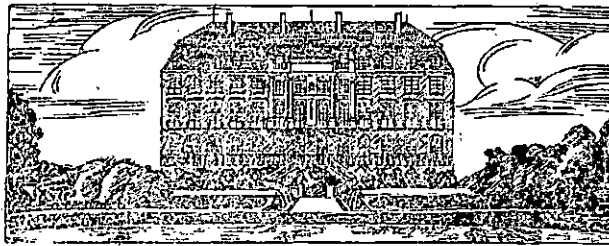


Brühler Heimatblätter

zur Pflege heimatlicher Geschichte, Natur und Volkskunde

Erscheint jeden Monat als Beilage der „Brühler Zeitung“
Einzelnnummer 10 Gelbfennig.



Schriftleitung:
Dozent Joseph Nießen, Bonn
Druck und Verlag:
Buchdruckerei P. Wehner, Brühl
G. m. b. H.

Nr. 9/10

September–Oktober 1926

7. Jahrgang

Zieh', Schimmel zieh'

(Aus der Geschichte der alten Leinpfad-Schiffahrt).

Von J. Dieh in Bonn.

Unno dazumal war Brühl noch nicht durch eine breite Landstraße mit dem Rhein verbunden. Ein Weg führte über Berzdorf und weiterhin über die Gemarkungsgrenze von Godorf und Wesseling zum „Godorfer Gericht.“ Hier, auf kurkölnischem Gebiet, wurden die Erzeugnisse des Inlandes in die Schiffe verladen. Und dann gings mit starken Pferden, unterstützt durch Segel oder Ruder, zu Berg oder zu Tal. Zieh', Schimmel zieh'! Von der alten Schiffahrt zwischen Bonn und Köln wollen die folgenden Zeilen erzählen.

1. Allgemeines.

Seit dem Mittelalter wurden „Oberländer“ und „Niederländer“ durch Pferdezug, Segel und Ruder fortbewegt. Während man bei der Bergfahrt fast durchweg Pferde benutzte, begnügte man sich bei der Talfahrt meist mit Ruder und Segel. Die Leinpfad waren durch eine „Schleefeling“ (Schleifleine) mit dem Schiff verbunden. Unverdroffen zogen sie ihre Last über den „Eingepatt.“ Sie wurden von den „Rhinghalben“, ~~Bewohner der am Rhein~~ ~~liegenden Dörfer~~ ~~gehallt.~~ ~~Wozumal war die Talfahrt~~ ~~größte der Schiffe~~ sehr gering. Von Rotterdam bis Köln gebrauchten z. B. die von 20–30 Gäulen gezogenen Bordschiffe im günstigsten Falle 14 Tage; aber selbst 6 Wochen galten noch als rasche Fahrt. Frachtgüter benötigten regelmäßig 2–3 Monate vom Seehafen bis zu ihrer Ablieferung in Köln. So viel im allgemeinen. Viel genauer und anschaulicher wird das Bild der alten Schiffahrt, wenn wir diese in ihren einzelnen Zügen auf der Strecke zwischen Bonn und Köln betrachten:

2. Leinpfad.

Am Ufer vorbei schlängelt sich der Leinpfad, hier „Eingepatt“ genannt. Von Andernach bis Honnepele gehörte er dem Kurfürsten von Köln. ~~Des Weges Unterhaltung war~~ ~~Major~~ ~~Eachle~~ ~~des Staates~~ ~~war~~ ~~aber~~ ~~wohl~~ ~~meistens~~ ~~den~~ ~~anliegenden~~ ~~Grundherren~~ ~~aufgebürdet.~~ Das „Stechen“ oder Anpflanzen von Weiden zwischen Leinpfad und Rhein war verboten, weil durch hohe Weiden die Schiffahrt aufgehalten wurde. So gebot z. B. das Kloster Sion als Grundherr von Oberwesseling am 2. Februar 1542 den Pächtern seiner Weiden daselbst, sie sollten nicht stechen in den „Ryn wyllich den leinpadt beynherten“, damit nicht dadurch dem Kloster Schaden erwachse. Zudem war der Pfad nach jedem Hochwasser instand zu setzen. So befahl im Jahre 1764 der Oberkellner (Rentmeister) des Amtes Bonn auf eine Beschwerde der Bonner

Schiffer hin u. a. dem Kloster Sion, die Löcher im Pfade bei Wesseling ausfüllen zu lassen. Noch im Jahre 1820 mußten die Bäume, welche von Oberwesseling bis Grauhof dem Ufer zu nahe standen, abgehauen werden. An den Einbruchstellen des Rheins — oberhalb und unterhalb Wesselings — war der Leinpfad am stärksten der Zerstörung ausgesetzt. So oft der alte Leinpfad weggespült wurde, mußten die Besitzer der anliegenden Grundstücke ihr Land zur Anlage eines neuen zur Verfügung stellen. Erst durch Anlage starker Uferbefestigungen wurde das Landeinwärtswandern des Leinpfades verhütet. —

3. Rheinhalben.

Wegen seiner günstigen Lage zwischen Köln und Bonn war Wesseling seit altersher ein wichtiger Punkt der Leinpfad-Schiffahrt. Denn hier wechselten viele (alle?) Schiffe, die von Köln zu Berg fuhren, ihre Pferde. So erklärt sich auch die vollstündige aber falsche Erklärung des Ortsnamens Wesseling aus „Wechsel de Ling.“ Die Pferde, die man hier vorspannte, wurden von den hiesigen Rheinhalben gestellt und weiter rheinaufwärts getrieben. Die erste Nachricht hierüber, lautet: 1473 31. März. Johann von Bait, ein Kölner, ließ einem Schiffer die Pferde bis Wesseling, „as dat under schiffunden gewoenlichen is.“ Für das Stellen der Pferde erhielten die Halben einen hohen Lohn. Die Pferdebeheuer betrug z. B. in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts 1 Mark pro Tag und pro Tier. Im 18. Jahrhundert belief sich die Steuer für das Pferd des Marktschiffes von Köln bis Bonn auf 2 Taler, 1746 auf 3 Taler. Bei hohem Haferpreis und zur Zeit der Hauptfeldarbeiten wurden sie natürlich erhöht. Zudem stand dem Halben für sich und seine Tiere freie Verpflegung durch den Schiffer zu. Daß dieses Recht von den „Rhinghalben“ weidlich ausgenutzt wurde, kann nicht wundernehmen; denn sie waren ein weicher- und trinkfestes Völkchen. Recht anschaulich berichtet darüber ein Artikel der Kölnischen Volkszeitung vom 4. 10. 1923. „Näherie sich ein Schleppzug einem Wirtshaus, dann zeigte die Anzahl lauter Weitschenschläge an, wieviel Krüge mit Wein der Wirt bereitstellen sollte. War das Haus keine Haltestelle mit in der Mauer befestigten Eisenringen zum Festbinden der Pferde, dann tranken die Knechte (Halben) den Wein im Weitergehen, den Krug in der einen, das offene Messer zum Rappen der Taue in der anderen Hand. Vor den Wirtshäusern standen hölzerne Krippen für den Hafer der Pferde, der vielfach zur Hebung der Leistungsfähigkeit mit Wein (!) übergossen wurde.“ — Auch im alten Wesseling lag hart am Rheinufer eine Wirtschaft „Zum letzten Stüber“ genannt, die viel von Rheinhalben besucht wurde. Ob sie hier ihren letzten Stüber in das edle Maß umgeseht haben? — Im Jahre

1840 gab's in Wesseling 8 Rhinghalken, 1858 keinen mehr. (Der Grund dieser Aenderung wird zu Ende des Artikels angegeben). Die „Arone“ aller Rhinghalken war „Mättele Rut“, mit seinem richtigen Namen Christian Behlen genannt. Von ihm gehen noch heute mancherlei Geschichten um, von denen hier zwei folgen mögen: Mättele Rut konnte sich behaglich im Sande des Rheinbergs. Kommt ein wohlhabender Bauersmann müdegearbeitet vom Felde zurück und sagt zu ihm: „Du kunnst et uphaake!“ — „Hätts due en dinge Jugend nie jespaa, dann kunnst due et och uphaake,“ war Mätteles Entgegnung. — Mättele kommt in eine Wirtschaft auf dem Rheinberg. „Kunnst due mir jett dresche,“ fragte ihn der Wirt. „Woröm net“, meinte Rut. Der Wirt gibt ihm ein Glas Bier. Dann gehen beide zur Scheune. Der Wirt klettert hinauf und wirft eine Garbe nach der andern hinunter. Rut „legt an.“ Der Wirt wirft immer weiter. Als er schließlich herunterkommt, fragt ihn Rut: „Wo häst due dann dinge Flägel?“ „Ich haam keen Zid mettgedonn“, sagte der Wirt. Da stellt Rut seinen Flägel geruchsam in die Ecke und sagt: „Saach, ich well dir ne jooder Root jävve. Sih, (von säen) nächstens net mit Wees, wie de dresche kunnst.“ Dreschte sich um und ging seiner Wege. — Rehren wir nach diesem Seitensprung zur Sache zurück.

4. Bonner Marktschiff, Frühnach, Entennach.

Wohl das wichtigste Schiff für die Orte zwischen Bonn und Köln war in alter Zeit das Bonner Marktschiff, welches den regelmäßigen Güter- und Personenverkehr zwischen Köln und Bonn vermittelte. An jedem Wochentage fuhr es Glöckenschlag 8 von Köln ab. Mittags ging dann wieder bergab von Bonn aus. So berichtet z. B. das „Bönnische Intelligenzblatt“ von 1791: „Das ordinaire Marktschiff fährt vom 15. August bis 1. Oktober um 1 Uhr, vom 1. Oktober bis zum Ende des Jahres um 12 Uhr von Bonn nach Köln, ab.“ Das Marktschiff ward nur von einem Pferde gezogen. In Wesseling — ungefähr auf halbem Wege — mußte ein frisches, ausgeruhtes Pferd vorgespannt werden, damit die Auffahrt rasch von Statten ging. So stand es in einer Verordnung des Kurfürsten Joseph Clemens vom Jahre 1700: Paragraph 17. „Dan sollen fürs künftige die Bönner schiffmeistere schuldig und gehalten seyn, zu Weheling ein ausgeruhtes pferd bestellt und bereit zu haben, umb selbes bey ankombst ihres schiffs an statt des von Cöllen mitgebrachten pferds alsbald anzuspannen und also in möglichster fröhe selbigen tags dahier anzulangen.“ Ein buntes Völkchen fand sich auf dem Schiff zusammen: Kaufleute, Landleute mit Gemüse, Butter, Eier und Käse, Handwerksburschen, Pilger, Gauller, Possenreißer und anderes fahrendes Volk. Vor Abfahrt des Schiffes erflehten Schiffer und Passagiere ohne Unterschied der Religion mit entblößtem Haupte Gottes Segen für die Fahrt. Etwas ähnliches wird aus Wesseling berichtet: Dort stand seit alters am Einpfad in einer Nische der von Geyr'schen Mauer (heut Sündikat) eine Muttergottesstatue, ein Werk der alten Kölner Schule. Vor diesem Bildnis pflegten die Rhinghalken Halt zu machen und ein kurzes Gebet zu verrichten. Wie die Sage meldet, ward die Statue einst von einem Schiffer geraubt. Doch der Raub brachte ihm großes Unglück. Sein Schiff ging zu Grunde. Innerlich gewandelt, brachte er es wieder an seinen alten Standort zurück. — Der Fahrpreis von Köln bis Bonn betrug 8 Albus oder Weißpfennige. Kinder bis zu 7 Jahren zahlten die „halbe Frucht.“ Armen Fahrgästen ward gegen Rudern das Fahrgeld erlassen. Vom 15. Februar bis 28. Oktober — nicht im Winter — fuhr außerdem der sogenannte Frühnach — ein starker Nachen mit Leinwand — von Bonn bis Köln. Er diente nur der Personenbeförderung. Verspätete ein Fahrgast das Marktschiff, so bestieg er den „Entennach“. Ein zutreffen-

der Name, denn wie der „Ent“ der letzte Knecht ist, so der Entennach der Nachen, der dem Marktschiff folgt. Haltestellen des Entennachens waren u. a. Widdig und Wesseling. Für die Fahrt von Bonn nach Widdig mußten 12 Albus (gleich ½ Taler), nach Wesseling 1 Taler, nach Köln 2 Taler gezahlt werden. — Im Jahre 1662 wird ein „Euchenschiff“ erwähnt, welches der Sioniterhof in Oberwesseling „mit fahren helfen“ mußte. Ob es ein Vorläufer des Marktschiffes war, ist wahrscheinlich. Es lastete demnach auf dem Hofe, der hart am Rheine lag, die Verpflichtung, Spanndienste für die Schifffahrt zu leisten. Ganz klar wird dies berichtet vom Eybacher Hof in Widdig, der bei Aufahrt der kurfürstlichen Schiffe (gleich Marktschiff) Pferde zu stellen hatte.

5. Wasserdiligencen.

Zur französischen Zeit wurden zur Beschleunigung des Personen- und Postverkehrs die Wasserdiligencen oder Wasserdiligencen ins Leben gerufen. In Wesseling nannte man sie „Dilleschanz.“ Sie legten den Weg von Mainz bis Köln im Sommer in zwei, im Winter in drei Tagen zurück. Zur Rückreise gebrauchten sie 3—4 Tage. Wo für die damalige Zeit eine ganz hervorragende Leistung. Der Fahrpreis von Mainz bis Köln betrug 12 francs. Während der Fahrt herrschte ein vergnügliches Leben. Die Verwandten der von Köln Abreisenden aßen bis Rodenkirchen am Ufer mit. Bei Ankunft der „Dilleschanz“ in Wesseling war bereits Mittag. Man kochte aus und speiste beim Wirt Georg Grünwald. (1775—1850). (Grünwald stammte aus dem Elsaß, kam zur französischen Zeit nach Bonn, ließ 1806 nach Wesseling über, besaß das beste Gasthaus, in dem jährlich an 500 Reisende logierten). Dann fuhr man geruchsam weiter. Die Pferde für die Wasserdiligencen wurden von den Wesselingern gestellt. So heißt es z. B. 1827, daß ein Wesselingener Gastwirt zwei Pferde und einen Knecht stellte, um „Halbe Fahrt“ zu fahren. — Wasserdiligencen gab es bis in die sechziger Jahre.

6. Kohlen-schiffahrt.

Bedeutender als die Personen- war in alter Zeit die Frachtschiffahrt. Bereits in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts wurde die Ruhrkohle als Massenprodukt mit Hunderten Kohlen Schiffen auf dem Rhein befördert. (1838: 377 Schiffe). Bei ihrer Bergfahrt legten diese an den einzelnen Rheinorten an und löschten den „Schwarzen brand“. Auch in Wesseling machten die Kohlen Schiffe Station. Von hier wurde das Hinterland mit „Gerich“ versorgt. (Im Jahre 1825 wird der Schmied Gerich Bornheim als erster Gerichhändler aufgeführt. Nach seinem Tode wurde Johann Schmitz als sein Nachfolger „angeseht“. Nach ihm wird noch heute das nach dem Rhein führende „Schmitzgähchen“ genannt). Im Winter 1829 blieben infolge des Treibeises die Schiffe mit „Schwarzem brand“ aus. Dadurch entstand im Orte empfindlicher Kohlenmangel, demwelt schwer empfunden, weil hier damals eine schlimme Seuche wüthete. — Bei ihrer Talfahrt nahmen die Schiffer Getreide, in späterer Zeit auch Zuckerrüben. In Wesseling, und Hersel ward das Getreide unserer Graend eingeladen. Ueber den Betrieb der Kohlen-schiffahrt entwirft ein alter Bonner folgendes Bild: „In der Regel waren 16 bis 20 Pferde zu je 4 und 4 für sich an das dicke Schlepptau geschnürt und wurden unausgeseht von ihren Führern mit einem monotonen Gejohle hohi, hohi, hohi und unter häufiger Anwendung der Weisthe angetrieben. Man sah Tiere, die fast bis auf die Brustknochen durch den harten Samen verwundet waren, so daß das Fleisch in Wannen herabhing und das Blut tropfenweise auf die Erde rann.“ Da sich die Pferde infolge der schweren Last daran gewöhnten, schief zu gehen, waren sie zu keiner anderen Arbeit mehr tauglich. Daher der Spruch: „Ene Paafelauch on e Lingepead, de seyn für — ene Due keen zwei Pennen weat.“ Es kam sogar vor, daß ein Pferd durch die Wucht des Stromes und

der Schiffslast in den Strom gerissen wurde und unkam. Deshalb trug der Halfe ein Beil oder ein Messer bei sich, um im Falle der Gefahr die Leine abzuhauen.

7. Ende der Leinschiffahrt.

Mit Aerger und Mut betrachteten die Rheinhalfen das Anwachsen der Dampfschiffahrt. Als nun in den 40er Jahren (1841—45) neben einzelnen Gesellschaften die Zechenbesitzer, Stinnes und Haniel starke Schleppdampfer zum Schleppen ihrer Kohlentähne erbauten, da war der Rheinhalfen Gewerbe dem Untergange geweiht. Dies geschah in Wesseling im Jahre 1845. Die Rottjahre 1846 und 1847 steigerten noch die Erbitterung und das Jahr 1848 brachte sie zum Ausbruch. Aus dem Hinterhalt in den Weiden schossen die Rheinhalfen hier wie anderswo auf die vorbeifahrenden Schlepper. Doch das alles half nichts. Die neue Betriebsweise hatte über die alte gesiegt. Bis Anfang der siebziger Jahre wurden noch einzelne Kohlenschiffe, bis Anfang achtziger Jahre die Marktnachen geschleppt. „Feierabend hatten die Pferde am Rhing zu Wechsel de Ring!“ Und die „Rhinghalsen“ wurden — Gelegenheitsarbeiter. Einer aber konnte sich vom Rhein nicht trennen, der „Rante Mattes.“ In den Jahren 1857 bis 75 wurden in Wesseling Kribben gebaut. Da deren Köpfe mit Weiden bepflanzt waren, bildeten sie ein Hindernis für die Leinschiffahrt. Hier nun sorgte der „Rante Mattes“ für Abhilfe. Sobald ein Schiff nahte, eilte er auf den Kopf der „Krummtreppe“ (gleich 1. Kribbe) und hob die „Schleefeling“, die sich dort straffte, mit kräftigem Schwung herüber. Dann lief er zur 2. Kribbe und so fort bis zur letzten, um dort dieselbe Arbeit zu tun. Hier, am „Deetche Städe“, warfen ihm die Schiffer als Lohn für seine Bemühung einen Kartoffel zu, in die 5 Groschen gesteckt waren. Von den schweren Ruhrschißfen erhielt er 8 Groschen. Deshalb überließ er auch wenn ein Ruhrschiß und ein Mondorfer Marktnachen in Sicht waren, das letztere der Jugend, während er die lohnendere Arbeit übernahm.

Zu guter Letzt noch ein Gedicht von Herrn Hubert Vener in Wesseling, in dem er auch z. T. die frühere Schiffahrt in launiger Weise behandelt:

Gewähelt wood de Ring,

En Wäffeling am Rhing

For Zid, als noch kein Dampfschiff kraut
De Rhing erop, erav,
Un noch kein Isebahn gebaut,
Zu Foh les alles brav.
Wood jedes Schieff, for et bergop,
Getrode met de Ring.
En Wäffeling äver wood gestopp,
Gewähelt he de Ring.

:|: Heidi, heida, gewähelt he de Ring. :|:

Wer Päd hat gon am Ringepad,
Wood Rhinghalfer genannt.
Dat woor'n Zunk su ganz apaat,
Am ganze Rhing bekannt.
Wenn die gewähelt met de Ring,
Die Päd em Stall vesorg,
Gezeed wood dann en Wäffeling,
„Gewähelt“ un geborg.

:|: Heidi, heida, gewähelt und geborg. :|:

Wenn hat kein Geld der Scheppersmann,
För Halfer un för Päd,
Spannt hä sich Handwerkspoochte an,
Bis dat se woore bed. —
Gewöhnlich stund en Wäffeling
De Wüßung parad:

„Komm Kunde, ged mer her de Ring,
Bes möd jeh Kamerad.“

:|: Heidi, heida, ich ben jeh dran Kamerad. :|:

Doh hat die Poh gewähelt he
Zo ahler Zid de Päd.

Wenn bles dä Postillon tödt

Wood wader Knäch un Mäb.

Zo, Ohm un Tant, un selos de Groh,

Die stundten all om Sprung,

Wann hest en Wäffeling de Poh,

Dat Posthorn löstig klung,

:|: Heidi, heida, dat Posthorn löstig klung. :|:

Gewähelt weed en Wäffeling

Noch hüd vill Geld un Got,

Die Wäsch verwähelt op der Ring,

Stod, Mantel, Schirm un Hot, —

Et wähelt he dat Personal

Von der Rheinuferbahn. —

Em wähle steiht, — dat blieb egal

Uns Wäh'ling boven an.

:|: Heidi, heida, uns Wäh'ling boven an. :|:

Quellen der Darstellung: Annalen des historischen Vereins für den Niederrhein, Bd. 81, S. 18 ff.

Dresemann, Aus der Jugendzeit der Rheindampfschiffahrt Gotheim, Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert.

Ruske, Bruno, Kölner Handel und Verkehr im Mittelalter. Bd. 2.

Vollständige Sammlung deren die Verfassung ... des Kurf. Kölns betreffenden Stücke.

Bönnisches Intelligenzblatt 1791. S. 115, 269.

Schneider, Joseph, Dichtungen und Erinnerungen aus Alt-Bonn. S. 116—118.

Bürgermeisteramt Wesseling, Akten: Rheinbau (1814—22), Polizei- und Zeitungsberichte 1829, 1845), Bürgerliste 1820, 1840 u. a. m.

Düsseldorf, Staatsarchiv: Lion-Köln, Akten 26.

St. Severin, Urk. 1608 20. 7.

Erfundigungen bei mehreren Bewohnern.

Der weisse Stadtrichter von Bonn

Zu Bonn „auf dem Dreied“, das den Münsterplatz mit dem Sternator verbindet, lebten vor vielen Jahren zwei ältere Schwestern namens Rademacher, die als fleißige Näherinnen sich ihr genügsames Auskommen verschafften. Wenn an schönen Tagen in ihre Dachstübchen die Mittagssonne hereingrüllte, dann hatten die beiden Schwestern die Gewohnheit, am offenen Fenster zwischen ihren wohlgepflegten Geranien und Fuchsien ein Stündchen frische Luft zu schöpfen. Ihre Zimmergenossin, eine schöngezeichnete Rake teilte sich mit den beiden regelmäßig in den Sonnenschein. Daran hätte wohl niemand Anstoß nehmen können.

Dennoch gab es einen Nachbarn, der den alten Jungfern und noch mehr ihrer Rake das Stüddchen Sonnenschein mißgönnte. Er geriet jedesmal in gelinden Zorn, sobald die „Rakenjungfern“ mit der unzertrennlichen Rake sich drüben am Fenster zeigten.

Nachdem er festgestellt hatt, daß die Schwestern sich aus keinem geheimen Aerger gar nichts machten, grübelte der verdrossene Junggeselle fortwährend darüber nach, wie man der verhassten Rake unauffällig den Garaus machen könne.

Eines Tages hatte er einen Burschen ausfindig gemacht, der erbot sich, gegen eine angemessene Belohnung die Tat zu vollbringen. Zehn Taler verlangte er im voraus angelichts der Möglichkeit, daß er ertappt werde. Weitere dreißig Taler beanspruchte er, wenn er ihm den Kopf der Rake bringe.

Der Handel wurde abgeschlossen. Schon am nächsten Tage erzählte sich die ganze Nachbarschaft zwischen Sternator und Münsterplatz, was vorgefallen war. Der rohe Mensch hatte versucht, die Rake, nachdem er sie mit Baldrian auf den Hauspeicher gelockt, mit einem Beil umzubringen. Doch kam er nicht weiter, als daß er ihr das Schwanzende abhackte — sie war ihm nämlich recht-

zeitig ins Gesicht gesprungen und zertrachte ihm ordentlich beide Baden.

Die herbeieilenden Hausbewohner verprügeln den Tierquäler, der dann eingesperrt wurde. Ueber den Beweggrund der rohen Tat vernommen, nannte er, in der Erwartung, daß ihm mildernde Umstände zugebilligt würden, den Anstifter.

Darauf mußte der Hagestolz vor dem Stadtrichter erscheinen. Auf seinen Eid befragt, wagte er nicht, das ihm zur Last gelegte Vergehen zu leugnen. Er wußte nicht einmal einen triftigen Grund anzugeben, wie er dazu gekommen war, einen unreifen Menschen unter Verheißung einer Geldbelohnung zu einer sträflichen Tierquälerei zu verleiten.

Wohlweislich verschwieg er, daß es im Grunde genommen das Stückchen Sonnenschein war, das er der nachbarlichen Rache mißgönnt hatte. Solche Gedankengänge hätten möglicherweise Zweifel an seiner Zurechnungsfähigkeit erwecken können. Statt dessen erklärte er, in einem alten Buch gelesen zu haben, daß gleich den Eidechsen auch wohl Ragen und Mäusen das fehlende Schwanzende nachwachsen könne.

Der Stadtrichter hatte aufmerksam zugehört. Nach gewissenhafter Beratung mit den beiden Schöffen verkündete er alsdann das folgende Urteil:

„Der von dem Ertrag seines Vermögens dahier auf dem Dreieck Nummer sieben wohnende ledige Privatmann Peter Johann Rüppers hat als Anstifter einer ungerechtfertigten und Aergernis erregenden Tierquälerei, begangen an der Rache der Geschwister Gertrud und Christine Rademacher, wohnhaft dahier auf dem Dreieck Nummer sechs, den Lehgenannten eine monatliche Geldbuße von zehn Reichstalern jeweils am Ersten so lange zu entrichten, bis der auf sein Anstiften verstämmelten Rache das abgehackte Schwanzende wieder angewachsen ist.“

Durch diesen allseits beifällig aufgenommenen Richterspruch kamen die fleißigen Schwestern Rademacher unverhofft zu einer Monatsrente. Ihre anhängliche Rache hegte und pflegte sie mehr als zuvor, und diese soll ein hohes Alter erreicht haben. Wilhelm Muland.

Preise von Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen um das Jahr 1675

Von Pfarrer Thiern, Miel.

In unsern Tagen einer allgemein beklagten Teuerung wird der Vergleich mit der „guten alten Zeit“ uns lehren, daß auch unsere Vorfahren nicht immer auf Rosen gebettet waren, daß vielmehr auch sie den Kampf, oft sogar einen schweren Kampf ums Dasein haben kämpfen müssen. Sie sind über die Schwierigkeiten ihrer Zeit hinweggekommen, und auch wir werden die Not unserer Zeit überwinden, wenn wir die Mittel anwenden, die unsere Väter so gute Dienste geleistet haben: Einfachheit in der Lebensführung, Bescheidenheit in den Ansprüchen an das Leben und Sparsamkeit.

Die folgenden Angaben sind einem Rechnungsbuche aus den Jahren 1673—1693 entnommen. Der Geldwert oder vielmehr die Kaufkraft des Geldes von damals und heute läßt sich durch vergleichende Zahlen ziemlich genau feststellen. Ein Handwerksmeister hatte 1673 einen durchschnittlichen Tagelohn von 12 Albus (Weißpfennig). Damals galt ein kölnischer Thaler (Dahler) 52 Albus gleich 288 Stüber. 12 Albus entsprechen einem Wert von ungefähr 35 Pfg. Der Tagelohn eines Mannes kann als Maßstab für die Lebensmittelpreise dienen. Legen wir unserer Berechnung den Tagelohn von 12 Albus (gleich 0,35 Mark) zu Grunde, so dürfen wir diesen wohl — verglichen mit der heutigen Kaufkraft des Geldes — dem Werte von 5 Mark gleichsetzen. Dann ergibt sich, daß die Lebensmittelpreise damals außerordentlich hoch waren. So kostete 1 Maß Essig 8 Albus, also mehr, als der halbe Tagelohn des Mannes betrug, 1 Pfund Zucker

15 Albus, also 5 Viertel des Tagelohnes. Die folgenden Preise sind in Gulden (1 Gulden gleich 24 Albus gleich 0,70 Mark) Albus (1 Albus gleich 288 Heller gleich ungefähr 0,03 Mark) und angegeben und können leicht umgerechnet werden.

	Gulden	Albus	Heller
Ein Meisterknecht verdiente jährlich	95	—	—
Ein Untermeisterknecht	65	—	—
Ein „Enf“ (jüngster Knecht) verdiente jährlich	32	22	—
Eine Magd verdiente jährlich	14	—	—
Ein Schmitter bekam pro Morgen	—	7	—
Ein „Assenmacher“ pro Tag	—	9	—
Ein Fassbindemeister pro Tag	—	12	—
Ein Glaser mit seinem Lehrlingen pro Tag	—	14	—
Ein Delmüller pro Tag	—	12	—
Es kostete:			
1 Pfund Korinthen	—	10	—
1 Pfund Reis	—	5	—
1 Maß Baumöl	1	6	—
1 Maß Butter	1	—	—
1/2 Gut Salz	21	—	—
1 Pfund Laderban	—	8	—
1 Pfund Stodfisch	—	6	—
12 Seringe	1	—	—
100 Büdinge	5	12	—
1 Pfund Geißenfleisch	—	4	—
1 Pfund Rindfleisch	—	6	—
1 Pfund Feigen	—	8	—
1 Pfund Holländer Käse	—	8	—
1 Lot Mustatnuz	—	3	—
1 Lönchen schlechte Seife	4	18	—
1 Maß Wein vom Vorgebirge	—	18	—
1 Ohm Wein	62	12	—
1 Malter Gerste	10	—	—
1 Malter Erbsen	8	—	—
1 Malter Hafer	4	—	—
1 Fohlen	350	—	—
1 Handläge	4	6	—
1 Handbeil	1	—	—
1 Spaten	4	—	—
1 Klammer (Vorhängeschloß)	—	10	—
1 Flugleine	—	18	—
1 Malter Schmiedetohlen	3	6	—
1 Pfund Blei	—	11	—
1 Pfund Lötzinn	—	10	—
1 Milchtopf	—	4	—
100 Dachpfannen	1	18	—
1000 „Reynägel“	—	21	—
1 Paar Wagnenägel	22	13	6
1 Postbrief	1	—	—

Heimatliteratur

Zeitschrift des Vereins für rheinische und westfälische Volkskunde. 23. Jahrgang. Elberfeld 1926. H. Martini u. Grüttesien, G. m. b. H.

Das erste Doppelheft des neuen Jahrganges (1926) der Zeitschrift des Vereins für rheinische und westfälische Volkskunde ist einem alten, treuen Sohne Westfalens, Karl Brämer in Dortmund, der sich auch um die Volkskunde seiner Heimat wohl verdient gemacht hat, zum achtzigsten Geburtstag gewidmet. Es wird eröffnet durch einen inhaltsreichen Aufsatz von P. Bahlmann, „Der menschliche Körper und seine Funktionen im westfälischen Glauben, Brauch und Sprichwort.“ R. Wehrhan schildert heiteranschaulich eine „Lippische Kästfelstunde“, J. Müller bespricht den „Gertrudentag in rheinischem Brauch und Spruch“, D. Schell, „Das Pferd im Glauben des bergischen Volkes.“ Von einem alten Osterbrauch aus der Soester Börde, der „Froitmädr“ erzählt H. Weimann, und P. Sartori sucht in einem Aufsatz über das „Schaukeln“ diesen Brauch in größere Zusammenhänge einzureihen. Es ist in diesem Jahre nach langer Zeit wieder noch ein zweites Doppelheft in Aussicht genommen. Doch wird der Beitritt neuer Mitglieder und das treue Aushalten der älteren dringend erbeten. Der Jahresbeitrag, für den die Zeitschrift frei ins Haus geliefert wird, beträgt trotz des erweiterten Umfangs der Zeitschrift nach wie vor M. 3.—. Anmeldungen nimmt die Verlagsbuchhandlung von H. Martini u. Grüttesien, G. m. b. H., Elberfeld, aber auch jedes einzelne Vorstandsmitglied gern entgegen.