter hier aufzustapeln, ja er läßt sich sogar für diese Güter einen Niederlagezins bezahlen, wozu er nicht berechtigt sei. Um die aufgestapelten Waren vor Nässe und Sonneneinwirkung zu schützen, habe er große Pla-

nen ausgespannt. Außerdem aber „üben die zu diesen Geschirren gehörigen Fuhrleute und Aufläder die höchsten Grobheiten und Unbilden aus ... So sind uns mehrere Male von den Auflädern und Fuhrleuten die Waren dergestalt an- und vor die Häuser gerückt worden, daß mit den Deichseln die Mauern an unseren Häusern bestoßen und beschädigt worden, die Aushängeschilder zerbrochen und zerstoßen werden. Stelle man die Fuhrleute aber zur Rede, so sagen sie, daß hier auf dem Brühl die Fuhrleute mehr Recht hätten als die Kaufleute."

Die Hausbesitzer beklagten sich in ihrer Eingabe bitter darüber, daß sie 1. durch diese Versetzung ihrer Häuser an der Ausübung ihres Gewerbes gehindert würden. 2. Fremde Einkäufer könnten nicht zu ihnen kommen und Verkäufe tätigen, da sie nicht durch diese Wagenburg hindurchgelangen könnten. 3. Erlitten sie Schaden in ihrer Meißvermietung, denn fremde Verkäufer suchten Quartiere in einer vorteilhaften Lage, wo sie auf viele Abnehmer rechnen können. 4. Auch die öffentliche Sicherheit werde durch diese Anmaßung einzelner in nicht geringe Gefahr gesetzt, denn durch das Anhäufen so vieler Wagen werde die Straße so entsetzlich beengt, daß die Fußgänger in die fürchterlichste Lebensgefahr kommen ... „Alle, die in dieser Gegend wohnen (also am Brühl), können das fürchterliche Geschrei von solchen, dem Lebendigrädern nahegebrachten Personen bezeugen. Und wie soll es werden, wenn Feuer ausbricht?"



Der Leipziger Marktplatz. Anfang 18 Jahrhunderts

Besondere Aufmerksamkeit widmete der Leipziger Rat der *Straßenreinigung*. Und das war im Interesse des Handels, insbesondere des Messeverkehrs, aber auch im Interesse der Hygiene und der Seuchenbekämpfung dringend notwendig. Denn in früheren Zeiten behandelten die Leipziger Einwohner ihre Straßen ungeniert wie — Dunggruben. Allen Unrat schütteten sie auf die Gassen.

Um aber die Leipziger Bürger nicht in ein schiefes Licht zu setzen, sei ausdrücklich bemerkt, daß diese Sitten allüberall herrschten. Zum Beweise sei nur die Vorschrift „Von Gassen rein zu halten" angeführt, die bekanntzugeben sich die städtischen Behörden von Zittau im Jahre 1567 bemüßigt sahen:

„Es soll auch niemand Kericht, Gemölle, Aschen, zubrochene Töpfe, Mist, noch ander ey-nigerley unlust, so in Küchen, Häusern und Ställen gesamlet wird, vielweniger todte Thiere, als Hunden, Katzen, Schweine, Gense, Hühner und dergleichen, es sey bey Tage oder Nacht, in die Gassen auf die Wege oder Winkel tragen, werffen, oder schütten, sondern es soll solcher Unflat und Unsauberkeit vor die Stadt auf die Viehweyde an einem Ort darzu bequem geschaffet werden. Do sich aber iemands unterstünde solchs zu thun, heimlich oder offenbahr, der soll, so oft das geschieht, eyn marg vorfallen seyn, dorauff dan von uns sonderlich Paradte Persohnen auf solch Ding gut achtung zu geben sollen bestellt werden.

Es soll auch niemandes des Abends, eher die Bierglocken und des Morgens, nachdem die Bete-Glocke geläutet wird, Kammer oder Nachwasser, oder einigerley Unlust vor seiner Thür, do das Volck seinen Gang hat, nit ausgießen noch auswerffen, bei einer halben Merck. Und so iemands also auf die Gasse, do gewenlich Leut pflegen zu gehen, bey Tag

und Nacht ausgieße, schütte oder wüfle, und iemands dadurch an seinem Leibe, oder Kleidern beschädigt würde, so soll der Besitzer des Hauses, doraus solches geschehen, dem Beschädigten seines Schadens erstattung zu thun schuldig, und in Pehen des Rats gefallen seyn, oder die Persohn, welches solches gethan vor den Schaden wandeln zu thun fürstellen.

Es soll auch niemand seinen Mist, es sey aufs Ringe oder in den Gassen aus den Ställen oder sonst zusamhauffen und samtlen, auch vor den Thüren über acht Tage nicht liegen lassen, auch den nit vor die Stadt neben die Steinwege denselbigen zu Schaden schütten lassen, noch auch Stroh auf den Marckt streuen, bey der Pehn einer Merck gr.

Dergleichen soll auch niemand Holtz auf den Marckt, noch auf der Gassen vor sein Haus mit Stoßen setzen, bey straff einer Marg. Kühe, Schweine, Hünen, Endten, Gense, sollen nicht auf der Gassen, sondern in den Stellen gehalten, oder von den Hirten getrieben werden, bey Straff einer Marg."

Der Leipziger Rat beließ es nicht nur bei einem Verbot, sondern er ergriff auch energisch Maßnahmen zur Straßenreinigung. Bereits im Jahre 1558 verpflichtete er ständige Schlammfahrer. Die Aufsicht über die Straßenreinigung lag in den Händen der Gassenmeister⁶.

Welche Aufgaben die Gassenmeister hatten, erfahren wir aus einer Verordnung von 1656, die für die Vorstädte galt. Hiernach wählte jede Vorstadtgasse aus den Bewohnern zwei Gassen- und zwei Bornmeister. Diese hatten dafür zu sorgen, daß die Straßen stets sauber waren. Von Zeit zu Zeit mußten sie die Feuerstätten aus feuerpolizeilichen Gründen besichtigen. Auch mußten sie darauf achten, daß keine fremden Leute — außer zu Meß- und Marktzeiten — beherbergt wurden und niemand mehr Kühe, Schweine und sonstiges Vieh hielt, als ihm zustand.

Die Instruktionen für die Gassenmeister schwollen im Laufe der Jahrzehnte zu umfangreichen Verordnungen an. Es hatte dies seinen Grund darin, daß große Epidemien die Städte heimsuchten. So erließ der Rat am 6. April des Jahres 1742 eine derartige Ordnung, die nicht weniger als 26 Paragraphen enthielt. Nach ihr waren die Gassenmeister verpflichtet jährlich 4 Quartale abzuhalten und hierzu rechtzeitig die Nachbarn durch die Gassenmägde („tüchtige und unbescholtene Weiber“), Hauswirte und Mietleute, einzuladen. In diesen Zusammenkünften war das Tabakrauchen sowie jegliches Biertrinken verboten. Die Kosten für die Straßenreinigung hatten sämtliche Anwohner der Straße, Hausbesitzer und Mietleute, aufzubringen. Man nannte diese Beiträge, die alle Quartale zu erlegen waren, das „gewöhnliche Nachbargeld“. Dieses Geld diente dazu, die Brunnen zu erhalten, Pfützen zu beseitigen, Straßenschlamm abzufahren, Brücken und Stege zu bauen, das Feuergerät, Leitern, Haken und Eimer in guten Stand zu halten. Während der Meß- und Marktzeiten waren aus der Nachbarschaft der Reihe nach Wachen zu beordern. Die Hauswirte waren verpflichtet, ihre Mietsleute, deren Kinder sowie das Gesinde den Gassenmeistern anzuzeigen, auch wenn sie nur zur Durchreise sich in der Stadt oder in den Vorstädten aufhielten. Niemand durfte den Mist oder anderen Unrat außer der festgesetzten Zeit vor die Häuser auf die Straße schaffen. Jeder Hauswirt mußte mindestens wöchentlich zweimal vor seinem Hause kehren.

Welchen Wert man einer geordneten Straßenreinigung in Zeiten der Epidemien beilegte,

6 Gassenmeister, L.R.A. Titl. XXX/5 u. XXXIX/8a

erfahren wir aus einem Schreiben des Kurfürsten Johann Georg⁷ vom 4. März des Jahres 1680, welches er von Schloß Hartenfels bei Torgau an den Rat der Stadt Leipzig sandte. Es lautete: „Liebe Getreue! Demnach bey Unserer letzteren Anwesenheit zu Leipzig Wir sowohl selbst, als auch sonsten wahrgenommen, wasgestalt wegen des für den Thüren liegenden Schuttes, Schlammes und Unflats, der zuweilen ganze Wochen und länger un- weg geführt bleiben soll, die unsauberkeit der Gassen und gemeine Plätze einig und allein herrühret. Und Wir dahero der erheblichen Nothdurfft erachtet, diesem übelstand um so- vielmehr nachdrücklich zu begegnen, je mehr bey itziger, der Infektion ohn dies gefährli- chern, Zeiten, durch den heßlichen Gestanck zu einer ansteckenden Seuche leichtlich an- laß und Beförderung gegeben werden möchte. Als begehren Wir befehlende, Ihr wollet zn aufbringung der hierzu benötigten Kosten das gewöhnliche Opfer- und Wächtergeld ver- doppeln, dabey aber gute Anstalt machen, daß der Schutt, Schlamm und Unflat von den Gassen und gemeinen Plätzen täglich weggeschaffet und die verordneten Mittel zu nichts anderes, den zu solchem ende angewendet werden möge. Daran geschieht unser Mei- nung.“

Eine besondere Aufgabe war dem Scharfrichter⁸ vorbehalten. Er hätte das Ausräumen der Fäkaliengruben zu besorgen, und zwar nachts. Zu diesem Zwecke hatte er sich, wie eine Instruktion aus dem Jahre 1730 besagt, Leute zu halten, „mit denen er bescheiden umge- hen sollte“. So oft er eine Grube auszuräumen hatte, mußte er es jedesmal vorher dem Herrn Ratsbaumeister und dem Obervogte anzeigen, ohne deren Erlaubnis er nicht ans Werk gehen durfte. Es wurde ihm befohlen, daß er zu dieser Arbeit „keine Kinder oder Mägdlein (!), sondern muntere, starke Leute gebrauchen soll, die sich nicht mit dem Trun- ke übernehmen, ihre Arbeit fleißig und ohne sonderlichen Tumult in der Stille der Nacht verrichten, damit niemand in seiner Ruhe gestört werde“. Die Gassen, durch die der Unflat floß, hatte er vorher räumen zu lassen und gegen Morgen, nach getaner Arbeit, mit Was- ser gründlich nachzuspülen.. Waren im Winter die Gerinne zugefroren, so mußte er sie aufreißen lassen. Entstand in der Stadt ein Brand, so hatte er mit seinen Leuten sofort zur Brandstelle zu eilen und die Gräben mit Pferdemist abzudämmen, damit das Wasser an- gestaut wurde und zum Löschen verwandt werden konnte.

Während man in früheren Zeiten in den Städten die Bezahlung der Straßenreinigung⁹ aus- schließlich durch die Bewohner der Häuser aufbringen ließ, ging der Rat in späterer Zeit dazu über, die Kosten selbst zu übernehmen. So erfahren wir aus einer Eingabe der Stadt- verordneten der Stadt Leipzig an den Rat vom Jahre 1864, daß „mit dem Inslebetreten der neuen Wasserleitung wir das Besprengen der Straßen für so überaus wichtig halten; daß wir eine ausdrückliche Festsetzung hierüber keinesfalls vermissen möchten. Demge- mäß richten wir in Betracht, daß der Wasserverbrauch zum Staublöschchen auf den Straßen und Plätzen für alle Stadtbewohner ohne Ausnahme ein Moment von so hoher Bedeutung ist, daß dies nicht bloß dem freien Willen der Straßenbewohner überlassen werden kann, so daß eine regelmäßige Sprengung aller Straßen und Plätze auf städtische Kosten ein- treten muß“.

Erst zwei Jahre später aber erließ der Rat eine Bekanntmachung, in der er seine Wasser- leitung, die im Jahre 1866 fertiggestellt war, zur Bewässerung der Straßen unentgeltlich zur Verfügung stellte. Er forderte weiter die Anlieger der Straßen auf, sich zu sogenannten Sprengvereinen zusammenzuschließen. Das Besprengen der Straße aber besorgten die

7 Schreiben des Kurfürsten Johann Georg, L.R.A. Titl. XXXIV/12

8 Scharfrichter, L.R.A. II. Sekt 169.

9 Straßenreinigung, L.R.A. Titl. XXIX/69

Anwohner selbst, indem sie an die Wasserposten einen Schlauch anschraubten und so Fußsteige und Straßen benetzten. Mitunter aber geschah die Bewässerung auch von den Leitungen der Wohnungen aus. Erst später ging der Rat dazu über, das Wasser in Holzfässern, an denen offene Kästen angebracht waren, die mit durchlöcherter Boden versehen waren, durch die Straßen fahren zu lassen. Später brachte man an den Holzfässern kupferne ellipsenförmig gebogene mit feinen Löchern durchbohrte Rohre an. Eine Hahnvorrichtung ermöglichte es dem Geschirrführer, den Wasserausfluß zu regeln.

Die Gründung von Sprengvereinen hatte keinen Erfolg. Man benutzte lieber die Hausleitung zur Straßensprengung. Das Sprengen hatte mit niedrig gehaltenem Schlauche zu geschehen. Im übrigen empfahl der Rat auch hierbei größte Vorsicht und Rücksichtnahme gegen das verkehrende Publikum. Meist besorgten das Sprengen die Hausmänner, die dann vom Rate durch Handschlag hierzu verpflichtet wurden. Für allen Schaden aber hatten die Anlieger selbst zu haften. Eine Reihe von Klagen über unsachgemäße Behandlung der Wasserposten lief beim Rate ein. Eine derartige Beschwerde mag folgen: „Heute abend 6 Uhr zeigte der Droschkenkutscher Nr. 187, Eduard Heibold, in der Wache an, daß der Markthelfer Wilhelm Köhler beim Kaufmann Weise die Straße ohne Brause besprengt und habe ihm beim Vorüberfahren den vollen Strahl in seinen Wagen gerichtet, so daß derselbe ganz durchnäßt sei, auch habe er den Strahl in hohem Bogen geleitet und das vorübergehende Publikum damit belästigt.“

Erst im Jahre 1874 beschloß der Leipziger Rat, einen Sprengwagen aus Berlin kommen zu lassen. Im gleichen Jahre wurde auch die Kehrrihtabfuhr durch besondere Wagen geregelt.

Als kleines Mosaikstück zu dem Thema: Straßenreinigung sei noch folgendes interessante Dokument mitgeteilt:

Am 9. April 1874 erbaten die Leipziger Lohnkutscher, welche der Rat mit der Abfuhr des Kehrrihtes betraut hatte, von ihm eine Erhöhung der bestehenden Fuhrlohne. Der Rat zahlte damals für ein zweispänniges Geschirr inkl. Geschirrführer während der Sommer- und Wintermonate pro Tag 3 Taler.

Die Lohnkutscher klagten darüber, daß sie für einen derartigen Lohn niemals einen zuverlässigen Geschirrführer erhielten, zumal deshalb, weil die Geschirre an den Kehrtagen bis 10 Uhr nachts und länger, sowie Sonntags früh, den Kehrriht abfahren mußten.

In dem Gutachten, welches der Oberinspektor der Straßendeputation auf Veranlassung dem Rate unterm 23. April einsandte, heißt es: „Es ist richtig, daß die Lohnkutscher bei einem Tagelohn für ein zweispänniges Geschirr mit Knecht im Betrage von 3 Thalern einen äußerst geringen Verdienst haben.“

Um dies zu beweisen, fügt der Deputierte in seinem Gutachten eine übersicht des Kostenaufwandes¹⁰ eines hiesigen Lohnkutschers für ein zweispänniges Geschirr bei normaler Fütterung an. Die Rechnung lautet:

10 Kostenaufwand, L.R.A. Titl. LXII G.30

Thaler	Groschen	Pfennig	pro Woche
6	20	4	für 2 Ztr. Hafer
1	20	4	für 120 Pfd. Heu, tägl. 8 Pfd. pro Pferd
0	0	0	für Streu und Hechsel wurde der Dünger gerechttigt
1	4	0	für Stall und Bodenmiete, à Stand 30,- M., für Pferde M. 60,-
2	0	0	wöchentlichen Lohn für einen Pferdeknecht
2	22	5	Beköstigung desselben
1	22	5	Schmiedearbeit, Hufschlag, Sattlerarbeit, Stellmacherarbeit, Wagenfett, Licht im Stall usw.
15	22	5	Summe

Thaler	Groschen	Pfennig	
18	0	0	von den die der Lohnkutscher wöchentl. verdient
15	22	5	diese abgerechnet
2	7	5	verbleiben: Verdienst

Die Beleuchtung der Leipziger Straßen bildete vor 1701 ein trübes Kapitel. Erst am Weihnachtsabend des Jahres 1701 waren die Straßen Leipzigs zum ersten Mal

durch Ölampen erhellt. Der junge Bürgermeister Dr. Franz Conrad Romanus, der kurz zuvor vom Kurfürsten dem Leipziger Rat als Bürgermeister aufgedrängt wurde, hatte der Stadt mit dieser Einführung sein Weihnachtsgeschenk gemacht.

Wir können uns heute nur schwer eine Vorstellung davon machen, wie eine Stadt wie Leipzig, namentlich in Zeiten der Messe, ohne Straßenbeleuchtung überhaupt hat bestehen können, und doch ist das jahrhundertlang gegangen, möglich vor allem dadurch, daß sich das ganze tägliche Leben in früheren Zeiten weit mehr als heutzutage dem natürlichen Wechsel von Tag und Nacht anschloß, daß alle Arbeit zu viel früherer Tageszeit als heute begann und demgemäß auch früher enden konnte. So waren z. B. die Geschäftsstunden des Leipziger Rates im 16. Jahrhundert im Sommer von 7 bis 10 Uhr und von 1 bis 4 Uhr, im Winter aber von 8 bis 10 Uhr und von 12 bis 3 Uhr. Die Arbeitszeit der Bauhandwerker, auch aller vom Rate verpflichteten Arbeiter, wie Bierschröter, Aufläder usw., war im Sommer von früh 4 Uhr bis abends 6 Uhr, im Winter von früh 6 bis abends 5 Uhr, in welche Zeit je eine halbe Stunde Frühstück und Vesper sowie eine mindestens einstündige Mittagspause eingerechnet war. Die Hauptmahlzeit war in allen Bevölkerungskreisen auf den Vormittag zwischen 10 und 12 Uhr gelegt. Die Bauhandwerker hatten in Winterzeiten ihre Mittagspausen sogar von 9 bis 10 Uhr.

Der Abend begann mit der achten Stunde. Unter solchen Umständen konnte die Trinkstubenordnung von 1663 sehr wohl vorschreiben, daß jeder seine Zeche, „ehe der Seiger 8 schlägt“ bezahlen und dann nach Hanse gehen sollte. Nach dem Läuten der Cavete-Glocke durfte niemand mehr ohne Licht auf der Straße gehen. Wenn der Bürgermeister am Abend das Rathaus verließ, ging ihm der Türknecht mit einer großen Laterne voran.

In Leipzig machte sich das Bedürfnis nach öffentlicher Straßenbeleuchtung vor allem während der Messen fühlbar. In dieser Zeit beherbergte die Stadt eine Unmasse von Fremden, die sich kaum am Tage, geschweige denn in der Nacht in den Straßen zurechtfinden konnten. Die Leipziger Kaufmannschaft richtete daher am Ausgange des 17. Jahrhunderts eine Reihe von Eingaben an den Rat zur Einführung einer Straßenbeleuchtung. Romanus, aus

dem Kaufmannstande gebürtig, kam endlich diesem Verlangen entgegen. Am 8. November 1701 schloß er mit den Klempnern und Glasern Leipzigs den Lieferungsvertrag ab. Er ließ sich zwei Laternen aus Amsterdam kommen, von denen er die eine nach Dresden sandte, damit die dortigen Handwerker einen Teil des Auftrags übernehmen. Am 24. Dezember des Jahres 1701 waren die Leipziger Straßen zum erstenmal mit Laternen erleuchtet. 697 Laternen waren in der Stadt verteilt. 481 auf eichenen Pfählen im Straßenpflaster, 216 an eichenen Armen an den Häusern befestigt. Die ganze Einrichtung hatte 4590 Gulden gekostet. Zur Unterhaltung der Einrichtung aber dienten die Einnahmen aus dem Toreinlaß.

Von den Fuhrleuten

Der Fuhrmann, der dadurch seinen Lebensunterhalt gewinnt, daß er mit seinem Wagen und Pferd gegen Entgelt für andere Fuhren übernimmt, ist im frühen Mittelalter nicht anzutreffen. Wer wie die Kaufleute eines Gefährts und eines Gespanns bedurfte, besaß es selbst. Erst allmählich bildete sich ein besonderer Stand der „*Lohnkutscher*“ heraus, die allein oder mit Hilfe eines oder weniger Knechte ein Fuhrgeschäft betrieben.

Vor allem in Städten wie Leipzig, die sich eines ausgedehnten Messeverkehrs erfreuten, erlangten die Lohnkutscher frühzeitig besondere Bedeutung, wenn auch die zur Messe reisenden Kaufleute nach wie vor meist ihr eigenes Geschirr benutzten. Aber die großen Warenmengen, die befördert werden mußten, boten einer bei dem wachsenden Handelsverkehr Leipzigs sich ständig vermehrenden Anzahl von kleinen Fuhrunternehmern Gelegenheit, unterstützend im Gütertransport einzugreifen und ihr Brot zu finden.

Diese alten Leipziger Lohnkutscher, für die der moderne Begriff „Fuhrunternehmer“ eigentlich wenig angebracht ist, unterstanden, wie so viele handwerkliche Berufe der Vergangenheit, der reglementierenden Gewalt des Stadtrates. „*Kutscherordnungen*“¹¹ wurden erlassen, die den Lohnkutschern kund und zu wissen gaben, was sie tun und lassen durften.

Zum ersten Male sah sich ob der vielfachen Klagen, die über die Lohnkutscher einliefen, am 25. April 1577 „ein Erbar Rath notwendig verursacht worden, Ordnung zu machen, wie es mit den Kutschern förder gehalten werden soll“.

„Es solle ein jeder sich mit tüchtigen Pferden, Wagen und treuen Knechten gefaßt machen und damit versehen sein. Undt do ein Knecht fürsetzlich oder mutwilliger Weise durch seine Verwarlosung iemans schaden Zufügt“, mußte der Besitzer haften. Der Rat bestimmte, daß allmonatlich die Kutscher ihre Wagen und Pferde auf den Markt zu führen hatten, wo sie von einem Deputierten des Rates besichtigt wurden. Wer keine „tüchtigen“ Pferde und Wagen hatte, dem wurden alle Fuhren untersagt. Die Ordnung bestimmte weiter, daß der Kutscher überall hin zu fahren hatte. Tat er das nicht, so wurde er in Strafe genommen. Für das Vermieten eines Paar Pferde ohne Wagen erhielt der Fuhrmann täglich nicht mehr als 4 Groschen. Für ein Pferd und Wagen gab es 5 Groschen für den Tag. Die Knechte durften in den Herbergen nicht mehr Hafer fassen, als sie zu verfüttern pflegten. Blieb Hafer übrig, so durfte dieser keineswegs in die Stadt eingebracht werden. Die Namen aller Pferde- und Kutschhalter standen auf einer Tafel, die im Waage-Gebäude ausgehängt war. „Undt soll ein jeder, so halt sein Kutschen vermietet ist, das Pflöcklein bey seinem nah-

11 Kutscherordnung, L.R.A. Innungsbuch I/Bl. 243 flg.

men abholen. So balt aber sein Kutschen wiederkömbt, soll er dasselbe Pflöcklein wieder bey seinem nahmen stecken. Wer gegen die Ordnung verstieß, dem soll das Kutschen Fahren gelegt werden."

Bereits im Jahre 1589 erfuhr diese Ordnung eine erneute Bestätigung und Verbreiterung. Da heißt es nun: „Wenn der Kutscher Herr oder Knecht von jemand's eine kleine Reise angenommen und den Schmiergroschen (dieser Ausdruck ist wörtlich zu nehmen; der Kutscher erhielt vor der Reise einen Groschen, um sich Schmiere zu kaufen und den Wagen gut einzuschmieren) darauf empfangen, aber dessen hernacher, Wan Ihme eine große vnd bessere Reyse fürkommen, wieder ausfallen wolte", so mußte der Knecht für jedes Pferd, welches für die Reise bestellt war, zwei Taler Strafe entrichten, auch wurde dem Kutscher auf einige Zeit das Handwerk gelegt. „Kein Kutzscher soll mehr als einen Kutzswagen für seiner Thür stehen lassen." Standen mehrere Wagen hier, so waren die Ratsknechte angewiesen, sie fortzufahren. Der Rat strafte derartige Vergehen mit einem halben Taler, „darvon der Bothenmeister drey groschen und der Knecht, so den Wagen wegk geführt, auch drey groschen erhielten". Der Rest wurde in die Innungslade eingelegt und diente zur Unterstützung kranker Fuhrleute. Gegen das Waffentragen, das in der Universitätsstadt Leipzig wiederholt zu blutigen Schlägereien zwischen Handwerksburschen und Studenten geführt hatte und das der Rat lange Zeit vergeblich Studenten wie Henwerkern verbot, richtete sich folgender Abschnitt der neuen Kutscherordnung: „Es soll keinem Kutzscher einige Pletz oder Wehr (Schußwaffen und Seitengewehre) In der Stadt alhier zutragen Vorstadtet werden. So oft aber einer derwieder betroffen würde, Soll Ihme solche Pletz oder Wehr stracks genommen vndt nach befindung auch mit gefengnüß gestrafft werden." „Lezlich sollen alle vndt Jede Kutzscher dem Bothenmeister alle halbe Jahr, Ostern vndt Michael, von Jedem Pferde, die sie halten, ein groschen zu geben schuldig seyn. Welcher aber sich dessen vorweigern wurde, Soll von einem Erbaren Rath inn gebürliche straffe genommen werden."

Der gesteigerte Messeverkehr bedingte bereits neun Jahre später, und zwar am 25. Februar 1598, eine nochmalige Erweiterung¹² der bestehenden Kutscherordnung. „Jeder Kutzscher soll hinfüro mit guten und ganzen Wagen vnd geschirr, auch mit wolbeschlagenen Pferden von dannen ausfahren." Wer dagegen verstieß, wurde vom Rat mit 3 Taler Strafe belegt, außerdem war der Missetäter verpflichtet, 12 Groschen in die Kutscherlade zu zahlen. Die soziale Lage der Knechte charakterisiert der Absatz: „Wo ein Knecht vor Verflössener Zeit, auf welche ehr sich Zu seinem Herrn versprochen vnd Vermietet, ohne erhebliche Vrsach aus seines Herrn Diensten trete, Vnd nicht ausstunde, So soll Ehr hernacher von Keinem andern Kutzscher-Herrn binnen einem Halben Jahre wieder angenommen Vnd ihm Dienst gegeben werden." Während der Jahrmärkte und Messen durften fremde Lohnkutscher nur drei Tage „Vmbs lohn Zufahren Verstauet seyn".

Diese Ordnung hatte nun jahrzehntelang Gültigkeit, ein Beweis dafür, daß der Leipziger Handel und das Messewesen sich nicht verändert hatten. Das rührte nicht zuletzt daher, daß der Dreißigjährige Krieg als Vernichter jeder Kultur durchs Land geschritten war. Erst am 4. März 1674 erbaten die Leipziger Lohnfuhrleute vom Rate eine erneute Bestätigung ihrer Ordnung. Es heißt in dieser: „Kein Kutzscher soll sich unterstehn, mit dem Wirth oder dessen Gesinde Parthiererey zu treiben und mehr Futter zu nehmen, als sich's gebühret, bey Verlust seines Fuhrlohnes. Die Kutzscher sollen die Reisenden mit dem Lohn nicht übersetzen, auch wann ihnen das Futter gereicht wird, täglich vor jedes Pferd mehr nicht denn Acht groschen nehmen vndt zwar dergestalt, daß wann sie mit einer Land Kutzsche

12 Erweiterung, L.R.A. Innungsbuch II/Bl. 73b.

oder Kalesche fahren, Sie hiervon nichts absonderliches fordern mögen, Gebrauchten sie sich aber einer Karosse, wird ihnen hiervon des Tages über das Pferdgeld Acht grosehen zu nehmen nachgelassen. Wegen des Fuhrlohns haben sich die Reisenden jedes Mal nach Gelegenheit der Umstände zu vergleichen." Kein Kutscher durfte mehr Fuhren übernehmen, als er mit seinem Wagen und Pferden bewältigen konnte. Es war ihm streng verboten, von den Bauern Pferde zu mieten und einzustellen. Die Knechte wurden meist auf ein Jahr in Dienst genommen. Der Fuhrknecht aber, welcher seinem Arbeitgeber „den Stuhl vor die Tür setzte", war drei Monate zu feiern gezwungen, da ihn während dieser Zeit kein Meister einstellen durfte. Zum Schlusse enthält diese Ordnung noch einige Vorschriften für den Knecht: „Es sollen sich auch die Knechte auff den Reisen des Fluchens und Gotteslästerns, sowohl des Vollauffens in Herbergen gänzlich enthalten, hingegen sich friedfertig und willfährig erzeigen, die Pferde zu rechter Zeit beschicken."

Mit all diesen Vorschriften für das Fuhrwesen war es aber noch nicht genug. Was alles der Rat der Stadt zu reglementieren suchte, zeigt ein Abschnitt aus der Leipziger Kleiderordnung von 1680:

„Alles Carethenfahren in der Stadt herumb und zu Hochzeiten / Leichen / auch zur Kirchen / es wärde denn / Daß einer Alters / Schwachheit / oder allzu bösen Wetters halber fortzukommen auff der Gasse sich nicht trauete / Auff welchen Falles denen / welchen es sonst / ihrem Stande nach / zukömmt / vergönnet bleibt. Und ob zwar / zumahl denen Jenigen / so zu ihren Haushaltungen der Pferde bedürfftig / das Carethen-Fahren auff ihre Ländereyen wie auch andern / zu nöthigen Reisen / und zuläßlichen Spatzierfahrten / hiedurch nicht verboten ist / So sollen sie sich doch dissfalls aller Bescheidenheit befleißigen / und derer prächtigen / von innen und außen mit Gold ausgeputzten Carethen / kostbaren Pferden / auch der mit Plüsch und sonst zum Übermuth gefütterten Caleschen sich enthalten."

Besonders das Karossen fahren zu Hochzeiten¹³ scheint es den Behörden im 17. Jahrhundert angetan zu haben. 1693 fühlte sich der sächsische Kurfürst höchstselbst bemüßigt, an den Leipziger Rat zu schreiben:

„Und Weil ihr euch, damit die ansteigende Pracht vermindert werden möchte, in eurem Berichte Erinnerung gethan, ... daß ansjetzo, anstatt sonst Braut und Bräutigam, wenn sie sich in der Kirchen copulieren lassen sollen, der Kirchen-Ordnung gemess einen öffentlichen Kirchgang gehalten, solches (aber) nicht mehr beobachtet werden wolte, sondern anstatt dessen auch wohl in neuen dazu absonderlich angeschafften und sogenannten Braut-Carossen dahin fahren sollen, welches wie es vielmehr auf eine neuerung und Pracht angesehen, bey euch sonst observierten guten Ordnung zuwider, Wir umso weniger verstatten können: Also werdet ihr, damit solches in Zukunft unterbleibe, bey denen, so eurer Jurisdiction unterworfen, gebührender Verfügung gethan und solchen weiter nicht nachsehen."

Der Kurfürst verbot also dem Rate, Genehmigung zu diesen Karossen-Fahrten zu erteilen. Der Rat aber zog es vor, das Schreiben des Kurfürsten ohne Antwort zu lassen, handelte es sich in diesem Falle doch lediglich um reiche, einflußreiche Familien, die sich den Luxus einer Brautkarosse leisten konnten.

Am 15. Januar des folgenden Jahres schrieb der Fürst an den Rat, daß er wegen seines Schreibens noch ohne Antwort gelassen sei und verlangte, daß der Rat nunmehr inner-

13 Karossenfahren zu Hochzeiten, L.R.A. Titl. LXII H.2.

halb acht Tagen seinen Bericht einzuschicken habe. Daraufhin verordnete der Rat, daß von allem Prunke abzusehen sei und daß „von Gemeinen Leuten der Bräutigam mit den paar Männern und die Braut mit ein paar Weibern in die Kirche zu gehen, andere honorarios aber sich hierzu eines oder zum höchsten zwei Wagen bedienen" sollen. Der Rat lud zur Durchführung dieser Verordnung die Hochzeitsbitter vor sich und machte sie auf strikte Einhaltung dieser Verordnung aufmerksam. Es durfte von jetzt an niemand mehr in einer Brautkarosse zur Trauung fahren, bevor der Rat nicht seine Konzession hierzu erteilt hatte.

Häufig sind die Befehle des Rates an die Fuhrleute, während der *Kirchzeit* das „Traben und Jagen" die Gassen auf und nieder und das Klatschen mit den Peitschen zu unterlassen — Befehle, die immer wieder erneuert wurden, da sie offensichtlich nicht befolgt wurden.

In späteren Zeiten machte den Behörden die Verkehrsregelung vielfach Sorgen. *Verkehrsdiziplin* war den damaligen Fuhrleuten ein recht unbekannter Begriff. Ungeniert stellten sie trotz der Enge der Straßen ihre Wagen ab, wo sie wollten. Klagen werden laut, daß sie die Landstraßen verlassen und ungeachtet der Feldfurcht ihr Gefährt über die Äcker führen. Daß die Frachtbierwagenkutscher¹⁴ lieber auf einer gut hergerichteten Luxusstraße als auf einem schlechten Fuhrwege fahren, mußte zu seinem Leidwesen der kurfürstliche Gouverneur feststellen, der 1760 dem



Das Grimmaische Tor um 1800

Rat mitteilte: „Bis anhero haben sich Fracht- und Bier-Wagen unterstanden, besonders in der Gegend vom Ranstädter- bis zum Peterstore nicht auf dem ordentlichen Fuhrwege, sondern durch die mit vielen Kosten wieder hergestellte Allee daselbst zum Ruin derselben zu fahren. Wann denn aber dergleichen ungebührliches Unterfangen, sowohl bei schlimmen und guten Weges und Wetters keineswegs verstatet, vielmehr gänzlich abgestellt werden soll, ... also hat der täglich wachhabende Offizier von hiesiger Stadt Garnison die Schlägeposten täglich dahin zu instruieren, daß von dato an sie keinen Fracht- und Bierwagen (mehr) in die Allee ein-fahren lassen.“

Ein weiteres Zeichen für die schlechte Verkehrsdiziplin, aber zugleich auch der unsoziale Geist des Richtertums jener Zeit ist folgender Strafsache zu entnehmen, die 1786 in Leipzig verhandelt wurde.

Johann Gottlob Dietze¹⁵, Lohnkutscherknecht bei George Büttner, war wegen postordnungswidrigen Fahrens angeklagt, weil er auf der Fahrt von Taucha nach Leipzig dem Postillion, der mehrmals ins Horn gestoßen, nicht ausgewichen war. Um Zeugen für diesen Vorgang zu haben, machte der Postillion seine Fahrgäste darauf aufmerksam, wobei er darüber klagte, wie es jetzo den Postillionen auf der Straßen zu gehen pflegte, denn kein Mensch achtete mehr auf das durch das Posthorn zum Ausweichen gegebene Zeichen, vielmehr würden sie, die Postillions, bloß verspottet und verhöhnt. Alles Hornstoßen war zwecklos, da der Lohnkutscher ungestört weiterfuhr. Der Postillion, der durch das Betragen des Lohnkutschers äußerst aufgebracht worden war, sprang von der Chaise herunter und wollte mit der Peitsche nach dem Lohnkutscher hauen, dabei gingen die Postpferde

14 Frachtbierkutscher, L.R.A. Titl. LXII. L.6.

15 Dietze, L.R.A. VII. D. 21.

durch, die Fahrgäste sprangen ab und trugen schwere Verletzungen davon. Bei den amtlichen Vernehmungen gab Dietze an, daß ihm der Wind entgegengekommen wäre und demzufolge er das Posthorn nicht gehört habe. Diese Einwendungen wurden nicht anerkannt, und Dietze wegen Übertretung der Postordnung mit 10 Thalern Strafe und Tragung der verursachten Unkosten belegt. Als Dietze die Resolution bekannt gegeben wurde, bat er um Herabsetzung der Strafe, da er nur 1 Thaler sein eigen nenne. Dem wurde nicht stattgegeben. Dietze sollte das Geld an Amtsstelle hinterlegen, und da dies nicht möglich war, so wurde der Fuhrunternehmer Büttner, bei dem Dietze in Dienste stand, zur Ratsstube bestellt und ihm eröffnet, daß die 10 Thaler Strafe Dietze vom Lohn in Abzug zu bringen seien. Am 30. September 1786 entrichtete Dietze 21 Groschen und versprach, mit abschläglicher Zahlung fortzufahren. Am 23. Dezember erfolgte die Zahlung der zweiten Rate von 21 Groschen. Da die Zahlung dem Rat zu langsam erschien, wurde der Fuhrwerksbesitzer Büttner erneut zur Ratsstube bestellt und ihm wegen Nichteinhaltung des Lohnes von Dietze Vorhaltungen gemacht. Daraufhin erklärte Büttner, daß Dietze seinen Lohn, der jährlich 18 Gulden betrug, längst voraus gehabt hätte. Nunmehr zahle er Dietze den Lohn wöchentlich. Dieser betrage 6 Groschen bei freier Kost. Ob Dietze die 10 Thaler Strafe bezahlt hat, ist aus den Akten nicht ersichtlich, doch wird in einem Memoria gesagt, daß alles geschehen soll, die Strafe von Dietze einzutreiben, was bei einem Lohn von 1 Groschen pro Tag sicherlich auch schon zu jener Zeit ein großes Kunststück gewesen sein wird.

Aber nicht nur Postillions, die straffrei ausgingen, konnten nach den Fuhrknechten schlagen. Auf was alles die Knechte in der „guten, alten Zeit“ gefaßt sein mußten, zeigt eine Akte des Leipziger Ratsarchivs, die erzählt, daß am 6. Mai 1750 ein Kutscherknecht auf der Ratsstube erschienen sei und geklagt habe, er sei von einem bayerischen Offizier¹⁶, dem Rittmeister de Nodt, geschlagen worden. Der Offizier wäre zu ihm ans Grimmaische Tor gekommen und habe ihn gefragt, was er für eine Fahrt nach Keunern auf den Berg bekäme. „Als der Kutscher nun einen Reichsthaler gefordert, habe derselbe ihn mit dem spanischen Rohre auf den Kopf geschlagen und gesagt: „Du Canaille, willst Du 12 Groschen oder 16 Groschen haben?“ und da er geantwortet, „Ihr Gnaden, das gehet nicht an,“ ... ihm noch einen Schlag an den Hals gegeben. Weil nun viele Leute zugelaufen und den Offizier zur Rede besetzt und gefragt, warum er den Knecht schlug, den Degen gezogen, daß der Knecht habe davon laufen müssen, zumahlen derselbe ihm gedrohet, er wolle ihn erstechen.“ Auf diese Anzeige hin ließ der Rat nicht nur den schuldigen Offizier, sondern auch den Kutscherknecht in Haft nehmen, legte den Fall zur Begutachtung dem kurfürstlich-sächsischen Schöffengericht vor, das den Offizier zu einer Strafe von 20 Talern verurteilte, den Knecht aber freisprechen mußte, der drei Tage unschuldig im Gefängnis gesessen hatte, während der Offizier nur einen Stubenarrest verbüßte.

Die „ehrbaren“ Bürger der Stadt Leipzig waren in früherer Zeit davon überzeugt, — und das beweist die Behandlung, die ihnen von den Gerichten und Behörden zuteil wurde —, daß es kein ruppigeres und ungebildeteres Völkchen gäbe als die Kutscherknechte. Fuhrleute sind eben Fuhrleute, klagt ein Gastwirt in einer Beschwerde an den Rat, diese Art von Menschen könne niemand zivilisiert machen.

Doch wenn die ehrbaren Bürger so über die Fuhrknechte urteilten, so vergaßen sie, daß sie auch allerlei an den Fuhrherren auszusetzen hatten. Es hört sich doch immerhin sonderlich an, wenn der Rat der Stadt Leipzig in einem offiziellen Schreiben an den Magistrat von Frankfurt a. M. 1805 mitteilt: „Eine gewisse Überzeugung von der Zuverlässigkeit der

16 Offizier, L.R.A. II. Sekt. N. 197.

Fuhrleute zu erlangen, ist weder den Unternehmern der Verladung noch ihren Schaffnern möglich, vielmehr bleibt die Verladung in dieser Hinsicht an ein Risiko verknüpft."

Was man den Fuhrherren damals an Betrügereien vorwarf, erfährt man am besten aus dem seltsamen „Betrugslexikon“, das Dr. Hönn in Coburg zum ersten Mai 1753 erscheinen ließ und das viele Neuauflagen erlebte. Für alle Berufszweige sind dort die gebräuchlichsten Betrügereien aufgezählt. Von den Fuhrleuten aber heißt es:

„Fuhrleutebetrügen:

Wenn sie die Fuhrleute mit allzu großen Fuhrlohn übersetzen, zumal da sie sehen, daß selbige ihre Sachen nicht anders, als durch sie an Ort und Stelle schaffen können.

Wenn sie das Geleit und den Zoll, wo sie nur können, umfahren, und dabei ihre Ladung verhalten, oder solche, denen Zoll- und Geleits-Einnehmer nicht recht ansagen.

Wenn sie ihren Knechten weismachen, daß durch Fluchen und Sakramentieren die Pferde desto besser ziehen und daher auch selbe dazu verführen.

Wenn sie die Schlag-Fässer unterwegs, da sie zu Hause sind, oder mit den Wirten sich verstehen, heimlich eröffnen, und daraus nehmen, was nicht so leicht vermisst wird.

Wenn sie an den Weinfässern einen Reif etwas abschlagen, ein Loch ins Faß bohren, und nachdem sie ein gut Theil Weins daraus genommen, und dafür voll Wasser eingefüllet, oder es leer gelassen, das Loch wiederum zumachen, und den Reif darüberschlagen, daß niemand weis, wie es damit zugegangen, oder daß man muthmaßen soll, er wäre ausgeronnen.

Wenn sie auf das Gut Studenten-Gut schreiben, damit es frey passieren, und sie nicht so viel Zoll geben dürfen.

Wenn sie den Thorwärter und Visitoribus Spendage geben, daß sie ihnen die Wagen und was darauf ist, nicht genau difitieren.

Wenn sie auf der Straße die zum Vorspann geborgten Pferde, zur Schonung der ihrigen, sehr antreiben, auch ihnen wenig Futter geben, ohnerachtet sie den Eigenthums-Herrn das Gegenteil, sie nemlich wohl zu halten versprochen.

Wenn sie ihre Zechen in Wirts-Häusern, darinnen sie bekannt, anschreiben lassen, und den Wirth immer vertrösten, sie wollten bey ihrer Wiederkunft bezahlen, hernach aber bey anwachsender Summa, aus Furcht, sie möchten deswegen arrestiert werden, einen andern Weg fahren, und dem aufgesetzten Wirth das Nachsehen lassen.

Wenn sie nicht in der ordentlichen Landstraße bleiben, sondern außer derselben, etwan Nachts-Zeit, oder da sie niemand des Fluhrs vermerken, sich begeben, und den Leuten über Acker und Wiesen fahren.

Wenn sie bey einfallender Theuerung, wieder der Landesobrigkeits hohen Befehl, das Getreide heimlich aus dem Lande führen, oder auch dem Feinde Proviant, Gewehr und dergl. zuführen.

Wenn sie Karn, Wagen, oder Leiter, Bäume, Teichsel und dergleichen Rüst-Holz aus den Wäldern, durch welche sie fahren, abhauen, und heimlich mit nach Hause führen.

Wenn sie im Vorbeifahren Haber aus dem Felde rauffen, oder davon nehmen und ihren Pferden geben oder sie von den Wiesen das Gras abfressen lassen.

Wenn sie mit den ihnen anvertrauten Gütern durchgehen und solche verkauffen.

Wenn sie Waren von contagiensen Orten mitnehmen, und damit öffters andere gesunde Orte, wo sie solche niederlegen, dann anstecken.

Wenn sie auf den Straßen die morastigen Löcher, wo sie umgeworffen, mit Stroh oder Ge-
sträuch bedecken, damit es die, so auch diesen Weg passieren müssen, nicht merken,
sondern gleichfalls umwerfen mögen.

Wenn sie den Wirthen das Futter oder andere Dinge heimlich entwenden. Die Wirthe mö-
gen ihre Futter-Kästen und Heu-Boden wohl verwahren."

Von der Schleife zum Rollwagen¹⁷

Beförderte in früheren Zeiten der Leipziger Fuhrmann, der über Land fuhr, die ihm anver-
trauten Güter auf einem schweren, von mehreren Pferden gezogenen Planwagen, so be-
diente er sich im Stadtverkehr zum Gütertransport der sogenannten Schleife. Das war ein
primitives Gefährt: zwei eisenbeschlagene, durch Querhölzer miteinander verbundene Ku-
fen, auf die die Kisten und Ballen geladen wurden; ein vorgespanntes Pferd „schleifte“ die-
ses schlittenartige Beförderungsmittel durch die holprigen Pflasterstraßen Alt-Leipzigs.

Großes Aufsehen erregte es, als am Ende des 18. Jahrhunderts einige Spediteure und
Handelsherren mit der urväterlichen Tradition brachen und ihre Schleifen auf Räder stell-
ten. Einige Zeit sah der Rat diesen Neuerungsbestrebungen untätig zu. Dann aber griff er
ein, lud einen der Neuerer vor sich und stellte ein ausgiebiges Verhör an, über dessen Ver-
lauf und Ergebnis uns nachfolgendes Protokoll unterrichtet:

Am 29. März des Jahres 1779 „erschien auf Erfordern Herr Christian Friedrich Röder, Bür-
ger und Spediteur, allhier (auf der Ratsstube zu Leipzig) und räumte auf Befragen ein, daß
er die Kauffmannsgüther, so er zur Waage und nach Hause bringen ließe, auf einer Schlei-
fe, so mit vier Rädern versehen wäre, fahren lasse. Da dieses dem Stückpflaster erstau-
nenden Schaden thäte, so würde ihm hiermit untersaget, die Güter auf dergleichen mit vier
Rädern versehenen Schleifen von einem Orte zum andern bringen zu lassen." Der Spedi-
teur Röder wandte dagegen ein, daß er „dergleichen nicht für sich gethan, sondern bey
der Rathsstube dieserwegen angefraget und hierzu Erlaubniß erhalten gehabt hätte, zu-
dem wären die Räder auch sehr breit, daß sie dem Steinpflaster weniger Schaden als die
anderen Schleifen thun könnten." Der Deputierte des Rates entschied: „Es bleibe bey der
ihm beschehenen Andeutung."

Röder und sein Bruder aber gaben sich mit diesem Entscheid des Rates nicht zufrieden.

17 Von der Schleife zum Rollwagen, L.R.A. Titl. LXII/R. 2.

Bereits zwei Tage später schrieben sie an den Rat: „Auf das am 29. hujius uns geschehene Verbot, fernerhin mit unsern kleinen Wagen, die zur Besorgniß (Besorgung) sowohl von hiesigen als fremden Kaufleuten uns anvertrauter Güther, weder auf hiesiger Raths-Waage, noch in unsere Wohnung zu fahren, weil dadurch das Pflaster ruinieret werden sollte, werden Ew. Magnif. und Hodiedelgeb. Herren erlauben, folgende Umstände gehorsamst vorzustellen:

Vor nunmehr 5 Jahren, da wir zum Soulagement (Erleichterung) der Pferde einen solchen von uns selbst inventierten (erfundenen) kleinen Wagen bauen lassen, haben wir es uns zur Schuldigkeit gemacht, bey dieser Gelegenheit, bey E. Hodiedl. Hochw. Rath um die gnädige Erlaubnis zu bitten, außer denen drei Leipziger Messen mit diesen Wagen die Kaufmannsgüther auf hiesige Raths-Waage und von da wieder in unsere Behausung zu fahren. Schon damals ist eine gehörige Untersuchung angestellt worden, ob dieser kleine Wagen dem Pflaster Schaden thun könnte. Da man denn nun gefunden, daß ein solcher auf vier niederen Walzen, davon jede reichlich $\frac{1}{4}$ Elle breit, gehender Wagen dem Pflaster keineswegs nachtheilig, sondern vielmehr, das durch große mit 50, 60 bis 70 Ctr. beladene Frachtwägen, deren Räder kaum $\frac{1}{8}$ Elle breit, zu Schanden gefahrene Pflaster durch vorgedachte niedere Walzen eher planieret und in vorigen Stand gebracht wird. Also hat dieses unser Vorgeben der Wahrheit gemäß der noch bey der Waage befindliche Deputierte, Herr Baumeister Dr. Wilhelm Richter, gütigst zu attestieren, sich nicht entbrechen. Wie denn auch unter anderem der Cammerrath Frege nach dem Modell unseres kleinen Wagens sich gleichfalls einen bauen lassen und solches nimmermehr würde gethan haben, wenn er geglaubt, daß selbiger dem Stadtpflaster nachtheilig seyn könne.

In Betracht dieses hoffen wir auch, daß Ew. Magnif. uns die ehemals gegebene gültige Erlaubnis, mit unserm kleinen Wagen zu fahren, welcher höchstens mit 20 Ctr. beladen wird, fernerhin zu gestatten geruhen werden, als warum wir hierdurch in aller Submission gehorsamst bitten wollen."

Da sich die Gebrüder Röder klugerweise auf das Gutachten des in der Handelswelt geachteten Kaufmanns Frege beriefen, der gleichzeitig Mitglied des Leipziger Rates war, und der ebenfalls seine Schleifen durch niedere kleine Rollwagen ersetzt hatte, so war der Rat gezwungen, diesen um ein Gutachten zu bitten. Frege schrieb an den regierenden Bürgermeister Dr. Müller, „daß diese Wagen mit den niedrigen und sehr breiten Rädern dem Pflaster eher nützlich als schädlich wären, und er dahero verhoffte, man werde zur Bequemlichkeit des Handels selbige fernerhin zu gestatten unbedenklich finden".



Die Schleife

Trotz dieses, von einem bedeutenden Großkaufmann ausgesprochenen Gutachtens, verstand sich der Rat nicht dazu, die Einführung des Rollwagens zu gestatten, sondern er ließ nun seinerseits ebenfalls ein Gutachten „von einem verständigen Manne" abfassen. „Man bedient sich," sagt das Gutachten, „seit einigen Jahren in Leipzig zum Hin- und Herschaffen der Kaufmanns-Güther eines Wagens, welcher aus einer Schrotleiter besteht, die auf zwei Achsen liegt, woran vier niedrige Räder stecken, ohngefähr 9 bis 10 Zoll im Durchmesser, 4 bis 5 Zoll Dicke und mit eisernen Schienen belegt. Dieser Wagen mag zwar zum Fortbringen großer Lasten auf einmal gar bequem seyn, ist aber für das Pflas-

ter auf den Gassen und in den Höfen desto schädlicher. Es werden öfters 6 bis 8 große Ballen aufgeladen, welche zusammen wenigstens 15 bis 20 Centner, vielleicht noch schwerer sind. Vertheilet man nun diese Last unter die vier Räder, so übt jedes von ihnen einen Druck von $3\frac{3}{4}$ bis 5 Ctr. unterwärts aus, die Schwere des eigenen eisenbeschlagenen Wagens ungerechnet. Dieser Druck wird durch die schütternde hin- und herschwankende Bewegung auf den Pflastersteinen zugleich zum Stoße und daher ansehnlich vermehret. Das Pflaster in Leipzig besteht aus lauter gegrabenen, meistentheils kleinen Feldsteinen, welche rundlich, zuweilen etwas ablang und öfters spitzig sind, folglich selten mehr als eine flache Seite und nicht leichte das erforderliche Lager haben. Daher können dergleichen Steine niemals recht feste gegeneinander gespannt und im Grunde sattsam verwahrt werden, wenn man sie gleich wie gewöhnlich in dem Sande mit der Handramme zusammen zu treiben sucht. Es ist daher auch diese Art von Pflaster bekanntermaßen die schwächste und schlechteste, die also desto sorgfältiger geschont seyn will ... Zu dem Schaden, der solchergestalt an dem Pflaster dieser Stadt geschiehet, kommt noch derjenige hinzu, welcher durch die gewaltsame Erschütterung den Gebäuden nach und nach zugefüget werde. Man hat sehr deutlich gemerkt, daß, wenn dieser beladene Wagen nahe bey den Häusern in engen Gäßchen vorbey fährt, das Wasser in den Gefäßen schwankt.

Aus allen diesen ergibt sich nun der Vorzug, der längst gewöhnlichen Schleiffen vor dem offermeldeten Wagen von selbst. Denn obwohl auf jenen freylich nicht leicht so viel auf einmal fortgebracht werden kann, als auf diesem, so leidet hingegen auch das Pflaster bey jenen ohne allen Vergleich weniger als bey diesen. Denn auf der Schleife drückt die Last, und wenn sie auch so groß als auf dem Wagen wäre, auf viele Steine zugleich, auch fällt das Auseinandertreiben der Steine bey der Schleife fast ganz weg ..."

Dieses Gutachten übersandte der Rat seinem Mitgliede, dem Kaufmann Frege, der unterm 12. August 1779 in einem Gegenbericht antwortete, in dem er energisch für Einführung des kleinen Rollwagens plädierte. Er wies darauf hin, daß „der kleine Schrotwagen“ eine große Bequemlichkeit für den Handel bedeute, „weil man bey trockenem und nassem Wetter mit wenig Pferden große Lasten fortbringen könne: Denn ist das Wetter trucken, so ruiniert man nicht nur die Pferde, so bey geringer Last vor die Schleiffe gespannt sind, und wenn man sie anstrenget, in das Pflaster einhauen, daß das Feuer umherspringet und damit weit mehr am Pflaster Schaden thue, als bey diesen Wagen ... Es sind auch diese Wagen keine neue Erfindung, sondern rühren aus Hamburg und Braunschweig her, da man seit längerer Zeit sich solcher bedient. Da nun hier in Leipzig erlaubt ist, mit Fracht-Wagen einzufahren, so mit 8 und 12 Pferden bespannet 80-100 Ctr. geladen haben, so rühren wohl die bemerkten Gleise nicht von den questinierten (beklagten) kleinen Wagen her, sondern von den vielen Frachtwagen, und die Räder der kleinen Wagen korrigieren die von großen gemachten Gleise. Man darf nur die Gassen untersuchen, wo die größeren Wagen, zum Exempel von Lüneburg, und nach Wien, ein- und anpassieren. Da wird man Gleise finden. Da aber, wo der kleine Wagen an der Niederlage herumführt, wird man nichts gewahr werden. Denen Gebäuden kann dieser Wagen auch nicht mehr Schaden thun als die großen Frachtwagen. Es wird ein jeder, zumahlen, der in Edchäusern des ersten Stockes wohnt, bemerken, daß schon eine scharf fahrende Kutsche oder Post die Häuser erschütteret, fast mehr, als ein Frachtswagen. Alte Häuser sind es gewöhnt, und die neuen werden es gewöhnt werden. Der kleine Wagen ladet meist auf der Gasse vor den Häusern auf, und im Vorbeyfahren wird er gewiß weniger gemerkt als wie eine Post ... Alles aber auch beyseite gesetzt, so glaube ich, daß man der Handlung zu Gefallen einige Thaler Pflasterlohn nicht achten sollte, da doch der größte Teil der Einwohner Leipzigs von den Kaufleuten leben muß. Die Hauptursache von unserem schlechten Pflaster ist, daß

wir seit 10 Jahren keinen tüchtigen Steinsetzer haben. Ich habe in vorigen Jahren vor mein Haus ein Pflaster drei mal aufreißen sehen und war doch nicht gut."

Auch dieses Gutachten konnte den Rat nicht bewegen, der Einführung der kleinen Schrotwagen stattzugeben. Als der Spediteur Troitzsch am 16. September den Rat bat, zur Schonung seiner Pferde ebenfalls einen solchen kleinen Wagen anschaffen zu dürfen, versah der Ratsdeputierte das Gesuch mit dem Entscheid: „Ist zurzeit noch bedenklich."

Trotz alledem umgingen die Leipziger Spediteure wissentlich die Verordnung des Rates und schafften sich derartige kleine Rollschleifwagen an, so daß der Rat, um sein Ansehen zu wahren, durch öffentlichen Anschlag am 15. September 1781 den Gebrauch solcher Wagen verbot und verordnete: „Zur Fortschaffung der Kaufmanns-Güther auf die Waage sich lediglich der gewöhnlichen Schleifen zu bedienen." Auch wurde dem Waagemeister vom Rate bedeutet, von diesem Tage an keine mit Kaufmannsgütern beladene niedrige Wagen vor der Waage abzufertigen.

Erst 79 Jahre später wurde die Rollwagenfrage von neuem wieder behandelt. Am 3. Februar 1853 wählte der Rat eine besondere Kommission zur Prüfung dieser Frage, die zu nachstehendem Gutachten gelangte:

„Um den Rollwagen eine solche Einrichtung zu geben, daß sie weniger nachteilig auf das Straßenpflaster wirken und minderes Geräusch verursachen, halten wir folgende Veränderungen für unabweislich notwendig:

1. müssen die Vorderräder einen Durchmesser von 1 Elle 9 Zoll und die Hinterräder 1 Elle 12 Zoll durchmessen und sämtliche Räder mindestens 4 Zoll breite Felgen erhalten.
2. Ist die Spindel, an welcher die Schrotleiter (Haase) befestigt ist, durch alle vier Langbäume zu führen und an dem einen Ende mit einem körnigen Kopfe, an dem anderen mit einem Schraubengange zu versehen, sodaß die Spindel mit dem Langbaum mittelst eines Schraubenschlüssels festgeschraubt werden kann.
3. Ist ein Polster auf den Langbäumen unmittelbar hinter der Schrotleiter in geeigneter Länge anzubringen, worauf die Schrotleiter, wie auch die Ketten ihren Platz finden, wenn der Wagen leer geht."

In einer öffentlichen Bekanntmachung fügte der Rat dem noch hinzu:

„Der Gebrauch der allhier niedrigen Rollwagen belästigt nicht nur das Publikum, sondern ist auch für die Gebäude und das Straßenpflaster unserer Stadt von den nachteiligsten Folgen. Diese übelstände können aber, wie durch technische Erörterungen und ausreichende Erfahrungen der gethan ist, durch veränderte Konstruktion dieser Wagen geeignete Vorrichtungen sehr wohl vermieden werden. Wir haben daher im wohlfahrtspolizeilichen Interesse folgende Bestimmungen getroffen, die wir zur pünktlichen Nachachtung andurch zur öffentlichen Kenntnis bringen. (Es folgen die oben angegebenen Vorschriften 1.-3.):

Die Benutzung anderer als der vorstehend unter 1 und 2 beschriebenen, namentlich aber der jetzt allhier gebräuchlichen niedrigen Rollwagen in hiesiger Stadt ist von und mit dem 1. Januar 1854 verboten.

Beladene wie leer gehende Rollwagen dürfen, bereits bestehender und hierdurch wieder eingeschärfter Vorschrift gemäß, nur im Schritt gefahren werden.

Alle Verletzungen der vorstehenden Bestimmungen werden mit Geld- oder nach Befinden mit Gefängnis unnachsichtlich geahndet werden."

Der Rat verlangte mit dieser Verordnung nicht weniger, als daß 500 bis 600 in Leipzig existierende Rollwagen außer Dienst gestellt werden sollten, wie aus einer von 60 Spediteuren und Wagenhaltern unterschriebenen Eingabe an den Rat hervorgeht. Es heißt dort: „Von welcher Seite man die Einführung der vom Rate vorgeschriebenen Rollwagen auch betrachten mag, allenthalben treten ihrer Durchführung so ernste Bedenken entgegen, daß die Bitte wohl gerechtfertigt erscheint, unter Zuziehung sachkundiger, erfahrener Mitbürger den Gegenstand und was damit im engern oder weitern Zusammenhang steht, nochmals einer Prüfung zu unterwerfen und die Einführung neuer Rollwagen an billigere Bedingungen und längere Fristen zu binden." Auf diese Eingabe hin erließ der Rat eine neue Bekanntmachung, in der die Maße der Rollwagenräder dahin abgeändert wurden, daß die Vorderräder mindestens 1 Elle 3 Zoll, die Hinterräder 1 Elle 9 Zoll im Durchmesser halten müssen. Ein nach den Bestimmungen des Rates neu konstruierter Rollwagen kostete 145 Reichstaler, die Umänderung aber je nach vorhandenem Material 42 bis 60 Reichstaler.

Die Leipziger Spediteure, die sich in dem Rollwagenverein zusammengeschlossen hatten, verlangten vom Rate, daß die Fristen zur Einführung hinausgeschoben wurden und gingen mit ihrem Ansuchen bis ans Ministerium, welches am 31. Juli des Jahres 1854 verfügte, „daß es im allgemeinen bei den Anordnungen des Rates zu bewenden habe, auch ist die für Anschaffung vorschriftsmäßiger Rollwagen verlängerte Frist bis zum 1. März d. Js. 1856 auszudehnen".

Bald kam es des Rollwagens wegen zu neuen Zwistigkeiten zwischen den Leipziger Spediteuren und dem Rat. Am 22 Februar 1855 beschwerte sich der Stadtrat Georg Herold beim Rate darüber, beim Beladen von Rollwagen habe sich der Mißbrauch eingeschlichen, daß die sogenannten „Hasen", d. h. die am Wagen lediglich zum Aufschieben der Kollis befestigten Schrotleitern, horizontal aus der Höhe des Wagens gezogen würden, ja man belüde sie sogar noch. Herold verlangte, daß durch eine Bekanntmachung hier Abhilfe geschaffen würde, denn es seien des öfteren die Ketten gerissen, so daß das Publikum in Gefahr kam, verletzt zu werden.

Drei Tage später erließ der Rat im „Leipziger Tageblatt" folgende Bekanntmachung: „Seit einiger Zeit hat sich bei dem Beladen der Rollwagen der Mißbrauch bemerkbar gemacht, daß die sogenannten Hasen, d. h. die am Hinterteile des Wagens befestigten Schrotleitern, nicht sowohl nach der Bespannung zugeneigt auf der Ladung befestigt, sondern vielmehr in einer nach außen zu in der Verlängerung des Wagens gerichteten Neigen, oder gar horizontal mit der Wagenhöhe nachgezogen, beladen und mittels einfacher, am Wagen befestigter Kette in dieser Lage gehalten werden. Neuere wiederholte Vorkommnisse haben dargetan, wie höchst gefährlich diese Art der Beladung der Rollwagen für den Verkehr und insbesondere für die Fußgänger ist, so daß mithin dieselbe nicht ferner geduldet werden darf. Wir verordnen daher, daß von jetzt an die an den Rollwagen befestigten sogenannten Hasen, wenn die ersteren beladen sind, stets in einer nach der Ladung und der Bespannung zu gerichteten Neigung aufgezogen und an dem Wagen fest angeschlossen sein müssen. Zuwiderhandlungen gegen diese Anordnungen werden unnachsichtlich mit

einer Geldstrafe von 5 Talern und nach Befinden höher oder mit verhältnismäßiger Gefängnisstrafe geahndet werden."

Die Bekanntmachung über eine beschränkte Benutzung der Hasen hatte zur Folge, daß der Verein der Lohnfuhrwerk treibenden Bürger, der Verein der Spediteure sowie das Direktorium der Leipziger-Dresdener-Eisenbahn-Compagnie vom Rat dringend Aufhebung dieser Verkehrsbeschränkung erbat.

Am 1. März bereits richtete der Vorstand des Vereins der Lohnfuhrwerk betreibenden Bürger an den Rat ein dementsprechendes Schreiben:

„So einverstanden wir damit uns erklären müssen, daß die sogenannten Hasen mit Waren nicht beladen werden dürfen, ... so erscheint uns doch die zur Erreichung dieses Zweckes angeordnete Maßregel, wonach bei beladenem Rollwagen die Hasen in einem spitzen Winkel nach dem Wagen zu aufgezogen und an demselben fest angeschlossen werden sollen, in jeder Beziehung unausführbar...

Die Hasen erfüllen einen doppelten Zweck am Rollwagen: Einmal vermitteln sie das bequemere sichere Auf- und Abladen der Waren von und auf die Rollwagen, und dann bilden sie den einfachsten und zweckmäßigsten Hebel, die zur Befestigung der einzelnen Warenstücke über dieselben gezogene Kette straff anzuziehen, damit die Ladung fest zusammengehalten werde. Die Kette selbst aber hält den Hasen am Wagen fest, sobald sie angespannt ist.

Von der Bemerkung ausgehend, daß die geladenen Colli, Fässer, Säcke notwendig eine Befestigung erhalten müssen, damit sie nicht bei jedem unvermeidlichen Stoße oder Ruck sich auseinanderdrängen und herabfallen, zertrümmern, oder die Vorübergehenden beschädigen, ist es außer Zweifel, daß dazu eine Kette, am besten eine Drahtkette, wie sie bei unseren neuerbauten Rollwagen verwendet wird, am geeignetsten ist, da Stricke oder Seile sich abnützen oder abscheuern, an den abgenutzten Stellen dann reißen und somit die erforderliche Sicherheit nicht gewähren können.

Am Vorderteil des Rollwagens ist die Kette befestigt, wird über die Ladung weg und hinten durch einen Ring gezogen, der an dem Hasen durch doppelte Kette befestigt ist. Der Hase verrichtet zugleich die Stelle eines Hebels, und er übt eine so gewaltige Hebekraft aus, daß die Kette, wenn sie durch den Ring gesteckt und der an denselben oder am Ende der Kette befindliche Haken in einem Gliede der Kette befestigt ist, durch die eigene Schwere des Hasen oder durch dessen Herabdrücken sofort straff angezogen und bei dem Rütteln während des Fahrens immer straffer angezogen wird, da die Hebekraft des Hasens während des Fahrens stets fortwirkt.



Leipziger Rollwagen mit „Hasen“

Der Hase kann als Hebel natürlich nur dann wirken, wenn er in einem stumpfen Winkel zur Ladung steht, denn nur dann zieht seine eigene Schwere mit, während, wenn, wie die erlassene Bekanntmachung vorschreibt, er nur nach der Ladung zugerichtet, gestellt werden dürfte, der Hase seinen Zweck ganz verlieren, die Kette ohne Spannkraft sein und die La-

dung auseinanderfallen würde.

Außerdem aber ist auch bei der damaligen Verwendung der Hasen die Leichtfertigkeit, Bequemlichkeit und die Zeitersparnis gar sehr in Betracht zu ziehen. Die Colli auf einem Wagen sind meist an die verschiedensten Adressaten abzuliefern, das eine muß hier, das andere dort ab- oder aufgeladen werden. Bei jedem Colli muß die Kette abgenommen, mindestens nachgelassen und dann, wenn das einzelne Colli entfernt ist, wieder aufgelegt und von neuem angespannt werden. Sollte da in jedem einzelnen Falle ein Rädcl abgebunden, losgelassen, von neuem eingesteckt, angezogen, angebunden werden, oder sollte die Kette jedesmal durch Armeskraft angespannt werden, welche Kräfte, welcher Zeitaufwand, welche Umständlichkeit wäre dazu erforderlich! Jeder Rollwagen müßte dreifache Bemannung erhalten ... Der Transport würde sich verteuern und verlangsamen."

Der Rat der Stadt Leipzig beschied die Eingabe abschlägig, so daß der Vorstand der Fuhrwerk betreibenden Bürger gezwungen war, erneut in dieser Angelegenheit beim Rate vorstellig zu werden. Der Grund, weshalb der Rat zu dieser Ablehnung schritt, lag in der Befürchtung, die Kette könne einmal reißen, so daß Hase und Güter herabfallen und die Vorübergehenden verletzen müßten. Um diese Befürchtung des besorgten Rates zu beseitigen, erboten sich die Rollwagenbesitzer, „an jedem der beiden Langbäume ihrer Rollwagen eine Kette anzubringen, an welcher die beiden Langbäume des Hasen, wenn der Wagen beladen und der Hase aufgezogen sei, fest angeschlossen werden solle. Bei dieser Maßregel ist der Hase mit dreifacher Kette am Wagen befestigt, auch ist es nicht denkbar, daß alle drei Ketten auf einmal reißen."

Die Befolgung der vom Rate erlassenen Hasenverordnung hatte eine gewaltige Verkehrshemmung zur Folge, so daß das Direktorium der Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie dem Rat am 8. März dringend um Aufhebung der betreffenden Verordnung ersuchte. Es heißt in dem Schreiben der Direktion:

„Verkennen wir auch nicht, daß das übermäßige Beladen der Rollwagen, namentlich, wenn der Hase mit verwendet wird, durch Zerspringen der Kette gefährlich für die in der Nähe befindlichen Personen werden könnte, so hat doch der angeordnete Anschluß der Hasen an den Rollwagen in der vorgeschriebenen Richtung seine großen Nachteile für diejenigen, welche sich der Rollwagen zur An- und Abfuhr der Güter bedienen.

Steht der Hase in der Richtung nach der Bespannung, so wird das Niederschlagen derselben mit viel größerer Gewalt erfolgen als in der bisherigen geschehenen Art. Insbesondere dürfte dies zu fürchten sein beim Begegnen anderer Fuhrwerke oder bei den häufig sehr engen und niederen Einfahrten in die Höfe, an welchen die nach der Bespannung gerichteten Hasen der Rollwagen nicht selten hängen bleiben und dadurch ein Zerreißen der Kette herbeiführen dürften.

Außerdem wird der Hase aber auch noch zur Beförderung solcher Güter benutzt, die bei wenigen Gewichten viel Raum einnehmen, z. B. bei Wolle, Hopfen, Häuten usw., welche, wenn die Hasen nicht damit beladen werden dürfen, mit Rollwagen kaum mehr zu transportieren sein würden, weil durch die vorgeschriebene, nach der Bespannung zu gerichtete Neigung des Hasen mehr als die Hälfte des Raumes für die Beladung solcher Artikel verloren gehen würde.

Doch nicht allein dieser Nachteil entsteht aus der fraglichen Beschränkung, sondern er er-

streckt sich auf alle an- und abzurollenden Güter, weil im allgemeinen eine wesentlich geringere Quantität auf die Rollwagen würde geladen werden können. Besonders fühlbar würde dieser Umstand in den Messen sein, wo die Ab- und Anfuhr der Güter so schleunigst als möglich erfolgen muß, eine Vermehrung der Geschirre aber, deren Beschaffung schon jetzt mit vielen Schwierigkeiten verbunden ist, dann kaum mehr möglich sein würde, um den Anforderungen zu genügen."

Auch die königliche Staatseisenbahn-Direktion, deren Vermittlung der Verein der Lohnkutscher angerufen hatte, trat für Aufhebung dieser Hasenverordnung ein.

Endlich, am 26. April 1855, bequeme sich der Urheber dieser Verordnung, der Stadtrat Herold, zu folgendem Eingeständnis: „Ich habe mit mehreren Sachverständigen gesprochen, und alle waren der Meinung, daß die Bekanntmachung vom 25. Februar dieses Jahres nicht durchführbar sei."

Damit endete fürs erste der Leipziger Hasenstreit, der die ganze Bevölkerung zwei Monate in Aufregung versetzt hatte.

Fünfzehn Jahre später, im Jahre 1870, wurde der Hasenstreit erneut aufgerollt. Die Stadt hatte damals 349 Rollwagen im Gebrauch. Es waren in diesem Jahre einige Unglücksfälle vorgekommen, die durch die Hasen verursacht wurden. Mehrfach war die Kette gerissen, so daß durch Herabschlagen der Güter und Schrotleitern Passanten zum Teil schwer verletzt wurden. Das Publikum Leipzigs verlangte Beseitigung der Hasen. Dem aber gab der Rat nicht statt, sondern er forderte erst die Gutachten einiger Städte ein über die dort ebenfalls im Gebrauch befindlichen Hasen.

Das Polizeiamt Berlin teilt dem Leipziger Rat mit, daß „sich die Befestigung der Leitern selbst mit zwei Ketten nicht immer ausreichend bewährt habe, auch sind dadurch, daß die Schrotleitern oft in mehr oder weniger wagerechter Richtung nach hinten vom Wagen abstehen, wiederholt schon hinterher fahrende Wagen beschädigt worden."

Die Polizeidirektion der Stadt Dresden schrieb unterm 10. Februar des Jahres 1870 an den Rat: „Der Gütertransport mittels sogenannter Rollwagen wurde hier in Dresden durch eine Bekanntmachung der Polizeidirektion vom Jahre 1858 geregelt. Es heißt dort in bezug auf die Anbringung der Schrotleitern an die Rollwagen:

„Die Spindel (Spille), an welcher die Schrotleiter befestigt ist, muß durch die zwei mittlsten oder alle vier Längsbäume fest hindurchgeführt und an dem einen Ende mit einem eckigen Kopfe, an dem anderen mit einem Schraubengange versehen sein, so daß die Spindel an dem Langbaum mittels Schraubenschlüssel festgeschraubt wird. Um aber zu verhüten, daß die Mutterschraube durch den längeren Gebrauch des Rollwagens sich losdrehe, dann nicht mehr fest am Langbaum anliege, ist erforderlich, daß eine Schließe (Splint) angebracht werde, welche das Zurückweichen der Mutterschraube vom Langbaume verhindert.

Die Schrotleiter muß fleißig auf die Spindel aufgepaßt sein, so daß sie sich eng um dieselbe dreht und kein Zwischenraum zwischen ihr und der Spindel stattfindet.

Ein jeder in Dresden in Gebrauch kommende Rollwagen ist mit einem Polster in ausreichender Länge auf den Langbäumen unmittelbar hinter der Schrotleiter zu versehen, wor-

auf Schrotleiter und Ketten, wenn der Wagen leer geht, ihren Platz zu finden haben ... Aus vorstehenden Bestimmungen geht hervor, daß die Schrotleiter der hier üblichen Rollwagen als Teil des Wagens selbst anzusehen ist. Trotzdem ist hier, seit diese Einrichtung besteht, von einem Unglücksfalle, der durch das plötzliche Herabstürzen einer Schrotleiter sich ereignet hätte, nichts bekannt geworden, und es mag dies wohl vorzugsweise seinen Grund darin haben, daß eine Belastung der Schrotleitern mit Gütern hierorts überhaupt nicht üblich ist. Sollte es aber vielleicht hier und da einmal vorkommen, daß ein Teil der Güter der Schrotleiter zugeteilt würde, so hat der Rollwagenführer darauf zu achten, daß die letzte dem Geschirr zunächst befindliche Leitersprosse mit genügend starker Kette umwickelt und festgehalten werde, so daß der belasteten Schrotleiter weder nach den Seiten, noch nach oben oder unten irgend ein Gefahr bringender Spielraum gegeben ist."

Der Leipziger Rat lehnte in Anbetracht dieser von Dresden und Berlin gemachten Mitteilung das vom Publikum geforderte Verbot auf Beseitigung der Schrotleitern an den Rollwagen ab. Er hielt „eine scharfe Überwachung und Handhabung der Maßregeln zur Sicherung der Hasen für das zurzeit Nächstliegende“.

Damit schließen die Akten über den Leipziger Hasenstreit.

Von den Leipziger Sänftenträgern und Fiakerkutschern

Die Ausdehnung, die die Städte in früheren Jahrhunderten hatten, war so gering, daß ein Bedürfnis nach einem besonderen *Personenverkehrsmittel* nicht bestand. Wie eng der Raum war, den eine mittelalterliche Stadt einnahm, zeigt sich, wenn man einmal dem Zug der alten Mauern nachspürt, von denen die Städte umgeben waren. Und dabei hat es oft jahrhundertlang gedauert, ehe dieser begrenzte Bezirk innerhalb der Stadtmauern voll besiedelt war! Da konnte der damalige Einwohner die Wege, die er zu machen hatte, sehr wohl zu Fuß zurücklegen, es sei denn, er gehörte zu den wenigen vom Glück Bevorzugten, die reich waren und sich eigenes Gespann und Gefährt leisten konnten. Für Fahrten in die Vororte oder in die weitere Umgebung gab es die Lohnkutscher, die gegen Entgelt solche Beförderung übernahmen.

Leipzig war eine der ersten deutschen Städte, die dank ihres Wachstums und ihres Handelsverkehrs das Bedürfnis empfanden, eine öffentliche Einrichtung zur Personenbeförderung innerhalb der Stadt zu schaffen. Derselbe Bürgermeister Romanus, der 1701 für die Straßenbeleuchtung sorgte, rief 1703 (damals hatte Leipzig etwa 16 000 Einwohner) das *Sänftenwesen* ins Leben. Er ließ zwölf Sänften, in Leipzig „Chaisen“ genannt, bauen, einsitzige, geschlossene Kutschkasten, die an zwei Stangen von zwei Männern getragen wurden, und verpflichtete die nötigen Träger. Die Chaisenträger hatten ihr Amt nach folgender Instruktion des Rats zu verrichten:

„Nachdem ein E. E. Hochw. Rat der Stadt Leipzig dem überflüssigen und öfters, sonderlich zu Meß-Zeiten, beschwerlichen und hinderlichen Brauch der Carretten einigermaßen zu steuern, zugleich aber auch denen Einwohnern und Fremden, bevorab des Winters oder bey unfreundlichem Wetter und andern bedürfften den Fällen zum Nutz und Beqvemlichkeit, nicht aber zur Hoffart und Üppigkeit, nach dem Exempel vieler Handels- und andern vornehmen Städte, gewisse öffentliche Senfften-Träger, welche einen jeden, der es begehret, um leidlichen Lohn in der Stadt und Vorstädten von einem Ort zum andern in Trag-Sesseln oder Senfften tragen können, anzustellen diensam erachtet, ihnen gewisse Ord-

nung vorgeschrieben, und sie darauf vereydet, als hat derselbe zu männliches Nachricht solches hiermit öffentlich kund machen wollen, nemlich:

1. Es sollen diese Träger mit ihren Senfften täglich innerhalb denen Schrancken vor der Börse von früh Morgens 6. Uhr an, biß Abends 8. Uhr aufwarten, und einen jeden Einheimischen und Fremden auff Erfordern mit der Senffte gegen billige Bezahlung bedienen, jedoch bescheidenlich, und also, daß sie weiter nicht als in der Stadt und denen Vorstädten, keineswegs aber außer dieselben zu gehen verbunden seyn; ingleichen des Sonn- und Fest-Tages Vormittags von 8. Uhr biß nach geendigten Gottes-Dienste, und des Nach-Mittags von 2. biß 3. Uhr niemand tragen, sondern dem Gottes-Dienst beywohnen. Würde sie auch iemand früher oder später bestellen, oder sie wolten selbst zur Meß-Zeit oder sonst länger aufwarten, solchen Falls sind sie an obbenimte Zeit nicht gebunden, sondern dieselbe soll ihnen nur darzu vorgeschrieben seyn, daß sie sich mit dem ordentlichen An- und Abtreten darnach zu achten haben.



Naschmarkt

2. Die Senfften sollen sie wohl und reinlich halten, im Tragen einen gleichen, hurtigen und steten Schritt, ohne Schuttern und Anstoßen, wie auch ohne Stillestehen und Schwatzen, fortgehen, so wohl unter sich richtige Abwechslung dergestalt beobachten, daß sie des Morgens die Senfften in Ordnung stellen, bey vorfallender Arbeit die voranstehende zuerst gehen, dieselbe hernach im Wiederkommen zuletzt treten, und also stets abgewechselt, auch des folgenden Morgens von dem, an welchen es Abends vorhero auffgehöret, wieder angefangen werden.

3. Um das Trage Lohn haben sie sich mit dem, so getragen seyn will, zu vergleichen, damit aber dißfalls niemand übersetzt werde, als soll vor einen Gang von einem Ort zum andern binnen der Ring-Mauer nicht über zween Großen, und in die Vorstädte nicht über vier Groschen, auch von dem Heimtragen so viel als vor das Austragen gegeben werden. Da aber jemand eine, zwo oder mehr Stunden an einander sich der Senffte gebrauchen wolte, soll vor die erste Stunde 6. Groschen, vor iegliche derer folgenden vier Groschen, und vor einen gantzen Tag ein Thaler gezahlet werden. Würde sie einer zum Tragen an einen Ort fordern lassen, und sie müsten auf ihn warten, so ist vor eine viertel Stunde Wartens ein Groschen, vor eine halbe Stunde zwey Groschen und vor eine gantze Stunde vier Groschen zu entrichten.

4. Und weil sich offtmahls begeben kan, daß iemand bey Nacht, wegen Patienten und andern Bedürfnisses dergleichen Beqvemlichkeit benöthiget wäre, so sollen alle Nacht zwey paar Senfften-Träger mit ihren Senfften an dem vor die Laternen-Wärter bestimmten Orte sich finden und antreffen lassen, denen, so ihrer begehren, unweigerlich zur Hand gehen, darbey dann diese Ordnung zu halten, daß sie nach der Tafel, welche mit ihrer aller Nahmen in besagter Stube ausgehänget wird, solche Nachtwache verrichten, und soll daran alle Morgen das Pflöcklein von denen, so die Nacht über allda die Wache gehabt, an den nachfolgenden Nahmen bey vier Groschen Strafe fortgestecket, die Wache aber von denen, so die Reihe trifft, bei Gefängniß-Strafe gebührend gethan werden. Wenn auch jemand nach geschlossenen Stadt-Thoren sich herein tragen lassen wollte, so passiret die ledige Senffte frey hinaus, im Hereintragen aber sind an dem Einlasse vor alles zwey Gro-

schen zu zahlen.

5. Der Völlerei und übrigen Truncks, wie auch bey dem Tragen des Tobackschmauchens, sollen sie sich enthalten, einen jeden auf erfordern willig aufwarten, und mit der Senffte abholen, niemand mit unfreundlichen oder schimpfflichen Worten anlassen, weniger das Tragen denen, so es begehren, versagen, jedoch bleibt ihnen das Träger-Lohn nach Beschaffenheit der Umstände voraus zu fordern unverbothen.

6. Gleichwie nun ohne wohlgedachten Rath's ausdrückliche Vergünstigung, Aufnahme in die Ordnung und abgelegte Pflichten, auch mit andern als nach der vorgeschriebenen Art gemachten Senfften und Kleidung, niemand sich des Senfften-Tragens ums Lohn anzumaßen befugt ist; Also behält sich E. E. Hoch. Rath hiermit ausdrücklich vor, die Zahl dieser Träger nach Gefallen zu vermehren, und zu mindern, desgleichen diese Ordnung nach Gutbefinden zu ändern oder gar aufzuheben. Jedoch ist hierdurch keinem vor sich und zu seinem eigenen Gebrauch eine Senffte zu halten verboten, nur daß damit andere und ums Lohn nicht getragen werden.

7. Würde sich einer oder der andere von denen Träger dieser Ordnung mit übersetzung des Lohns, übler Bezeugung gegen die, so ihrer begehren, oder in andern Wege nicht gemäß bezeugen, der soll nach Befinden, mit Geld, Gefängnis-Straffe, oder auch gar mit Entsetzung des Dienstes angesehen, hingegen ihnen auch Obrigkeitlicher Schutz geleistet werden.

8. Was E. E. Hochw. Rath dieser Stadt von andern Verrichtungen derer Träger bey entstehender Feuersgefahr, Aufläuffen, oder andern Nothfällen, welche Gott in Gnaden abwenden wolle, noch ferner anordnen wird, dem sollen dieselben bey der obhabenden Pflicht treulich nachzukommen gleichfalls verbunden seyn. Urkundlich ist dieses unter dem aufgedruckten gemeinen Stadt-Secret zu männlichem Wissenschaft publiciret."

Gewöhnlich sollten nur sechs Sänften Dienst tun, während die übrigen während der Messen hinzugezogen wurden, um den gesteigerten Verkehr bewältigen zu helfen. Es gab dementsprechend auch „vollamtliche“ Sänfenträger und bloße Meß-Sänfenträger.

Kennzeichnend für die Entwicklung Leipzigs ist es, daß 1731 von Michaelis bis Ostern alle zwölf, in der übrigen Zeit acht Sänften dauernd in Dienst gestellt wurden. „So wurden auch die Meßträger in der schlechteren Jahreszeit ununterbrochen beschäftigt in der Bedienung der beiden von Ostern bis Michaelis jetzt mehr eingestellten Sänften wechselten sie in der Weise ab, daß sie der Reihe nach jedesmal eine Woche lang Dienst taten und zwei Wochen ihrer sonstigen Arbeit nachgingen. Jedoch mußten sie auch während dieser Zeit stets dienstbereit sein für den Fall, daß infolge von Regenwetter oder aus anderen Ursachen sich eine stärkere Nachfrage nach Sänften bemerkbar machte. Gegebenenfalls durften sie aber auch nur dann Passagiere annehmen, wenn die ordinären Sänften bereits Arbeit hatten. Um dem stärker werdenden Meßverkehr zu entsprechen, stellte der Rat weitere sechs „Extra-Meßträger“ ein, so daß das Trägerpersonal im ganzen jetzt aus 30 Mann bestand. Trotzdem zeigte sich bei Regenwetter noch Mangel an Sänften. Und da überhaupt der Bedarf an diesem Personentransportmittel immer größer wurde, so ließ der Rat vom 1. Januar 1753 ab das ganze Jahr hindurch zwölf und während der Messen noch weitere sechs Sänften Dienst tun ... Die Sänfenträger klagten im allgemeinen, besonders aber in der guten Jahreszeit, von jeher über geringen Verdienst. Diese Klagen wurden lauter, seitdem einige ordentliche Sänfenträger ihre Dienste von anderen Personen verrich-

ten ließen gegen eine bestimmte Abgabe, die ihnen das Müßiggehen erlaubte, während ihre Stellvertreter nicht das zum Leben Notwendige verdienten. Infolgedessen wird den Sänftenträgern im Jahre 1753 verboten, ohne obrigkeitliche Erlaubnis zu verreisen und überhaupt andere Personen an ihrer Statt tragen zu lassen. Allerdings scheinen trotzdem diese Mißstände nicht verschwunden zu sein. Unter den Wirren des Siebenjährigen wie der napoleonischen Kriege haben mit der ganzen Stadt auch die Sänftenträger zu leiden. Es wird ihnen deshalb zeitweilig ein bedeutender Erlaß ihrer wöchentlichen Abgabe (die sie an den Rat für ihre Privilegierung zu leisten hatten) gewährt. Als in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts das Erwerbsleben in Leipzig immer reger sich gestaltet, wird die Zahl der den 24 ordentlichen Sänftenträgern beigegebenen außerordentlichen, Meßsänftenträger oder Beigegehilfen, auf ebenfalls 24 erhöht und angeordnet, daß jede Nacht nunmehr acht Sänften bereit stehen. Die dazu gehörenden Träger sollen außer den vieren, welche die Reihe des Tragens zunächst trifft, bei Feuersgefahr mit der auf dem Naschmarkt befindlichen Feuerspritze zu Hilfe eilen, wie bei Tage nach wie vor sämtliche Sänftenträger in Feuersnot zur Stelle sein müssen. Auch in dieser Zeit ist das Einkommen der Sänftenträger noch kärglich genug, zumal es unter ihnen an der rechten Zucht fehlt, so daß die alten Mißstände noch in Blüte stehen. Jeder von den ordinären Trägern hat noch ein besonderes Geschäft, der eine ist Maurer, der andere Markthelfer, der dritte gar Lotteriekollekteur usw. Zu ihrem Dienst kommen diese guten Leute höchst unregelmäßig, lassen sich vielmehr durch die Beigegehilfen oder auch andere Personen vertreten, manche haben so ihre bestimmten Substituten. Wenn der Rat auch, um dieser Unordnung zu steuern, den Sänftenträgern Entlassung androhte für den Fall, daß sie nicht regelmäßig zum Dienst kämen, so hatte er damit doch wenig Erfolg, weil eben mit dem Sänftetragen allein zu wenig zu verdienen war. Merkwürdigerweise war nämlich der Tarif zu dieser Zeit noch derselbe wie vor ungefähr 130 Jahren, nur daß es nun 8 Groschen kostete, wenn man sich aus einer Vorstadt in die andere tragen ließ. Daraus läßt sich ermessen, wie gering das Einkommen der Gehilfen oder „Expektanten“ war, die nicht nur keine Dienstkleidung gestellt bekamen, sondern noch die Hälfte ihrer Einnahmen an die ordinären Sänftenträger abgeben mußten.“ (Sternberg, „Das Verkehrsgewerbe Leipzigs“.)

So versah die Chaisenträger-Kompanie schlecht und recht ihr Amt, bis ihr mit der Einführung der Droschken im Jahre 1841 eine tödliche Konkurrenz erwuchs. Immer weniger wurden die Sänften vom Publikum benutzt, immer weiter verringerte sich die Zahl der im Dienst befindlichen Chaisen — und nur dem Interesse, das der Rat an den Sänftenträgern als Feuerwehreute, Krankentransporteure usw. hatte, ist es zuzuschreiben, daß das Sänftenträgerinstitut erst 1886 endgültig aufgehoben wurde. Das Sänftenwesen spielte im Verkehrsleben Leipzigs schon längst keine Rolle mehr.

Statt seiner war zunächst das *Fiakerwesen* groß geworden. Schon 1840 wandten sich Lohnkutscher an den Rat der Stadt Leipzig und baten um die Erlaubnis, eine „Fiacre- oder Troschkenanstalt“ einrichten zu dürfen. 1841 gründeten dann 21 Lohnkutscher mit 24 Wagen den „Verein für Droschkenunternehmung für Leipzig und dessen nächste Umgebungen“, der vom Rat konzessioniert wurde und folgendes Reglement¹⁸ erhielt:

„§ 1. Zu Wagenführern dürfen nur wenigstens 18 Jahr alte, gesunde, kräftige, zuverlässige, nüchterne, des Orts und des Fahrens kundige und beim Gesindebureau der hiesigen Sicherheitsbehörde eingeschriebene Personen gewählt werden.

§ 2. Die Fiaker müssen während der Sommermonate von ½6 Uhr morgens bis 9 Uhr abends, dagegen in den Wintermonaten, d. h. vom Anfang Oktober bis Ende März, von

18 Reglement für die Fiaker, Leipziger Tageblatt 1841, Nr. 87.

morgens ½7 Uhr bis abends 8 Uhr, die am Theater haltenden aber stets bis nach beendtem Schauspiel an den Warteplätzen aufgestellt bleiben.

§ 3. Die Wagenführer haben sich auf den Stationsplätzen ruhig zu verhalten und dürfen die Vorübergehenden oder sich ihnen Nähernden durch Anreden oder auf andere Weise nicht behelligen, keinesfalls aber ihr Geschirr verlassen.

§ 4. Das Publikum kann aus der Reihe der auf den Wageplätzen haltenden Wagen frei wählen, und darf ihm der Gebrauch eines Wagens unter keinem Vorgeben versagt oder erschwert werden, auch muß der Wagenführer sofort abfahren.

§ 5. Ebenso wenig dürfen die Fiacres-Führer in den Straßen hin-und herfahren, um Verdienst zu suchen. Dagegen ist denselben bei dem Fahren nach den Warteplätzen gestattet, diejenigen Personen aufzunehmen, die sich ihres Wagens bedienen wollen.

§ 6. Derjenige Wagenführer, welcher vom Stationsplatze zum Abholen von Personen irgendwohin bestellt wird, ist befugt, seine Bezahlung von dem Augenblick zu verlangen, in welchem er von seinem Warteplatze abfährt, dagegen aber verpflichtet, die ihn bestellende Person auf Verlangen ohne besondere Vergütung an den Ort der Bestellung hinzufahren.

§ 7. Nach jeder vollendeten Fahrt liegt dem Wagenführer ob, seinen Wagen zu durchsuchen, um darin die etwa sich vorfindenden, den Fahrenden oft gehörigen Gegenstände diesen selbst, oder wenn dies nicht mehr möglich ist, innerhalb der nächsten 24 Stunden der hiesigen Sicherheitsbehörde zuzustellen.

§ 8. Die Wagen selbst sind mit leicht zu erkennenden Nummern zu versehen und haben an den Warteplätzen der Reihe nach und wie sie ankommen, sich aufzustellen.

§ 9. In jedem Wagen muß das Fahrreglement nebst Taxe aufbewahrt sein, und jeder Kutscher ist zu dessen Vorzeigung auf Verlangen verpflichtet.

§ 10. Alle Fuhren, hinsichtlich deren die Kutscher den allgemeinen und besonderen polizeilichen Verfügungen überhaupt unterworfen sind, müssen ohne Unterschied im kurzen Trabe und auf dem kürzesten zum Bestimmungsort führenden Wege ausgeführt werden.

§ 11. Die Wagenführer, welche eine richtiggehende Taschenuhr bei sich zu führen haben, dürfen nur die angefügten Preisbestimmungen für die einzelne Fuhre, hierüber aber weder etwas Essen, an Trinkgeld oder sonst verlangen.

§ 12. Überschreitungen dieser Vorschriften werden mit Geld oder verhältnismäßiger Gefängnisstrafe geahndet."

Neben den Fiaker-Kutschen bediente man sich im Winter der Fiaker-Schlitten, die beim Leipziger Publikum nicht beliebt waren, da die Kutscher für sie meist eine höhere Taxe in Anrechnung brachten.



Das Hallesche Tor um 1830

Lebhaft aber klagte das Publikum über „die Unzulänglichkeit des Fiakerwesens“, nämlich über die geringe Anzahl der im Dienst befindlichen Wagen. Die Stadt hatte im Jahre 1845 55 000 Einwohner, auf die nur 60 Fiaker kamen, so daß z. B. Sonntags oder bei regnerischem Wetter sehr schwer ein Geschirr aufzutreiben war. Um diesem Übelstande abzu- helfen, erteilte der Rat in den folgenden Jahren eine Reihe von weiteren Konzessionen.

Der Leipziger Fiaker-Verein stand unter stadträtlicher Bevormundung. So gab der Rat z. B. alljährlich öffentlich im Amtsblatte bekannt, wer in den Vorstand des Vereins gewählt war, auch mußten die Vorstandsmitglieder vom Rate bestätigt worden sein, ehe sie ihr Amt ausführen durften.

Der Vorstand des Fiaker-Vereins erließ dann auch 1854 genaue Bestimmungen, die das Verhalten der Kutscher regelten.

„Um jeden Kutscher über seine Pflichten in Kenntnis zu setzen, wird ihm ein Instruktions- buch eingehändigt, mit welchem er sich ganz genau bekanntzumachen und jeden Para- graphen pünktlich nachzukommen hat, wie folgt:

§ 1. Die Kutscher werden von den einzelnen Teilnehmern der Fiakerunternehmung für das demselben eigentümliche Fuhrwerk engagiert, stehen in deren Lohn und Brot und haben sich bei ihrem Engagement ausdrücklich zu verpflichten, nächst den allgemeinen gesetzli- chen Verpflichtungen gegen ihren Dienstherrn nachstehende Vorschriften, die ihnen be- kanntzumachen sind, bei den darin angeordneten Strafen genau zu erfüllen.

§ 2. Sämtliche bei dem Fiakerwesen hiesiger Stadt angestellte Kutscher müssen vornehm- lich eines höflichen, bescheidenen und zuvorkommenden Betragens gegen das Publikum sich befleißigen und selbst bei entstehenden Mißverständnissen sich mit Bescheidenheit, Anstand und Ruhe über die Grenzen ihrer Verpflichtungen ausweisen. Selbst auch in dem Falle, daß ein Fahrgast sich weigern sollte, dem Kutscher den gesetzlichen Fahrpreis zu bezahlen, darf derselbe sich mit ihm in keinen lauten Wortwechsel oder Streit einlassen, sondern ihn bloß nach dem Polizeiamt fahren und ihn dort rekognoszieren lassen. Jede Selbsthilfe eines Kutschers aber gegen Fahrgäste sowohl als gegen Dritte ist auf das strengste untersagt und zieht sofortige Dienstentlassung nach sich.

§ 3. Die Kutscher sind verbunden, bei Aufnahme von Kindern, unbehilflichen Personen ohne Führer, vor jede Gefahr Sorge zu tragen, über anvertraute Sachen von Geld oder Geldeswert sorgfältig zu wachen, solche vor Entwendung zu sichern und dafür zu haften.

§ 4. Die Kutscher müssen zu den bestimmten Stunden pünktlich an den ihnen angewiese- nen Straßenorten eintreffen und dürfen denselben vor Ablauf der zur Abfahrt bestimmten Stunde nicht verlassen. Das Anhalten mit leerem Wagen an Schankwirtschaften ist aufs strengste verboten.

§ 5. Ohne seine Kleidung, sein Gespann, Geschirr, Leder- und Riemenzeug gereinigt und geputzt zu haben, darf der Kutscher niemals bei der Ausfahrt des Morgens seinen Wagen besteigen.

§ 6. Außer dem Reglement nebst Fahrtaxe und seiner Instruktion hat der Kutscher einen Handbesen, Bürste und andere Requisiten zur Reinhaltung seines Wagens und Geschir- res während der Dienstzeit bei sich zu führen.

§ 7. Von der Ausfahrtsstunde des Morgens bis resp. Abends darf der Kutscher, während er sich mit seinem Gespann auf dem Stationsplatz befindet, unter keinerlei Vorwand, auch unter dem nicht: der unbesetzte Wagen sei bestellt, jemanden, der nicht durch seine Kleidung den Wagen verunreinigt, deutliche Zeichen starker Trunkenheit oder Spuren einer ekelhaften oder ansteckenden Krankheit an sich trägt oder blutende Wunden, welche den Wagen beflecken, eine Fuhre versagen, und wenn sein Fuhrwerk auch nur kurz vor der Abfahrtsstunde in Anspruch genommen würde, muß derselbe gegen die tarifmäßige Bezahlung den Willen des Fahrenden erfüllen. Eine bescheidene Ablehnung kann zu jeder Tageszeit in dem Falle erfolgen, wenn ein Pferd erkrankt oder das Gespann beschädigt ist, indem alsdann der Kutscher sofort nach Hause zurückkehren und bei den Vorstehern die nötige Anzeige zu machen verpflichtet ist.

§ 8. Kein Kutscher darf sich mit seinem Geschirr entfernen, sondern muß in der Regel auf dem Bocke sitzen oder sein Geschirr und seinen Wagen putzen. Das Schlafen auf dem Bocke, Tabakrauchen während des Fahrens, Sitzen im Wagen sowie das Zusammentreten auf den Stationsplätzen, Unterredungen mit andern Kutschern oder Personen, sowie insonderheit ein unsittliches und ruhestörendes Betragen ist bei nachdrücklicher Ahndung und Strafe untersagt.

§ 9. Bei Ankunft auf den Stationsplätzen haben sich die Fiakerführer der Reihe nach und so aufzustellen, daß die Passage für die Fußgänger, Reiter und Fuhrwerke möglichst frei bleibt. Sie haben die Wahl des Wagens dem freien Willen der Fahrlustigen lediglich zu unterlassen und sich jeder Anrede oder Anpreisung an dieselben zu enthalten.

§ 10. Das Anfahren an Brunnen oder Röhrröge, um sein Pferd zu tränken, ist streng verboten. Jeder Kutscher muß sich Wasser mit seinem Wasserbehältnis zum Stationsplatz holen. Zuwiderhandlungen gegen das bestehende Gesetz zieht eine Strafe nach sich, die sich jeder Kutscher selbst zuzuschreiben hat.

§ 11. Nach dem Einsteigen des Fahrgastes und Angabe desselben, wohin gefahren werden und ob er nach der Tour in gerader nächster Richtung oder nach der Zeit fahren soll, indem sonst, nach der ausdrücklichen obrigkeitlichen Bestimmung, das erstere angenommen wird, indem bei letzterem Falle der Kutscher dem Fahrgaste seine Uhr vorzuzeigen hat, muß auf der Stelle ab- und bis zum Bestimmungsorte auf gepflasterten oder chausierten Wegen im Trab, im Sande, bei tiefem Schnee, Glatteis und bei neu überschütteter Chaussee im Schritt gefahren werden. Im übrigen aber sind die Wagen des Fahrens bestehenden polizeilichen Anordnungen zu beobachten. Bei Fahrten nach dem Theater, zu Konzerten und Bällen oder wo sonst ein Andrang des Publikums zu erwarten steht, muß der Kutscher bei der Abfahrt höflichst um Bezahlung bitten, damit beim Aussteigen kein unnötiger Aufenthalt entsteht.

§ 12. Die Aufnahme von Personen auf dem Bocke oder hinten auf dem Wagen, wenn nicht solcher ein Bedienter der im Wagen befindlichen Herrschaften ist, ist verboten. Es ist ferner nicht erlaubt, in einem Fiaker bares Geld oder größere Summen oder Gepäck von bedeutender Schwere oder Umfang aufzunehmen.

§ 13. Gegenstände der städtischen Steuerabgabe, als Mehl, Brot, Fleisch, Bier usw., darf der Kutscher bei Vermeidung sofortiger Entlassung und Überweisung zur obrigkeitlichen Bestrafung vor der Stadt nicht aufnehmen.

§ 14. Während der Fahrt darf sich der Kutscher mit den Fahrgästen in keine Unterredung einlassen, wodurch seine Aufmerksamkeit vom Fuhrwerk abgelenkt und Unglücksfälle herbeigeführt werden können.

§ 15. Ein leerer Fiaker darf, ausgenommen, wenn er bestellt ist, in welchem Falle er im Trab nach dem Orte der Bestellung zu fahren hat, nur im Schritt fahren.

§ 16. Mehr oder weniger als das nach der vom Stadtrat vorgeschriebenen Fahrtaxe bestimmte Fahrgeld darf vom Kutscher nicht gefordert werden. Ein Dingen über niedrigere oder höhere Preise ist schlechterdings verboten.

§ 17. Nach dem Aussteigen der Fahrgäste muß der Kutscher sofort nachsehen, ob Gegenstände im Wagen zurückgelassen worden sind und solche zugleich dem Fahrgaste, oder wenn dieser sich schon entfernt hat, binnen 24 Stunden bei dem fungierenden Vorsteher des Vereins zur Abgabe an das hiesige Polizeiamt getreulich abgeben. Ebenso hat der Kutscher darauf zu achten, daß der vorschriftsmäßig im Wagen befindliche Tarif nicht beschädigt werde oder verloren gehe, in welchem Falle er sofort solches bei den Vorstehern anzuzeigen hat, um den Mangel wieder zu beheben.

§ 18. Eine einzige Verweigerung solcher Fahren binnen der festgesetzten Dienststunden zieht ebenso wie jede Überschreitung des für die Fiaker bestimmten Bezirks, dafern nicht unabweisliche Notwendigkeit sie entschuldigt, sofortige Entlassung des Kutschers nach sich. In beiden Fällen ist der Kutscher verpflichtet, etwaige Ausnahmefälle unter Angabe der dafür vorhandenen Gründe den Vorstehern sofort anzuzeigen.

§ 19. Ein wegen Dienstwidrigkeit von seinem Herrn entlassener Fiakerführer kann binnen 3 Monaten von seiner Entlassung an gerechnet beim Fiakerunternehmen keinen Dienst erhalten. Bei wiederholter Dienstwidrigkeit oder gröberem Vergehen darf derselbe nie wieder beim Fiakerunternehmen angestellt werden.

§ 20. Den Anordnungen und Befehlen der Vorsteher des Fiakerunternehmens sowie der von diesen für dasselbe angestellten Beamten sind die Fiakerführer in Dienstsachen und während der Dienstzeit bei Strafe sofortiger Entlassung unbedingten Gehorsam schuldig.

§ 21. Jeder Kutscher ist verpflichtet, sein Instruktionsbuch bei sich zu führen und auf Verlangen vorzuzeigen und bei Abgang aus dem Dienste seinem Herrn wieder zurückzugeben.

§ 22. Vergehen von seiten der Kutscher gegen die bestehenden Vorschriften ziehen für jeden Kontraventionsfall eine Ordnungsstrafe von 15 N.Gr. nach sich. Wiederholungen derartiger Ordnungswidrigkeiten werden mit doppelter Geldstrafe, Unverbesserlichkeit oder Widersetzlichkeiten gegen die Anordnungen der Beamten des Vereins mit sofortiger Entlassung bestraft. Vergehen wider die bestehenden obrigkeitlichen Anordnungen oder gesetzlichen Vorschriften werden überdies der Obrigkeit zur Untersuchung und Bestrafung angezeigt."

Welche Rechte sich der Verein über seine Mitglieder anmaßte, zeigt folgende Begebenheit: Der Leipziger Fiakerverein beschloß 1852, den Fiakerbesitzer Heilmann¹⁹ wegen wiederholter Widerspenstigkeit aus dem Verbands auszuscheiden. Es heißt in dem Sitzungs-

19 Heilmann, L.R.A. II. Sekt. F. 928.

protokoll: er beschäftige zwei Kutscher, welche „aller Weise ungeachtet die Bärte (Schnurrbärte) nicht ablegten. Bereits zweimal habe der Verein ihm aufgegeben, seine Kutscher zur Ablegung dieser Bärte anzuhalten, wozu er jedoch nicht zu bewegen sei.“ Der Vorsitzende des Vereins wies weiter darauf hin, daß bereits einmal, solange der Verein bestände, ein ähnlicher Fall vorgekommen sei, wonach der Kutscher das Fahren habe einstellen müssen, „weil es einmal ein alter Beschluß der Gesellschaft sei“.

Heilmann stellte in seiner Verteidigungsrede in Abrede, daß ein derartiger Beschluß überhaupt bestehe, wonach die Vereinsmitglieder verpflichtet wären, darauf zu achten, daß ihre Kutscher keine Schnurrbärte tragen sollten. Der Vorsitzende bemerkte hierzu, daß man seinerzeit das Verbot deshalb erlassen habe, „um auch hierin einem verwilderten Aussehen der Kutscher vorzubeugen“.

Die Versammlung beschloß einstimmig, „daß Heilmann die zwei Nummern 4 und 6 sofort eingezogen werden sollten, und zwar für den Fiakerverein selbst, so daß dann darüber anderweit statutenmäßig verfahren werden solle“.

Heilmann aber ließ die beiden Schnurrbärte tragenden Kutscher weiter fahren. Der Fiakerverein wandte sich nun an den Rat und ersuchte ihn, dafür zu sorgen, daß die ihnen vom Rate genehmigten Statuten auch durchgeführt würden. Der Rat lud Heilmann vor sich, der der Ratsstelle erklärte: „Es ist richtig, daß zwei meiner Fiakerkutscher bis auf die neueste Zeit Schnurrbärte getragen haben. Gegenwärtig sind letztere auf meine Anordnung hin abgeschnitten worden ... Übrigens kann man doch niemandem verwehren, einen Bart zu tragen ... Endlich ist zu gedenken, daß es sehr vorteilhaft für den Fiakerverein sein würde, wenn derselbe zwei Nummern, welche einen Wert von ca. 500 Thalern representieren, aus so geringfügigem und nichtigen Anlaß für sich einziehen könnte.“ Der Rat teilte seinerseits dem Fiakerverein mit, daß er „sich über jede vom Verein zu beschließende Ausschließung oder Einziehung von Fiakernummern cognition (Bestätigung) vorbehalte“. Der Fiakerverein hatte also das Nachsehen und durfte noch die Kosten bezahlen. Er beruhigte sich aber bei dem Urteil des Rates nicht und meldete Rekurs bei der Kreisdirektion an. Aber auch dieser blieb ohne Erfolg.

Der „Schnurrbartstreit“ endigte im Inseratenteil des Leipziger Tageblattes. Wir lesen dort in Nr. 5 vom 5. Januar 1853: „Bitte, lieber Herr Heilmann, lassen Sie Ihren Kutschern die Schnurbärte am Munde — aber die Zigarre nicht.“ Darauf hieß es in Nr. 6 vom 6. Januar 1853: „Dem Einsender der gestrigen Annonce diene zur Nachricht, daß meinen Fiakerkutschern das Rauchen im Dienste streng verboten ist, daß ich aber denselben das Tragen der Schnurbärte im Interesse der persönlichen Freiheit — trotz der Anstrengungen des hiesigen Fiakervereins — gestatte. Ludwig Heilmann.“

Der Rat bestimmte und überwachte weiterhin vor allen Dingen die Preisfestsetzung²⁰, und als z. B. im Jahre 1852 Johann Christian Werner, der Wirt „Zum goldenen Hahn“ in der Hainstraße, der auch gleichzeitig ein Fuhrgeschäft unterhielt, damit den Anfang machte, die Fahrpreise herabzusetzen, verbot dies der Rat durch folgende Bekanntmachung:

„In Nr. 148 und 161 des Leipziger Tageblattes haben die hiesigen Lohnkutscher, die Herren Werner, Müller und Donner angezeigt, daß sie die ihnen zugehörigen Fiaker angewiesen hätten, nach bestimmten auswärtigen Ortschaften bis 10 Uhr abends für die einfache Taxe zu fahren. Da jedoch im Interesse des Publikums nicht gestattet sein kann, von der

20 Preisfestsetzung, Leipziger Tageblatt 1852, Nr. 182.

von uns obrigkeitwegen festgesetzten Taxe willkürlich abzugehen, so sind Herr Werner und Genossen von uns bedeutet worden, daß sie für alle und jede Fahrten, welche nach 9 Uhr abends außerhalb des Stadtbezirks zu tun sind, den doppelten Betrag der Taxe erheben zu lassen haben, was wir zur Berichtigung der von denselben gemachten Anzeige hiermit zur öffentlichen Kenntnis bringen ..."

Die finanziellen Erfolge, die die Mitglieder des Fiakervereins hatten, veranlaßten zahlreiche Lohnkutscher, ebenfalls zu fester Taxe zu fahren. Lange bemühten sich diese „Wilden“ vergeblich um die Konzession des Rates. Aber als ihre preisdrückende Konkurrenz zu groß wurde, stellte der Rat auch sie unter seine Aufsicht und erließ am 20. Mai 1856 die Bekanntmachung²¹:

„über einzelne Führer der dem Fiakervereine nicht angehörigen, auf den beiden öffentlichen Stationsplätzen vor dem Hallischen Pförtchen am Packkammergebäude und vor dem Peterstore aufgestellten einspännigen Lohnwagen sind wiederholte und nicht unbegründete Klagen bei uns angebracht worden. Um für künftig gleichen Unzuträglichkeiten zu begegnen, hat der Rat beschlossen, auch diese Lohnwagen unter besondere Kontrollvorschriften zu stellen und verordnet demgemäß folgendes:

1. Wer mit seinem einspännigen Kutschwagen auf dem einen oder dem andern der beiden nur gedachten Stationsplätze auffahren will, hat dazu bei uns die Erlaubnis nachzusuchen und dabei zugleich nachzuweisen, daß sein Geschirr — Wagen und Pferd — in gutem Zustande sich befindet.

2. Diese Erlaubnis wird nur unter folgenden Bedingungen erteilt:

a) Alle Fuhren in der Stadt und im Fiakerrayon sind unweigerlich gegen die Fiakertaxe auszuführen.

b) Diese Taxe ist in jedem Wagen auf eine dem Fahrgaste leicht sichtbare Weise zu befestigen.

c) Jeder Wagen ist mit einer Nummer in einem Schilde auf weißem Grunde an den Türen und auf der Rückseite zu versehen, beginnend mit Nr. 201 nach der Reihe der Anmeldungen.

3. Wer diesen letztgedachten beiden Bestimmungen nicht entspricht, dessen ungeachtet aber auf einem der genannten beiden Stationsplätze auffährt, wird mit seinem Wagen von demselben gewiesen und im Wiederholungsfalle mit Geld- oder Gefängnisstrafe belegt.

4. Jede Zuwiderhandlung gegen die Taxe wird mit einer Geldstrafe von 1-5 Talern bzw. mit entsprechender Gefängnisstrafe geahndet. Jeder Dienstherr hat seine Leute wegen denselben zuerkannter Geldstrafe zu vertreten.

5. Bei wiederholten Contraventionen kann die erteilte Erlaubnis zum Auffahren auf den öffentlichen Stationsplätzen wieder zurückgezogen werden.

6. Fuhren außerhalb des Fiakerrayons sind keiner Taxe unterstellt, vielmehr ist der Fuhrlohn dafür freier Vereinbarung vorbehalten.

21 Bekanntmachung, Leipziger Tageblatt 1856, Nr. 143.

7. Diese Bestimmungen leiden auf Zweispänner keine Anwendung, und bewendet es wegen dieser bei den bisherigen Vorschriften.

Vorstehende Verordnung tritt mit dem 7. Juni d. J. in Kraft, und werden daher alle Inhaber einspänniger Lohnwagen, welche mit denselben vom nur bedachten Tage ab auf den vorbezeichneten öffentlichen Stationsplätzen auffahren wollen, veranlaßt, sich rechtzeitig bei uns wegen der dazu einzuholenden Erlaubnis anzumelden und sich weiterer Weisung zu gewärtigen.

Das Publikum aber fordern wir auf, uns in der Aufrechterhaltung obiger Vorschriften durch Anzeige der etwa vorkommenden Zuwiderhandlungen zu unterstützen.

Sowohl unsere Aufsichtsbeamten, als auch die des Polizeiamtes sind von uns und bez. von letzterem angewiesen, alles auf öffentlichen Stationsplätzen haltende Lohnfuhrwerk zu überwachen und Anzeigen wegen verhangener Contraventionen anzunehmen und sofort behufs deren Bestrafung zu unserer Kenntnis zu bringen.“

Die dem Fiakervereine nicht angeschlossenen Fiakerbesitzer genossen nicht deren Rechte. Sie durften z. B. nur einspännig fahren, auch war es ihnen nicht gestattet, mit ihren Wagen am Bahnhof zu warten. So erbaten sie in einer Eingabe vom 10. August des Jahres 1856 von der Kreisdirektion, daß es ihnen „verstattet werden möge, mit ihren nummerierten Wagen nach außerhalb des Fiakerrayons belegenen Ortschaften auch zweispännig“ fahren zu dürfen. Um den Mitgliedern des Fiakervereins gleichgestellt zu werden, blieb ihnen daher nichts anderes übrig, als sich ebenfalls zu organisieren. Im Jahre 1859 schlossen sie sich daher zusammen im „Verein der Conzessionierten Einspänner“.

Erst 1868 wurden beide Arten von Fiakerkutschern gleichgestellt. Damit wurde dann auch die Uniform vereinheitlicht. Von nun trugen die Fiakerkutscher blaue Röcke und einen schwarzen Glanzhut mit gelbem Band, während vordem die Mitglieder des Fiakervereins am gelben, die „Wilden“ am roten Kragen erkenntlich waren.

Hatte bis 1872 das Fiakerwesen einen stetigen Aufstieg genommen, so erlitt es mit dem Aufkommen der Pferdebahn und später mit der Inbetriebnahme der elektrischen Straßenbahn Rückschläge über Rückschläge. Erst in neuester Zeit hat das Droschkengewerbe neue Triebkräfte erhalten, seit die Pferdewagen durch die Kraftdroschke ersetzt worden ist.

Aus der Geschichte der Leipziger Straßenbahn

Die Vorläufer der elektrischen Straßenbahn waren in Leipzig der *Pferdeomnibus*²² und die Pferdeisenbahn. Schon 1842 gab der Rat ein Gutachten ab, daß „die Anlegung von regelmäßigen Omnibus-Fahrten auf drei verschiedenen Linien als eine zweckmäßige anzusehen ist, da dergleichen Vehikel, deren großer Nutzen in den Städten, wo ein geregelter Omnibus-Dienst stattfindet, sich längst unwiderleglich bewährt hat zur Bequemlichkeit des Publikums, auch des weniger bemittelten, und zu einer wünschenswerten erleichterten Verbindung der Stadt mit der Umgegend dienen. Das Unternehmen scheint einen guten

22 Pferdeomnibus, L.R.A. Titl. L.47.

Erfolg zu versprechen, so daß es auch von Dauer sein wird."

In demselben Jahre teilte der Rat Julius Kistner, der um Konzession des Omnibusverkehrs nachgesucht hatte, den Plenarbeschluß mit, „daß der Rat nicht berechtigt sei, das von ihm erbetene Privilegium zur Errichtung eines Omnibuswesens zu erteilen“.

Kistners Anregung wurde vergessen. Erst 18 Jahre später erschienen in der Leipziger Tagespresse eine Reihe von Artikeln, welche die Errichtung von regelmäßigen Omnibuslinien dringend verlangen. „Wenn man die Ausdehnung Leipzigs näher ins Auge faßt, so wundert man sich mit Recht, daß in einer so volkreichen Stadt — Leipzig zählte im Jahre 1860 laut Leipziger Adreßbuch 57 000 Einwohner — deren intelligente Bewohner den Wert der Zeit recht wohl zu schätzen wissen, noch nicht regelmäßige Omnibus-Fahrten eingerichtet sind. Als Dresden vor 20 Jahren nur wenig mehr Einwohner zählte, fand man dort schon mehrere Omnibus-Wagen in Bewegung, welche in Zwischenräumen von halben zu halben oder ganzen Stunden regelmäßig von einem gewissen Punkte der inneren Stadt aus führen und auf dem Wege nach einem näher oder entfernter liegenden Punkte der Stadt oder außerhalb derselben alle sich meldenden Passagiere aufnehmen. Diese Einrichtung bietet jedem bei schlechtem oder sehr heißem Wetter Gelegenheit, für einen oder zwei Groschen schnell, bequem und gesund an Ort und Stelle zu kommen ... Das Angenehme und die Bequemlichkeiten, welche die regelmäßigen Omnibusfahrten auch weniger Bemittelten bieten, kann nur der beurteilen, der in einer Stadt, wo eine solche Einrichtung besteht, dieselbe benutzt hat.“ Um das Projekt den Lesern recht schmackhaft zu machen, sind dem Artikel einige Beispiele beigegeben, von denen eines folgen soll: „Eine Hausfrau ist, Dienstags oder Sonnabends, eine schwere Bürde von Markteinkäufen tragend, auf dem Rückwege nach ihrer Wohnung begriffen. Es ist ein heißer Tag. Die arme Frau ist schon bei Besorgung ihrer Einkäufe etwas in Schweiß geraten, und hat sie sich dabei oder bei einer gepflogenen Unterhaltung mit einer zufällig getroffenen Freundin etwas verspätet und eilt nun, der Last des schweren Marktkorbes fast erliegend, ihre Wohnung zu erreichen. Da — Welch' herrliche Einrichtung! — ertönt hinter ihr das Gebimmel des Glöckchens, welches ihr die Nähe des heraneilenden Omnibusses anzeigt. Sie hält in ihrem Eilmarsch atemlos inne, winkt dem Kondukteur, der Wagen hält, und in wenig Sekunden hat die Ermattende der Omnibus mit seinen bequemen Sitzen aufgenommen! Für nur einen Groschen fährt sie dieser nach Hause, wo sie wohlbehalten und in heiterer Stimmung noch zeitig genug ankommt, um ihrem geliebten Gatten das Mittagsbrot bereiten zu können.“

Die Folge dieser Artikel in den Leipziger Blättern war, daß der Rat am 28. April 1860 dem Lohnkutscher Heinrich Heuer gestattete, zwei Omnibuslinien einzuführen. Am Sonntag, dem 12. August des gleichen Jahres fuhr in Leipzig der erste Omnibus. Es war dies in damaliger Zeit ein ganz bedeutendes Ereignis, welches auch durch die Presse gewürdigt wurde. In Nummer 227 des Leipziger Tageblattes vom 14. August lesen wir darüber: „Leipzig ist glücklich! Kein Unternehmen ist wohl mit größerem Humor begrüßt worden, als die beabsichtigte Errichtung der Omnibusse. Aber nun hat das Publikum einen Omnibus nebst Berliner Condukteur — und ist glücklich. Der Omnibus hat ein Comité, dieses hatte ein Festessen und konnte über den erfreulichen Anfang glücklich sein. Die erste Abfahrt auf der Zentral-Station war ein Volksfest; der Neumarkt, die Grimmaische Straße mit teilnehmenden Neugierigen gefüllt und binnen kurzem der Omnibus sowohl nach innen wie oben besetzt. Diese Füllung wiederholte sich bei jeder Tour. Dreimal gab ich mich diesem hier bisher ungewohnten Genusse hin und erquickte mich an den strahlenden Blicken meiner Umgebung. In den Straßen sah ich die Fenster geöffnet und liebliche Mädchenaugen verfolgten lächelnd den Inhalt. Neben diesem Anblick hatte man außerhalb der Barrieren rei-

che Aussicht auf die Adams der Schwimmanstalt und unser reizendes Elsterthal und erblickte den Himmel durch vom Verdeck herabhängende Beine. Den Verkehrs-Passagieren ist daher anzuraten, gut versohlt zu sein. Alle schwelgten im Vollgenuß ihres irdischen Daseins. Dank aber besonders den Damen, die am ersten Tage den Mut hatten, das Institut so wacker zu unterstützen. Nur mögen sie den Umfang der Toilette wenigstens Sonntags mehr dem Interesse des Unternehmens anbequemen und auf vorzügliche Stahlreifen bedacht sein, daß niemand in die Verlegenheit kommt, sich wegen der Fahrt versichern zu müssen. Der Kuhturm hat entschieden gewonnen, und aus Dankbarkeit wird auch bei der Ankunft und Abfahrt dort mit allen Glocken geläutet, d. h. mit einer ebenfalls noch nicht ganz erprobten Torglocke. Unglücklicher wird es den Cafes ergehen. Statt einer Tasse Mocca zieht man gewiß die Annehmlichkeit einer Omnibus-Fahrt vor; dieselbe regt im gleichen Maße das Nervensystem an, ist ebenso vielseitig, je nach dem ‚schwarz oder mit Sahne‘ und überdies länger ... Sehr zu empfehlen ist schließlich der Omnibus statt des Ta-geblattes allen Heirats-Kandidaten. Auf Freiersfüßen geht man nicht mehr, man fährt. Wer aber acht Tage lang alle Touren durchgefahren und weder im Innern noch in den geöffneten Fenstern einen einladenden Gegenstand für sein blutendes Herz gefunden und sich nicht zu verständigen gewußt hat, wird sicher als alter Junggeselle sterben."

Am Eröffnungstage fand auch das erste Unglück statt. In einem Ratsprotokoll vom 13. August heißt es: „Es erschien der Lohnkutscher Döhler auf der Ratsstube und zeigte an, daß sein Fiaker Nr. 65, der mit einer Dame besetzt war und von der Petersstraße nach dem Markte fuhr, von dem aus dem Thomasgäßchen herauskommenden Omnibus der neuen Omnibus-Gesellschaft, der dort bei dem abschüssigen Weg wegen seiner Größe und Schwere nicht habe aufgehalten werden können, vollständig überfahren worden ist und total über den Haufen geworfen worden sei." Der Rat ordnete daher an, daß in engen Straßen der Omnibus langsam zu fahren habe.



Eröffnung der Omnibusfahrten

Die ersten Omnibuslinien in Leipzig waren folgende:

- Leipzig—Plagwitz—Lindenau,
- Leipzig—Reudnitz,
- Leipzig—Connewitz, Leipzig—Gohlis,
- Leipzig—Grüne Schänke.

Der Rat erteilte, da die Einrichtung dauernd überfüllt war, noch im Jahre 1860 eine Reihe von Konzessionen zur Errichtung von Omnibuslinien. Der Preis einer Fahrt betrug vom Innern Leipzigs nach einem Vorort 15 Pfennig. Wollte man von Vorort zu Vorort über Leipzig fahren, so hatte man den doppelten Preis zu entrichten.

Die Omnibusbetriebe machten so gute Geschäfte, daß 1869 ein Genfer Konsortium an den Leipziger Rat das Gesuch richtete, eine *Pferdeeisenbahn* anlegen zu dürfen. 1871 wurde die endgültige Konzession zum Betrieb der Straßenbahn erteilt. Im gleichen Jahre meldete das Konsortium, daß es die Konzession an einen Engländer zur Begründung einer Aktiengesellschaft abgetreten habe. Februar 1872 wurde mit dem Bau begonnen.

„Der Betrieb wurde endlich am 18. Mai 1872 auf den Linien Reudnitz — 1886 m Promenade — 3368 — und Connewitz — 4480 m eröffnet, am 4. Juni auch auf der Strecke Lindenau—Plagwitz —4137 m und am 20. Januar 1873 nach Gohlis — 3447 m. Doch wird die Promenadenlinie schon im November 1872 als unzweckmäßig und unrentabel wieder aufgegeben und eine Zentralstation auf dem Augustusplatz errichtet. Dort ist fortan die Abfahrts- und Ankunftsstation für sämtliche Wagen, wobei nach Möglichkeit dafür gesorgt ist, daß das Publikum daselbst sofort Anschluß an eine andere Linie bekommen kann.“
(Sternberg.)

Seit der Einführung der Pferdebahn ging es mit den Omnibusbetrieben bergab, so daß sie 1874 ihren Betrieb einstellen mußten. Die Pferdebahn aber blieb in Tätigkeit, bis 1895 die *elektrische Straßenbahn* gebaut wurde. Die Nachfolgerin der Pferdebahngesellschaft wurde die „Große Leipziger Straßenbahn A.-G.“. 1896 wurde einer weiteren Gesellschaft, der „Leipziger elektrischen Straßenbahn“, die Konzession erteilt.

Die Stadtverordnetenversammlung hatte öfters Veranlassung, sich mit den Verhältnissen der Straßenbahnangestellten zu beschäftigen. Sternberg schreibt darüber:

„Naturgemäß stellte die Bewältigung des mächtig gestiegenen Verkehrs an die Angestellten der Straßenbahnen immer höhere Anforderungen, besonders bei der schnellen Fahrt der Wagen an die Aufmerksamkeit der Wagenführer. Es ging also nicht an, die Dienstverhältnisse des Pferdebahnbetriebes unverändert im elektrischen Betrieb weiterbestehen zu lassen. Infolgedessen beschlossen die Stadtverordneten am 16. Mai 1896 einstimmig, den Rat der Stadt zu ersuchen, im Interesse der Sicherheit des Verkehrs von seinem Einfluß auf die Gestaltung der Dienstvorschriften des Personals der Großen Leipziger Straßenbahn Gebrauch zu machen in der Richtung, daß die jetzige Überanstrengung des Personals verhindert werde. Es wurde behauptet, daß bis dahin Beamte der Straßenbahn teilweise bis zu 18 Stunden an einem Tage beschäftigt würden, was bei einem öffentlichen Verkehrsinstitute im Interesse der Sicherheit des Publikums um so weniger zulässig erscheine, als die neuen Betriebsmittel größere Anforderungen an die Kräfte jedes einzelnen Angestellten stellten. In den Verkehrsausschüssen der Stadtvertretung war angeregt worden, nicht nur eine Maximalarbeitszeit, sondern auch einen Mindestlohn für die Angestellten der Straßenbahnen festzusetzen. Doch wurde dem nur hinsichtlich der Maximalarbeitszeit stattgegeben. Die anderweit angeregte Beschaffung von Sitzgelegenheit für den Wagenführer wurde als vollständig unausführbar bezeichnet.“

„Jedenfalls war es aber ein Fehler, der Stadtgemeinde (bei Erteilung der Konzession) nicht das Recht vorzubehalten, auf die Arbeits- und Lohnverhältnisse bei den Straßenbahnen unmittelbar einzuwirken. Sonst wäre wahrscheinlich auch der Ausstand bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn verhütet worden, in welchen deren Angestellte am 27. Oktober 1899 eintraten, weil die Gesellschaft sich ihren Forderungen gegenüber vollständig ablehnend verhielt. Diese Forderungen gingen in der Hauptsache auf Lohnerhöhung, Bezahlung der Überstunden, Gewährung von 4 freien Tagen im Monat und Herabsetzung der täglichen Dienststundenzahl. Die Direktion würdigte das Schreiben der Lohnkommission ihrer Angestellten keiner Antwort. Sie mochte sich auch nicht dazu verstehen, vor dem Gewerbegericht zu erscheinen, wie sie auch die Vermittelung des Oberbürgermeisters ablehnte. Der Ausstand, in den die Angestellten infolgedessen eintraten, mußte jedoch schon nach dreitägiger Dauer für beendet erklärt werden, weil die größere Hälfte der Streikenden die Arbeit wieder aufnahm. Jedoch wurden trotz des Mißlingens der Bewegung die Löhne etwas aufgebessert und auch sonst kleinere Zugeständnisse gemacht. Eine weitere Auf-

besserung der Löhne fand anlässlich der Berliner Straßenbahnbewegung im Jahre 1900 statt."

Fremdenverkehr

Strenger als heute wurde früher in Leipzig der *Fremdenverkehr* behördlich *kontrolliert*. Das hatte seine verschiedenen Gründe. In der Hauptsache waren es finanz- und wirtschaftspolitische Motive, die zu einer scharfen Beaufsichtigung der Fremden führte. Die Abgaben, die die von auswärts kommenden Kaufleute für ihre Person und ihre Waren zu entrichten hatten, waren wichtige Einnahmen für den Magistrat wie für den Landesherrn. Da mußten Torwächter und städtische Beamte an der Ratswaage darauf achten, daß Einlaßgeld, Zoll, Akzise und Wägegebühren richtig gezahlt wurden. Aber es mußte auch kontrolliert werden, daß die Messebesucher nicht schon vor den Toren der Stadt Verkäufe tätigten oder daß sie nach Abschluß der Messe noch weiter in Leipzig Handel trieben und die ansässigen Bürger schädigten. So beklagen sich z B die Leipziger Lohnkutscher wiederholt lebhaft darüber, daß fremde Fuhrleute nach der Messe dableiben und ihnen Fahren und Verdienst fortnehmen.

Ebensosehr jedoch wie diese finanz- und wirtschaftspolitischen Erwägungen spielte der Geist behördlicher Bevormundung der Untertanen und die Angst vor dem Zuzug unsicherer Elemente eine Rolle bei den fremdenpolizeilichen Maßnahmen. Jeder Gastwirt hatte genaue Anweisung, niemand zu beherbergen, ohne ihn in der Ratsstube zu melden. Fremde, die zur Messezeit, wo die Gasthäuser überfüllt waren, Privatquartier nahmen, mußten den Gassenmeistern angezeigt werden.

1717 erließ der Leipziger Rat eine Verordnung über die Beherbergung Fremder²³ durch die Hauswirte, da trotz mehrfach ergangener Verwarnungen „sich noch immerzu solche Hauss-Wirthe, sowohl in der Stadt als in denen Vorstädten finden, welche blos um schändlichen Gewinnes willen allerhand fremde und verdächtige Leute, die keine gewisse Nahrung anzugeben wissen, heimlich einnehmen und beherbergen, daher dann unter andern geschehen, daß insonderheit die Anzahl derjenigen Weibes-Personen, welche sich in Unehren schwängern lassen und ihre Huren-Früchte zur Welt gebracht, gegen vorige Zeiten um ein großes vermehret, ingleidien, daß hier und da, meistens bey Nachtzeiten in die Häuser und Gewölbe eingebrochen, ja sogar die Leute auf denen Straßen und Gassen angefallen und beraubet wurden. Dieser ... Unordnung nachdrücklichen Einhalt zu tun, also verordnen wird: Daß alle Bürger und Einwohner niemand Herberge geben, es seyen denn selbige vorher bey denen Gassenmeistern angegeben und nach beschehener Untersuchung, ob diesen Personen der Aufenthalt zu gestatten oder sie von hier abzuweisen, zu welchem Ende man ihnen gewisse Zettel ausgeben wird, Bescheid erteilet worden." Den Gastwirten und Vermietern war es untersagt, geschwängerte Weibespersionen zu beherbergen, „um ihre Wochen zu halten" sie mußten sie bei den Stadtgerichten anzeigen. „Sollte aber jemand sich unterstehen, allerhand verdächtige Leute, fremde Bettler und Gesindel einzunehmen, wider den soll mit der Inquisition verfahren werden. Es sollen auch die Gassenmeister monatlich alle Häuser auf ihren Gassen visitieren und was sie bedenklichs darinnen antreffen, sogleich in die Ratsstube berichten. Damit aber die heimlichen Herbergen und Schlupfwinkel desto mehr entdeckt werden, so wird denen, welche dergleichen Örter, wie auch die Wirte selbstens uns dem Rat denunzieren und offenbaren, eine

23 Beherbergung Fremder, L.R.A. Leipziger Ratspatente Nr. LX/B 8Bl. 67.

größere Belohnung mit Verschweigung ihres Namens zugesagt."

Selbst die *Hausknechte*²⁴ wurden verpflichtet, auf die einkehrenden Fremden zu achten und die Gastwirte auf ihre Anwesenheit aufmerksam zu machen. 1717 erließ der Rat für die Hausknechte der 80 Gasthöfe und Schenkhäuser, die damals in Leipzig vorhanden waren, folgende Verordnung: „Auf Verordnung E. E. Hochw. Rathes dieser Stadt ist denen Haus-Knechten nach vorher geschehener Zusammen-Förderung anzudeuten, daß sie allerseits in den Wirths-Häusern, allwo sie in Dienst seyen, auf Feuer und Licht gute Acht haben, und da verdächtige Personen bey ihnen sich einfinden sollten, solches ungesäumt anzeigen. Besonders aber sind dieselben gehalten, alle fremde Personen, so in ihren Gast-Höfen zur Herberge einkehren, ohne Unterschied den Wirten anzuzeigen, damit selbige der Anno 1709 ergangenen Verordnung nach täglich denen jedesmal regierenden Herren Bürgermeistern oder allenfalls aufs Rath-Hans schriftlich übergeben werden mögen, widrigenfalls sie in die darauf gesetzte Strafe würlklich verfallen seyn. Ingleichen wird hierbey erinnert, daß zur Reinhaltung der Gassen sowohl Mittwochs als Sonnabends vor denen Thüren zeitlich gekehret und außer diesen zweynen Tagen, sonderlich aber des Sonntags frühe nichts weiter auf die Gassen geschüttet werde."

Ein besonderes Augenmerk richtete die Behörde früher auf die *Juden*²⁵, die ja überall unter Ausnahmegesetzen zu leiden hatten. Die Zahl der Juden, die im 17. und 18. Jahrhundert zu den Leipziger Messen kamen, war eine recht beträchtliche. Freudenthal beziffert in seiner Schrift „Die jüdischen Besucher der Leipziger Messen" auf Grund der Meßbücher die Zahl der jüdischen Messe Gäste in den Jahren von 1675 bis 1699 auf 18 182 Volljuden, die allein an Leibzoll die für die damalige Zeit hohe Summe von 173 040 Talern zu bezahlen hatten. Nicht zuletzt waren es, bei dem regen Handel Leipzigs mit dem Osten, polnische und russische Juden, die auf ihren „Telegen", mit drei ruppigen Pferdchen bespannte Wagen, weite Strecken zum Besuch der Messe zurückgelegt hatten. Auf der aus der Achse hervorstehenden Radnarbe wurden oft genug arme Glaubensgenossen gegen Entgelt von Kalisch oder Warschau aus mitgenommen.

Sämtliche nach Leipzig zur Messe fahrende Juden hatten auf ihre Waren besondere Gebühren zu entrichten, die bedeutend höher waren, als die, welche die christlichen Handelsleute zu bezahlen hatten. Jahrhundertlang kämpften die Juden um Abschaffung dieser ihnen auferlegten Sondersteuern und erbaten Gleichstellung mit den christlichen Kaufleuten. Um diese höheren Gebühren zu umgehen, ließen sie ihre Waren oft genug durch Christen „veraccisieren". Der Waagedeputierte des Rates plädierte daher bereits im Jahre 1663 für Aufhebung der den Juden auferlegten Beschränkungen. Ein Jahr später forderte der Kurfürst vom Leipziger Rate ein Gutachten darüber ein, ob dieser Bitte stattgegeben werden könne. Die Folge war, daß der Rat im Jahre 1668 die Sätze ermäßigte. Doch auch diese Abgaben suchten die Juden zu umgehen und sich der Verordnung zuwider nicht bei den Waagedeputierten zu melden. Erneut machte der Rat 1675 darauf aufmerksam, daß „sich jeder ankommende Jude beim Zöllner mit seinem Namen anmelden soll, von ihm einen Torzettel nehmen, und mit solchem innerhalb 24 Stunden nach seiner Ankunft auf der Waage oder beim Waagedeputierten zu melden habe". Hier mußten sie Bericht darüber geben, was sie zu verrichten gedenken. Anschließend empfingen sie dann in der Richterstube nach Erlegung des Schoßgeldes einen zweiten Zettel. Wollten sie abreisen, so hatten sie sich einen Passierzettel aushändigen zu lassen.

24 Hausknecht, L.R.A. Titl. LXII/T. 4.

25 Juden, L.R.A. Titl. LI 2,23.

Die Juden waren aus religiösen und aus wirtschaftlichen Gründen viel angefeindete Gäste. Und es gab in Leipzig genug Bürgerleute, die eine Genugtuung dabei empfanden, wenn sie den wehrlosen jüdischen Messebesuchern Unbilden antun konnten. „Welchergestalt wir, wenn wir die hiesigen Messen besuchen, sowohl von denen hiesigen als frembden Volck mit werffen, schlagen, begießen, ausschreyen und andern boshaftigen Beginnen erbärmlich erfolget, ... daß wir nicht sicher auf der gasse seyen und unsern Meßgeschäften gebührend obliegen können, sondern vielfältig dadurch daran verhindert werden, daher denn auch mancher ehrliche Mann der unsrigen hierher weiter zu kommen fast Bedenken trägt. Wann wir aber, sowohl wegen unserer Personen ein großes Mauth- und Schutzgeld auf das Rathaus und Waage-Einnahmen erlegen, also auch wegen unserer Waren einen hohen Accis bezahlen müssen: Also gelanget an E. Magnificenz unser demüthiges bitten... sie wollen uns bedrängten Hülfe erweisen und uns in dero hohen Schutz nehmen.“

Der Rat sah die Berechtigung der Klagen ein und ließ bald danach eine Bekanntmachung anschlagen, in der es heißt: „Wann Wir denn solchen Frevel und Muthwillen nachzusehen geneiget, zumahl derselbige wider die Marckt-Freyheit laufft, den gemeinen Ruhestand störet, und allerhand böses nach sich ziehen kann: Als verordnen Wir, krafft dieses, daß sich hinführo niemanden an eintzigen Juden weder mit Worten noch Werken vergreifen, sondern ein jeglicher diese ... anher handelnden Leute allenthalben ungekräncket und ungehindert gehen und ihres zulässlichen Handels warten lassen solle, bey zehen Thaler, auch Gefängnis und anderer Straffe, do jemand hierwider sich unterstehen möchte.“

Wenige Jahre vorher, 1682, hatte der Konkurrenzneid der christlichen Handelsleute Leipzigs dazu geführt, daß der Rat eine *Judenordnung* erließ, die auch kurfürstliche Bestätigung erhielt. Nach ihr durfte z. B. kein Jude (außer den Pferdejuden) in der Vorstadt Wohnung nehmen. Jeder Jude hatte sich vom Zöllner am Stadttor einen Angabezettel aus-schreiben zu lassen, mit dem er sich innerhalb 24 Stunden auf der Waage anmelden und beim Stadtgericht das Schutzgeld abstaten mußte. Verstieß er gegen diese Vorschriften, so wurde er mit einer Strafe von 20 Reichstalern belegt.

Fuhr ein Judengeschirr in Leipzig ein, so erhielt am äußeren Tore der ankommende Jude statt des Torzettels den Judenzettel, auf dem Name, Anzahl der Personen, die Stunde ihrer Ankunft und das Logis stand, und den Geleitzettel, auf dem der Name des Fuhrmanns und die Art des Geschirrs verzeichnet war. Im inneren Tore hatte der Zöllner beide Zettel zu revidieren, auf dem Judenzettel die Stunde der Ankunft, auf dem Geleitzettel aber alle Behältnisse, Ballen und Pakete zu notieren.



Reisende polnische Juden

Durch diese scharfen Kontrollmaßnahmen wurden die Juden bei ihrer Ankunft oft lange aufgehalten. Auf ihre Beschwerde antwortete der Rat, daß die Juden selbst schuld seien, wenn sie am äußeren Tore längere Zeit auf Abfertigung warten mußten, da sie zumeist in ganzen Wagenzügen mit ihren Glaubensgenossen in Zeiten der Messe ankämen. So standen z. B. zur Ostermesse am 18. April 1790 mittags gegen 11 Uhr vorm Grimmischen Tore 9 Juden-Kaleschen, nachmittags 1 Uhr aber deren 24 auf einmal, die nicht weniger als 105 Personen mitbrachten, was selbstverständlich eine Stunde Zeit zur Expedition erforderte, zumal zwischendurch noch Extra-Posten abgefertigt werden mußten. Es war natürlich für den Torschreiber nicht möglich — und das war,

wie der Rat glaubte, die Absicht der Juden —alle Waren dieser Geschirre nachzusehen. Der Torschreiber notierte dann auf dem Judenzettel: „Waren sind ohne Beschauer nicht abzuladen.“ Dadurch sollte vermieden werden, daß der Jude bereits in der Vorstadt anfang Handel zu treiben, ehe die Waren versteuert waren.

Gleich scharfen Bestimmungen unterlag die Abreise. Die Juden mußten, wenn sie die Stadt verlassen wollten, vorzeigen können: einen Abfertigungszettel von der Waage, einen vom Stadtgericht und einen des Gerichtsfrones. Diese Ausweise waren dem Zöllner bzw. Torschreiber beim Verlassen der Stadt vorzuzeigen.

Gegen all diese Verkehrsbeschränkungen legten die jüdischen Meßbesucher beim Kurfürsten Beschwerde ein, der trotz der gegenteiligen Ansicht des Leipziger Rats 1791 verordnete: „Was Ihr wegen der angeordneten Behandlung der auswärtigen Handelsjuden auf dem Leipziger Meßplatze unterm 23. Juni a. p. untermännigst vorstellet, daran ist Uns geziehrender Vortrag geschehen. Nach dem nun das von Euch für die fernere Beybehaltung der alten Einrichtung beschehene anführen theils nicht allenthalben auf gesetzlicher Anordnung beruhet, theils den jetzigen Zeiten nicht mehr angemessen ist, und das Interesse der Leipziger Meßhandlung vielmehr erfordert, der fremden Handelsjuden nützliche Geschäfte durch Aufenthalt und Weitläufigkeiten nicht zu erschweren, sondern selbige in Ansehung der zur Sicherstellung der zu entrichtenden Abgaben zu führenden Kontrolle den christlichen Handelsleuten gleich zu behandeln. So haben Wir, indessen Betracht für gut befunden, es bey eingangs gedachter Verordnung unter nachstehenden Modificationen bewenden zu lassen, daß nämlich

1. die mit Freypässen versehenen Handels-Juden bey ihrer Ankunft zu Leipzig im äußern Tore in der bey christlichen Handelsleuten stattfindenden Weise zu behandeln. Wenn dieselben aber Waren mit sich führen, so ist

2. ihnen vor dem äußersten Thore sogleich auf die Waage zu fahren nicht zu gestatten, sondern es hat dabey daß sie zuförderst bey dem Zöllner im innern Thore mit dem Angabezettel sich melden müssen, sein ferneres Verbleiben jedoch ist von denen selben auch hierunter ein mehreres nicht, als was den Christen obliegt, zu beobachten:

3. Wird die in der Leipziger Judenordnung enthaltene Disposition, nach welcher jeder Rathsdienner oder Stadtknecht nach Willkühr die Vorzeigung gewisser Zeddel, bey Vermeidung einer Geldstrafe von einem Reichsthaler auf den Verweigerungsfall verlangen kann, da solches nur zu Plackereyen Anlaß gibt, und der Jude bey seinem Ausgang ohnehin sich legitimieren muß, gänzlich aufgehoben.

4. Wegen des Ausganges hat jeder abreisende Jude außer den gewöhnlichen, jedem Ware wegführenden Handelsmann nötigen Waagezettel, blos mit einem Zeddel von den Stadtgerichten gegen Erlegung der bestimmten Abgaben für jede Person sich zu versehen und diesem bey dem äußeren Thorschreiber vorzuzeigen. Es ist auch

5. wegen Ein- und Auspassieren der fremden Handelsjuden des nachts in gleichen Sonn- und Feyertags kein Unterschied zwischen Juden und Christen zu machen, sondern erstere ebenso als letztere auf behöriges anmelden der Ein- und Aus-laß zu gestatten.

Wir begehren dahero an Euch, ihr wollet in dessen Gemäßheit das Erforderliche verfügen, im Fall aber in der Folge sich etwa erhebliche Inconveniencien bey dieser Einrichtung er-

eignen sollten, an Uns davon gebührende Anzeige erstatten. Mochten euch nicht bergen und geschiehet daran Unsere Meynung."

Die Beschränkungen, die jahrhundertlang den Juden auferlegt waren, waren nun aufgehoben worden. Am 25. April 1800 ließ die kurfürstlich-sächsische Landes-Ökonomie-, Manufaktur- und Commerzien-Deputation zu Dresden für die zur Messe fahrenden Juden eine Anweisung folgenden Inhalts anschlagen:

1. Es werden den jüdischen Handelsleuten aus allen fremden Ländern auf ihr Ansuchen Finanzfreipässe zum Besuche der Leipziger und Naumburger Messen erteilt. Diese Pässe erhalten die Juden auf ihr Ansuchen, entweder durch das geheime Finanzkollegium zu Dresden oder durch die Hauptgleitseinnahme zu Leipzig. Die polnischen, russischen, ungarischen, türkischen Juden erhalten solche Freipässe auf ihr Ansuchen auch bereits beim Übergang an den Grenzzollstationen ausgestellt. In der Regel waren die Pässe nur für eine vierwöchige Maßzeit gültig. Diese vier Wochen galten vom Eintritt ins Kurfürstentum bis zum Wiederaustritt.

2. Die mit Freipässen versehenen Juden waren auf allen Land- und Poststraßen vom Juden-Leibzoll und anderen zu erstattenden Abgaben befreit. Diese Paßfreiheit erstreckte sich auch auf „eine Weibsperson, einen Knecht oder Bedienten nebst Pferden, die zur Beförderung der auf die Messe zu bringenden Waren nötig waren“.

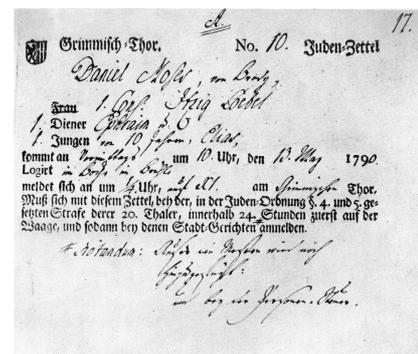
3. In Leipzig und Naumburg selbst genossen die mit Freipässen ankommenden Juden gleiche Befreiung wie auf der Reise von allen besonderen jüdischen Abgaben. Da die russischen, polnischen, ungarischen und türkischen Juden keine Frauen mit zur Messe brachten, war ihnen ein zweiter Diener oder Knecht einzuführen gestattet.

4. Auf alle zum Verkauf nach Leipzig bringende Waren hatten die Juden $\frac{1}{4}$ Prozent mehr an Gleite und Zoll zu bezahlen, als die Christen. Brachten sie aber für mehr als Tausend Taler Rohmaterialien mit, oder kauften sie über diesen Betrag am Orte ein, so wurde ihnen dieser Betrag bei ihrer Abreise wieder rückvergütet.

„Solches alles wird auf Ihro Churfürstliche Durchlaucht zu Sachsen höchsten Befehl andurch öffentlich bekannt gemacht, damit die auswärtigen Juden verheißen Gleichstellung zu den christlichen Handelsleuten, sowie überhaupt glimpfliche, billige und menschenfreundliche Behandlung umso zuverlässiger gewärtigen können.“

So unverständlich uns heute die Ausnahmestimmungen gegen die Juden sind, so verständlich sind uns die rigorosen Kontrollmaßnahmen zu Zeiten, wo eine Epidemie die Stadt bedrohte. Leipzig ist oft von einer Seuche heimgesucht worden, die die Einwohnerschaft dezimierte und das Wirtschaftsleben brach legte.

Die Nachrichten über den Ausbruch einer Epidemie verbreiteten sich mit großer Geschwindigkeit über alle Länder. Fuhrleute, Postreiter und Handelsleute waren gewöhnlich die ersten Unglücksboten. Wurde ein Seuchenherd bekannt, dann geriet der ganze Ver-



Juden-Zettel

kehr auf den Zufuhrstraßen ins Stocken infolge der angeordneten Schutzmaßnahmen und der Angst der Kaufleute, sich und ihre Waren in eine verseuchte Gegend zu begeben.

Brach die Pest in Leipzig längere Zeit vor dem Einläuten der Messe aus, so wurde sie trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten auf einen späteren Termin verlegt. Kam die Nachricht aber kurz vor Beginn der Messe an den Rat, so half man sich damit, gegen alle Meßprivilegien die Messe vor den Toren abzuhalten. Die Stadt selbst wurde abgesperrt. So errichtete der Rat 1681 draußen vor den Toren zur Beförderung und Stapelung der Handelsgüter Stapelplätze und Niederlagen, in die die Zufuhrstraßen einmündeten.

Empfang der Rat die Nachricht, daß in Gebieten oder Städten, mit denen Leipzig Handelsbeziehungen unterhielt, eine Seuche ausgebrochen war, so unterwarf man alle ankommenden Reisenden einer äußerst strengen Torkontrolle, um eine Einschleppung zu verhindern. Vor allem die orientalischen Kaufleute, gegen die der meiste Verdacht bestand, daß sie Seuchenträger seien, kontrollierte man scharf. Die aus dem Seuchenherde ankommenden Fremden isolierte man. Sie mußten sich einer Quarantäne von vollen 42 Tagen unterwerfen. Die mitgebrachten Waren, besonders aber Federn, Wolle, Rauchwaren, Häute, türkisches Garn, mazedonische Baumwolle, wurden durch Feuer vernichtet. Das gleiche Los erlitten Gebrauchsgegenstände wie Möbel, Betten, Kleider usw. Versuchte jemand, die bestehenden Vorschriften zu umgehen, und wurde er dabei abgefaßt, so wurde er körperlich schwer gestraft, meist aber an Ort und Stelle hingerichtet.

Wer lebend die Quarantäne verließ, erhielt von der Stadt einen Gesundheitspaß und durfte sich auf seiner Weiterreise keine andere als die vorgeschriebene Landstraße benutzen. Die Benutzung aller Schleich- und Nebenwege war verboten. An den Grenzübergangsstellen ,auf den Straßen, an den Brücken, an den Toren der Städte, in den Dörfern und an den Fuhrgasthöfen schlug man Verordnungen an, die Verhaltensmaßnahmen zum Schutze gegen die Seuchen vorschrieben. Zur Durchführung dieser Bestimmungen wurden Militär, Wächter, Jäger, Forstbediente, Land- und Steuerräte, Beamte, Magistrate, Gerichtsobrigkeiten, Land-, Zoll-, Polizei-, Accise-, Tabaks- und Mühlenbereuter zugezogen.

Trotz Quarantäne und Gesundheitspaß hatte sich der Reisende auf seinen weiterem Wege immer neuen Untersuchungen und Nachforschungen zu unterziehen. Der Gesundheitspaß durfte nicht alt sein und kein anderes Datum tragen, als den in Buchstaben angegebenen Tag der Abreise. Er mußte von der Ortsobrigkeit unterschrieben und besiegelt sein, Vor- und Zunamen des Reisenden, seinen Stand, eine Beschreibung seiner Statur, seiner Kleidung und seiner besonderen Merkmale enthalten. Die begleitenden Personen und mitgeführten Sachen mußten ebenfalls aufgeführt werden. Bei den Waren mußte ihr Ursprung vor der Abreise durch einen Eid erhärtet und in den Paß eingetragen werden. Wurden sie später bei der Accise oder bei der Verzollung anders, als der Paß es besagte, befunden, so wurden sie, selbst wenn sie von unverdächtigen Orten eingeführt worden waren, konfisziert, verkauft, gegebenenfalls auch verbrannt.

Die Reisenden mußten ihre Pässe von Ort zu Ort, vornehmlich dort, wo sie übernachteten, von der Ortsbehörde, allenfalls von den Pfarrern unterschreiben lassen, damit man beurteilen konnte, ob sie den vorgeschriebenen Weg eingehalten hätten. Zu jeder neuen Reise benötigte man einen neuen Paß. Wer in einem Paß etwas änderte, wurde körperlich gezüchtigt, und, wenn aus einer Urkundenfälschung ein Unglück entsprang, mit dem Tode bestraft.

„Wirte, Gastgeber, Beherberger“ wie auch andere Bürger einer Stadt, eines Fleckens oder Dorfes durften niemand ohne Vorzeigung des Gesundheitspasses aufnehmen. In den Städten mußte es sich der Reisende gefallen lassen, einem sehr langen „Interrogatorium“ unworfen zu werden. Man fragte ihn, wie er heiße, von welchem Stand und wo er wohnhaft wäre, von welchem Ort er zuerst abgereist sei, welche Orte er berührt, wie lange er sich in diesem oder jenem aufgehalten hätte, ob er sich etwa in einem angesteckten Orte befunden oder im Durchreisen diesen berührt hätte, ob er Waren und Sachen bei sich hätte, die an solchen Orten gewesen wären, ob er einen Paß hätte, der die Reise über den betreffenden Ort vorschriebe. Es war den Kontrollbeamten vorgeschrieben, „die Pässe genau durchzusehen, Unterschriften und Petschaft wohl zu betrachten, insonderheit darauf zu sehen, ob die Personen auch so beschaffen waren, als die Pässe es besagten.“

Die Aufhebung der dem Handel so hinderlichen Vorbeugungsmaßnahmen war in Leipzig an ganz bestimmten Voraussetzungen geknüpft. Die am Tore eintreffenden orientalischen Kaufleute brachten gewöhnlich die erste Kunde vom Erlöschen der Seuche, da gerade sie ein ganz besonderes Interesse daran hatten, den Handel und Verkehr wieder frei zu sehen. Ihren Aussagen wurde aber erst dann Glauben geschenkt und die Absperrung erst dann aufgehoben, wenn eine größere Anzahl glaubwürdiger Persönlichkeiten übereinstimmend berichtete und ihr Zeugnis durch einen Eid vor dem Rate bekräftigt hatten.

Von der Post

Die Post ist ein Kind der Neuzeit, eine Schöpfung der seit dem Ende des Mittelalters zu immer größerer Macht aufsteigenden Landesfürsten, die ihre Territorien absolutistisch und zentralistisch regieren wollten. Dieses Bestreben war nur dann durchzuführen, wenn sie in ununterbrochener Verbindung mit ihren über das Land zerstreuten, an Zahl stetig wachsenden Verwaltungsbehörden blieben, um fortlaufend von ihnen Berichte erhalten und an sie Befehle erteilen zu können. Sowie die Amtsgeschäfte einen genügenden Umfang angenommen hatten und die Einrichtung eines teuren Postbetriebes sich lohnte, gingen die Fürsten dazu über, den gelegentlichen Kurierdienst durch einen regelmäßigen Botendienst zu ersetzen, der aber zunächst ausschließlich und noch lange Zeit später in erster Linie ihnen für ihre eigenen politischen und persönlichen Zwecke zur Verfügung stand.

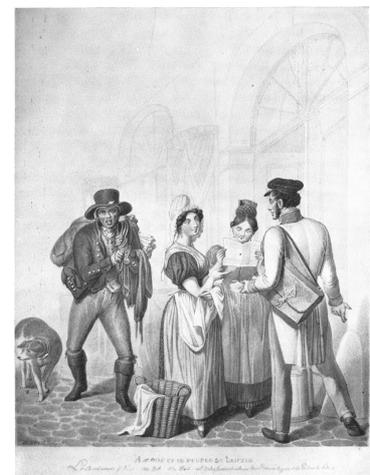
In Kursachsen findet man die ersten Spuren eines solchen fürstlichen Postwesens im Jahre 1574. Damals wurde ein gewisser Salomon Felgenhauer, der bis dahin „Reutender Postbote“ gewesen war, vom Kurfürsten als Postmeister angestellt. 1586 händigte man ihm eine neue Bestallungsurkunde aus, in der ihm ein Jahrgeld von 200 Gulden ausgesetzt wurde, das sich im folgenden Jahr um 150 Gulden erhöhte.

Privatpersonen waren ebenso wie Stadtmagistrate, Kirchenbehörden, Universitäten usw. im Mittelalter und in den ersten Jahrhunderten der Neuzeit auf Eigenhilfe angewiesen, wenn sie Briefe zu besorgen hatten. Fuhrleute, die über Land fuhren, reisende Kaufleute, umherziehende Mönche und wandernde Handwerksburschen wurden darum angegangen, die Bestellung gegen ein kleines Entgelt zu übernehmen. In dringenden Fällen mußte ein besonderer Bote gedungen werden. Das kam aber selten genug vor, wie denn überhaupt das Bedürfnis nach Nachrichtenübermittlung zunächst gering war. Man vergesse bei der Beurteilung mittelalterlicher Zustände niemals, in einem welch engen Raume sich damals das soziale und wirtschaftliche Leben der Menschen abspielte. Die Stadt mit ihrem umlie-

genden Landbezirk, die ein sich fast völlig selbstgenügendes Wirtschaftsgebiet bildete und nur wenig Ergänzung durch Einfuhr von außerhalb benötigte, sie war das Wirkungsfeld des mittelalterlichen Menschen, die Stadt, in der er wohnte und seinem Handwerk nachging, in der in nächster Nähe seine Verwandten und Bekannten weilten. Und so lagen die Verhältnisse meistens auch noch zu Anfang der Neuzeit.

Aber gerade Leipzig machte eine Ausnahme von der allgemeinen Regel. Wirtschaftliche Ursachen führten hier zur Einrichtung eines städtischen Postbetriebes. Der rege Handelsverkehr, das aufblühende Messewesen ließen in Leipzig schon frühzeitig den Wunsch aufkommen, mit den übrigen Handelsstätten Deutschlands in dauernder Verbindung zu bleiben. Bereits gegen Ende des 14. Jahrhunderts bestand ein direkter Botendienst von Leipzig nach Augsburg, Nürnberg, Prag, Wien, Braunschweig, Köln, Dresden, Magdeburg und Hamburg.

Bis zum Jahre 1590 lag dieser Nachrichtendienst, der immer weiter ausgebaut wurde, in den Händen einer Botenzunft. Angesichts der zahlreichen Mißstände aber, die eingetreten waren, sah sich der Rat der Stadt veranlaßt, das Botenwesen in eigene Regie zu nehmen, einen Botenmeister zu bestellen und ein Botenlokal zu bestimmen. Scheinbar jedoch hatten diese Maßnahmen noch nicht den gewünschten Erfolg. Denn 1608 — im gleichen Jahre wurde auch ein besonderes Botenhaus gebaut — erließ der Rat eine geharnischte Botenordnung, um die schlechte Disziplin, die unter den 30 ordentlichen und 10 Reserveboten herrschte, zu heben. Oftmals nämlich kam es vor, daß sich die Boten bei schlechtem Wetter weigerten abzu-
laufen oder daß sie unterwegs herumbummelten, nicht selten auch die ihnen anvertrauten Briefe auf einer Zwischenstation einem Fremden, der nach dem Bestellort reiste, zur Weiterbeförderung übergaben, um sich den Weg zu sparen. Das alles wurde durch die Botenordnung des Rats unter strenge Strafe gestellt (Gefängnis oder Entlassung). Auch wurde den Boten untersagt, sich an den Stationsorten in den Bierhäusern herumzutreiben. Die Besoldung der Botenknechte war eine geringe. Daher wurde ihnen erlaubt, alljährlich zu Neujahr mit einer verschlossenen Büchse bei den Handelsherren der Stadt und den anderen Auftraggebern herumzugehen und sie um ein Geschenk zu bitten. Vom Ertrag dieser Sammlung erhielt der Botenmeister $\frac{1}{8}$, die Boten $\frac{1}{3}$, der Rest floß einer Hilfskasse zu, aus der kranke und invalide Boten unterhalten wurden.



Leipziger Straßenbild aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts (Dienstmädschen, Postbote und Botenfuhrmann)

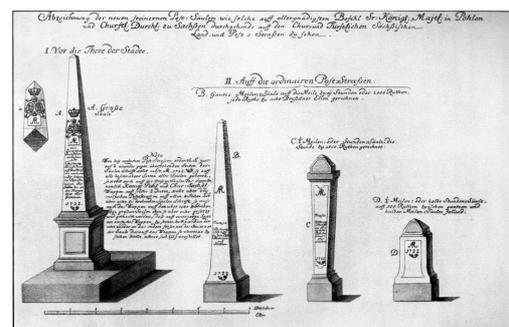
Der Postbetrieb der sächsischen Kurfürsten, der nur der geregelten Versendung der Regierungs- und Hofkorrespondenz diente und ein reiner Zuschußbetrieb war, hatte mit der Entwicklung des ausgedehnten Postbetriebes der Stadt Leipzig, der wirtschaftlichen Zwecken diente und sich bezahlt machte, nicht Schritt halten können. Gegen ein jährliches Gedingegeld, das ihre Rentkammer dem Rat entrichtete, hatten die Kurfürsten schon früher das Leipziger Botenwesen in Anspruch genommen. 1613 nun erfolgte die Verschmelzung des fürstlichen und städtischen Nachrichtenwesens, indem Johann Georg I. das kurfürstliche Postregal gründete und einen kurfürstlichen Postmeister in Leipzig ernannte. Lange Jahre hat der Rat der Stadt Leipzig darum gekämpft, das städtische Botenwesen wieder in die Hände zu bekommen. Aber seine Bemühungen waren vergeblich. Die Wirren des Drei-

ßigjährigen Krieges stärkten die kurfürstliche Macht —und der Postverkehr blieb kurfürstlich.

Die Leistungsfähigkeit der sächsischen Post, die von den Kurfürsten verpachtet und erst 1712 in unmittelbare Staatsverwaltung übernommen wurde, war noch keine große. Kennzeichnend ist, daß der Landesherr 1661 eine Verordnung erließ, in der er befahl: „Große Convolute und Pacquete, insonderheit aber auch schwere Geldpacquete sollen denen Posten nicht uffgebürdet werden, weil dergleichen die Ordinarien (ordnungsmäßige Posten) hemmt, die Postpferde übermäßig beschweren, und mancherley Ungemach verursachen.“ Auch wird darauf hingewiesen, daß die Posten, „von niemand außer Unserer ausdrücklichen Verordnung darüber nicht auffgehalten werden“, damit die Anschlüsse rechtzeitig erreicht würden und keine Unordnung Platz griffe.

Eine Neuerung führte die sächsische Post 1695 ein: sie errichtete auf der Straße von Dresden nach Leipzig im Abstände von einer Stunde Weges die ersten Postsäulen, auf denen angegeben war, wie weit man an dem betreffenden Ort von Dresden oder Leipzig entfernt sei. Die Aufstellung dieser Orientierungstafeln, die, wenn auch nur allmählich, auf allen Poststrecken erfolgte, hängt zusammen mit der Personenbeförderung, deren sich die Post in steigendem Maße widmete.

Die Errichtung der zunächst hölzernen, später steinernen Postsäulen war aber so ziemlich der einzige „Dienst am Passagier“, den die Post damals ihren Fahrgästen erwies. Denn den Berichten der Zeitgenossen zufolge muß die „Fortbeschaffung reisender Personen“ für diejenigen, die sich dem Postwagen anvertrauten, alles andere wie ein Genuß gewesen sein. Besonders gefürchtet war der Anhängerwagen, der bei starkem Verkehr gefahren wurde und die „Postbeichaise“ hieß. „Sächsische Postbeichaise!“, klagt der Satiriker Saphir in einem Eingesandt



Sächsische Postsäulen

an das Sächsische Oberpostamt zu Leipzig, „Erhabenes Marterinstrument menschlicher Gebeine, holperndes, enggleisiges, weithinklapperndes, beinverrenkendes, rippenzerschmetterndes Kleinod postamtlicher Geister ... Binnen fünf Minuten wird in ihr der rohste Mensch windelweich. Friedliebender Wanderer, vermeide den näheren Umgang mit der sächsischen Postbeichaise; gehe zu Fuß — Du fährst besser!“ Und launig erzählt Kügelgen in den „Jugenderinnerungen eines alten Mannes“ von einer Fahrt mit der sächsischen Post aus dem Jahre 1818: „Zwischen Leipzig und Dresden gingen damals zwei Personenposten, die gelbe und grüne Kutsche. Die erste Kutsche stieß dermaßen, daß Leib und Seele Gefahr liefen, voneinander getrennt zu werden, weshalb meistens die grüne Kutsche vorgezogen wurde. Doch war auch diese noch von der Art, daß man bisweilen vor Schmerz laut aufschrie, und wenn der Schwager (der Postillion) nicht an jeder Schänke angehalten hätte, so würde man, es kaum ertragen haben. Die heftigen Erschütterungen, denen man ausgesetzt war, solange das Vehikel in Bewegung blieb, erregten einen Bärenhunger, den man in den Schänken befriedigen konnte. Bereits in Borsdorf gabs für die Reisenden einen Sandkuchen. In Wurzen brachte der Wirt dickes, schwarzes Bier an die Kutschen, in Luppe Ziegenkäse mit Danziger Goldwasser, kurz: von Stunde zu Stunde hatte man Gelegenheit, die Löcher wieder zuzustopfen, welche Wege und Wagen unablässig in den Magen stießen.“ Nun, diese Unvollkommenheiten waren nicht nur den sächsischen Postwagen eigen, sie hafteten vielmehr allen

Beförderungsmitteln der „guten, alten Zeit“ an.

Und ebenso war den sächsischen Postwagen das Tempo mit den anderen deutschen gemein. In dem ersten, 1706 verfaßten Postkursbuche sind folgende Reisezeiten angegeben: Von Leipzig nach

Breslau 66 Stunden,
Berlin 32 Stunden,
Hamburg 74 Stunden,
Dresden 21 Stunden,
Nürnberg 64 Stunden,
Paris 12 Tage,
Rom 15 Tage,
Wien und Warschau je 5 Tage.

Als 1827 eine Eilpost Prag—Dresden in 20 Stunden und Prag—Wien in 37 Stunden verkehrte, so erschien das als eine unerhörte, nicht zu überbieten Schnelligkeit.

Von den Transportarbeitern

Für das Auf- und Abladen der nach Leipzig kommenden Wagen hatte der Rat schon frühzeitig „*geschworene*“ Abläder in Dienst genommen, damit bei der Feststellung der Gebühren an der Wage eine bessere Kontrolle vorhanden war und Unterschleife verhindert wurden. Schon in des Rats „Willkür und Polizei-Ordnung“ aus dem Jahre 1454 heißt es: „Man sal kein centener gut mehr abeladen, es sy eins burgirs addir (oder) eins gastes, ess thun denne die geschwornen ledere, dy sollen das auch in der Wage schryben lassen by busse zwcwenzig grosschen.“

Aus diesen geschworenen Ablädern entwickelten sich allmählich *Auflädergesellschaften*, die das Privileg hatten, alle nach Leipzig kommenden Fuhrwerke auf- und abzuladen, mit Ausnahme der Bier- und Weinwagen, für die es besondere Bier- und Weinschröter gab. Die Auflädergesellschaften wurden von „Ältesten“ geleitet, die aus dem Aufläderstande selbst stammten und alle Arbeiten mitmachten. Die Auflädergesellschaften beschäftigten aber auch noch Hilfskräfte, die Wochenlohn erhielten. Den nach Abzug des Wochenlohnes für die Gehilfen verbleibenden Rest der Einnahmen verteilten die Ältesten nach Gutdünken.

Das Rauchen²⁶ während der Arbeit war den Auflädern streng verboten. 1749 ließ der Rat am Waagegebäude und in den Gasthöfen anschlagen: „Es wird hiermit jedermann anderweit verwarnet, daß er dieser Stadt Ordnungen in genauer Obacht halten und diesen zu Folge ins Künftige des Tabakrauchens auf öffentlicher Straße und an gefährlichen Orten bei Wolle, Heu, Stroh, Werk und dergl. leicht feuerfangenden Materien in denen Häusern, vornehmlich die Ablädere and andere Personen beim Ein-, Aus- und Umpacken, Auf- und Abladen derer Kaufmannsgüter und anderer Sachen, ingleichen die Tagelöhner oder Holzhacker beim Holzsägen, -spalten und -tragen, und diese, wenn sie auch nichts zu tun haben und an denen Ecken der Straßen stehen, ... überhaupt jedermann auf freier Straße, sich enthalten, widrigenfalls aber ihnen die brennenden Tabakspfeifen weggenommen werden, auch sie sodann mit Geld- oder Gefängnisstrafe, ingleichen die Hauswirte und an-

²⁶ Rauchverbot, L.R.A. II. Sekt. S. 1980.

dere Personen, so solches gestatten, mit der bereits angedrohten Strafe belegt, nicht weniger mit dem Ersatz des dadurch veranlasseten Schadens angehalten werden, gewärtig sein sollen."

1821 gab es in Leipzig 16 Auflädergesellschaften:

1. Wiener, Prager und Oberlausitzer Ges. 4 Aufläder 6 Gehilfen
2. Gebirgische Compagnie 3 Aufläder 2 Gehilfen
3. Nürnberger Compagnie 2 Aufläder 3 Gehilfen
4. Compagnie im Pelikan 2 Aufläder 3 Gehilfen
5. Schneeberger Compagnie 2 Aufläder 2 Gehilfen
6. Prager und Wiener Compagnie 2 Aufläder 1 Gehilfen
7. Nürnberger Compagnie 2 Aufläder 1 Gehilfen
8. Nürnberger, Schweizer und Geraer Compagnie 2 Aufläder 1 Gehilfen
9. Frankfurter und Niederrheinische Karrenbinder 6 Aufläder 8 Gehilfen
10. Große Compagnie 6 Aufläder 8 Gehilfen
11. Berliner Compagnie 2 Aufläder 4 Gehilfen
12. Schlesische Compagnie 3 Aufläder 2 Gehilfen
13. Gebirgische Compagnie 2 Aufläder 3 Gehilfen
14. Dessauer Fuhrmann 1 Aufläder — Gehilfen
15. Sorauer und Naumburger Fuhrmann 1 Aufläder 1 Gehilfen
16. Hallisches Fuhrwerk 1 Aufläder 1 Gehilfen

Die sich mehrenden Streitigkeiten zwischen Aufläder-Gesellschaften²⁷, Fuhrleuten und Fuhrherren veranlaßten den Rat, im gleichen Jahre eine *Abläderordnung* zu veröffentlichen:

„I. Die Abteilung der hiesigen Aufläder in mehrere Compagnien wird beibehalten, doch sind die alten Benennungen: Oberlausitzer, Wiener etc. abgeschafft. Die Compagnie wird nach der Zahl: Erste, Zweite, Dritte, Vierte usw. Compagnie bezeichnet.

II. Die Größe jeder Compagnie wird nach der damaligen Mitgliederzahl bestimmt, doch bleibt den Compagnien unbenommen, die Anzahl ihrer Mitglieder zu vermehren oder zu vermindern.

III. jede Compagnie wählt ihre Mitglieder selbst, hat aber die Wahl eines solchen Mitgliedes dem Rate sofort anzuzeigen und sodann zuvörderst die Genehmigung dieser Wahl oder die Zurückweisung des gewählten Mitgliedes zu erwarten.

IV. Nur Personen von unbescholtenem Rufe können Aufläder sein oder werden. Wer in Sonderheit wegen Diebstahls, Partiererei oder eines ähnlichen Verbrechens in Untersuchung gewesen und nicht von allem Verdacht frei gesprochen ist, ist unfähig, Aufläder zu werden oder zu bleiben.

V. Die Aufläder werden beim Stadtmagistrate nach der dieser Ordnung beigedruckten Eidesnotul verpflichtet.

VI. Jeder Compagnie ist gestattet, sich eine beliebige Anzahl Meißgehülfen anzunehmen, hinsichtlich deren die Bestimmungen sub 4 und 5 ebenfalls Anwendung finden. Diese Ge-

²⁷ Auflädergesellschaften, L.R.A. Titl. A. Nr.350.

hilfen können auf eine oder mehrere Messen angenommen und beliebig wieder abgedankt werden.

VII. Niemand darf beim Auf- und Abladen des Frachtfuhrwerkes sich anderer Lohngehilfen bedienen als der verpflichteten Aufläder oder zur Meßzeit der verpflichteten Gehülften derselben.

VIII. Die Fuhrleute sind fernerhin keineswegs an die Mitglieder der einen oder der anderen dieser Compagnien, die zeithero den Orts- oder Provinzialnamen des Fuhrmanns geführt, oder die demselben bei seiner ersten Anherkunft abgeladen, in Hinsicht auf das Ab- oder Aufladen der Güter gebunden, sondern es steht unbedingt in ihrer freien Willkür, welche Aufläder sie gebrauchen wollen.

IX. Sollte die Anzahl der verpflichteten Aufläder in der Folge nicht hinreichend gefunden und gleichwohl von den Compagnien eine angemessene Vermehrung ihrer Mitglieder auf deshalb an sie ergangene Aufforderung nicht bewerkstelligt werden, so können vom Magistrate auf Antrag der Kaufmannschaft so viel Aufläder noch angenommen werden, als man für nötig erachtet, die dann eine besondere Compagnie unter sich zu bilden haben.

X. Jede Comp. hat den durch ihre Mitglieder oder adjunktierten Gehilfen beim Auf- und Abladen und bei sonstiger Versorgung der Frachtstücke verschuldeten Schaden in solidum (solidare = das Zerbrochene wieder ganz machen) zu vertreten.

XI. Die Aufläder und Meßgehilfen stehen rücksichtlich ihres Verhaltens auf dem Accise-Platze unter der Aufsicht des vom Magistrate bestellten Waagedirektors, welcher ermächtigt ist, einzelne Aufläder oder ganze Compagnien, welche sich Unfertigkeiten zu Schulden kommen lassen, vom Accise-Platze hinwegzuweisen, woselbst sie sich nicht eher wieder einfinden dürfen, als bis es ihnen auf Erkenntnis des Magistrats gestattet worden ist.

XII. Die Gebühren der Aufläder sind in der Beyfuge bestimmt. Keinem Aufläder ist erlaubt, über diese Bestimmungen hinaus etwas von den Fuhrleuten, sei es auch unter dem Namen Zeche oder von den Güternempfängern zu fordern, bei Verlust seines ganzen Lohnes und willkürlicher Strafe des Magistrats."



Leipziger Aufläder

Darauf lud der Rat sämtliche Ältesten der Auflädergesellschaften vor sich und vereidete sie auf die neue Ordnung. Nach geschעהer Verpflichtung schritt er zur Verlosung der Nummer. Anschließend übersandte der Rat an die Kramermeister und Handlungsdeputierten die Formulare und bat um Anschlag in der Börse.

Die vom Rate im Jahre 1821 bestätigte Aufläder-Ordnung mußte infolge der veränderten Zeitumstände bereits nach einigen Jahren revidiert werden. 1837 trat die neue Aufläder-Ordnung in Kraft. Aus ihr sind folgende Punkte von Wichtigkeit: nunmehr waren neben den Auflädern auch die sogenannte Wein- und Bierschenker berechtigt, Güter ab- und aufzuladen. Die einzelnen Compagnien wählten nach wie vor ihre Mitglieder selbst und präsentierten sie dem Rate, welcher über Annahme oder Abweisung endgültig beschloß. Unbescholtenheit war Vorbedingung, dem Trunke ergebene Aufläder durften nicht angestellt

werden. Auch die für Meßzeiten jeweilig zu verpflichtenden Gehilfen unterlagen der Bestätigung oder Zurückweisung des Rates. Jede Gesellschaft wählte aus ihrer Mitte sich ihren Führer, der vom Rate besonders verpflichtet wurde. Die mit Frachtfuhrwerk ankommenden oder hier ladenden Fuhrleute waren keineswegs mehr an bestimmte Aufläder-Compagnien gebunden. Es stand gänzlich im Ermessen der Fuhrleute, welcher Aufläder-Compagnie sie sich bedienen wollten, alle bisherigen Herkommen und Gewohnheiten wurden ausdrücklich aufgehoben. Für alle Schäden, die beim Auf- oder Abladen entstanden, hatte die Gesellschaft zu haften. Auf plombierte Frachtstücke war besonders achtzugeben, auch waren die Güter vor Nässe und Reibungen zu schützen. Kontraventionen (Streitigkeiten) schlichtete der Rat.

Damit fanden auch die Differenzen ihr Ende, die seit langem zwischen den Auflädergesellschaften und den *Bierschrötern*²⁸ bestanden hatten.

Zu den Meßzeiten vermochten die Auflädergesellschaften nicht den an sie gestellten Ansprüchen gerecht zu werden. Daher hatte der Rat der Stadt Leipzig erlaubt, daß sich verwandte Gewerbe während der Messen am Ab- und Aufladen beteiligen durften. So hatte der Rat z. B. dem Bierschröter Liebig das Aufladen und Packen der den polnischen Juden eigenen Wagen und Geschirre gestattet. „Außerhalb der Messen aber hatte er sich des Auf- und Abladens aller und jeder Kaufmannsgüter, auch der polnischen, gänzlich zu enthalten.“ Daran ändert auch eine Eingabe sämtlicher polnischer Kauf- und Handelsleute an den Rat nichts, die erklärten, daß ihnen nicht zugemutet werden könne, ihre Waren durch ihnen unbekannte Aufläder abladen zu lassen. Sie müßten einen Mann haben, den sie schon lange kannten, weil sie mehrere hunderttausend Taler Geld auf die Messe nach Leipzig brächten, die sie von einem Fremden keinesfalls abladen lassen könnten. Weiter gaben sie an, daß ja die polnischen Wagen von ganz anderer Art als die hiesigen seien, der Bierschröter Liebig aber seit Jahren damit vertraut sei.

Liebig lud nun außerhalb der Meßzeiten eigenmächtig 1810 ein-und zwanzig russische Wagen. Er wurde vor den Rat zitiert, der ihm befahl, er möge „sich bei namhafter Strafe vor Einläutung und nach Ausläutung der Meß- und Marktfreyheit des Auf- und Abladens polnischen und Russischen Fuhrwerks gänzlich enthalten“. Liebig hielt sich auch späterhin nicht an die Verordnung des Rates und wurde mit sechs Tagen Gefängnis und mit einer namhaften Geldbuße bestraft. Die polnischen Kaufleute beschwerten sich aber beim Rate und verlangten, daß der Bierschröter Liebig ihnen wieder zur Verfügung gestellt würde. Sie schreiben, „daß sie als Frachtfuhrleute nicht angesehen werden dürften, da sie eigene Geschirre hätten und darauf nach ihrer Landessitte ihr Gepäck führten. Liebig aber wisse alles so zu ordnen und einzurichten, daß wir auf unseren Wagen bequeme Reisesitze neben unseren Waren und auf solchen erhalten, woran uns bei einer Reise von 150 und mehreren Meilen sehr viel gelegen sein muß“.

Damit nun die Aushilfstätigkeit Liebigs genau fixiert würde, verlangte der Rat von ihm 1811 folgenden Eid: „Ich, Johann Gottlieb Liebig, schwöre zu Gott etc., daß ich mich bei der Verrichtung des Abladens und Aufladens polnischer und russischer Wagen während der Messen treulich verhalten, niemand sein Gut verwarlosen, noch veruntreuen, mit den Fuhrleuten und Eigentümern dieser Wagen und der verladenen Güter nicht Partiererei treiben, noch dieselben von einem Wirtshause abwendig machen und einem anderen zuführen, alles und jedes, was an Waren ankömmt, auf die Landaccise und Waage verweisen und das abgeladene Gut ehrlich, es sei denn gehörig angegeben und vergeben, nach

28 Bierschröter, L.R.A. Titl. LXIV/42a und 42.

Hause schaffen, übrigens aber außer den Messen des Auf- und Abladens polnische und russischer Wagen überhaupt, sowohl in als zwischen den Messen des Auf- und Abladens aller anderen Wagen und Güter mich enthalten will. Alles treulich und ohne Gefährde, so wahr mir Gott helfe."

Die Auflädergesellschaften hatten die Tätigkeit Liebigs als eine Verletzung ihrer Privilegien angesehen und sich energisch dagegen gewehrt. Aber als Liebig starb, war der Streit zwischen Bierschrötern und Auflädergesellschaften noch nicht beendet. Andere traten an Liebigs Stelle. Die Auflädergesellschaften stemmten sich gegen eine Vereidigung eines besonderen Ab- und Aufläders für das russisch-polnische Gut und führten in einer Eingabe an den Rat an, daß ihnen hierdurch bedeutender Schaden zugefügt würde, denn es sei ein altes Herkommen, „daß jeder Fuhrman, wenn er erstmalig nach Leipzig kommt und nicht bereits früher sich einen Aufläder gewählt hat, jeden Aufläder dazu nehmen kann, von dem er jedoch alsdann ohne gegründete Ursache nicht wieder abgehen darf. Es hängt einzig und allein von der Wahl der Fuhrleute ab, welcher Aufläder-Compagnie sie ihre Güter anvertrauen wollen. Hat der Fuhrmann aber seine Wahl getroffen, so ist er bei seinem späteren Eintreffen in Leipzig allerdings dieser Compagnie verpflichtet."

Doch hatten die Auflädergesellschaften neben den Bierschrötern noch andere Konkurrenten. Vor allem waren es die von den Gasthofbesitzern, denen die Wagen und Geschirre mit ihren vollen Inhalt von den Kaufleuten zuerst anvertraut wurden, beschäftigten sogenannten *Wagenwächter*.

Ein grimmer Streit um die Abgrenzung ihrer Gewerbe²⁹ wurde im 18. Jahrhundert auch zwischen den *Bier- und Weinschrötern* geführt. 1771 beschwerten sich die Bierschröter beim Leipziger Rate über die Weißküttel. Sie seien vom Rate als Bierschröter angenommen und dahin angewiesen worden, alles Bier, „so in Kufen, Fassen, Vierteln und Tonnen anhero gefahren werden wird, in denen Häusern und wohin sie verlanget werden gegen das uns vorgeschriebene Lohn einzuschroten". Die ebenfalls vom Rate verpflichteten Weinschröter dagegen seien nur zum Biereinschroten aus dem Burgkeller da, sonst aber hätten sie nur die Wein-, Öl- und dergleichen Fässer in andere Häuser einzuschroten. Die Weinschröter aber hätten eigenmächtigerweise sich unterfangen, das Bier auch in die Amtskeller und in die Kollegien der Universität einzuschroten und den Bierschrötern ihren Verdienst entzogen.

Die Bierschröter klagten beweglich über schlechte Zeiten. Der Verdienst sei gering, denn es würde wenig Bier in Kufen und Fässern herein in die Stadt gebracht, da sich die meisten Leute „Dorff Biere" einlegten, welches in kleineren Gefäßen als „ $\frac{1}{2}$ und gantzen Tonnen" in die Stadt gebracht und von den Schaffnern und Knechten der Dorfbierwagen eingeschroten wurde. Auch wären sie verpflichtet, „das benöthigte Zeug, als Wagen, Seile und was sonst dazu nöthig" für ihr Geld anzuschaffen und in brauchbarem Zustand zu erhalten, wofür sie jährlich wenigstens 25 Reichstaler bezahlen müßten. Den Weinschrötern dagegen lieferte das Handwerkszeug der Rat, auch erhielten diese „ein gewisses Lohn" und verdienten außerdem noch beim Einschroten der Öl- und dergl. Fässer.

Nach langen Verhandlungen mit den Beteiligten suchte der Rat 1772 den Streit dadurch zu schlichten, daß er je einen weiteren Bier- und Weinschröter verpflichtete, denen er eine genaue Abgrenzung ihrer Tätigkeit vorschrieb. Der Bierschröter soll „1. seinen Dienst getreulich versehen und tun dem Armen als dem Reichen.

29 Abgrenzung ihrer Gewerbe, L.R.A. II. Sekt. B. 1186

2. Kein fremdes Bier ohne des Rats Erlaubnis abladen und in die Häuser und Keller einlegen und da ein ander solches thun wollte, auf dem Burgkeller anmelden.
3. Alle Tage soll er schuldig sein, abends auf dem Keller anzuzeigen, wo des Tages über ist Bier eingelegt worden.
4. Er soll weder aus den Fässern, so hinunter geschroten werden, noch aus denen, so im Keller bereits liegen, eigenmächtig trinken oder dergleichen fordern oder das Gesinde darzu anstrengen.
5. Diejenigen Bürger, welche Bier einlegen wollen und deshalb nach ihm und seinen Consorten schicken so viel (als) möglich befördern und ohne Not nicht aufhalten.
6. Das Bier, so aus dem Burgkeller gezogen vor allen andern wegzuschaffen sich bemühen, damit es Winterszeit vor dem Keller nicht gefrieret, noch Sommerszeit schaal und heiß werde."
7. Er hatte fleißig auf die Schrotleitern zu achten und sie bei Nichtgebrauch vor dem Keller anschließen, damit fremde Fuhrleute sich ihrer nicht bedienen konnten. Wurden Nachtwachen gebraucht oder ihm anbefohlen, so durfte er sich dessen nicht weigern, auch hatte er sich mit seinem Lohne zu begnügen."

Der „Weißkittler“ soll

1. seinen Dienst getreulich versehen und tun dem Armen wie dem Reichen.
2. Kein fremdes Bier ohne des Rats Erlaubnis abladen.
3. Er soll den Burgkeller in gute Acht nehmen und aufwarten, auch denselben mit dem Biereinlegen vor anderem befördern. Neben dem Weineinlegen konnten die Kittler auch das Biereinlegen, blieben jedoch lediglich auf den Burgkeller, die Collegien und die Trinkstuben des Rates beschränkt.
4. Die Weinschröter hatten den Wein dem Visierer, ehe er abgeladen wurde, anzuzeigen und anzusagen. Ohne Zeichen von des Rats Wage durfte er weder eingelegt noch abgezogen werden.



Leipziger Strassen-Gruppen

5. Auch sollten sie sich an dem gesetzten Lohne begnügen und des verbotenen Trinkens aus den Fässern wie auch vor dem Hahne enthalten.
6. Kein Licht durfte aus dem Keller mitgenommen werden.
7. Auch sich an den Bierzeichen nicht vergreifen. (Das vom Visierer auf dem Fasse aufgeschriebene Maß nicht ändern.)
8. Auch sie hatten dem Rat sofort anzuzeigen, wer fremde Biere oder Weine innerhalb der

Stadt einlegte.

Eine neue Kategorie von Transportarbeitern nahm der Rat 1737 zum erstenmal in Dienst und Pflicht. Es hatte sich nämlich 1735 eine Reihe einflußreicher Leipziger Bürger darüber beschwert, daß das Abladen der Kohlen³⁰ eine Menge Staub verursache, und den Rat veranlaßt zu verordnen: „Daß, wenn Kohlen Fuderweise in die Stadt gebracht, darinnen ausgeschüttet und gemessen werden, der hefftige Rauch und Staub nicht allein denenjenigen, so auf denen Gassen wohnen, gehen und fahren, sehr beschwerlich und denen Häusern nachtheilig gefallen, sondern auch und vornehmlich denen in Gewölben, Läden und Werckstätten befindlichen zum Theil kostbare Waaren und Sachen dadurch großer Schaden zugezogen wurden. Und dann, diesem übelstand und nachtheiligem Wesen abzuhelfen, als der gemeine Nutzen in dieser Handelsstadt erfordern: Als(o) wird Kraft dieses verordnet, daß von dato an keine Kohlen in der Stadt ausgeschüttet und gemessen, sondern in dem von Uns zwischen dem Hallischen und Grilltmischen Thore erbaueten Schuppen und solche dahin geführt, sowohl die Kohlen vor dem Tore und die absonderlich hierzu nach dem richtigen Kohlen-Korb-Maaße gefertigten Körbe eingemessen, und in denen selben in die Stadt geführt oder getragen, daselbst in die Kohlenkeller oder Kammern gebracht, oder, dafern die Kohlen-Keller ihre Löcher gegen die Gasse haben, in dieselben vermittels derer an die Körbe gemachten Leinwand-Hälse, unmittelbar ausgeschüttet und hierdurch der Staub auf den Gassen vermieden werden solle. Inmassen auch ferner denen Kohlenträgern ihre Säcke, wenn die Kohlen darauf geschüttet werden, in der Stadt auszustäuben bey ernster Strafe untersaget wird.“

Der Leipziger Rat hatte nun zur Abwicklung eines geregelten Kohlenverkaufs *Kohlenmesser* und *Kohlenträger* in Pflicht genommen.

Die Instruktion³¹ der neuen Kohlenträger lautete:

„1. Es soll der Kohlenträger einem wohlgedachten Rathe treu, hold und gewärtig seyn, desselben Nutzen, soviel an ihm ist, fördern, auch Schaden verhüten, nicht weniger bey seinen Dienst sich ehrlich erweisen und den übermäßigen Trunk meiden.

2. Alle Tage, wann Kohlen hereinkommen, zu rechter früher Zeit auf den gewöhnlichen Kohlenplatze vor dem Ranstädter Thor sich finden lassen.

3. Die Meß-Körbe nach geschehenen Gebrauch derselben nirgends anders in Verwahrung setzen, als an denjenigen Ort, der ihm darzu angewiesen.

4. Für sich oder die Seinigen keinen Handel aus Kohlen treiben, noch an jedem dergl. concessionen verkaufen.

5. Beim Wegtragen der Kohlen keinen andern Korb gebrauchen, als welcher richtig geeicht und mit des Raths Wappen gebrannt ist, und keine Kohlen ungemessen wegtragen, es wären denn kleine Reste, so weniger als einen Viertels-Korb ausmachen, übrig, solche mag er nach beschehener Taxe vor dem verpflichteten Meß-Meister denen, die sie erhandeln, wegtragen lassen.

6. Solange er sich in dieser seiner Verrichtung befindet, es sey auf dem Kohlenplatz oder

30 Abladung von Kohle, L.R.A. Titl. LX.B. 8 Bl. 144.

31 Instruktion, L.R.A. Titl. X/23b. Vol. 6. Bl. 244/5.

auch auf dem Wege, sich des Tabakrauchens gänzlich zu enthalten.

7. Von einem gantzen Korbe Kohlen, er sey nahme oder weit zu tragen, soll er mehr nicht als 3 Groschen für einen ganzen Korb, 1 Groschen 6 Pfennig für einen halben Korb und 9 Pfennig für einen Viertel-Korb fordern und die Kohlen dafür bis in die Häuser und an den Ort, wohin sie geschüttet werden sollen, schaffen, eines mehreren aber sich unter keinerley Vorwand anmaßen.

8. Keine Kohlen auf den Gassen ausschütten oder auf die Böden unter die Dächer tragen. (Wegen Feuersgefahr.)

9. Wenn jemand seine Kohlen, wenn sie gemessen sind, selbst wegtragen oder wegschaffen will, solches nicht zu wehren, noch diesfalls etwas zu fordern.

10. Beym Wegtragen die Kohlen nicht muthwillig verschütten und solche weder selbst, noch durch die (Straßen-)Reiniger oder andere Leute auflesen lassen und sich anmaßen, vielmehr die zu den Körben angeschafften Deckel, wenn die Kohlen gemessen sind, auf die Körbe legen dergestalt, daß keine Kohlen herausfallen können.

11. Für die in das Kohlenmagazin zu tragenden Kohlen mehr nicht als 1 Groschen 6 Pfennig vom Korb zu fodern und solche dafür unweigerlich dahintragen.

12. Die Kohlen soll er selbst tragen und keineswegs durch sein Weib, Kinder, Gesinde oder andere Leute tragen lassen, auch

13. an den Kohlenkörben für sich nichts ändern lassen, sondern, wenn daran etwas zu thun vorfällt, solches jedesmahl behörigen Orts gebührend anzuzeigen.

14. Aller Parthiererey sich enthalten, auch jedermann mit Bescheidenheit begegnen, so wohl

15. bey Feuersbrünsten gleich nach dem ersten Sturm-Schlag an den ihnen angewiesenen Ort sich begeben und seine Schuldigkeit dabey verrichten."



*Leipziger Straßenbild
aus Anfang des 19.
Jahrhunderts*

Vom Buchhandel

Bis gegen Ende des Mittelalters war in Deutschland der Buchhandel unbekannt. Es ist klar, daß es an sich schon zu Zeiten, wo die Herstellung eines Schriftwerkes eine kostspielige, schwierige und langwierige Handarbeit bedeutete, nur geringe Entwicklungsmöglichkeiten für einen „Buchhandel“ gab. Immerhin vermochte der gewerbsmäßige Vertrieb von Handschriften im griechisch-römischen Altertum, in den italienischen Universitätsstädten des Mittelalters und später, mit dem Anbruch der Renaissance und des Humanismus, in beschränktem Maße auch in Deutschland einen zahlreichen Berufsstand zu ernähren.

Vor dem 15. Jahrhundert jedoch fehlte in Deutschland die Voraussetzung für die Entstehung eines „Buchhandels“: der Kreis der Abnehmer, Bedürfnis, geistige Erzeugnisse zu lesen und zu besitzen, hatten vordem fast ausschließlich die Klöster und die wenigen Universitäten, die sich ihre Bibliotheksbestände beschafften, indem sie in fremden Büchereien Werke abschrieben oder Abschriften eigener Bibliotheksschätze gegen andere austauschten. Selten, daß einmal ein Buch durch Kauf erworben wurde! Und für diese Gelegenheitskäufe brauchte man keine händlerische Vermittlung.

Erst mit der Ausbreitung der humanistischen Interessen des Renaissancezeitalters finden sich die Ansätze zu einem „Buchhandel“ in Deutschland, der aber schon damals nicht nur mit Handschriften, sondern auch mit Holzschnitten und Kupferstichen, die Bild oder Text verbreiteten, handelte.

Seinen eigentlichen Aufschwung nahm der Buchhandel jedoch erst, als *Gutenberg* 1450 den Druck mit beweglichen Lettern erfand und infolgedessen die *Bücherpreise* auf rund $\frac{1}{5}$ bis $\frac{1}{8}$ der Handschriftenpreise herabsanken. „Eine lateinische Bibel z. B., die geschrieben 4- bis 500 Goldkronen gekostet hatte, wurde als Druck von Johann Fust in Paris für 60 Kronen verkauft. Hatte doch auch die vorwiegende Anwendung des für das Drucken bequemeren Papiere an Stelle von Pergament, welches anfangs etwa dreimal, später sechsmal soviel kostete als Papier, die Möglichkeit einer niedrigen Preisansetzung gewährt.“ (Dziatzko-Pietschmann im „Handwörterbuch der Staatswissenschaften“ 4. Aufl.) 60 Goldkronen für eine Bibel— das war immer noch eine ungeheure Summe, die auszugeben sich nur wenige erlauben konnten. Die Buchdrucker durften daher nicht damit rechnen, ihre Werke — abgesehen von kleinen, billigen Flugschriften — innerhalb der Stadt abzusetzen, in der sie wohnten. Sie schufen für den internationalen Büchermarkt und mußten Hilfe beim Handel suchen.

Nicht immer trennte sich Buchhandel vom Buchdruck. Der *Buchdrucker* war in jener Zeit häufig Verleger, Drucker und Händler in einer Person. Dann wählte er selbst die Manuskripte aus, finanzierte er selbst die Buchherstellung, druckte er selbst und verkaufte er selbst. Oft zog er persönlich zu den Messen und hielt seine Druckerzeugnisse feil. Oft aber unterhielt er einen sogenannten „Buchführer“, der als sein Angestellter von Stadt zu Stadt und von Messe zu Messe wanderte und die mitgeführten Bücher verkaufte. Große Buchdruckermeister unterhielten sogar in Städten mit bedeutendem Bücherumsatz (Paris, Frankfurt a.M., später Leipzig) ständige Geschäftsführer.

Meistens allerdings schlugen die Buchdrucker einen anderen Weg ein, um ihre Ware abzusetzen: sie verkauften an Wiederverkäufer. Diese Wiederverkäufer waren dann Kaufleute, die neben anderem auch mit Büchern handelten. So erfahren wir z. B., daß viele Besucher der Leipziger Messe zu Beginn des 16. Jahrhunderts neben Büchern auch andere Waren vertrieben — Flachs, Tuch, Leinen, Rauchwaren, Stahl usw. Doch nur allmählich bildete sich aus diesen Händlern „mit dem Anwachsen der gedruckten Literatur und dem steigenden Absatz immer bestimmter eine besondere Klasse von Buchhändlern aus“.

Wie gering in früheren Jahrhunderten die *Bücherproduktion* und somit auch der Bücherumsatz war, wie daher der Handel mit Büchern noch lange Zeit nur ein Nebenbetrieb blieb, erhellt sich aus nachstehenden Ziffern. Es erschienen:

Jahr	Werk	Jahr	Werke
1565	550	1637	408
1583	600	1670	698
1600	1059	1700	978
1618	1757	1750	1296
1631	1108	1800	3335

Besonders auffällig an dieser Zahlenreihe ist der Rückschlag ,den der Dreißigjährige für die Bücherproduktion (und das ist doch auch wieder nur ein Kennzeichen für den materiellen Wohlstand und das kulturelle Leben!) zur Folge hatte. 150 Jahre dauerte es, bis das deutsche Buchdruckgewerbe

sich wieder erholt hatte!

Was man aber nicht aus der Statistik ablesen kann, sind die anderen Hemmnisse, unter denen die Entwicklung der deutschen Bucherzeugung und des deutschen Buchhandels zu leiden hatte und an deren erste Stelle die *Zensurmaßnahmen* der Behörden stehen. Die Eingriffe begannen in Sachsen sofort nach der Einführung der Buchdruckerkunst. Mit allen Mitteln versuchte Herzog Georg der Bärtige die Schriften zu unterdrücken, die die ihm verhaßten Reformationsideen ausbreiten konnten. 1528 und 1533 ließ er wiederholt Revisionen in den Buchläden vornehmen, die Büchervorräte durchprüfen und die beanstandeten Bücher nach Dresden senden. Nach dem Tode Georg des Bärtigen wurde der Druck, den die Zensurbehörde auf den Buchhandel ausübte, etwas leichter. Aber von einer Aufhebung der Zensur war selbstverständlich keine Rede. Es milderte oder verschärfte sich nur die Handhabung der Zensurgewalt — je nachdem, wer gerade das Szepter im Staate führte. So sah man sich z. B. 1792 veranlaßt, in Kursachsen ein Zensurgelöbnis für die Buchhändler einzuführen, d. h. die Buchhändler mußten schwören, daß sie keine „gefährlichen“ Schriften herausgeben oder verkaufen würden. Die Leipziger Buchhändler weigerten sich, das Zensurgelöbnis abzulegen und erklärten, daß eine solche Eidesleistung mit den Anforderungen, die die Stellung Leipzigs an den Buchhändler stelle, unverträglich sei. Daraufhin wurde wegen der „Commercial“-Verhältnisse des Leipziger Buchhandels die „Exemption“ der Leipziger Buchhändler beschlossen. Vor der sächsischen Zensur hatte selbst Schiller Besorgnis. Er schlug im Jahre 1785 seinem Verleger Göschen vor, die beiden für die „Thalia“, die in Leipzig gedruckt wurde, bestimmten Gedichte „Freigeisterei und Leidenschaft“ und „Resignation“ in Dessau drucken zu lassen. Göschen ließ sich jedoch nicht beirren und reichte die Gedichte in Leipzig zur Zensur ein. Dadurch wurde erreicht, daß der Zensor den Druck unter der Bedingung gestattete, daß Schiller in einer Note ausführte, die Gedichte seien nur Gedichte und nicht als Glaubensbekenntnis des Dichters anzusehen. Schiller sollte dafür dem Zensor seinen Dank aussprechen.

In Leipzig wurde die Buchdruckerkunst Ende des 15. Jahrhunderts eingeführt. Die erste Druckerpresse, die in Leipzig benutzt wurde, gehörte einem Gelehrten, dem Theologieprofessor Andreas Frisner. Von 1481 und 1484 datieren die ersten in Leipzig hergestellten Drucke, die uns überliefert sind.

„Dagegen gab es“, schreibt Georg Wustmann in seiner „Geschichte der Stadt Leipzig“, „wie in Frankfurt in den siebziger, so in Leipzig wenigstens in den neunziger Jahren des fünfzehnten Jahrhunderts schon einen völlig ausgebildeten *Büchermarkt*. Neben Kaufleuten, die nur mit Büchern handelten, die sie von den verschiedensten Druckern zusammengekauft hatten (also Vorläufern der heutigen Sortimentsbuchhändler), erscheinen auch schon die großen Buchdrucker aus West- und Süddeutschland, die damals die Stelle unserer Verlagsbuchhändler einnahmen, insofern sie die Bücher auf eigene Kosten druckten, wenn es auch schon vorkam, daß hinter ihnen wieder Geldleute standen, die ihnen gegen einen Anteil am Gewinn die Mittel dazu vorschossen, sie ‚verlegten‘, und neben diesen

endlich auch schon Verlagsbuchhändler, die nicht selbst Drucker waren, sondern die Bücher, mit denen sie die Märkte bezogen, auf ihre Kosten bei andern hatten drucken lassen. Wahrscheinlich reicht das alles auch in Leipzig noch um einige Jahrzehnte weiter zurück, nur daß es sich nicht mit völliger Sicherheit urkundlich nachweisen läßt."

Der Frankfurter Buchhandel war dem Leipziger zunächst einmal weit voraus. „Sehr früh, noch im 15. Jahrhundert, gewann Frankfurt a. M. eine dominierende Stellung dank seiner Bedeutung für den Handel überhaupt infolge der günstigen geographischen Lage. Außer dieser Stadt sind in Deutschland Köln und Straßburg, Augsburg und Nürnberg ... besonders hervorzuheben, ferner Basel mit lebhaftem Handel nach Italien und Südfrankreich ... in Norddeutschland erst gegen Ende des 15. Jahrhunderts Leipzigs. Druck und Verlag gewannen gleichfalls in Leipzig bald einen ansehnlichen Umfang, aber mehr in bezug auf die Zahl als die Schönheit und Bedeutung der Drucke." (Dziatzko-Pietschmann, a. a. 0.)

„Dabei wuchs (wir folgen wieder der Erzählung Wustmanns) die Zahl der auswärtigen Buchdrucker und Buchhändler, die die Leipziger Märkte besuchten, von Jahr zu Jahr, seitdem die Märkte durch das Privilegium Kaiser Maximilians vom Jahre 1497 geschützt waren; Leipzig bildete für sie, wie für den Handel überhaupt die Übergangsstelle, um ihr Absatzgebiet nach dem Osten hin, nach Breslau, Danzig usw. zu erweitern. Noch immer zwar erscheint auch jetzt der Buchhandel mit dem übrigen Warenhandel verquickt; die Bücherfässer müssen auf die Wage gebracht werden und dort ihr Wagegeld bezahlen, wie alle anderen Waren. Aber immer größer wird doch die Zahl der reinen Buchhändler, die sich einfinden, einzelne, wie Anton Koberger aus Nürnberg, fangen schon an, ständige Geschäftsführer in Leipzig zu halten, die auch außer den Märkten in Leipzig verweilten und hier Lager hielten; auch in Leipzig selbst warfen sich immer mehr Leute auf den Buchhandel, ja es bildet sich schon eine Verlagsgesellschaft unter dem Namen „Pantzschmanns Buchhandel", auch taten sich Sortimentebuchhandlungen in Läden auf, die sogar mit gebundenen Büchern handelten. Der Buchhändler Nickel Schmidt hatte seinen Ladendiener das Buchbinderhandwerk lernen lassen; in einem Vertrag, den sie 1515 miteinander abschlossen, verpflichtet sich der Diener, daß er „den Laden zur rechten Zeit wie andere Bürger und Buchführer auf- und zuschließen" wolle, „durch den Tag darinnen sein, seines Handels warten, daneben Bücher heften und binden, Sommerszeit des Morgens um fünf Hora anfahren und des abends um 6 Hora aufhören und Winterzeit des Morgens ein Stund zuvor, ehe er den Laden aufzut, anheben und des Abends ein Stund darnach, wenn er den Laden zugetan, Feierabend machen." Und wie gut diese Buchläden schon ausgerüstet waren, zeigt die hübsche Erzählung Johann Muschlers über die Ankunft des jungen Peter Mosellanus in Leipzig (in der Leichenrede auf den Frühverstorbenen). Mosellan und Caspar Börner kamen Ende Dezember 1513 von Cöln, wo sie studiert hatten, auf der Durchreise nach Freiberg in Leipzig an. Mosellan war damals 20 Jahre alt. „Und als sie hier, berichtet Muschler, um sich zu erholen, und sich die Stadt zu besehen, etwas ausgeruht hatten, gefiel es ihnen nicht sowohl in Weinhandlungen, wie es heute (1525) die meisten zu tun pflegen, sondern in Buchhandlungen ihr Vergnügen zu suchen. Als nun Mosellan zu einem etwas mürrischen Buchhändler kam, der nach Art des großen Haufens einen Philosophen nicht am Geiste, sondern am violetten Mäntelchen oder Hut zu erkennen gewohnt war, fuhr ihn dieser, als er die großen griechischen Schriftsteller von ihm verlangte, plötzlich an: Dir Bürschchen werden die Denkmäler so großer Schriftsteller viel nützen, die selbst Männer, die hier für die allergelehrtesten gelten, nicht anzurühren wagen! Du tätest nach meiner Meinung klüger, wenn Du Dir die Grammatik Alexanders und die Summulae des Petrus Hispanus anschafftest! Es dünkte ihn eine Frechheit, daß ein junger Bursche, der, wie es schien, kaum den Kinderschuhen entwachsen war, die Werke von Homer und

des Demosthenes verlange. Mosellan aber, wie er sich immer gleich blieb, geriet durch die Vorwürfe des groben Schlaukopfes keineswegs in Verlegenheit und erreichte es endlich, daß er die verlangten Schriftsteller brachte." Muschler erzählt dann noch, wie Mosellan zum großen Erstaunen des Buchhändlers die Bücher bezahlt habe und durch dieses Auftreten im Buchladen mit zwei älteren Gelehrten bekannt geworden sei, die sofort erkannten, wes Geistes Kind sie vor sich hatten, und Mosellan in Leipzig festzuhalten suchten."

Besondere Sorge machte dem Buchhandel der *Transport* seiner Ware. Die Bücher wurden in Fässer gepackt. Aber waren diese nicht stabil genug oder regnete es zu viel, so verdarb die wertvolle Sendung. Um diesen Zustand zu beseitigen, richtete z.B. der Nürnberger Buchhändler Koberger am 1. Februar 1503 an Amerbach in Basel die Aufforderung, Leder zu kaufen, und die Bücher darin zu verpacken, weil die in Leder verpackten Bücherballen jedenfalls sicherer ankämen, als das bei dem Faßtransport der Fall wäre. Amerbach entzog sich diesem Ansinnen dadurch, daß er Koberger aufforderte, ihm erst Leute zu senden, die solche Bücherballen packen könnten; da es solche nicht gab, so blieb es bei der Versendung der Bücher in Fässern. Der Buchhändler trug also in der damaligen Zeit ein sehr großes Risiko. Verluste waren häufig, und nicht selten hörte man von einem Konkurs eines Buchhändlers, an dem dann aber zumeist auch falsche Kreditgeschäfte schuld waren.

Trotzdem nahm der *Buchhandel Leipzigs* einen immer größeren Aufschwung. Die Gründe gibt uns Schroeder in seinem Werk über „Die Verlegung der Büchermesse von Frankfurt a. M. nach Leipzig“ an:

„Den Vorzug, den der Buchhandel Leipzigs vor anderen Meßstädten Mitteldeutschlands gab, verdankt es in erster Linie der Gunst seiner Lage, die für den gesamten Handel, der gewerblichen Produkte aller Art aus dem Süden und Westen Deutschlands brachte, einen bequemen Umschlagsplatz nach dem Norden und Osten darbot. Vornehmlich aber war Leipzig mit seinen Verlagsartikeln auf den Osten angewiesen. Zahlreiche Nachrichten bestätigen uns, daß die Leipziger Buchhändler ausgedehnte Geschäfte in den Städten des Ostens betrieben, besonders in Breslau, Posen, Danzig, Königsberg u. a. So ließ Melchior Lotter 1510 die Märkte von Breslau und Posen bereisen: 1521 hatte er Geschäfte mit Danzig. Und Breslau wieder vermittelte den Handel mit Polen, Ungarn und Siebenbürgen. Im internationalen buchhändlerischen Verkehr ging bereits im 16. Jahrhundert die anfangs aktive Handelsbilanz allmählich in eine passive über, indem Deutschland mehr Bücher importierte als exportierte. Es bot daher Leipzig für die deutschsprachlichen Druckschriften einen geeigneten Ausgangspunkt für den Osten, wo man neue Absatzgebiete suchen mußte und tatsächlich auch fand. So beginnt Leipzig schon jetzt, sich zur Zentrale des nationalen Buchhandels zu entwickeln, während Frankfurt der Mittelpunkt des internationalen Verkehrs war. In diesem Sinne ergänzte die sächsische Buchhandelsstadt im 16. Jahrhundert die Mainstadt aufs beste. Aber gleichzeitig war ihr mit ihrer Lage im Herzen Deutschlands und mit einem rein deutschen Buchhandel eine Garantie für die Zukunft gegeben, und es konnte daher das Schwinden der fremdländischen und vornehmlich lateinischen Literatur auf dem deutschen Büchermarkte des 17. Jahrhunderts, wodurch Frankfurt so schwere Einbuße erlitt, Leipzigs Buchhandel nicht im entferntesten so tief berühren.“

Ein wichtiges Glied des Leipziger Buchhandels aber waren und sind die *Markthelfer*. über ihre Bedeutung lassen wir zunächst einmal einen Unternehmer, Robert Voigtländer, zu Wort kommen:

übrigen Beschäftigten wurde die Verteilung nach der Dauer der Beschäftigung vorgenommen. Papier- und Spänegeld wurde aus dem Verkauf der Abfälle an die Altwarenhändler erzielt. Die Verteilung der dadurch gewonnenen Einnahme erfolgte in gleicher Weise wie beim Zentnergeld. Nur blieb dabei der Unternehmer unberücksichtigt. Im übrigen wurden Messe- und Weihnachtsgratifikationen gewährt. Dabei konnte sich natürlich eine unerhörte Günstlingswirtschaft breitmachen. Für diese sogenannten Gratifikationen, auf die ein rechtlicher Anspruch nicht bestand, mußte die Arbeiterschaft in der Zeit der Saison nicht nur wochentags bis früh 2 und 3 Uhr, sondern auch an zahlreichen Sonntagen noch umsonst arbeiten. Eine Anzahl Firmen, darunter auch die große Firma Friedrich Volckmar, hatten in ihrem Betriebe sogenannte Pritschen aufgestellt, auf denen sich die Markthelfer des Morgens um 2 oder 3 Uhr müde und abgearbeitet ausstrecken konnten, damit sie nach einigen Stunden Ruhe um 5 Uhr morgens wieder „frisch und neugestärkt“ mit der Arbeit beginnen konnten.

Es ist nicht verwunderlich, daß die Markthelfer unter solchen Umständen frühzeitig zur Selbsthilfe schritten und vor allem für eine Sicherung im Krankheitsfalle Sorge trugen. Bereits 1760 schloß sich eine Gruppe von Markthelfern unter der Leitung von Johann Christoph Wäser zusammen und gründete eine Unterstützungsvereinigung, die später zu einer *Krankenkasse* ausgebaut wurde. Zunächst wurden immer nur von Fall zu Fall Beitrags-sammlungen zur Beihilfe für einen kranken Kollegen veranstaltet. Von 1790 ab ging man jedoch dazu über, regelmäßige Beiträge zu erheben, die statutenmäßig festgesetzt wurden.

„Den ersten Weihnachtsfeiertag 1789 ward festgesetzt, daß wir 20 Thlr. in Vorrath haben wollen, wozu ich mein Wort gegeben, weil die andern es alle zufrieden.

1. Wenn der Mann stirbt, bekommt die Frau oder dessen Erben, die ihn begraben, sogleich 10 Thlr.
2. Wenn die Frau stirbt, bekommt der Mann oder Erben, 5 Thlr.
3. Wenn der Mann krank wird, daß er 3 Tage zu Hause ist, bekommt er wöchentlich 1 Thaler bis zu seiner Gesundheit oder Tod.
4. Jeder Neue, so hinzukommt, bezahlt 20 gr., was jeder bezahlte, wenn zur Casse gesammelt wird.
5. Bei jeder Zusammenkunft, Ostern und Michael, wird jedesmal 16 Gr. von der Summe genommen und diesem gegeben, bei welchem wir uns versammeln, für Reinigung der Stube und Aufwartung und Bier zu trinken."

Später, 1797, wurde das Sterbegeld auf 20 Taler erhöht. 1798 wurden eine Reihe von Verbesserungen an den Statuten vorgenommen. „Alle Extra-Ausgaben sollen nicht wie bisher aus der Casse genommen werden, sondern nur in Kranken- und Sterbefällen. 40 Thlr. soll immer vorhanden sein. Jedes neue Mitglied zahlt sogleich 2 Thlr. 16 Gr., wenn er sogleich, wenn er krank wird oder stirbt, Antheil haben will. Einen beständigen Einsammler zu halten, jedes Mitglied zahlt an ihn vierteljährlich 1 Gr., davon bekommt derjenige, so die Casse hat, die Hälfte, müssen aber davor stehen, daß alles in Ordnung ist."

Der nächste wesentliche Beschluß der Gesellschaft wurde am 12. April 1800 gefaßt: „Es ist von der Gesellschaft beschlossen worden: Unsere Anzahl von Mitgliedern von 32 bis auf 40 zu erhöhen und jedes neue auf zunehmende Mitglied zahlt beim Eintritt in die Casse 5 Thlr. so genießt ein solches Mitglied die vollen Rechte der Gesellschaft, sowohl an Krankengeld als an Todtenopfer, welches in 1 Thlr. 8 Gr. Krankengeld und 20 Thlr. Todten-

opfer besteht."

Am 30. Oktober 1805 verstarb der Gründer der Kasse Johann Christoph Wäser, der ihr über 40 Jahre vorgestanden hatte. Die Kriegsjahre 1806 bis 1813 hatten verschuldet, daß die Kasse fast am Ruin angelangt war und nur noch neun Mitglieder Steuern entrichteten. Die Kasse vor dem Verfall gerettet zu haben, ist das Verdienst des Nachfolgers von Wäser, des Markthelfers Frauenheim, welcher der halbaufgelösten Gesellschaft über 100 Taler vorschob. Wie schon erwähnt, schrieben die Statuten vom Jahre 1800 vor, daß die Mitgliederzahl 40 nicht überschreiten sollte, doch wurde die Zahl später auf 60 erhöht. Ungeachtet, daß sich die Buchhandlungen vermehrten, infolgedessen durch neu angestellte Markthelfer die Anmeldungen zur Krankenkasse sich immer mehr häuften, glaubte man doch, an den Statuten festhalten zu müssen und berücksichtigte nur bei Ausscheidungen die sich zuerst Gemeldeten. Die Folge war, daß sich — 1839 — eine zweite Krankenkasse der Buchhändler-Markthelfer bildete. Hatte diese neue Kasse ursprünglich schwer zu kämpfen, so nahm sie doch nach mehrjährigem Bestehen einen raschen Aufschwung, so daß der Kassenfonds eine ziemliche Höhe erreichte. Bald zeigte es sich, daß die Mitglieder der beiden Kassen einer Verschmelzung nicht abgeneigt waren. Im August 1859 wurde der Zusammenschluß der beiden Kassen beschlossen.

Vom Rauchwarenhandel

Neben dem Buchhandel begründet nichts so sehr den internationalen Ruf der Leipziger Messe wie der *Rauchwarenhandel*. Keine Stadt in der ganzen Welt kommt Leipzig in seiner Bedeutung für den Handel mit „raucher“, d. h. mit roher Ware, mit Pelzen und Fellen, gleich. Von Nordamerika und von Rußland werden die Pelze nach Leipzig gesandt und hier fachgemäß aufgestapelt und sortiert. Die Messen sind noch heute, wo sich das Pelzgeschäft nicht mehr wie früher auf die wenigen Wochen im Januar und zu Michaelis beschränkt, sondern sich über das ganze Jahr ausdehnt, die internationalen Treffpunkte der Rauchwarenhändler.

Der Rauchwarenhandel hat sich in Leipzig erst nach dem Dreißigjährigen Kriege zu voller Blüte entwickelt. Vorher spielten Halle und Magdeburg, Regensburg und Nürnberg, vor allem aber Danzig, eine größere Rolle im Pelzhandel. Aber daß Leipzig schon früher ein Marktplatz für Rauchwaren gewesen ist, beweisen uns verschiedene Urkunden. So erneuerte der Rat der Stadt 1542 eine ältere, uns nicht überlieferte Verordnung, die das Feilbieten von Pelzen auf den Messen regeln sollte: „Ein Erbar Ratt tut die Ordnung mit dem feil haben uff dem kürschner hause virnewen (erneuern) und entpfiehlt denen kurschnern und denen Jenigen, die machte Rauchweg feil haben, Sie sint allhier in der Stadt wohnheftig oder anders woher die diese Jarmerckte besuchen, das sie uf den nechist kunftigen und alle folgende Merdcte Ire gemachte ware, Es sein Peltze, Mitzen, Kurschen oder was es wolle ufne kurschner Hause feil haben sollen, vo man Inen auch die stende gehurlich und unurweislich verordnen wirdet. Aber Rauchwegk, futter und was zu klaydern nicht gemacht ist, das mögen sie in iern heussern herwergen und Gewelben offentlidi woll feil haben, welches ein Ratt der eynheimischen und Auslendischen Kurschnern will angetzeigt haben, damit sich ein Jeder ufm künftigen Marckt und hinfurder darnach wisse zu richten“.

Einige Jahrzehnte später, 1594, erließ der Rat eine weitere Verordnung, um den *Betrügereien und Durchstechereien im Rauchwarenhandel* Einhalt zu tun. Der Erfolg scheint nicht

sehr groß gewesen zu sein; denn schon 1600 mußte der Rat die Pelzhändler von neuem an seine Verordnung³² erinnern:

„Nachdem von Frembden und Einheimischen offtermahls geklaget worden, daß in Verkaufung und Verhandlung des Rauchwercks und Wilde-Wahren (Fellen) viel und mancherley unordnunge, Vorthail und Betrug gemeinem Nutz zum Nadiheil gebraucht und geübet werden soll, also will ein Erbar Rath allhier aus obliegendem Ambt zu erhaltung und beförderung der Commerciën, und damit nach heilsamer Verordnunge der Rechte und des Heiligen Reichs Satzungen alle vorsetzliche bevorthailung und Betrug im käuffen und verkäuffen, so viel immer zu beschehen möglich, diefallss abgewendet und vorkommen werden möge, hiermit womöglich, insonderheit aber diejenigen, welche Rauchwergk und Wildwahren Zuführen, Zuverkauffen und zu verhandeln pflegen, hiermit gewarnet und erinnert haben, daß sie angeregt Rauchwerck und Wildwahren, es sey an was Art und Gattung es wolle, ein jedes besonders gebunden, gesondert auf gutem „trauen und glauben“ wie vor Alters, als Kaufmannswehrgung verhandeln, verkauffen, liefern und gewähren, die geringen Wahren und Sorten, Immassen bishero von etzlichen oder dero Dienern und Faktorn beschehen seyn soll, unter die besten und mittel nicht verstecken, sortieren, verbinden, und in gleicher Währung hinschlahen und verkauffen, sondern wie oben berührt, die besten, mittel und Brachwahren, ein jedes in seinen Banden unverrückt, gesondert, verhalten, auch die halbe Stückwerck oder was schadhafftig, verbrant, faul, durchs Wasser oder sonsten verderbet, aus den Banden absondern und in Ihrem Werth verkäuffen sollen, damit sich ein jeder Käuffer in dem Einkauft darnach zu richten, wie denn auch gleichergestalt diejenigen, welche mit zugerichtem Fellwerck anhero handeln, keine Stürblinge oder andere schadhafte Stücke unter dieselben Decher mit einschieben und dem guten gleich verkäuffen noch verhandeln sollen. Würde aber jemandes darwider handeln, und dessen überwiesen, der oder dieselben sollen solche vermengte oder auch untüchtige Wahren einem E. Rathe allhier zur Straffe unnachsichtlich verfallen seyn, welches also zu männiglichem Wissenschaftt hiermit zu publizieren befohlen worden, damit sich ein jeder darnach im käuffen und Verkäuffen zu richten und vor Schaden und Straff zu hüten.“

Mit dem *Aufschwung* des übrigen Messeverkehrs vom Ende des 17. Jahrhunderts an verstärkte sich auch der Rauchwarenhandel. Russische Kaufleute, polnische Juden, Griechen, Armenier, Engländer, Franzosen, später auch Amerikaner fanden sich in wachsender Zahl in Leipzig auf dem „Brühl“ ein, wo die Geschäfte größtenteils unter freiem Himmel getätigt wurden. Eine jähe Unterbrechung fand die Entwicklung des Leipziger Rauchwarenhandels durch die langwierigen Kriege um die Wende des 18. Jahrhunderts und durch die Napoleonische Kontinentalsperre. Mit Ausnahme von zwei Firmen machten alle Leipziger Pelzhändler bankrott. Erst in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts begann der Rauchwarenhandel von neuem wieder Fuß zu fassen, wenn auch der Handel mit Rußland durch die Einfuhrverbote vieler amerikanischer Pelze sehr erschwert war.

Ähnlich wie im Buchhandel müssen auch im Rauchwarenhandel die *Markthelfer* über bedeutende Fachkenntnisse verfügen. In früheren Zeiten genossen sie bei ihren Arbeitgebern eine besondere Vertrauensstellung, die bei auswärtigen Rauchwarenhändlern, die nur, um die ansässigen Pelzhändler nicht zu schädigen, während der Messezeit verkaufen durften, aber in den Zwischenzeiten in Leipzig oft umfangreiche Lager unterhielten, so weit ging, daß sie ihre regelrechten Stellvertreter waren.

Das Verbot, außerhalb der Messen Pelze zu verkaufen, reizte zur Übertretung. So erfah-

32 Verordnung, L.R.A. Titl. I/22k. Bl. 284/85

ren wir z. B. aus einem Ratsprotokoll, daß 1766 der Leipziger Rauchwarenhändler Ploß³³ einige Gastwirte verklagte, weil sie von verschiedenen auswärtigen Kürschnern Rauchwaren in Kommission hätten und verkauften. Die vor den Rat geladenen beschuldigten Gastwirte gaben dies zu, bemerkten aber, daß es sich um Ware handle, die bereits vor den Messen verkauft, aber nicht bezahlt sei. Sie händigten diese nur aus, wenn die Käufer das Geld hierfür entrichteten. Der Rat traute diesen Angaben nicht recht, sondern entschied, „daß die Gastwirthe bey ihrer Gastwirthschafft bleiben sollen und sich für's Künfftige der Annahme dergleichen Rauchwaren . . . bey 50 Thaler Strafe gänzlich enthalten sollen“.

Die auswärtigen Rauchwarenhändler wollten aber den Verkauf „zwischen den Messen“ nicht missen und suchten daher nach Ersatz für die ihnen früher willfährigen Gastwirte. Sie fanden ihn in ihren Meßmarkthelfern. In einem 1767 an den Rat gerichteten Klageschreiben der Leipziger Rauchwarenhändler heißt es: „Verschiedene auswärtige Rauchwarenhändler, welche die hiesigen Messen zu frequentieren pflegten, stellten bey ihrer Abreise von der Messe die Schlüssel zu ihren hier zurückgelassenen Rauchwaren ihren allhier habenden Markthelfern zu, und diese pflegten vermittelst solcher Schlüssel die ihren auswärtigen Herren zustehenden Waren zwischen den Messen theils heimlich, theils öffentlich zu verkaufen.“ So hätte z. B. die Firma Schiele aus Frankfurt ihren Meßmarkthelfer nach der Messe in Leipzig zurückgelassen, der im „Roten Hirschen“ unter Verschuß liegende Rauchwaren zwischen den Messen mit Vorwissen seiner Firma verkaufte. Andere Firmen wieder hätten sich zur Messe einen Markthelfer engagiert, dem sie die Schlüssel zu ihrem Warenlager übergeben, und der nun für sie Geschäfte tätige. „Diese Markthelfer pflegen insgemein alle Marktstage herein in die Stadt zu kommen (sie wohnten meist in den Vororten von Leipzig) und von früh 10 Uhr an bis nachmittags in ihrer Meß-Herren Waarenlagern vermittelst dem darzuhabenden Schlüssel sich aufzuhalten und zu solcher Zeit einem jeden, wer sich bey ihnen meldet Rauchwaren zu verkaufen.“

Die Rauchwarenhändler Leipzigs hatten sechs Markthelfer namentlich genannt, die der Rat auf diese Anzeige hin vor sich lud. Die Markthelfer erklärten aber samt und sonders, „die Waren seyen in Fässern eingeschlagen und würden außer den Messen nicht aufgemacht ... Wenn aber zwischen den Messen auf ihre Ordre Waren weggeschickt würden, so packe diese der Spediteur, der sie auch verschicke.“ Auch ihnen schenkte der Rat keinen Glauben und befahl, daß die Markthelfer „sich des Verkaufs derer Rauch-Waaren allhier außer denen Messen bey 50 Thaler Strafe zu enthalten hätten“.

Entsprechend ihrer Wichtigkeit und ihrer Vertrauensstellung waren die *Arbeitsbedingungen der Markthelfer* in der Rauchwarenbranche, wenn man die Zeitverhältnisse in Betracht zieht, keine ungünstigen. Vielleicht rührte das auch daher, daß im Pelzhandel seit alters her vielfach Juden tätig waren, die persönlich unter behördlichen Schikanen zu leiden hatten und deshalb auch ein stärkeres Mitgefühl für ihre Arbeiter hatten.



Juden im Brühl

Im Jahre 1869 war es im gesamten Rauchwarenhandel üblich, daß nur neun bis zehn Stunden pro Tag gearbeitet wurde, Ausnahmen traten nur während der Messe ein. Während dieser Zeit mußten die Markthelfer von morgens 6 bis 11 Uhr nachts arbeiten, dabei war die Mittags-

33 Ploß, L.R.A. Titl. P/525.

pause so knapp wie möglich bemessen. Hierzu kam noch die Sonntagsarbeit während der Messe und vor den Weihnachtsfeiertagen.

Die Entlohnung der Markthelfer allerdings bewegte sich in recht bescheidenen Grenzen. Im Jahre 1869 betrug der Wochenlohn 18 Mark, der bis 1918 eine wesentliche Veränderung nicht erfahren hat. Und da nun die Markthelfer auch eine Entschädigung für Überstunden und Sonntagsarbeit nicht erhielten, so waren sie auf das sogenannte Trinkgeld angewiesen. Die Unternehmer erklärten, Überstunden und Sonntagsarbeit sei durch Gewährung eines Meßgeldes, welches gewöhnlich 20 Mark betrug, und einer Weihnachtsgratifikation, die in ihr eigenes Ermessen gestellt war, ausgeglichen.

Im Jahre 1872 wurde der „Pelzbruderclub“ gegründet, ein geselliger Verein, mit dem eine Krankenkasse verbunden war. Die Mitgliederzahl blieb auf 40 beschränkt. Wie im Buchhandel, hatte auch im Rauchwarenhandel diese Exklusivität zur Folge, daß 1898 ein neuer Verein der „Vereinigten Markthelfer der Rauchwaren- und verwandten Branchen“ gegründet wurde. Damals waren Vertreter der freien Gewerkschaften dafür tätig, daß die Gründung dieses Vereins unterbleiben und dafür die Markthelferschaft im Rauchwarenhandel sich dem damaligen Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiterverband mit anschließen sollte. Der Unverstand unter der Arbeiterschaft war aber zu jener Zeit noch so groß, daß man die Gewerkschaftsvertreter nicht mehr reden ließ, sondern aus dem Saale verwies. An Anregungen der Gewerkschaft, diese lokalen Organisationen zum Anschluß an den Deutschen Verkehrsbund zu bewegen, hat es nicht gefehlt, doch sind zunächst alle Vorschläge auf unfruchtbaren Boden gefallen.

Erst nach Ausbruch der Revolution erwachte auch bei den Rauchwaren-Markthelfern das Solidaritätsgefühl, so daß nur wenige es sind, die der Gewerkschaftsgedanke heute noch nicht erfaßt hat.

Dieses Zusammengehörigkeitsgefühl hat denn auch bewirkt, daß neben wesentlichen Verbesserungen der sozialen Verhältnisse ein Mindestwochenlohn von 50,20 Mark für Markthelfer und 37,65 Mark für Arbeiterinnen, bei einer 48stündigen wöchentlichen Arbeitszeit ab 1. Januar 1928 erkämpft worden ist.

Einiges über die Handelsarbeiter im alten Leipzig

In einer Stadt wie Leipzig, deren wirtschaftlicher Aufstieg auf einem wachsenden Handels- und Messeverkehr beruhte, fanden frühzeitig zahlreiche Menschen ihren Lebensunterhalt dadurch, daß sie den Kaufleuten beim Verladen der Waren usw. halfen. Aber so bedeutsam, vor allem während der Messen, ihre Tätigkeit war, die Geschichte hat uns nur wenig von den Leipziger „*Markthelfern*“ überliefert.

Die Markthelfer waren in der Vergangenheit meistens etwas mehr als bloße Handelsarbeiter. Sie wurden mit Aufgaben betraut, die sie mitunter zum Stellvertreter ihres Arbeitgebers machten. Sehr anschaulich beschreibt die alte „ökonomisch-technologische Encyclopädie“ von Künitz' den Pflichtenkreis eines Markthelfers in früheren Zeiten: „Markthelfer, Markt- oder Meßgehilfe, ist ein im Rechnen und Schreiben etwas geübter Mensch, der meist von fremden Kauf- und Handelsleuten zu desto bessern Obhut und Sicherheit, sowohl ihrer Gewölbe und Niederlagen, als ihren darin befindlichen Waren und anderen Habseligkeiten

ten, wie auch zum Verschicken und zu Besorgung anderer Kleinigkeiten während der Messe dient, und an den Meßorten in großen Handlungen in und außer der Meßzeit angenommen wird, und dafür seinen gewissen Lohn bekommt. Ein fremder Kaufmann hat ohne besondere Empfehlung keinen Markthelfer leichtlich anzunehmen, weil er ihm oft das Gewölbe und die Bude anvertrauen, ihn auch zum Geld- oder Wareneinholen und ausbringen gebrauchen muß. Daher gemeinlich alte Meßkaufleute ihre von vielen Jahren her bestellte eigne Markthelfer haben, die sich bey ihrer Ankunft zur Meßzeit wieder melden."

Es nimmt nicht wunder zu hören, daß solche Markthelfer von ihren Arbeitgebern oft zu „Handlungsdienern“, d. h. zu Prokuristen nach heutigen Begriffen, befördert wurden. Der eine oder andere versuchte dann wohl auch, sich selbständig zu machen —wenn die Innung der Kramer ihn aufnahm. Die Kramerinnung wachte aber eifersüchtig darüber, daß kein Standesfremder in den Kaufmannsberuf eindrang.

So erfahren wir von einer Verhandlung vor der Ratsstube aus dem Jahre 1802, „daß ein gewisser Andreas Gabin³⁴ um das Kramerrecht bei der Innung nachgesucht habe“. Er legte, wie dies üblich war, der Innung seinen Lehrbrief vor. Die Innung aber schrieb an den Rat, „daß Gabin niemals Lehrbursche, sondern anfänglich bloß Schleif-Knecht und nachher Markthelfer gewesen sei“. Darauf wurde der Inhaber der Speditionsfirma Gebrüder Röder vernommen, bei der Gabin gelernt hatte. „Zu Ostern 1784“, gab Röder an, „hätte er Gabin als Markthelfer zwar angenommen und ihn einige Wochen zu Markthelferdiensten gebraucht, ihn aber als Schleif-Knecht niemals im Dienst gehabt, noch dazu gebraucht. Da er jedoch bald an ihm gute Fähigkeiten im Schreiben und Rechnen wahrgenommen und überhaupt deutlich verspüret, daß er zur Handlung geeignet sei, so hätte er ihn später der Markthelferdienste entlediget und ihn auf seine Schreibstube genommen, ihn in der Handlung unterwiesen, in welcher er solche schnelle Fortschritte gemacht und solche Kenntnisse erworben hätte, daß er ihn schon im zweiten Jahre als einen Diener habe brauchen können. (Der Handlungsdienner aber mußte eigentlich 4 Jahre lernen.) Er sei zwar als Lehrbursche bei der Kramerinnung niemals eingeschrieben worden, aber er müsse bemerken, daß er (Röder) kein Mitglied dieser Innung sei, auch sei er berechtigt, Bursche zu unterweisen und ihnen Lehrbriefe zu ihrer Legitimation zu erteilen, so daß sie innungsfähig wären, da er in Hamburg das Kaufmannsgewerbe ordnungsgemäß erlernt habe.“

Neben den Markthelfern, die bei den Handelsherren Arbeit fanden, gab es aber auch noch andere, sogenannte „*Capittler*“, die in des Rats Diensten standen und unter der Aufsicht des Untermarktvogts die Waren zur und von der Ratswaage schaffen mußten. Sommers hatten sie sich um 4 Uhr, Winters um 8 Uhr vor dem Waagegebäude einzufinden, ihre Arbeitszeit war also nicht zu knapp bemessen. Aber sie hatten für ihre Tätigkeit ein Privileg, niemand konnte ihnen Konkurrenz machen.

Eine solche bevorzugte Stellung zu erhalten, war das Bestreben aller Handelsarbeiter in den früheren Zeiten. Noch Anfang des 19. Jahrhunderts versuchten die Leipziger *Packer*³⁵, vom Rate privilegiert zu werden. In einer langen Eingabe führten sie 1830 aus: „Wir sind zwar eine arme, jedoch eine höchstnötige Volksklasse, indem wir in und außer den Messen Kaufmannsgüter emballieren. Unser ganzer Credit beruht auf unserer Rechtlichkeit, welche sich aber, solange so viele fremde Individien nach hier kommen, wegen Mangel an Arbeit verlieren muß. Wir sind zu vernünftig, um das Verlangen zu äußern, fremde Packer und Handarbeiter außer den Messen von Leipzig ausschließen zu wollen. Nein, dies ist

34 Gabin, L.R.A. Titl. XLV, E. 28.

35 Packer, L.R.A. Sect. II Nr. 1368.

unser Begehrt nicht! Wir besuchen selbst fremde Messen, namentlich Naumburg und Frankfurt a. d. O., werden daselbst zur Arbeit gelassen, müssen aber Gewerbesteuer bezahlen, was hier in Leipzig bei fremden Packern nicht stattfindet, worauf wir die Komune aufmerksam machen. In Braunschweig werden wir jedoch nicht mehr zugelassen, da hier selbst die Packer wie in Leipzig die Aufläder-Compagnien, vom Rate verpflichtet sind, weshalb wir vor mehreren Jahren daselbst zum Tore hinausgebracht wurden, und um nur nach Hause reisen zu können, uns das Reisegeld borgen mußten. Wir sind überzeugt, daß es für den Handelsstand besser wäre, wenn wir uns erbieten, mit Zustimmung einer hohen Obrigkeit uns als Corporation verpflichten zu lassen, indem dadurch Einer für Alle und Alle für Einen stehen könnten, wenn etwas beim Emballieren wegstiege oder unterschlagen würde. Wenn wir nichts zu packen haben, nähren wir uns von Tragen von Meublement, Kaufmannsgütern, Holzmachen usw., woraus Hochdieselben leicht erachtet werden, daß unsere Compagnie zwar arme Leute, jedoch achtungswert ist. Von den Freiheiten einer Messe, durch unsere eigene Konkurrenz völlig überzeugt, wünschen wir weiter nichts, als daß es auf ähnliche Weise geschehe, wie in Naumburg und Frankfurt a. O., wo wir gleich nach Ausläuten der Messe aufhören und besagte Städte räumen müssen, daher wir höchstens 16 bis 18 Tage dortselbst arbeiten dürfen ... Um aber Höchstdieselben völlig von der Billigkeit unserer gerechten Ansprüche zu überzeugen, führen wir nur an: daß das vormalige Polizeiamt selbst für nötig fand, fremde Arbeiter abzuweisen und sämtlichen auswärtigen Arbeitern durch Zettel eine Abgabe aufzuerlegen. Wir bitten den Rat um zweierlei: 1. daß den fremden Packern das Hiersein außer den Messen verboten wird; 2. daß wir uns mit Einwilligung der Obrigkeit gleich den Aufläder-Compagnien in eine verpflichtete Corporation verwandeln dürfen."

Um Klarheit über die Tätigkeit der Packer in anderen Städten zu erhalten, schrieb der Rat an die Magistrate verschiedener Städte. Der Stadtrat zu Naumburg teilte daraufhin dem Leipziger Rate mit, daß die dortigen Warenpacker Angestellte des Hauptzollamtes wären. Das Zollamt verpflichte einen Packmeister, der sich dann seine Gehilfen selbst wählen müsse, für die er aber auch die Verantwortung zu tragen habe. Der Magistrat zu Frankfurt a. d. O. berichtete, daß die Packer und Emballierer dort „nicht in Eidespflicht stünden, sondern dieselben als gewöhnliche Tagelöhner betrachtet würden. Es sei daher eines Jeden Pflicht, mit diesen Leuten wegen der zu leistenden Arbeit vorher eine gewisse bestimmte mündliche Verabredung wegen des zu zahlenden Packlohnes zu treffen." Auch die Messestadt Frankfurt a. M. kannte, wie aus einem Schreiben an den Leipziger Rat hervorgeht, keine vereidigten Warenpacker. Das Güterpacken war dort Privatsache eines jeden Handelshauses. Dagegen hatte aber Frankfurt a. M. vereidigte Wagenspanner, deren Funktion darin bestand, „daß sie die Güterwagen packen und die ankommenden Güter abladen". Ihre Dienstinstruktion machte sie zugleich zu Kontrolleuren zur Sicherstellung der städtischen Einnahmen, indem sie die Pflicht hatten, es beim „Rechenei-Amte" anzuzeigen, wenn der Fuhrmann mehr geladen hatte, als die Abläder-Karte enthielt. (Es war dies ein Verzeichnis der vom Fuhrmann angegebenen Ladung, welches das Bestätteramt nach den Frachtbriefen gleich bei dem Anmelden eines Fuhrmanns ausfertigte und dem Wagenspanner zustellte.)

Der Rat verlangte außerdem noch ein Gutachten der Landesökonomie-, Manufaktur- und Kommerzien-Deputation, die sich über die Emballierer folgendermaßen äußerte: „Die Verrichtung des Verpackens und Emballierens der Waren wird auf hiesigem Platze von einer großen Anzahl in verschiedenartigen Verhältnissen stehenden Personen besorgt. Einige Handlungen bedienen sich hierzu regelmäßig ihrer in Lohn und Brot stehenden Leute, andere wieder nehmen solche für die Dauer der Messen an, andere wieder bedienen sich

hiesiger Arbeiter, andere Firmen auch auswärtiger, insonderheit während der Messen ... Die Abhängigkeit, welche der Kaufmann dadurch bei Expedition seiner Warenversendungen von einer Anzahl privilegierter Packer und Emballierer käme, müßte nicht allein störend auf die Geschäfte wirken, sondern diese Abhängigkeit würde zur Vermehrung der Spesen und Mißbräuche mancher Art führen, die jetzt durch die freie Konkurrenz glücklich vermieden worden sei."

Das Ansuchen der Leipziger Packer ging bis an die Regierung nach Dresden, die am 7. Februar 1831 die Emballierer abschlägig beschied. Noch mehrmals traten die Packer und Ballenbinder mit derartigen Gesuchen an den Rat der Stadt heran und erbaten Schutz ihres Gewerbes. Aber der Rat ließ sich nicht erweichen. Inzwischen fand der Gedanke der Gewerbefreiheit immer mehr Verbreitung, mit dem sich die Gewährung von Privilegien nicht vertrug.

Und doch schlossen sich die Leipziger Packer und Ballenbinder zu einer Organisation zusammen. Wir erfahren dies aus einer Eingabe sämtlicher Packer und Ballenbinder Leipzigs an den Rat vom 21. April 1848, der ein Mitgliederverzeichnis beiliegt, das die Namen von 94 Mitgliedern enthält, die sich 6 Ausschußmitglieder und 1 Obmann gewählt hatten. Auch in dieser Eingabe verlangten die Packer, daß sie der Rat eidlich verpflichten möge und daß die während der Messen ankommenden Packer unter die Aufsicht der Leipziger Packer gestellt würden. Weiter solle der Rat den Hausmännern in den Meßhäusern sowie den Wächtern in den Gasthöfen das Packen verbieten. Falls der Rat diesen ihren Bitten entgegenkomme, wollten sie eine „Hilfs-Rettungs-Mannschaft aus ihren Mitgliedern bilden, und zwar zur Rettung von Waren". Der Rat teilte am 3. Mai 1848 dem Obmann der Packer vor der Ratsstube mit, „daß es bedenklich falle, ein bisher freies Gewerbe Beschränkungen zu unterwerfen und könne deshalb ihrem Suchen nicht stattgegeben werden".

Alt-Leipziger Gesindeordnungen

„Nun aber wird jedermänniglich gar leicht in die Augen fallen, daß die Eigenwilligkeit der Dienstbothen, und wenn sie herrenlos (stellenlos) geworden, die darauf folgende sündliche oder unordentliche Nahrung und Müßiggang daran die allermeiste Schuld tragen und als der Ursprung aller Bosheiten und lasterhaften Lebens mit Recht anzusehen sey. Denn so sind ja der leidigen Exempel genug am Tage, da dergleichen Volk, welches sich einmal seiner Herrschaft nicht mehr zu parieren, sondern seines Gefallens zu leben vorgenommen, in Kurtzen in allerhand Wollüste, als Sauffen, Huren oder auch unglückliche Heyrath verfället, dadurch sie den etwa vorhin verdienten Lohn gar bald konsumieren, darüber in Noth und Armuth gerathen, und weil sie sich des Arbeitens schämen, zu verbothenen Mitteln greiffen und entweder selber stehlen, rauben oder Diebswirthschafft treiben und um schändlichen Genusses willen dergleichen Leute wissentlich herbergen, auch wohl zum öfftern die unschuldige Jugend verführen und ihnen Anleitung geben, wie sie ihre Eltern und Herrschafft unvermerckt bestehlen. Diesem verderblichen contagio (Laster) aber wird man gar nachträglichen steuern, auch aufs Zukünftige hinlänglichen maßen vorbauen können, wenn man itzt angeführte Eigenwilligkeit des Gesindes ein wenig zu coerzieren (zwingen) und ihrer Freyheit engere Schranken, wie sie bishero gehabt, zu setzen resolvieren wolte. Solches könnte nun bestehen in einer gewissen neu aufgerichteten Ordnung, nach welcher alle hier sich aufhaltende oder anher kommende Dienstbothen sowohl vor, als in wärender, wie auch nach verflussener Dienstzeit zu leben verbunden seyn sotten."

Mit einer solchen Begründung machte sich 1714 der Rat der Stadt Leipzig heran, eine *Gesindeordnung*³⁶ zu entwerfen, die besser als die 1651 von der sächsischen Regierung erlassene auf die städtischen Verhältnisse zugeschnitten war. Und diese Begründung besagt auch schon genug über den reaktionären Geist, in dem die neue Gesindeordnung vom Jahre 1735 verfaßt war. Nur wenige Auszüge aus der Ordnung für die städtischen Dienstboten (unter „Dienstboten“ sind im Sprachgebrauch der damaligen Zeit alle Arbeitsleute zu verstehen, die gegen Entlohnung Dienste leisteten; so fielen z. B. alle Handelsarbeiter unter den Begriff „Dienstbote“!) mögen zeigen, wie im 18. bis weit hinein ins 19. Jahrhundert die rechtliche und soziale Lage großer Teile der Arbeitnehmer sich gestaltete.

Niemand durfte einen Dienstboten einstellen ohne ein vom Rat ausgefertigtes „Attest“. Übertretungen dieser Vorschriften wurden mit 10 Taler Strafe geahndet. Beklagte sich das Gesinde über seine Herrschaft, so „soll die Sache untersucht, Zeugen abgehört und Erkundigungen eingezogen werden. Aber da wider (eine) Herrschaft von distinguierten (vornehmen) Stande geklaget wird, soll kein Bescheid ertheilet, noch die Acta und Protokolla ad Dicasterium (zur Gerichtsstube) geschicket, sondern ein Bericht erstattet werden.“ Das bedeutete, daß dem Dienstboten der öffentliche Klageweg verschlossen war. Die Entscheidung traf der Rat und stellte sie dem Dienstherrn zu. Der Dienstbote aber erfuhr davon nichts.

Der entlaufene Dienstbote wurde vom Rate steckbrieflich verfolgt. Furchtbar waren die Strafen, die das Gesinde traf, falls es sich am Eigentum der Herrschaft vergriff. Es heißt da in der Gesindeordnung: „Ein jedes Gesinde, sowie ein anderer Haus-Dieb, welcher an Gelde oder andern Sachen auf Zwölf und einen halben Thaler Werth gestohlen und entwendet, ob er's gleich restituieren (zurückzahlen) oder auch die bestohlene Herrschaft remittieren möchte, soll andern zum Abscheu am Leben gestrafet und mit dem Strange hingerichtet werden. Und zwar soll diese Strafe nicht nur auf den Fall, wenn ermeldete Summen 12 Thaler 12 Groschen auf einmal gestohlen wurden, sondern auch dann erfolgen und vollstreckt werden, wenn einer Dienstherrschaft auch nur nach und nach von einem Gesinde so viel, daß ermeldtes Quantum rauskömmet, heimlich entwendet, und das Gesinde wegen eines oder des andern vorher gegangenen Dienststahles nicht schon besonders abgestrafet wurde ...“

„Damit nun auch allen sehr gewöhnlichen Parthierereyen des Gesindes, die sie bey dem Einkauf oder der ihnen anvertrauten Berechnung derer Viktualien, gesteuert und eine Dienstherrschaft ihrer schuldigen Treue desto mehr versichert werden möge, so ordnen und befehlen Wir (der Leipziger Rat): daß künfftig jedes Gesinde, daß über Untreue und Diebstahl ertappet wird, wenn es auch nur etliche Groschen oder nur Pfennige betrügen, nebst der Restitution (Wiederherstellung) und Ersetzung allen Schadens und Unkosten, zum ersten mahle mit zweytätiger Gefängnis bey Wasser und Brod, zum andern mahle aber, es geschehe solches bey der vorigen oder einer anderen Herrschaft, mit der Straffe des Prangers belegt, und, wenn diese Mittel noch nicht hinlänglich wären, es (das Gesinde) von Untreu und Dieberey abzuhalten, sodann ins Zuchthaus oder auf den Bau (Zwangsarbeit) gebracht werden soll.“

Die Dienstboten waren völlig der Willkür ihrer Dienstherrn preisgegeben. Macht, diese Gesindeordnung zu ändern oder gar abzuschaffen, hatten sie keine. Selbst die Möglichkeit, durch Selbsthilfeeinrichtungen sich gegen die schlimmsten Gefahren ihrer sozialen

36 Gesindeordnung, L.R.A. Titl. LXII. G3 und 5.

Lage zu wehren, war ihnen genommen.

So kamen 1792 gegen 20 Leipziger Dienstherrn im „Anker“ auf der Fleischergasse zu Leipzig zusammen und beschlossen, eine Kranken- und Unterstützungskasse zu errichten. Der 21jährige Diener Johann David Mietzsch³⁷ erhielt den Auftrag, alle Dienstherrn der Stadt von diesem Vorhaben zu unterrichten. Er sandte daher folgenden Umlauf an seine Kollegen: „Es haben sich verschiedene ... Bediente vorgenommen, eine Kasse für Kranke und außer Dienst kommende zu errichten. Da dieses nun bei mehreren guten Beifall gefunden, jedoch es die Nothdurfft erfordert, solches allen in Leipzig sich befindenden Domestiquen anzuzeigen, um nach Gefallen und Gutbefinden auch mit zu dieser löblichen Einrichtung ihre Beysteuern zu geben, so haben wir solches hierdurch einem jeden anzeigen und zugleich mit zu dieser Kasse zu treten, höflichst einladen wollen. Aus der Fleischergasse im „Anker“ beim Lohnkutscher Jenzschen ist das Nähere zu erfragen, jedoch muß ein jeder, welcher mithalten will, seine bestimmte Meynung wenigstens binnen hier und den Weihnachtsfeiertagen von sich geben ...!“

Nun waren aber nach der kursächsischen Gesindeordnung alle eigenmächtigen Zusammenkünfte und Versammlungen ohne behördliche Genehmigung verboten. Der Rat zitierte daher Mietzsch zur Vernehmung vor die Ratsstube und verlangte von ihm Aufklärung. Mietzsch sagte aus, daß er den Umlauf geschrieben habe, auch könne er nicht sagen, daß ihn irgend jemand veranlaßt habe, dieses Patent zu entwerfen, sondern es sei eine gemeinschaftliche Idee gewesen, weil viele Bediente, wenn sie hier oder da zusammengekommen, über ihre traurige Lage, zumal wenn sie dienstlos oder krank würden und sich von ihren Herrschaften gänzlich allein sahen, geklaget und die Errichtung einer Krankenkasse in Vorschlag gebracht hätten. Er selbst habe, da er sich in sehr mißlichen Umständen befunden, um so mehr gedrungen gefühlt, diese Sache, die er in allem Betracht für eine gerechte gehalten, zu fördern.

Der Austräger dieses Umlaufes wurde vom Rate bald gefaßt und ihm jede fernere Tätigkeit für diese Idee bei strenger Strafe verboten. Der Rat lud trotzdem zur Beruhigung der Leipziger Dienstherrn, die eine Dienstherrnrevolution befürchteten, den Lohnkutscher und Schankwirt Jenzsch zur Vernehmung auf die Ratsstube. Dieser erklärte, „er habe, nachdem er viele Jahre in Diensten gestanden, sich selbst etabliert und im ‚Anker‘ sich eingemietet und treibe allda teils mit dem sich angeschafften Fuhrwerke, teils mit Verschwendung des hiesigen Stadtbieres bürgerliche Nahrung. Dann und wann seien auch Dienstherrn zu ihm gekommen, um nach Befinden ein Glas Bier zu trinken und wegen einer zu errichtenden Krankenkasse sich miteinander zu besprechen. Er habe wahrgenommen, daß unter den Dienenden die größte Einigkeit und Ordnung herrsche, auch solle bei ihm die Dienstherrnherberge errichtet werden und ihm die Verpflegung der Kranken übertragen werden.“ Mietzsch aber, der ohne Vorwissen und Genehmigung der Obrigkeit durch einen schriftlichen Umlauf zur Gründung einer Krankenkasse aufgefordert hatte, wurde „wegen eigenmächtiger Ausfertigung und Aussendung eines sogenannten Patentes an alle Domestiquen zu Leipzig mit 4 Wochen Gefängnis bestraft“.

Mietzsch erhob Einspruch beim Rate und bat, daß man ihm diese Strafe erlassen möge, „da er ein sehr armer Mensch sei und sein Brot mit Dienen erwerben müsse, welches zur Fristung seines Lebens kaum hinreichend sei“. Der Rat aber war unnachgiebig und beschied ihm, daß er die Strafe abzusitzen habe. Gegen diesen Beschluß appellierte Mietzsch und führte aus, „daß kein böser Gedanke oder sonstige lieblose Ursache, son-

37 Mietzsch, L.R.A. II. Sekt. B. 1261.

dem bloß wahres Gefühl für seine leidenden Mitmenschen, und um diesen Leiden unter der Klasse Menschen, worunter er lebe, so viel er imstande zu tun sei, helfen vorzubeugen, die Quelle seiner Unternehmung gewesen sei". Auch dies half ihm nichts; der Rat blieb unerbittlich. Mietzsch schrieb darauf eigenhändig an den Kurfürsten und erbat von ihm Erlaß der Strafe. Der Kurfürst gab dem Rate nun zu wissen: „Liebe Getreue! Wir haben zwar auf Euren untertänigsten Bericht die von Johann David Mietzschen eingewandte Appellation, womit derselbe abzuweisen ist, rejiciret, begehren jedoch, Ihr wollet ihn mit der Strafe verschonen. Mochten Euch nicht bergen und geschiehet daran unsere Meinung."

Die Gesindeordnung genügte jedoch dem Leipziger Rat auf die Dauer nicht. Im Laufe der Zeit erließ er Änderungsbestimmungen. Vor allem aber wünschte er eine genaue Aufsicht über die Dienstboten und richtete zu diesem Zwecke 1803 die sogenannte „*Gesindeexpedition*“³⁸ ein. Es galten nunmehr für das Leipziger Gesinde folgende Vorschriften:

„1. Jeder Dienstbothe, worunter auch die Markthelfer begriffen sind, ist schuldig, bei den in der unterm 16ten November 1769 ins Land ergangenen Gesinde-Ordnung, angedroheten Strafen, seiner Dienstherrschaft gehorsam und treu zu seyn, insonderheit sich der Widerspenstigkeit, Aufwiegelung, Klätscherey, Trunkenheit, Hurerey, Zanks und Streits unter einander, Ungezügelsamkeit in der ihm zu reichenden nothdürftigen Kost, ungebührlicher Kleidertracht, sowie alles übermäßigen Aufwands zu enthalten. Dahingegen die Dienstherrschaft dem Dienstbothen das versprochene Lohn zu gehöriger Zeit, sowie die nothdürftige Kost und, wo es der Dienst erfordert, also bey Livrey-Bedienten auch Kleidung, mithin alles was zu seinem Unterhalt erforderlich, gebührend zu reichen, überhaupt wegen dessen Versorgung in gesunden und kranken Tagen, während der Dienstzeit und so lange sie dessen Abgang bey der Gesinde-Expedition nicht gemeldet, ohne daß es, wie bisher, einer besonders bei der Annahme der Dienstbothen zu leistenden Bürgschaft bedarf, zu haften, übrigens aller übermäßigen Beschwerden des Gesindes auch eines allzu harten und strengen Bezeigens gegen selbiges sich zu enthalten.



Dienstboten-Versammlung

2. Jeglicher Dienstbothe, der von einem fremden Orte nach Leipzig ziehen will, muß ein Attestat über seine Aufführung von seiner Gerichtsobrigkeit mitbringen, solches den neuen Dienstherrn einhändigen und dieser es bei der Gesinde-Expedition einreichen, die es, so lange als er Dienstbote in Leipzig in Diensten verbleibt, an sich behält und dagegen einen Erlaubnisschein ertheilt. Wie dem auch, ehe und bevor der Dienstbothe mit diesem Erlaubnisscheine am äußersten Thore sich legitimiert, dessen Effecten nicht rein gelassen werden sollen. Wenn dem ungeachtet ein solcher fremder Dienstbothe, der nach Erlassung dieses Patents allhier sich eingeschlichen und ohne Attestat seiner Obrigkeit, auch ohne Erlaubnisschein von der Gesinde-Expedition, in Dienst getreten betroffen wird, so soll derselbe mit achttägiger Gefängnisstrafe belegt und sodann alsbald von der Stadt gebracht, diejenige Dienstherrschaft aber, welche zur Aufnahme einer fremden Person in Dienst, den vorgeschriebenen Erlaubnisschein bey der Gesinde-Expedition auszuwirken

38 Gesindeexpedition, L.R.A. I. Titl. X, 17.

unterläßt, mit zehn Thalern in Strafe genommen werden.

3. Eingeborne, welche sich zum erstenmal vermieten, müssen bei achttägiger Gefängnisstrafe, solche zuförderst bey der Gesinde-Expedition melden und einen Erlaubnisschein lösen. Wer diesem zuwider dergleichen Person, ohne solchen Erlaubnisschein, im Dienst aufnimmt, verfällt in Fünf Thaler Strafe.

4. Kein Dienstbothe darf eine andere Herrschaft suchen, weniger sich aufs neue vermieten, bevor er nicht den Dienst bey der vorigen Herrschaft aufgekündigt hat, welches spätestens sechs Wochen vor Endigung der Dienstzeit geschehen muß. Handelt er dem zuwider, so muß er, auf Verlangen der alten Herrschaft, noch $\frac{1}{4}$ tel Jahr bey selbiger im Dienste bleiben und wird überdies wenigstens noch Acht Tage lang mit Gefängnis bestraft.

5. Wenn ein Dienstbothe sich beygehen läßt, daß er sich bey einer Herrschaft vermietet, Miethgeld darauf annimmt, dergleichen bald wieder bey einer anderen Herrschaft thut und der Erstem das Miethgeld unter diesem oder jenem gemeinlich nichtigen Vorwande, wiederum zurückschickt, so soll er gehalten seyn, bey der Herrschaft, wohin er sich zuerst vermietet, anzuziehen, der andern Herrschaft aber einen andern annehmlichen Dienstbothen an seine Stelle zu verschaffen, oder selbige, mittelst eines Gerichts wegen zu bestimmenden Geld-Quantum zu entschädigen, überdies aber, wegen sothenen Frevels wenigstens Acht Tage mit Gefängnis bestraft werden."

In weiteren 10 Paragraphen wird darauf hingewiesen, daß den abgehenden Dienstboten ein Attestat auszustellen ist und „solches nach der Wahrheit, ob sie mit denselben völlig zufrieden gewesen, oder nicht einrichten". Den Dienstherrschaften wird zur Pflicht gemacht, bei Erkundigungen über Dienstboten genaue Auskunft zu geben und wenigstens die entdeckten Hauptfehler der Dienstboten nicht zu verschweigen. Gesinde, welches sich etwa falsche Attestate machen lassen und darüber betreten werden sollte, wird mit „vierwöchentlichen Gefängnis bey Wasser und Brod, auch nach Befinden härter bestraft".

Jedes Gesinde, welches dienstlos geworden war, hatte sich sofort bei der Gesinde-Expedition zu melden, geschah dies nicht, drohte achttägige Gefängnisstrafe. Niemand durfte dienstliches Gesinde ohne Erlaubnisschein der Gesinde-Expedition aufnehmen und beherbergen. Jeder Hauswirt war verpflichtet, die in seinem Hause befindlichen Dienstboten nach ihrem Vor- und Zunamen, Alter Geburtsort, Qualität des Dienstes, Namen der Dienstherrschaft in ein Register einzutragen, das in längstens 14 Tagen bei der Gesinde-Expedition einzureichen war. Wurde in diesem Verzeichnis etwas Unwahres gesagt, ein Dienstbote verschwiegen, oder eine bloß der Bettelei, der Dieberei, Hurerei und anderen Lastern nachgehende Person als solche sich im Dienst befindliche angegeben, so war Geldbuße oder Gefängnisstrafe in Aussicht gestellt.

Ja, ja, die „gute, alte Zeit"!

Prosaisches aus dem Leben der Leipziger Nachtwächter

„Anno 1619, den 28. September", heißt es in Heydenreichs Leipziger Chronik aus dem Jahre 1634, „hat E. E. Rath die Nachtwächter für sich fordern lassen / und sie zu fleißiger Wach ermahnet / auch ihnen befohlen / daß sie / wie an etlichen Orten bräuchlich / auch

allhier gegen Morgen nach geschehener Ankündigung der Stunde singen solten die Wort:
Der Tag vertreibt die finstere Nacht / ihr lieben Christen seydt munter und wacht / und lobet
Gott den Herrn."

Wem tritt nicht, wenn er diese Zeilen liest, das vertraute Bild des Nadewächters aus der „guten, alten Zeit" vor Augen, des Nachtwächters, der still durch die winkligen, mondbe-
schienenen Gassen wandert und alle Stunde sein frommes Liedchen singt! Mit wieviel
Poesie und Romantik hat wirklichkeitsfremde Dichtkunst den Nachtwächter jener Tage um-
kleidet! Aber schon damals war der Nachtwächterberuf, ebenso wie er es heute ist, recht
prosaisch., anstrengend und gefährlich.

Die *Alt-Leipziger Nachtwächter* standen im Dienst und Lohn des Rats. Schon aus dem
Jahre 1465 ist eine Urkunde über die Anstellung von acht „Nachtzircklern" (Leute, die
nachts herumgehen) vorhanden: „Uff mittewoche noch Reminiscere (zehnter Sonntag im
Jahr) hat der Rat ufgenommen eczliche soldener (Söldner), die des nachtiss (nachts) zcir-
ckeln sollin und wachen unde uff das vleissigste zcusehen, unde vorzcu man sie sust nut-
czen mochte, sollen sie noch geheiße des ratiss (Rats) adder (oder) gerichtes nicht widder
setczen, sundern sollin sich in ihrem dienste gehorsamlich halden ... Der rath hat iczlichem
gesellen gethan (gegeben) eyn panczer unde eyne koller unde dor zcu ydermann eyn
hut."

Eine ausführliche „Instruktion vor die Stundenruffer" Leipzigs liegt uns aus einem späteren
Jahrhundert vor. 1690 erließ der Rat folgende Verordnung an die Nachtwächter, „wonach
sie bey ihrem Ambte sich ihrer Pflichten gemäß zu verhalten:

1. Die Nachtwächter sollen dem bisherigen Gebrauche nach die Stunden auf den diesfalls
gewöhnlichen Stellen richtig ausrufen, wie auch die halben Stunden an den beniemnten
Orten durch Blasen andeuten, auf die Thürmer Acht haben, daß sie richtig schlagen las-
sen und bey denen halben Stunden mit dem Hörnlein antworten. Daferne sie aber etwas
versäumen, es nicht nur in der Wache unter dem Rathhause, sondern auch des Morgens
vor der Rathsstube anmelden.

2. Wenn sie auf denen Gassen Unfug oder Zusammenrottierung oder Feuer oder anders
was, darvon unglück zu befahren, so Gott alles in Gnaden verhüten wolle, wie in gleichen
groß Geschrey und Geplärre oder auch Schlägerey, von wem es auch sey, vermerken, un-
verzüglich in der Wache kund thun.

3. Da sie verspüren solten, daß Buden, Laden, Gewölbe, Haus- oder Hinter- Thorwegs-
Thüren zur ungewöhnlichen Zeit offen stünden, nachsehen, ob etwan Dieberey oder Un-
fug vorgehe, und es gleichergestalt nach Befinden entweder in der Wache oder eigent-
humbs Herren berichten, oder so sie zur selben Zeit keine Gefährlichkeit vermuthen, es
des folgenden Morgens ihnen zur Nachricht ansagen.

4. Wann des nachts ausgegossen wird (die Nachtgeschirre aus den Fenstern), bey wem
es geschehen, anermercken und des morgens auf den Rathhause anmelden.

5. Bey ihren Umbgange und rädeln ihre Rädell andern nicht geben, umb darmit zu rädeln
und die Leuthe zu erschrecken.

6. Sich vor ihre Person nüchtern halten und die Stunden nicht verschlaffen, sondern ihre

umbgänge treulich verrichten, und zwar sollen sie

7. ausgehen von Sonntags nach Bartholomäi an bis Martini abends um 9 Uhr und die Nacht rädeln bis des morgens um 3 Uhr, doch soll von Michaelis an bis zu endigung des Marckts die Rädellung bis um 4 Uhr geschehen. Sonntags nach Martini aber bis auf Fastnachten des morgens bis umb 4 Uhr und dann von Fastnachten bis Ostern mögen sie wieder früh umb 3 Uhr rädeln. Von Ostern aber an sollen sie abends umb 10 Uhr aus- und des Morgens, wenn es zwey Uhr geschlagen, abgehen."

Wie die Instruktion zeigt, war das Hauptmusikinstrument, mit dem sich die Leipziger Nachtwächter Stunde für Stunde bemerkbar machten, nicht das übliche Horn, sondern das „Rädel“, eine knarrende Schnurre. Bis 1835 ließen sich die Leipziger Bürger mit diesem Lärminstrument martern. Dann wurde die Schnurre abgeschafft, „die von der Art war, daß sie auch die stärksten Leute erschreckte und auf Kranke in nächtlicher Stille den nachhaltigsten Eindruck machte, außerdem .. die Diebe von der Annäherung der Wächter (unterrichtete) und ... ihnen den Ort (bezeichnete), wo sie sich befänden". Von nun an gab der Nachtwächter nur noch im Notfall durch kleine, wohltönende Hörner ein Zeichen.

Die Straßen Leipzigs waren des Nachts durchaus nicht sicher. Die Einwohner der Stadt benahmen sich oft genug roh und ungesittet, und der Handels- und Messeverkehr zog viele verbrecherischen Elemente an.

Was für Unbilden den Leipziger Nachtwächtern mitunter von ihren Mitbürgern zugefügt wurden, ist aus einem Ratsprotokoll zu ersehen, das das Entlassungsgesuch eines Stundenrufers Peter Nobis³⁹ aus dem Jahre 1674 festhält. Nobis gab an, daß „die Bürger Martin Buder und Friedrich Hiller, in der Ullridisgasse wohnhaft, des nachts umb zehn Uhr auf öffentlicher Gassen getanzet (es war in den Hundstagen), ohngeachtet es gedonnert und geblitzet, auch dazu gesungen: Sauff aus, sauff aus, Du Donner-Hund, wann einer getrunken hatte, und als er die Stunde rufen wollen, hatte er sie, weil sie auf dem Platze, wo er seinen Stand zum Rufen gehabt, gefragt: ob sie nicht Feyerabend machen wollten, hatten sie ihn ausgeschändet und insonderheit Hilles Frau ihn einen Galgenvogel, die beyden Männer ihn aber einen Schelm gescholten ... Und Buder sagte, wann er nicht Macht hätte, zu thun was er wollte, wollte er, daß der Teuffel käme und sein Haus und alles miteinander holte. Sie hatten auch damahls aufm Morgen straks einen andern Stundenrufer wollen annehmen, die andere Nachbarschaft aber auf der Sandgasse hätte nicht darein willigen wollen."

Peter Nobis hatte nun keine guten Tage mehr. Und als er einmal zwei Tage nacheinander in der Ullrichgasse die Stunden nicht abgerufen hatte, verklagte man ihn vor der Richterstube. Zur Strafe kam er eine Stunde lang ins Teufelsloch. Buder ließ ihm keine Ruhe. So klagt der Stundenrufer, „daß dieser noch vor 14 Tagen etzliche Spiel- und andere Leute an sich gezogen hätte, und wären sie die eine Nacht bis umb zwey Uhr auf der Gassen umhergegangen, hätten gebrüllet und geschrien, daß sich die Nachbarn beschwerden". Auch die Frauen machten ihm das Leben sauer. Michel Günthers Frau habe ihn „ohngefähr vor ein sechs Wochen zweymal in der Nacht geschändet und geschmähet, welches auch einmal vom Grimmischen Thore an bis in die Sandgasse an ihr Haus geschehen, da sie ihn einen Schelm und Galgenvogel geheißten, sagend: „Die Stundenrufer wären Schelme. Er solle seinen Lohn auch kriegen, wie der aufm Steinwege". Der Fleischermeister Sandwerfer, der ihn vor einigen Tagen samt seinem Weibe und Töchtern gelästert habe, „ihn einen

39 Nobis, L.R.A. II. Sekt. N. 171.

Dürrbeinigten Schelm geheißen und gefragt, wo er den Hund hätte (welcher dem Fleischer verloren gegangen war), ob er ihn erworfen oder gefressen habe".

Über die *Unsicherheit im nächtlichen Leipzig* im gleichen Jahrhundert unterrichtet uns ein Schreiben der Leipziger Handelsdelegierten⁴⁰, die 1695 dem Rat mitteilten, daß ihm bekannt sei, „wie mancher ehrliche Mann durch die vielfältigen Spitzbuben und umherschleichenden Diebe in großen Schaden gebracht worden und fast niemand mehr des Nachts in seinem Hause mit den Seinigen sicher sein kann, sondern sich eines dieblichen Ein- und Anfalls leider! besorgen muß ... Wir zweifeln nicht, es würde durch gute Observanz dieser Landesgesetze denen überhäuften Bettlern ziemlichermaßen zerstreuet werden können, hingegen es aber das Ansehen gewinnt, wie die Spitzbüberei und Dieberei durch den Staupenschlag und Landesverweisung sich nicht wolle dämpfen lassen, sondern mancher böser Bube, wenn er den Staubbesen davon getragen und sich zu ehrlicher Gesellschaft hernach unverdächtig befindet, mit Mordbrennen, Plündern und Rauben sich zu nähren trachtet und nach der Strafe vielmehr als vorher die Leute plaget und betrüget, daß demnach solcher Büberei billig mit einem geschärften Landesgesetze zu begegnen ohnmaßgeblich dahin Reflektion zu machen, wie die überführten oder auf der Tat ergriffenen Diebe und Spitzbuben mit oder ohne Staupenschlag zu einem gewissen Bau und im Karren-Ziehen oder sonst auf gewisse Jahre zu einer schweren Arbeit kommandieret werden könnten, - also haben wir anheim stellen wollen, ob sie nicht vor ratsam erachteten... , daß durch dero Abgeordnete bei jetzo noch währendem allgemeinen Landtage diesfalls etwas proponieret und ein zulänglich Mittel wider die vielen Diebe und Spitzbuben auch müßigen Bettelvolke ausgesonnen und erfunden werden möchte. Was maßen wir denn auch unseres wenigen Orts dafür halten, daß bei dieser werten Stadt, sonderlich bei Nachtzeit zu einer guten prokaution wider die diebische und spitzbübische Rotten dienen sollte, wenn nicht allein die Anzahl der Nachtwächter vermehret und die Tätigkeit derselben in langen Nächten von 9 Uhr des Abends bis früh um 5 Uhr, in kurzen Nächten aber von 10 bis 3 Uhr regulieret, sondern auch an gewissen Orten der Stadt, wie in Wien, Hamburg, Berlin und anderen Orten gebräuchlich, beständig brennende Nachtlaternen halten und die Straßen hierdurch beleuchtet werden möchten." Der Wunsch nach Straßenbeleuchtung ließ noch etwas auf sich warten. Er ging erst 1701 in Erfüllung.

Einige Monate später konnte sich die Leipziger Kaufmannschaft wenigstens dafür bedanken, daß auf ihre Vorschläge hin mehrere Nachtwächter sowohl während als auch außerhalb der Messen vom Rate anzustellen in Aussicht genommen sei, „daß in Meßzeiten außer denen ordentlichen annoch zwölf Nachtwächter sollten angenommen und dieselben mit dem Umgange 8 Tage vor der Messe anzufangen bis zu Ausgang der Zahlwoche continuieren, zwischen den Messen aber über die bisher üblichen künftig annoch 4 Nachtwächter bestellt werden sollten. Wie wir uns nun von selbst bescheiden, daß zu deren nötiger Besoldung ein Beitrag zu verwilligen, auch nunmehr vom Rate vernommen, daß in uns außer den Märkten des Jahres durch zusammen 350 Taler erfordert werden dürften, also erklären wir uns namens der allhiesigen Kaufmannschaft bereit ... , daß wir zu solcher neuen Wächterbesoldung 135 Taler beständig beitragen wollen, daß zu dem Ende jede Leipziger Messe 22 Taler 12 Groschen von den Deputierten wegen der Handelsleute, außer der Kramerinnung, und 22 Taler 12 Groschen von denen Kramer-Meistern dem Rate gegen Quittung richtig ausgezahlt werden sollen". Den noch fehlenden Betrag möge der Rat durch Besteuerung der die Messe besuchenden Fremden aufbringen.

Doch die vom Rate vereidigten und verpflichteten Nachtwächter genügten nicht, um die Si-

40 Leipziger Handelsdelegierte, L.R.A. II. Sekt. K. 252.

cherheit auf den Gassen zu gewährleisten. Daher gingen Gruppen von Bürgern dazu über, auf eigene Kosten besondere Nachtwächter zum Schutz ihres Eigentums anzustellen. So beschlossen 1731 „die gesamten Nachbarn in der Grimmischen Straße⁴¹ allhier in Ansehen derer besorglichen Deuben (Diebstähle) und Erbrechungen einen besonderen Nachtwächter auf ihre Kosten anzunehmen und zu halten ...

Also hat man sich darüber nachstehender Instruktion verglichen und selbige dem Nachtwächter ausgestellt, nämlich:

1. gleich wie dieser Nachtwächter einzig und allein auf die Grimmische Straße und in derselben von der Ecke des Naschmarcktes an biß an die Ecke nach der Ritter Straße auf beyden Seiten befindlichen Häuser bestellet ist. Also soll er
2. dieser Verrichtungen alle Nächte treulich und fleißig warten, des Abends eine Stunde vorher, ehe der ordentliche Stunden-Ruffer (der vom Rate angestellte Naditwäditer) die Stunde abzurufen anfänget, selbige antreten und nach des Stundenrufers geendeten Ab-rufen noch eine Stunde länger dabey bleiben und insonderheit
3. in der Gasse und dabey zugleich ... die gantze Nacht auf- und abgehen und zum Zeichen seiner Wachsamkeit alle Viertel-Stunden mit den Hörnchen ein Zeichen geben, dabey auf die Häuser sowohl obachten wegen Feuers- und Lichts, als unten an den Haus- und Gewölbe-Thüren mit allen Fleiße Acht haben, an dieselben zum öfftern stoßen, ob sie offen oder verschlossen und verwahret seyen.
4. Sobald er Unrath vermerket, denen ordentlichen Stundenrufern und der Rathswache unterm Rathhause die bestimmte Losung zur Hülffe geben, inzwischen aber an den Ort- oder Hause, wo etwas bedenkliches obhanden, stehen bleiben, und den Haus-Wirth munter machen, auch das Niemand aus dem Hause oder Gewölbe entkomme, alle Vorsichtigkeit und Mühe anwende.
5. Würde in einer andern Straße oder Gegend sich Tumult Auflauf oder andere Ungelegenheit ereignen, soll er aus seinem Bereich nicht ziehen, sondern allda bleiben und auf alles wohl Acht haben, doch mag er es, wofern es nicht schon kundt, in der Rathsstube anmelden.
6. Alle Morgen soll er dem, so ihm das Wochenlohn zahlet, wie auch auf dem Rathhause anzeigen, was sich des nachts auf der Straße oder sonst, sonderlich, wenn etwas verdächtig, begeben.
7. Im übrigen wird sich vorbehalten, diese Instruktion zu mehren, zu mindern, zu ändern oder gar aufzuheben."

Wir haben in diesen von der Bürgerschaft bezahlten Nadrtwächtern, deren Verpflichtung sich aber der Rat vorbehielt, die Vorläufer unserer modernen Wach- und Schließgesellschaften zu erblicken.

Bis zum Jahre 1806 hatte jedes Stadtviertel nur einen Nachtwächter. Eine Reihe von Diebstählen, die in diesem Jahre erfolgten, gab die Veranlassung dazu, die Zahl der Nachtwächter zu verdoppeln. Gleichzeitig verpflichtete der Rat den Marktmeister mit zur Beauf-

41 Grimmaische Straße, L.R.A. Titl. X/23b. Vol.6.

sichtigung der Markthelfer, außerdem mußten zwei Mann von der Scharwache abwechselnd die Stadt durchstreifen, um zu beobachten, ob die Nachtwächter auch ihren Dienst verrichteten, und sich am gegebenen Orte finden ließen. Jede Nachlässigkeit hatten sie sofort dem Marktmeister anzuzeigen, der dann am folgenden Tage dem Rate Mitteilung zu erstatten hatte. Der Nachtwächter erhielt im Jahre 1806 pro Woche 1 Taler 8 Groschen Lohn.

Das war ein schmaler Lohn. Und auch sonst wurde für die Nachtwächter so wenig gesorgt, daß sie sich 1821 mit einer Eingabe an den Rat der Stadt wandten, die hochweisen Herren „wollen huldreichst prüfen, uns ein gemeinsames kleines Local anweisen zu lassen, in welchem wir trockene Kleidungsstücke aufbewahren und im Verlauf der Nacht bei vorkommenden Unwetter, mit den durchnäßten vertauschen können. Überzeugt von derselben Hoher Gerechtigkeitsliebe und der regen Sorgen, welcher sich auch der geringste Ihrer Unterthanen erfreuen darf, legen wir unser Gesuch vertrauensvoll zu Ihren Füßen nieder und verharren einer günstigen Entscheidung ehrerbietigst entgegensehend, in tiefer Achtung und Ergebenheit. Ew. Magnificenz Wohl und Hochedel geborenen Hochgelehrten, Hochweisen Herrn treuehorsaamste Diener“.

Aus der Bestandsliste der Nadttwächter, Stundenrufer und Beiwächter der Stadt Leipzig von 1839 erfahren wir folgendes: Die innere Stadt hatte 8 Nachtwächter. Sie erhielten pro Woche ein jeder einen Lohn von einem Reichstaler 19 Groschen. Diesen Nachtwächtern waren noch 3 Beiwächter beigegeben, die aber nur dann Dienst taten, wenn einer der Nachtwächter durch Krankheit oder sonst einen Grund an der Ausübung seines Dienstes verhindert war. Sie erhielten ihre Bezahlung vom Nachtwächter, waren aber vom Rate verpflichtet. In den Vorstädten Leipzigs taten im gleichen Jahre 21 Stundenrufer täglichen Dienst. Sie wurden von den sogenannten Nachbarschaften besoldet und erhielten jährlich 39 Taler an Lohn. Wollten sie einen Vertreter haben, so mußten sie den Beiwächter selbst bezahlen. Er erhielt für eine Nachtwache 2 Groschen. Die Stadtkasse schenkte alljährlich zu Weihnachten den Stundenrufern und Beiwächtern einen Taler 8 Groschen.

ANHANG

Aus der Geschichte der Leipziger Mitgliedschaft des Deutschen Verkehrsbundes Von Heinrich Reder, Leipzig

Leipzig wird mit Recht als die Wiege der deutschen Arbeiterbewegung bezeichnet. Es war schon in den sechziger Jahren der Brennpunkt des politischen Lebens des deutschen Proletariats. Dem im Jahre 1861 geschaffenen Bildungsverein gehörten viele Arbeiter an, die ihren Wissensdurst zu befriedigen suchten. Allerdings waren zu jener Zeit bei der Arbeiterschaft Begriffe wie soziale Frage und Klassenkampf zum größten Teil noch unbekannte Dinge. Daher ist es auch erklärlich, daß die Arbeiterschaft unserer Berufe erst fast drei Jahrzehnte später erwachte und dazu überging, sich eine Organisation zu schaffen, mit deren Hilfe man den zahlreichen Mißständen im Berufe auf den Leib zu rücken suchte. Im Jahre 1890 wurde der Verein der Markthelfer und verwandter Berufsgenossen gegründet, dem sich am Gründungstage 50 Kollegen anschlossen, die sich nach fünfjährigem Bestehen des Vereins auf 344 vermehrt hatten. Im gleichen Jahre bildete sich auch der Verein des Arbeitspersonals Leipziger Spediteure mit ca. 70 Mitgliedern. Dieser Verein, der sich zu einer Krankenzuschußkasse entwickelt hat, besteht heute noch.

In den Jahren 1894 bis 1896 wurde unter den Mitgliedern der Lokalorganisationen und den Berufsangehörigen der größeren Städte eine rege Propaganda für die Schaffung einer Zentralorganisation betrieben mit dem Erfolg, daß für die Weihnachtsfeiertage 1896 ein Kongreß für die Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter nach unserer Nachbarstadt Altenburg einberufen wurde. Hier legte man den Grundstein zu unserer heutigen Zentralorganisation.

Am 31. Januar 1897 fand in Leipzig die erste Versammlung der Zentralisten in den „Vereinshallen“ in der Kreuzstraße statt. 36 Versammlungsteilnehmer kamen der Aufforderung nach, sich dem Verband als Einzelmitglieder anzuschließen. Eine Verwaltungsstelle zu gründen, war nicht möglich, denn das sächsische Vereinsgesetz verbot ein Inverbindung-treten von Vereinen, und bei Übertretung erfolgte Bestrafung und Auflösung der Vereine.

Nach Gründung der Zentralorganisation wurden auch in Leipzig ernsthafte Anstrengungen gemacht, auf die Bessergestaltung der sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Berufsangehörigen einzuwirken. Diese Versuche wurden jedoch durch den inzwischen entbrannten Kampf um die Organisationsform, der zwischen der zentralen und lokalen Richtung ausgefochten wurde, schwer beeinträchtigt.

In diesem Bruderkampf, der fast drei Jahre währte, platzten die Meinungen in den Versammlungen oftmals sehr heftig aufeinander. Doch wurde im Vergleich zu heute immer noch sehr sachlich gekämpft. Verdächtigungen, Verleumdungen und Ehrabschneidereien, wie sie in der Gegenwart gebräuchlich sind, blieben unbekannt. Und sehr bald lernten die Kollegen beider Richtungen auch begreifen, daß das gegenseitige Sichbefehden keinen Vorteil für die Arbeiterschaft bringe. So wuchs die Zahl derjenigen, denen an einer Einigung gelegen und die auf die Einberufung eines Einigungskongresses bedacht waren, ständig.

Dieser Kongreß wurde für die Osterfeiertage 1899 nach Leipzig einberufen. Die Tagung sollte am ersten Osterfeiertage beginnen. Aber die Leipziger Polizei verbot das mit der Begründung, eine solche Tagung verletze die „religiösen Gefühle“ der Leipziger Einwohnerschaft aufs tiefste. Kurz entschlossen wanderten die Kongreßteilnehmer nach Preußen aus und hielten in dem Grenzstädtchen Schkeuditz ihre Tagung ab. Das sächsische Vereinsgesetz hatte wieder einmal gute Dienste geleistet, und der Staat war gerettet. Am zweiten Osterfeiertag wurden dann die Kongreßverhandlungen im Lokal „Zur Turnhalle“ in Leipzig-Lindenau fortgeführt. Dort beschloß der Kongreß die Einigung der Handelshilfsarbeiter auf der Grundlage der Berliner Konferenzbeschlüsse vom 11. Dezember 1898.

Trotz dieses Beschlusses und des Eingreifens des damaligen Vorsitzenden der General-Kommission Karl *Legien* wurde eine Einigung nicht erzielt. Die Lokalisten lehnten in einer Mitgliederversammlung den Antrag auf Anschluß an die Zentralorganisation gegen eine größere Minorität ab. Die Folge war, daß eine Anzahl Kollegen dem Lokalverein den Rücken kehrte und der Zentralorganisation beitrat. Im Jahre 1899 löste sich auch der damalige Droschkenführerverein auf und schloß sich der Zentralorganisation an, und ein Jahr später erfolgte dann der Anschluß der Lokalorganisation. Somit war die Einheitsfront geschaffen. 1510 Mitglieder vereinigten sich nunmehr unter dem Banner des Zentralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter.

Ende 1898 befaßte sich die Mitgliedschaft auch mit der Gründung eines Arbeitsnachwei-

ses und der Einrichtung eines Verbandsbureaus, das im „Römischen Hof“ in einem dunklen Raum neben der Küche etabliert wurde. Da man zu jener Zeit schon, und vielfach auch heute noch, dem Grundsatz huldigte: für ein Gewerkschaftsbureau ist das Schlechteste gerade gut genug, so machte man sich um die Anschaffung von Bureaumöbeln nicht allzuviel Gedanken. Die Möbel wurden — mit Ausnahme eines beim Altwarenhändler gekauften Schreibtisches, der nach Auffassung der Hausbewohner zum Verfeuern zu schlecht war — der im Hause befindlichen Kneipe entnommen. Als Arbeitsvermittler wurde ein Kollege angestellt, der das fürstliche Gehalt von 18 Mk. pro Woche für eine unbeschränkte Arbeitszeit bezog.

Durch das Wachstum der Organisation und um eine stärkere Benutzung des Arbeitsnachweises zu erreichen, wurde beschlossen, das Bureau mehr nach der inneren Stadt, und zwar vom „Römischen Hof“ nach dem „Koburger Hof“ zu verlegen. Durch diese Verlegung war man, was die Räumlichkeit anbetraf, vom Regen in die Traufe geraten. In dem neuen Zimmer hatten kaum vier Personen Platz. Dafür sahen die Wände wie geteert aus, und an Mäusen, Ratten, Läusen, Schwaben, Russen und Wanzen war kein Mangel. Hatten die Angestellten auf ihre „Mitbewohner“ einmal Jagd gemacht, so summten sie vielfach, gequält vom Galgenhumor, das bekannte Lied vor sich hin: „Was fressen mich die Läuse, was beißen mich die Flöh', was ziehen mir die Wanzen das Fell noch in die Höh.“ Mancher zugereiste Kollege bat beim übernachten in diesem "Hotel" allerlei zu spüren bekommen, und auch Frauen der Mitglieder machten beim Abholen von Unterstützungsgeldern mit diesem Viehzeug Bekanntschaft, wobei es an drastischen Ausdrücken dann nicht fehlte. Als eine Erlösung wurde es daher betrachtet, als am 1. April 1906 die Übersiedlung nach dein eigenen Heim, nach dem Volkshaus in der Zeitzer Straße, erfolgen konnte.

Der Einführung der Berufsstatistik im Jahre 1904 wurden vielfache Hindernisse bereitet. Selbst Funktionäre der Organisation waren von der Notwendigkeit einer solchen Maßnahme nicht zu überzeugen.

Ebenso gingen auch die Meinungen, welche Wege zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Berufsangehörigen gegangen werden sollten, sehr weit auseinander. Kollegen, die erfolgreiche Streiks auch in unseren Berufen für durchführbar hielten, erklärte man für geistesschwach. Die Buchhandlungs-Markthelfer nahmen zu jener Zeit in ihrer Versammlung eine Resolution an, in der es u. a. hieß: „Die Buchhandlungs-Markthelfer halten einen Streik im Handelsgewerbe für unabsehbare Zeit für eine Utopie.“ Dabei gehörten die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Buchhandlungs-Markthelfer mit zu den rückständigsten im gesamten Handelsgewerbe. Die Arbeitszeiten dauerten vom frühesten Morgen bis in die späten Nachtstunden. Selbst Nächte hindurch und Sonntags mußte geschuftet werden, und dabei gab es eine jammervolle Entlohnung. Nicht fester Lohn, sondern nur ein wöchentliches Kostgeld, gewöhnlich von 15 Mark abwärts wurde gewährt. Im übrigen bestand die Entlohnung aus Zentnergeld, wobei der Unternehmer mit dem Markthelfer in echt christlicher Weise derart teilte, daß er die Hälfte des Betrages für sich einstrich und nur die andere Hälfte unter die im Betriebe beschäftigten Markthelfer nach Prozenten zur Verteilung gelangte. Hiervon erhielt wiederum der Obermarkthelfer den Löwenanteil von 40-50% und dann ging die Verteilung stufenweise abwärts. Den Letzten, der mit ½% abgefunden wurde, bissen die Hunde. Ähnlich lagen auch die Dinge bei der Verteilung des Papier- und Spänegeldes. Überstundenbezahlung erfolgte nicht, dafür wurde eine sogenannte Meß- und Weihnachtsgratifikation gewährt. In zahlreichen Fällen aber ließen es die Unternehmer kurz vor Weihnachten zu Differenzen in den Betrieben kommen, die zur Entlassung von Markthelfern führten. Klagten dann die Entlassenen auf Überstundenbezahlung,

dann lehnte das Leipziger Gewerbegericht die Anträge mit der Begründung ab, der Unternehmer gewähre ja nur eine Gratifikation, die in sein eigenes Ermessen gestellt sei.

Bei der Aufgabe, die die Organisation sich in erster Linie gestellt hatte, die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage unserer Berufsangehörigen herbeizuführen, wurden ihr große Hindernisse in den Weg gelegt. Dornig und steinig war der Boden, der zu beackern war. Der große Indifferentismus unter unseren Berufskollegen erschwerte den Kampf gegen die übermäßig lange Arbeitszeit, an der die Unternehmer mit Zähigkeit festhielten. Wie viele Arbeitsstunden unsere Berufsangehörigen täglich im Dienste des Kapitalismus fronen mußten, zeigen die amtlichen Erhebungen über die Arbeitszeit im Transportgewerbe vom Jahre 1902, die auf Beschluß der Reichskommission und im Auftrag des Reichskanzlers vorgenommen wurden. Danach betrug in Leipzig die tägliche Arbeitszeit bis zu 12 Stunden bei 8,1 % der Beschäftigten, 12-14 Stunden bei 48,9%, 14-16 Stunden bei 32,6% und mehr als 16 Stunden bei 10,4% der Beschäftigten. Dabei muß beachtet werden, daß diese Zahlen von Unternehmern mitgeteilt worden sind. Durch unsere Umfrage bei Kollegen wurde jedoch festgestellt, daß 82,4% der Beschäftigten mehr als 14 bis 16 Stunden pro Tag arbeiten mußten. Auch im Handelsgewerbe herrschten, wie wir am Beispiel des Buchhandels schon gezeigt haben, die traurigsten Zustände. Daher hatten unsere Berufsangehörigen nur wenig Zeit, sich mit der Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage zu beschäftigen und sich gegenseitig weiterzubilden. Versammlungen, die von der Organisation einberufen wurden, konnten meistens erst zwischen 9 und 10 Uhr abends beginnen, und vor 12 Uhr nachts war an ihr Ende nicht zu denken. Bei Streiks mußten die Funktionäre der Organisation spätestens um 3 Uhr morgens auf dem Posten sein. Ein Schlafen zu Hause war unter diesen Umständen natürlich nicht möglich, sondern das Nachtlager wurde im ersten besten Chausseeegraben, an Friedhofsmauern, Steinbrüchen, Strohfeimen usw. aufgeschlagen.

Einen zähen Kampf führte die Organisation auch um die Einführung des 8-Uhr-Ladenschlusses, der am 1. Oktober 1906 zum erfolgreichen Abschluß gelangte. Auch um die Sonntagsruhe wurde gerungen und die Forderung erhoben, Handelsinspektoren für das gesamte Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe analog den Fabrikinspektoren unter Hinzuziehung von Vertretern aus Arbeiterkreisen einzusetzen. Ein scharfer Kampf entspann sich um die Einführung des 7-Uhr-Postschalterschlusses und eines früheren Lukenschlusses der Güterbahnhöfe. Wenn auch alle von der Organisation an die Behörden gerichteten Eingaben zunächst mit nichtssagenden Begründungen abgelehnt wurden, so hat doch die Zähigkeit der Organisation bewirkt, das gesteckte Ziel zu erreichen.

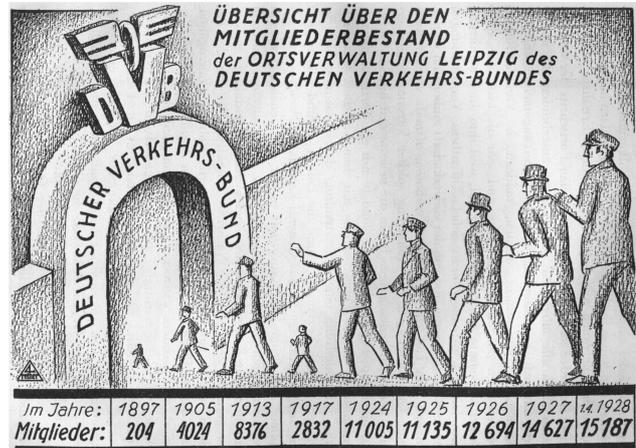
Die zahlreichen Unglücksfälle im Transportgewerbe gaben der Organisation Veranlassung, dafür zu sorgen, daß das Straßenpolizeireglement dahingehend abgeändert wurde, daß jedes mit Pferden bespannte Fuhrwerk mit einer wirksamen, jederzeit gebrauchsfähigen Hemmvorrichtung versehen und ein fester Sitz für den Geschirrführer mit Rücken- und Seitenlehnen nebst Fußtritt angebracht sein mußte.

Da bei den wirtschaftlichen Kämpfen das Unternehmertum mit Erfolg dazu überging, in der Amtsblattpresse in Leipzig und dessen näherer und weiterer Umgebung Streikbrecher zu suchen, so mußte es Aufgabe der Organisation sein, dieses zu unterbinden. Energisch wurde deshalb im Jahre 1908 der Aufbau der Organisation in den Orten rings um Leipzig betrieben. Bald war Leipzig von einem Kranz von Mitgliedschaften dieser Orte umgeben.

Innere organisatorische Einrichtungen und Verbesserungen haben wesentlich dazu beigetragen,

tragen, den Verband vorwärtszubringen. Ende der 90er Jahre wurde die Hauskassierung eingerichtet, die sich sehr gut bewährt hat. 1908 wurden auch die Bezirksleitungen geschaffen. Beide Körperschaften stellen so das Gerippe der Organisation dar. Ohne diese Einrichtungen und ohne die Mitarbeit aller Funktionäre hätte die Mitgliederbewegung nicht die Zahlen aufzuweisen, wie sie aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich sind.

Am Jahres- schluß	Mit- glieder	Am Jahres- schluß	Mit- glieder
1897	204	1913	8376
1898	687	1914	5076
1899	1217	1915	3390
1900	1510	1916	3065
1901	1365	1917	2832
1902	1296	1918	7122
1903	2062	1919	17549
1904	3620	1920	16928
1905	4024	1921	18384
1906	4451	1922	19917
1907	4920	1923	14408
1908	4861	1924	11005
1909	5212	1925	11135
1910	5933	1926	12694
1911	6560	1927	14627
1912	7852	1. Juli 1928	15641



Der in den Jahren 1914 bis 1918 eingetretene Rückgang der Mitgliederzahl ist auf den unglückseligen Krieg zurückzuführen, wurden doch 6544 Verbandsmitglieder zum Heeresdienst einberufen, von denen sich nur 4467 Kollegen wieder anmeldeten. Unter den Heim-

gekehrten befindet sich eine große Anzahl Kriegsbeschädigter. 414 Verbandsmitglieder sind dem wahnsinnigen Völkermorden zum Opfer gefallen und haben ihr Leben auf den Schlachtfeldern lassen müssen. Zahlreiche Ehefrauen und Kinder haben ihren Ernährer verloren.

Die Behörden suchten immer wieder den Fortschritt der Organisation durch alle möglichen Schikanen zu unterbinden. Es mußte nicht nur jede Versammlung bei der Polizei angemeldet und um Genehmigung nachgesucht werden, sondern die Versammlungen wurden auch polizeilich überwacht, und sehr oft löste der überwachende Beamte die Versammlung auf, weil ihm die Ausführung eines Diskussionsredners nicht gefiel. Öffentliche Versammlungen der Berufsangehörigen, die von der Gewerkschaft einberufen waren, wurden zum Teil von der Polizei verboten, oftmals wurden auch keine Genehmigungen zur Abhaltung solcher Versammlungen erteilt. Diese Schikanen gingen bis in die neueste Zeit hinein. Dafür nur ein Beispiel: Im Jahre 1916 wendete sich ein Vertreter unserer Organisation an die Polizeibehörde mit dem Ersuchen, Genehmigung zur Abhaltung einer Versammlung der Kinoangestellten zu erteilen. Dieses Verlangen lehnte die Polizei ab und verwies uns mit unserem Antrage an das General-Kommando, welches nach geraumer Zeit festgestellt hatte, daß es für die Genehmigung von Versammlungen nicht zuständig sei und daher uns mit unserem Antrag an die Kriegsamtstelle verwies. Auch hier dauerte es wieder geraume Zeit, ehe eine Nachricht eintraf, in der uns der Bescheid wurde, mit unserem Antrag an die Polizei heranzugehen. Nach diesem Rundgang, der die damaligen Zustände treffend illustriert, und nachdem wiederum eine geraume Zeit verstrichen war, wurde der Bevollmächtigte unserer Organisation zur *Sittenpolizei* bestellt, wo ihm von Kriminalrat Dr. Fink eröff-

net wurde, daß die Polizei die Genehmigung zur Abhaltung einer Versammlung für Kinoangestellte erteilen wolle unter der Bedingung, der Vertreter der Organisation solle die Garantie übernehmen, daß in sittlicher Beziehung kein Vergehen erfolge. Soweit die Versammlung in Frage kam, übernahm der Organisationsvertreter die Garantie. Abgelehnt werden mußte jedoch die Verantwortung für Dinge, die sich unter Umständen auf dem Heimwege ereignen konnten. Mit dieser Einschränkung wurde die Versammlung im Jahre des Heils 1916 von der Sittenpolizei in Leipzig genehmigt.

Bei allen wirtschaftlichen Kämpfen hat die Polizei ständig die Interessen der Unternehmer in wirksamer Weise wahrgenommen. Streikposten-Stehen wurde verboten, und vielfach wurden Kollegen wegen angeblichen Streikvergehens hinter „schwedisches Gardinen“ gebracht. Beim Streik der Buchhändlermarkthelfer im Jahre 1912 leistete die Polizei direkt Streikarbeit. Auf jedem Auto waren Polizeibeamte postiert, die das Abladen der Bücher überwachten. Die Streikbrecher wurden durch weiße Armbinden kenntlich gemacht. Auch Schulkinder



wurden zur Leistung von Streikarbeit benutzt. Anstandslos hat auch die Schulbehörde auf Verlangen der Unternehmer die Fortbildungsschüler vom Unterricht befreit, damit sie Streikarbeit verrichten konnten. Ganz besonders taten sich auch die Deutschnationalen Handlungsgehilfen in der Leistung von Streikarbeit hervor, und das Kaufmannsgericht fällte unter dem Vorsitz von Dr. Redlich und dem deutschnationalen Gehilfenbesitzer Wolf ein Urteil, daß die Buchhandlungsgehilfen Markthelferarbeit und damit Streikarbeit zu verrichten hätten. Solche Urteile sind typische Zeugnisse einer Klassenjustiz. Auch haben wir bis heute noch nicht gesehen, daß die deutschnationalen Handlungsgehilfen, vereint mit den Pennbrüdern, für ihre verräterische Handlungsweise den Dank der Unternehmer geerntet haben.

Die Polizei fand auch in der preußischen Eisenbahnverwaltung einen willkommenen Bundesgenossen, die durch besonders forsches Auftreten versuchte, ihre Angst vor unserem Verband zu verschleiern. Im Jahre 1907 trat die Eisenbahnverwaltung mit folgendem Erlaß an die Öffentlichkeit: „Der Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -arbeiterinnen verfolgt ordnungsfeindliche Bestrebungen und will den Frieden zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und ihren Arbeitern stören. Der Beitritt zu diesem Verband und seinen Ortsgruppen oder jede anderweitige Förderung seiner Bestrebungen würde sich deshalb als ein Verstoß gegen die Bestimmungen unter Ziffer 3, im § 2 der gemeinsamen Bestimmungen für Arbeiter aller Dienstzweige der Staatseisenbahnverwaltung darstellen und die Entlassung zur Folge haben. Wir vertrauen, daß sich unsere Bediensteten dieser im Interesse der Ordnung notwendigen Bestimmung einsichtsvoll fügen und keinen Anlaß zum Einschreiten geben.“

Für die Unternehmer und besonders für die Spediteure war dieser ungesetzliche Erlaß ein gefundener Brocken. Mit Schmunzeln und Behagen brachten die Unternehmer den Erlaß zur Kenntnis der Arbeiter. In sämtlichen Betrieben wurde er angeschlagen. Doch die Unternehmer glaubten noch ein übriges tun zu müssen und verboten der Arbeiterschaft den Beitritt zu unserer Gewerkschaft bei 50 Mark Strafe (Einbehaltung der Kautions) und sofortiger Entlassung. Die Spediteure dagegen hofften, eine gelbe Gewerkschaft errichten zu können. Sie wandten sich an den Verein „Arbeiterpersonal Leipziger Spediteure“ und versprachen ihm, jährlich mehrere tausend Mark in die Vereinskasse zu zahlen, wenn sie sich

ihrem Unternehmerwillen fügten. Aber mit Entrüstung wurde dieses Angebot von den Speditonsarbeitern in einer einberufenen Versammlung zurückgewiesen.

Wo alles liebt, konnte auch der *Rat der Stadt Leipzig* nicht hassen. Bei einem Streik der Geschirrführer am 29. April 1911 kommandierte er städtische Arbeiter zu Streikbrecherdiensten und warf diejenigen, die sich weigerten, ihren Klassengenossen in den Rücken zu fallen, rücksichtslos aufs Straßenpflaster. Die Polizei, die im Wirtschaftskampfe neutral bleiben sollte, ging in ganz rigoroser Weise gegen die streikenden Transportarbeiter vor. Es ist festgestellt worden, daß Arbeitswillige von der Polizei aufgefordert worden sind, sich beleidigt zu fühlen. Auf diese Weise kamen dann Klagen zustande, und die Klassenjustiz hat damals über streikende, um ein Stück Brot kämpfende Transportarbeiter 238 Tage Gefängnis und 185 Mark Geldstrafe verhängt.

Auch die *Militärbehörde* griff in die Wirtschaftskämpfe ein. Beim Streik im Speditionsgewerbe im Jahre 1915 wurden vom General von Schweinitz Trainsoldaten abkommandiert, die die Arbeiten der streikenden Transportarbeiter verrichten mußten. Die Beschwerde der Gewerkschaft gegen dieses Vorgehen der Militärbehörde wurde abgelehnt mit der Begründung, daß der Transport von Kriegslieferungen durch den Streik nicht unterbunden werden dürfe.

Bei der Bekämpfung der Gewerkschaften fehlte selbstverständlich auch die Direktion der *Großen Leipziger Straßenbahn* nicht. Sie gab durch Anschlag bekannt:

„Es ist uns zur Kenntnis gekommen, daß Angestellte, welche sich dem Verband der Transportarbeiter fernhalten und von dessen Bestrebungen, Unfrieden zu stiften, nichts wissen wollen, von inner- und außerhalb unseres Betriebes stehenden Personen durch fortgesetzte Aufforderung, dem Verband beizutreten, beunruhigt, sogar bedroht werden, wenn sie den Beitritt ablehnen. Wir sind entschlossen, diesen Unfug nicht mehr zu dulden und werden die strengsten Maßnahmen gegen diejenigen Angestellten ergreifen, welche sich ferner solcher Belästigungen anderer schuldig machen. Den ruhigen Elementen gewähren wir Schutz und Fürsorge.

Leipzig, den 19. August 1910.

Große Leipziger Straßenbahn.
Die Direktion: gez. P. Hille, W. Baumann.”

Alle diese behördlichen und sonstigen Schikanen haben jedoch nicht vermocht, die Organisation in ihrer Weiterentwicklung zu hemmen. Dadurch ist der beste Beweis dafür geliefert worden, daß dem Rad der Zeit niemand in die Speichen greifen kann: denn

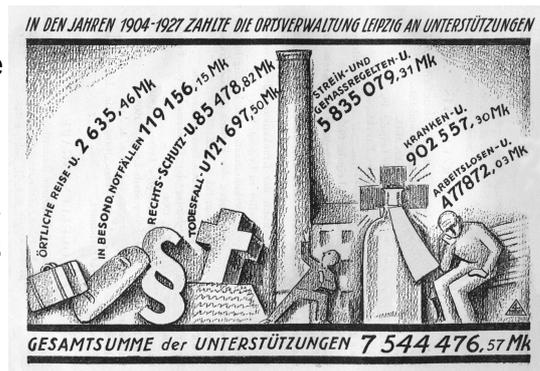
„Den Zeitenlauf hält weder Ochs noch Esel auf!“

Die Gewerkschaft hat in ihrem Kampf um die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage und der sozialen Verhältnisse ihrer Mitglieder die schönsten Erfolge erzielt. Es sind stattliche Zahlen, mit denen wir aufwarten können, und wir brauchen uns vor anderen Organisationen nicht zu verstecken. Dabei muß man sich aber auch das schwierige Arbeitsgebiet gegenwärtigen, und erst dann wird man den Wert und die Bedeutung der in der Lohnbewegungs-Tabelle enthaltenen Angaben richtig zu schätzen wissen.

Überblick über die geführten Lohnbewegungen und Streiks seit dem Jahre 1904									
Jahr	Zahl der Lohnbewegung und Streiks	Zahl der Betriebe	An den Lohnbewegung waren beteiligt	Erreicht wurden insgesamt					
				Lohnzulagen				Arbeitsverkürzungen	
				für Beteiligt	pro Woche Mark	pro Monat Mark	Einmalige Zulage Mark	Beteiligt	Stunden pro woche
1904 bis 1913	344	1.932	21.525	21.525	38.450,-	-	-	7.063	35.690
1914	14	182	4.663	4.226	12.019,55	-	-	39	159
1915	41	389	8.398	7.001	12.850,30	-	-	82	123
1916	42	541	6.781	5.200	8.642,40	7.147	8.295	-	-
1917	47	527	12.256	11.980	43.146,70	5.608	122.960	226	469
1918	69	619	15.859	12.412	61.346,90	-	-	529	4.215
1919	157	5.264	48.314	45.336	78.5018,60	3.600	2.995.665	3.111	35.514
1920	146	4.536	67.121	64.333	2.062.887,65	-	-	254	936
1921	154	4.165	61.031	60.734	265.2461,-	-	-	-	-
1922	572	16.531	263.948	257.896	}* 423.980,-	-	-	-	-
1923	1.368	44.854	528.378	528.378		-	-	-	-
1924	158	8.268	82.057	67.484	19.3976,-	-	-	-	-
1925	125	5442	50.418	44.493	96.781,-	-	-	-	-
1926**	46	24.10	35.971	15.062	15.506,-	-	-	-	-
1927***	85	5020	56.678	23.088	58.468,-	4.191	770.485	-	-
zusammen	3.368	100.680	1.263.398	1.169.148	6.465.534,10	20.546	389.7405	11.304	77.106

* Die in der Inflationszeit 1922 und 1923 erwirkten Lohnzulagen sind in pro Billion Papiermark mit 1 Goldmark eingesetzt.
 ** 1926 wurde für 2816 Beteiligte ein Lohnabbau von 10.778,15 Mark abgewehrt.
 *** 1927 wurde die von den Unternehmern geplante Arbeitszeitverlängerung von 1.440 Stunden pro Woche unterbunden

Neben diesen den Unternehmern abgerungenen Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie der Beseitigung des Kost- und Logiswesens hat die Organisation noch den Weg der Selbsthilfe beschritten und ihren Mitgliedern in Fällen der Not zahlreiche Unterstützungen zukommen lassen. Die Summe der ausgezahlten Unterstützungsgelder zeigt nebenstehendes Bild.



Die Aufgabe und das Streben des Deutschen Verkehrsbundes wird es auch in Zukunft sein, den Kampf mit aller Energie weiterzuführen und nicht zu ruhen und nicht zu rasten, bis wir das Ziel: Die Erreichung eines menschenwürdigen Daseins für jeden Arbeiter und die Befreiung des Proletariats vom Joche des Kapitalismus verwirklicht haben. Dazu ist aber die Geschlossenheit der Arbeiterklasse notwendig:

„In der Einigkeit und in der Geschlossenheit liegt unsere Stärke, und in der Stärke der Organisation wiederum die beste Garantie für die wirtschaftliche Besserstellung der Arbeiterklasse.“ (Wilhelm Liebknecht.)

ANMERKUNGEN

1.SCHRIFTENVERZEICHNIS

Franz, Pragmatische Handelsgeschichte der Stadt Leipzig, 1772.

Grosse, Geschichte der Stadt Leipzig, 1839 und 1842.

Heydenreich , Leipzigsdie Chronike, 1635.

Kroker, Handelsgeschichte der Stadt Leipzig, 1925.

Krünitz, ökonomisch-technologische Enzyklopädie.

Lange, Von der Sänfte zur Kraftdroschke, Festschrift des Droschkenbesitzervereins j. P., Leipzig, 1927.

Leonhardi, Geschichte und Beschreibung der Kreis- und Handelsstadt Leipzig, 1799.

Rachel, Verwaltungsorganisation und Ämterwesen der Stadt Leipzig, 1902.

Richter, Aus der Geschichte der Krankenkasse der vereinigten Buchhändler-Markthelfer zu Leipzig, 1863.

Riedel, Entwicklung der Verkehrsstraßen von Leipzig bis ins 18. Jahrhundert, Mitteilungen des Vereins der Geographen an der Universität Leipzig, Bd. 2, 1912.

Schäfer, Geschichte des sächsischen Postwesens, 1879.

Schröder, v., Die Verlegung der Büchermesse von Frankfurt a. M. nach Leipzig, 1904.

Sternberg , Das Verkehrsgewerbe Leipzigs, 1904.

Wustmann, Geschichte der Stadt Leipzig, 1905.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl. Jahresberichte 1904-1927 der Verwaltungsstelle Leipzig des Deutschen Verkehrsbundes.

VERZEICHNIS DER BILDER

1. Das „Hänseln
2. Die Leipziger Wagenhalle um 1825
3. Das Peterstor um 1800
4. Leipziger Dorf-Brotbäcker-Wagen..
5. Der Leipziger Marktplatz. Anfang des 18. Jahrhunderts
6. Das Grimmaische Tor um 1800
8. Leipziger Rollwagen mit „Hasen"
9. Naschmarkt
10. Das Hallesche Tor um 1830
11. Eröffnung der Omnibusfahrten
12. Reisende polnische Juden

13. Juden-Zettel
14. Leipziger Straßenbild aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts (Dienstmädchen. Postbote und Botenfuhrmann)
15. Sächsische Postsäulen
16. Leipziger Aufläder
17. Leipzigs Straßen-Gruppen
18. Leipziger Straßenbild aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts
19. Gottlob Holze
20. Juden im Brühl
21. Dienstboten-Versammlung

Es wurden uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt: Vom Ratsarchiv I: Bild 8, 15 und 21; vom Stadtgeschichtlichen Museum: Bild 1, 4, 7, 9, 12, 14, 16, 17 und 18; von der Stadtbibliothek: Bild 2, 3, 5, 6, 10 und 20; von der Bibliothek des Börsenvereins der Buchhändler: 19. Bild 3 und 6 nach einer kolorierten Federzeichnung von Geißler.