

Kölner Studien zum Staats- und Wirtschaftsleben

Heft 1

**Privatdozent Dr. J. Hirsch, Die Filialbetriebe im
Detailhandel.** Preis 6.— M., Subskriptionspreis 5.60 M.

Die vorliegende Schrift ist ein Meisterwerk exakter Darstellung. Sie gehört in ihrem deskriptiven Teile zu den wertvollsten Erscheinungen auf diesem Gebiete, und wird in der Folge kaum für eine Großhandelsfirma entbehrlich sein.

Kritische Rundschau, München.

Alles in allem: ein Buch reich an Gedanken und Anregungen, das viele Leser finden wird und nicht nur allein für den Kaufmann geschrieben ist.

Hamburger Korrespondent.

..... Darum, man kann jedem, der sich in der Mittelstandspolitik über die Schlagworte erheben und selbständig den einzelnen Problemen nachgehen will, dringend die Anschaffung dieses Buches empfehlen.

Deutsche Mittelstandszeitung.

Heft 2

**Wlad. W. Kaplun-Kogan, Die Wanderbewegungen
der Juden.** Preis 4.— M., Subskriptionspreis 3.60 M.

..... Ich stehe nicht an, den konkreten Teil seiner Schrift, den 3. Abschnitt nämlich, der ihren Kern ausmacht, als eine nützliche Arbeit anzuerkennen, die einen dankenswerten Beitrag zur Geschichte der Wanderungen der Juden bildet.

Ludwig Blau in „Deutsche Literaturzeitung“ 1913 Nr. 38.

..... Das vorliegende Buch füllt eine Lücke aus. Es stellt den ersten Versuch dar, die jüdischen Wanderbewegungen zusammenzustellen, die Hauptrichtungen festzuhalten und den Geist der Bewegungen herauszuarbeiten.

Was er über die Zukunft der Wanderungen als warmherziger Nationaljude schreibt, wird vielleicht da und dort Widerspruch finden! Doch wird es sicherlich auch denen, die nicht mit ihm übereinstimmen, lesenswert und — was noch mehr ist — vornehm gedacht erscheinen.

R. Wassermann in „Frankfurter Zeitung“ 10/8 1913.

Heft 3

**H. Cl. Schmid-Burgk, Der Wartestand nach deutschem
Beamtenrecht.** Preis 1.80 M., Subskriptionspreis 1.60 M.

Der Zweck dieser Abhandlung ist es, das in sämtlichen deutschen Beamtengesetzen über den Wartestand (die „Zur Dispositionsstellung“) enthaltene Material möglichst lückenlos zusammenzustellen und damit eine Übersicht über die Voraussetzungen und Wirkungen des Wartestandes nach deutschem Recht zu geben. — Der erste Teil beschäftigt sich mit der Versetzung in den Wartestand, mit ihren Motiven, dem Verfahren und den Normen über den Beginn. — Der zweite Teil behandelt die rechtliche Stellung des Wartebeamten und die außerordentlich eingehenden Bestimmungen über das Wartegeld. — Der dritte Hauptteil stellt kurz die Endigung des Wartestandes dar. — In einem Anhang befinden sich die Bestimmungen über die Richter der ordentlichen Gerichte.

KÖLNER STUDIEN ZUM STAATS- UND WIRTSCHAFTSLEBEN

HERAUSGEGEBEN VON

P. ABERER, CHR. ECKERT, J. FLECHTHEIM,
J. K. JUL. FRIEDRICH, ED. GAMMERSBACH, H. GEFFCKEN,
H. GRAVEN, K. HASSERT, B. KUSKE, PAUL MOLDENHAUER,
F. STIER - SOMLO, K. THIESS, K. WIEDENFELD,
A. WIERUSZOWSKI, W. WYGODZINSKI

Schriftleitung: BRUNO KUSKE

Heft 8:

**Die städtischen Handels- und Verkehrsarbeiter
und
die Anfänge städtischer Sozialpolitik in Köln
bis zum Ende des 18. Jahrhunderts**

von

Dr. Bruno Kuske.

Bonn 1914

A. MARCUS UNDE E. WEBERS VERLAG

Dr. jur. ALBERT AHN

Die städtischen
Handels- und Verkehrsarbeiter
und die Anfänge
städtischer Sozialpolitik in Köln
bis zum Ende des 18. Jahrhunderts

von

Dr. BRUNO KUSKE.



Bonn 1914

A. MARCUS UND E. WEBERS VERLAG

Dr. jur. ALBERT AHN

Alle Rechte vorbehalten.

VORWORT.

Die hier vorliegende Untersuchung ist ein Nebenergebnis zu einem mehrbändigen, vor dem Druckabschluß stehenden Werk über den Kölner Handel des Mittelalters, der bis in die 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts der bedeutendste und vielseitigste in ganz Deutschland war und auch den der süddeutschen Städte mit ihren großen Einzelfirmen hinter sich ließ.

Trotz des großen Quellenreichtums der letzten anderthalb Jahrhunderte des Mittelalters ergab sich doch für mich die Notwendigkeit, zur besseren Erkenntnis der inneren Kölner Zustände und besonders für die Erklärung der Anfänge wichtiger öffentlich-rechtlicher Einrichtungen und ihres Zusammenhangs mit dem Handel neuzeitliche Quellen heranzuziehen und mit ihrer Hilfe Licht auf ältere quellenärmere Zeiten zu werfen.

Dieser methodische Versuch rechtfertigt sich daraus, daß besonders die Finanzpolitik und damit die äußeren, den Großhandel tragenden öffentlichen Einrichtungen der Stadt vom 14.—18. Jahrhundert vorwiegend stabil geblieben sind. Vieles, was sich nur in den neueren Zeiten ermitteln läßt, gilt damit auch für das Mittelalter; denn jene haben dessen Anfänge meist nur konsequenter ausgestaltet. Daß derartige Rückschlüsse natürlich nur mit Vorsicht zu machen sind, brauche ich nicht des Weiteren auseinander zu setzen. Ich bin aber des Glaubens, daß ihre Anwendung selbst z. B. für den Versuch, den Ursprung des großen Kölner Stapels zu erfassen, gerechtfertigt ist, wie ich ihn in Kap. II, 1 zunächst nur im Rahmen der hier gerade vorliegenden andersartigen Aufgabe anstelle.

In den einzelnen Abschnitten bin ich oft in einer Weise ausführlich geworden, die vielleicht denjenigen, der den Kölner örtlichen Zuständen ferner steht, befremden mag. Ich meine jedoch, daß wir dem Geiste früherer Wirtschaftsepochen umso näher treten, je mehr wir in ihre Tatsacheneinzelheiten eingeführt werden, und gerade die Zeiten, um die es sich hier handelt, fangen an, wiederum das Interesse besonders unserer Zeit zu wecken, die drauf und dran ist, sich neuen Zuständen der stärkeren staatlichen Beeinflussung, sowie der freiwilligen Bindung in einer Fülle von privaten Organisationen zuzuwenden. Es empfahl sich auch, bei dieser Gelegenheit einiges Material auszuheben, das in sittengeschichtlicher Hinsicht bezeichnend ist.

Schließlich wollte ich auch in diesem Zusammenhange zeigen, daß die Verwaltung der Reichsstadt Köln vom 16. bis 18. Jahrhundert doch nicht so arm an größeren Ideen und an innerpolitischer Konsequenz war, wie man sie oft hinstellt, nur weil man sie überhaupt nicht kennt.

K ö l n, April 1914.

B r u n o K u s k e.

Inhaltsübersicht.

I. Die wirtschaftspolitischen Grundlagen der Kölner Arbeitsorganisation.

Privates Transportwesen. Das städtische Steuersystem. Das Stapelrecht. Politik der Wohlfahrt und der Sicherung solider Handelsgeschäfte. Die Konzentration des Großhandels auf Kaufhäuser und Märkte. S. 1—15.

II. Gliederung und Aufgaben der Arbeiterschaft S. 16—72.

1. Auf dem Rheinufer und seinen benachbarten Märkten. S. 16—57. — Die Krane: Kettenknechte. Raderknechte. Kranenarbeiter. Schürger. Wiegeknechte. S. 16—19. — Die Arbeiter des Holz- und Steinmarktes: Holzzähler. Holzmesser. Holzreißer. Leyenmesser. Ziegelsteinzähler. S. 19—22. — Die Weinarbeiter: Röder. Schröder. S. 22—27. — Die Gepäckträger: S. 27—28. — Die erzbischöflichen und städtischen Salzarbeiter, Salzmaß, Rheinzoll und Stapelrecht: Die erzbischöflichen Salz müdder. Die Salzschütter: S. 29—43. Die städtischen Salz müdder und -träger: S. 44—45. — Die Ventgut arbeiter: 14er, 16er, Heringsröder, Teerschürger. Tranmesser. S. 46—51. — Die Zähler am unteren Rheinwerft: Eisenzähler. Kannenzähler. Kannenträgerinnen. S. 51—53. — Die Kohlenarbeiter: Kohlen müdder, Kohlenschürger und -träger. Kohlenwieger. — Die Leinenumstecher. S. 53—57.
2. Die Arbeiter auf den Märkten: Korn müdder und Sackträger. Kalk müdder. Stöcker und Speckschneider. Nußträger. Butterwage und Butterträgerinnen. Heumesser. Waidmesser. Wieger auf dem Fischmarkt. Klocken. Brotwieger. Sesselträger. S. 57—69.
3. Die Kaufhausarbeiter: Wiegeknechte. Packer und Streicher im Kaufhaus auf dem Alten Markt. Wagenknecht. Streicher in der Tuchhalle. Arbeiter im Gürzenich: Karbender. Fuhrknecht. Ölmesser. Ölschürger. Hopfenmesser. — Wollküche: Wollpacker. Wollwieger. Mütter. S. 69—72.

III. Die sozialen Grundlagen und die Herkunft der Arbeiterschaft S. 72—94.

1. Soziale Mißstände im alten Köln: 4—500 städtische Arbeiter in Handel und Verkehr. Menschenüberschüsse. Arme und Bettler. Findlinge. Ursachen der Not: Mangel an Kulturbedarf. Bekämpfung des fremden Unternehmertums. Ausfuhr- und Einfuhrverbote und -zölle der Nachbarstaaten. Allgemeine Notlage des Handwerks. Handwerk und Großhandel. Zunftpolitik und Menschenüberschüsse. Widerstandsunfähigkeit des Handwerks. Krankheit. Kinderreichtum. Borgsystem. Bürgerschaft. Überfüllung mancher Gewerbe. S. 72—87.
2. Auswege: Werkhaus St. Salvatoris. Armenhaus. Zuchthaus. Kleinhandel. Weinzapf. Branntweimbrennerei und -schank. Hausindustrie. Gesindedienst. S. 87—91.
3. Die Auswahl der Arbeiterschaft. S. 92—94.

IV. Allgemeine Zustände der Arbeiterschaft S. 94—118.

1. Arbeitszeit: S. 94—97.
 2. Löhne: Bemessungsgrundlagen und Höhe. Sondergebühren. Naturallohn. Nebenerwerb. Verbot von Handelsgeschäften. Anteil der Stadt an den Löhnen. Der Arbeiter und sein Gläubiger. S. 97—107.
 3. Genossenschaften und sozialpolitische Maßnahmen der Stadt: Die Teilung des Lohnes. Krankenunterstützung. Genossenschaftliches Hilfswesen bei den erzbischöflichen Salzmüddern, den Schifferknechten, Kornmüddern, Salzträgern und Gaffeln. Die Halbscheid der dauernd Arbeitsunfähigen. Stellenkauf. Stellvertretung. Witwen- und Waisenunterstützung. Söhne und Eltern. Die Stadt als Zahlungsvermittler. Nachteile des Unterstützungssystems. S. 107—115.
 4. Soziale Stellung, Sitten und Ausgang: Stellung der Arbeiter zu den anderen Volksklassen und innerhalb der Stadtverfassung. Sitten. Strafen. Bedeutung innerhalb der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung der Stadt. Die französische Verwaltung und die Arbeiterschaft. S. 115—118.
-

I.

Die wirtschaftspolitischen Grundlagen der Kölner Arbeitsorganisation.

Die Zustände in den Hilfgewerben für Handel und Verkehr unterschieden sich in Köln sowohl, wie an anderen Orten vor dem 19. Jahrhundert von denen der neueren Zeit dadurch, daß sie vorwiegend von öffentlichen Erfordernissen und Einrichtungen und viel weniger von der privaten Tätigkeit des Unternehmertums hervorgerufen und beeinflußt wurden. Der einzelne Kaufmann brauchte nur ganz vereinzelte eigene Hilfskräfte zur Bewältigung der in seinem Betriebe nötigen schweren körperlichen Arbeit, da ihm diese Aufgabe, wie sofort noch zu zeigen sein wird, von der öffentlichen Gewalt abgenommen wurde, und wenn er den einen oder andern Transportarbeiter beschäftigte, so läßt sich mindestens vorläufig über deren Lage nichts Besonderes ermitteln. Das ist auch nicht möglich bei den Leuten, die sein eigenes Fuhrwerk besorgten. Bereits in den letzten Jahrhunderten des Mittelalters war es aber besonders im rheinischen Handel in großem Umfange üblich geworden, daß sich das Transportwesen vom kaufmännischen Geschäft betrieblich getrennt hatte. Die Fuhrleute waren jedoch dann keine Arbeiter, sondern selbständige Unternehmer. Sie waren meist aus dem Bauernstand hervorgegangen und hier besonders wohl aus dem Kreise nachgeborener Söhne, die vom Erbe ausgeschlossen waren, Pferde und Wagen kauften und sich damit dem hochentwickelten Handel der Niederlande und der rheinischen Städte zur Verfügung stellten ¹⁾.

1) Eine eingehendere Behandlung der westdeutschen Transportorganisation wenigstens im Mittelalter werde ich in der einleitenden Darstellung zu meiner Publikation „Quellen zur Geschichte des Köl-

Auch ihre „Knechte“ waren keine Arbeiter, sondern entsprachen den Handwerksgesellen jener Zeiten, ähnlich wie die Fuhrherren den „Meistern“, obwohl diese infolge der Eigenart ihres Berufes nicht zunftmäßig, sondern allenfalls nur in losen Genossenschaften organisiert waren. In der Schifffahrt war es selbstverständlich genau so. Auch hier war ja bis zur Entstehung der Dampfschifffahrt der handwerksmäßige Betrieb fast ganz die Regel, obwohl auf Grund einer verwickelteren Technik und einer größeren Gebundenheit an einen bestimmten Weg in straffer gefaßten Formen. Hier veranlaßte allerdings später die Aussichtslosigkeit auf Verselbständigung die Mittelschicht der ausgebildeten Schiffer, sich namentlich besonderer Organisationsformen zu bedienen, die sich aber im allgemeinen noch eng an die des Handwerks anlehnten und in seinem Rahmen blieben. Die Möglichkeit blieb auch hier für den Einzelnen bestehen, daß er „Meister“, d. h. selbständiger Betriebseigentümer werden konnte, was bei den Arbeitern, mit denen wir es in unserem Zusammenhange zu tun haben, nicht möglich war und auch meist heute nicht möglich ist, weil hierzu nicht nur der glückliche Zufall eines plötzlichen Vermögenszuwachses genügt, sondern auch die kaufmännische Schulung ausschlaggebend mit in Frage kommt.

Die eigentlichen Handels- und Verkehrsarbeiter der älteren Zeit fußten vor allen Dingen auf öffentlichen Einrichtungen und diese wieder auf der Finanz- und der Wohlfahrtspolitik des Stadtstaates. Es ist besonders für Köln charakteristisch, daß es seinen Geldbedarf nach einer kurzen Periode direkter Steuern aus indirekten Abgaben deckte, die anfangs unklar Zoll, später aber Accisen genannt wurden. Nur in Ausnahmefällen, in Zeiten finanzieller Notstände oder politisch-kriegerischer Gefahren griff die Stadt zu Vermögens- oder Ertragssteuern. Und gerade in der Bevorzugung der Accise, die besonders von allen Großhandelsgeschäften erhoben wurde, drückt sich die

ner Handels und Verkehrs bis zum Jahre 1500“ geben. Dort sollen auch andere Fragen eine ausführlichere Beantwortung finden, die diese Untersuchung nach allgemeineren wirtschaftlichen Seiten hin vorläufig offen läßt.

wirtschaftliche Natur Kölns, — der großen Handelsstadt, — aus; denn nur eine Stadt mit einem fortwährenden bedeutenden Güterumschlag konnte sich auf die Dauer mit einem derartigen Steuersystem behaupten, und dieser Umstand erscheint um so beachtlicher, als Köln mit etwa 40—50 000 Einwohnern bis tief ins 16. Jahrhundert die größte Stadt Deutschlands war. Es hatte ferner als Reichsstadt zugleich die Aufgaben eines damaligen Staates, die z. B. in der Aufrechterhaltung eines eigenen Militärwesens oder in der Führung einer selbständigen äußeren Politik ihren besonderen Aufwand erforderten. Eine andere als eine Handelsstadt hätte sich jenes Steuersystem nicht leisten können und hätte sich mit den in früheren Jahrhunderten viel schwerer als heute durchzuführenden direkten Steuern behelfen müssen. Die Stadt begann ihre ersten Accisen zu Ende des 12. Jahrhunderts einzurichten, und zwar in unmittelbarem Zusammenhang mit dem großen Werke, das ihre dauernde Befreiung von der Herrschaft des Erzbischofs und zu eigener Staatsentwicklung einleitete: mit dem seit etwa 1180 auf Grund des von Kaiser Barbarossa verliehenen Rechtes auf eigene Befestigung begonnenen Bau ihrer großen, stets unbezwinglich gebliebenen Mauer ¹⁾. Zur Bestreitung der hierzu erforderlichen bedeutenden Mittel führte sie die Besteuerung des Salzes und des zum Kleinverkauf gelangenden Weines ein. Diese Abgaben wurden zwar im Jahre 1206 auf Drängen des Erzbischofs wieder beseitigt, aber 6 Jahre später durch eine Mahl- und Malzsteuer dauernd ersetzt. Die Stadt setzte also bei Gütern des breiten Verbrauchs ein und traf dabei unmittelbar zuerst eigentlich in den Schankwirten, Bäckern und Brauern kleingewerbliche Kreise, wobei allerdings zu beachten ist, daß Backen und Brauen damals noch in großem Umfange von den Bürgern zum eigenen Verbrauch selbst betrieben wurden. Der Weinzapf war ebenfalls meist noch nicht Gegenstand eines selbständigen Gewerbes, son-

1) S. hierzu J. Hansen, Stadterweiterung, Stadtbefestigung, Stadtfreiheit im Mittelalter. (Mitteilungen d. Rheinischen Vereins für Denkmalpflege u. Heimatschutz, Jahrgang 5, 1911, Heft 1, S. 7—32). Vgl. auch G. Seeliger, Studien zur älteren Verfassungsgeschichte Kölns. Leipzig 1909, S. 70.

dern wurde auch von zahlreichen Bürgern nebenher besorgt. Daß die Stadt ferner mit zuerst die Besteuerung des Salzes versuchte, hat seinen Grund vermutlich darin, daß für dieses bereits im erzbischöflichen Salzmaß ein besonderes Institut bestand, das die Stadt für ihre Zwecke bequem ausnutzen konnte¹⁾.

Die Einführung von Abgaben vom Handel war der Stadt zunächst dadurch erschwert, daß diese, — soweit sie überhaupt schon vorhanden waren, — noch vom Erzbischof beherrscht wurden. Erst als die Stadt im Jahre 1274 ausdrücklich ihre Steuerhoheit erhalten hatte, vermochte sie hierin selbständig vorzugehen. Und sie tat das nun auch mit einer Konsequenz, die sich schließlich am Ende der Entwicklung im 18. Jahrhundert auf alle Güter erstreckte, die überhaupt durch den Großhandel gingen. Bei weitem der größte Teil dieses Accisensystems wurde schon im 14. Jahrhundert geschaffen. Es entstanden oder werden in den städtischen Finanzakten zum erstenmale genannt in den Jahren 1309 der Rutenpfennig vom Messen des Weines beim Großverkauf, um 1330 der Wollpfennig, 1370 die Weingroßhandelsaccise (endgültig seit 1396), um 1370 der Tonnenpfennig (Accise vom Tonnengut), 1371 die Waid- und Südweineaccise, 1372 die Tuchaccise, 1400 die Heuaccise, 1417 wieder die Weinzapfaccise. Im 14. Jahrhundert waren auch die Fleisch-, Vieh-, Fisch-, Trockenwaren- und Salzaccise eingerichtet worden, und im 15. solche auf Kohlen, Holz, Steine und sonstige Baustoffe aller Art²⁾. Einem Teil der Warenaccisen ging dazu die Einrichtung von städtischen Meß- und Wiegeanstalten voraus, für deren Benutzung entsprechende Gebühren erhoben wurden, an die sich dann die Accise angliedern konnte und die auch einige Einnahmen lieferten. Die älteren erzbischöflichen Institute wurden so durch städtische ergänzt und durch diese allmählich bis auf wenige Reste überflüssig gemacht und verdrängt.

1) Vgl. hierzu unter Kap. II, 1.

2) Vgl. überhaupt Ausführliches über das städtische Finanzwesen bei R. K n i p p i n g, Die Kölner Stadtrechnungen im Mittelalter. Bonn 1897, Bd. I, Einleitung; dgl. F. L a u, Entwicklung der kommunalen Verfassung der Stadt Köln, Bonn 1898, S. 57 ff.